

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 4755

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei trasporti e della navigazione

(BERSANI)

di concerto col Ministro per le politiche comunitarie

(MATTIOLI)

col Ministro delle finanze

(DEL TURCO)

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

(VISCO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 LUGLIO 2000

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

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Relazione tecnica	»	6
Analisi tecnico-normativa	»	9
Disegno di legge.	»	10

ONOREVOLI SENATORI. - Negli ultimi due anni si è verificato un drastico ridimensionamento degli investimenti in nuove navi da parte delle imprese marittime nei cantieri dell'Unione europea, con riflessi negativi sul processo di ammodernamento e rinnovo della flotta.

La maggior parte dei cantieri si trova pertanto a fronteggiare una brusca e drammatica frenata dei nuovi ordini.

Il calo generalizzato della domanda, che gli analisti di settore avevano previsto nel periodo immediatamente successivo al 2000, si è verificato con molto anticipo già nei primi mesi del 1999 e ad esso è andato a sovrapporsi, aggravandone a dismisura le conseguenze, l'ormai ben nota politica di aggressività commerciale delle imprese asiatiche, che ha determinato un consistente cedimento dei prezzi e la «fuga» della tradizionale clientela armatoriale europea ed italiana verso i cantieri dell'estremo oriente.

A fronte di *performance* ancora abbastanza buone nel segmento produttivo crocieristico ed in quello dei traghetti e dei mezzi veloci (peraltro i cantieri giapponesi stanno concretamente entrando anche in tale segmento produttivo), la concorrenza, anche intracomunitaria, è diventata insostenibile ed i vuoti di lavoro sono una realtà in gran parte dei cantieri che non operano nelle predette fasce di mercato, cosicché più di un sito è stato interessato da situazioni di dissesto economico e di fallimento.

La sola analisi del portafoglio ordini complessivo non permette pertanto di cogliere la gravità della situazione economica e socio-occupazionale in cui si trovano quasi tutti i cantieri italiani e molti cantieri europei.

Va al riguardo ricordato, infatti, che il segmento delle navi da crociera e dei traghetti

ed unità veloci ha un coefficiente di conversione in tonnellate di stazza lorda compensata tale da mettere in evidenza un portafoglio ordini italiano ancora rilevante: in realtà gli ordinativi di dette unità acquistati negli ultimi anni riguardano un numero estremamente limitato di siti produttivi.

A fronte delle circostanze sopra evidenziate, le decisioni degli ultimi Consigli dei ministri dell'industria dell'Unione europea del 9 novembre 1999 e del 18 maggio 2000 non hanno apportato alcun significativo elemento di conforto, in quanto l'orientamento espresso dall'Italia e da alcuni altri Paesi membri, volto a mantenere in vita adeguate misure, anche straordinarie, di salvaguardia del settore ha incontrato l'opposizione di altri Paesi membri, di talché le conclusioni del Consiglio non lasciano intravedere, a breve - medio termine, alcuna concreta iniziativa dell'Unione per assicurare la sopravvivenza della cantieristica europea.

Di fronte alla crescente pressione della concorrenza internazionale, alcuni Paesi dell'Unione europea hanno approntato recentemente sistemi di supporto e di difesa della loro economia marittima. L'attività armatoriale è certamente il fulcro di questa economia e la sua competitività va assicurata tanto nell'esercizio della nave quanto all'atto dell'investimento in nuove unità.

La cantieristica, per parte sua, deve poter corrispondere alla domanda espressa dall'armamento europeo, che dovrebbe essere il suo cliente prioritario.

In realtà, come si è accennato, l'andamento dei nuovi ordini mostra che l'armamento europeo ha sempre più accentuato la tendenza a rivolgersi ai cantieri extracomunitari, importando oltre l'80 per cento del fabbisogno di navi da trasporto (in pratica sono

escluse le sole navi da crociera) contro una media del 60 per cento nel triennio precedente.

L'arretramento della cantieristica comunitaria è divenuto assai consistente nel comparto delle unità da trasporto convenzionali (meno del 5 per cento del totale mondiale nel 1999, anche per l'irrompere sul mercato dell'offerta cinese). Per quelle a più elevato contenuto tecnologico la quota storica di mercato (circa un terzo) viene difesa dall'incalzare anzitutto dei produttori coreani, che, come è noto, praticano politiche di prezzi che hanno fortemente danneggiato le imprese europee, come accertato dall'indagine fatta condurre dalla Commissione europea, i cui primi risultati sono stati esposti nei Consigli dei ministri dell'industria del 9 novembre 1999 e del 18 maggio 2000.

Di qui l'importanza e la necessità di una politica volta a rendere conveniente per gli investitori europei l'ordinazione di navi a cantieri dell'Unione, che tra l'altro sono in grado di assicurare gli *standard* più elevati di qualità e sicurezza (d'altronde l'imposizione del requisito della costruzione presso cantieri nazionali è, di fatto o di diritto, comune negli USA, in Giappone, in Corea ed in alcuni Paesi della stessa Unione europea).

È ormai accertato che nei Paesi europei che già hanno messo a punto misure di sostegno di tale natura, le leve di questa politica si identificano in forme di aiuto all'acquisto di navi sotto forma di agevolazioni fiscali e/o creditizie accordate all'investitore, che può essere l'impresa armatoriale oppure un'entità giuridica che noleggerà poi la nave, a condizioni vantaggiose, all'utilizzatore finale.

Risulta a tale riguardo che Olanda, Danimarca, Germania, Francia e da ultimo la Spagna hanno adottato misure di questo tipo per attrarre l'investimento privato e sostenere così nel contempo l'armamento e la cantieristica, con i loro vastissimi indotti.

L'impatto economico e sociale di tali tipi di intervento, con particolare riguardo all'oc-

cupazione, è ormai di tutta evidenza. D'altra parte è stato appurato che l'onere o il minore introito per l'Erario risulta più che compensato dalle maggiori entrate derivanti dall'atteso sviluppo del settore marittimo.

Quel che più conta evidenziare è la circostanza che le misure adottate da tali Paesi sembrano fornire un beneficio reale, dell'ordine del 20-25 per cento del valore della commessa.

Di qui l'opportunità e l'urgenza di porre in essere misure di sostegno che abbiano analogie con quelle messe a punto da altri Stati europei e che permettano il rilancio degli investimenti, a vantaggio, oltre che degli armatori, anche - e nella misura massima possibile - dei cantieri nazionali, con l'obiettivo di recuperare competitività nel contesto internazionale ed assicurare parità di condizioni con gli stessi concorrenti europei.

Il disegno di legge in esame prevede norme volte ad istituire un meccanismo di credito d'imposta per gli investimenti in nuove navi o nella trasformazione di unità esistenti ed uno schema di sostegno relativo al finanziamento dei lavori di costruzione e trasformazione navale in conformità dei parametri di mercato relativi a tale tipologia di finanziamenti.

In particolare, l'articolo 1 del disegno di legge definisce le finalità della normativa con riferimento alle circostanze eccezionali che caratterizzano il mercato ed agli interessi pubblici da perseguire per lo sviluppo dell'economia marittima nonché per la tutela degli interessi socio-occupazionali. Esso individua altresì il campo d'applicazione del disegno di legge, precisando che il medesimo attiene agli investimenti in navi di nuova costruzione o nella trasformazione di unità esistenti avviati nell'anno 2000 o in avanzata fase di realizzazione in detto anno, intendendosi per tali esclusivamente gli investimenti i cui pagamenti vengano effettuati nel corso dell'anno medesimo o degli anni successivi da soggetti aventi, alla data del 1° gennaio 2000, i requisiti di cui all'articolo 143 del

codice della navigazione. Sono ammessi al contributo non solo le imprese armatoriali ma anche i Gruppi europei di interesse economico (GEIE). Dai benefici della legge sono invece escluse le iniziative per le quali siano stati concessi contributi di «credito navale», (ossia agevolazioni finalizzate a ridurre l'onere degli interessi) il cui cumulo con gli interventi di cui al disegno di legge non è ammissibile, in particolare per quanto concerne il contributo di cui all'articolo 3. L'articolo 2 introduce, in analogia con quanto proficuamente sperimentato in altri settori ed in conformità di un indirizzo generale in materia di trattamento fiscale degli investimenti produttivi, un credito d'imposta del 12 per cento sul prezzo dei lavori relativi alle unità navali di cui all'articolo 2 della legge 28 dicembre 1999, n. 522.

Esso è inteso a stimolare la propensione degli armatori dell'Unione europea ad investire per il rinnovo ed ammodernamento delle flotte presso i cantieri nazionali o della stessa Unione, semprechè tali investimenti, ai sensi dell'articolo 1, siano di rilevante interesse occupazionale. Il credito d'imposta, in relazione alle quote di costo complessivo dell'investimento di fatto sostenute nel periodo d'imposta in questione, viene computato in diminuzione delle imposte sui redditi dai soggetti beneficiari, tenendo conto del grado di avanzamento dei lavori.

L'articolo 3 del disegno di legge introduce, quale ulteriore elemento di stimolo al rinnovo della flotta attraverso i nuovi investimenti armatoriali, un contributo al committeente analogo a quello a suo tempo introdotto nella legislazione spagnola e che si concreta in un abbattimento del 3 per cento del tasso

applicabile ad operazioni di credito navale con uno schema che, sul piano tecnico, non differisce sostanzialmente da quello già con successo applicato in base agli articoli 9 e 10 della legge 14 giugno 1989, n. 234, ed agli articoli 10 e 11 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132. Viene in sostanza prevista la concessione di un beneficio all'investitore pari alla differenza fra due piani d'ammortamento a rate costanti, della durata di dodici anni (come nell'attuale prassi del mercato finanziario), sull'80 per cento del prezzo, il primo al tasso d'interesse commerciale di riferimento (CIRR) ed il secondo con un abbattimento di 3 punti percentuali, da corrispondere al beneficiario in ventiquattro rate semestrali.

Condizione per il mantenimento del diritto al contributo è il permanere dell'iscrizione nei registri nazionali della nave oggetto dell'investimento per un periodo di quattro anni dall'ultimazione dei lavori, pena la decadenza dal contributo stesso.

L'articolo 4 del disegno di legge fa rinvio ad un regolamento da emanarsi con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri delle finanze e del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'emanazione di disposizioni di dettaglio a carattere applicativo, relative in particolar modo all'attuazione dell'articolo 2, dirette a dare esecuzione alla legge o ad eventuali prescrizioni imposte, in sede di assenso al disegno di legge, dalla Commissione delle Comunità europee.

L'articolo 5 assicura la copertura finanziaria del provvedimento.

RELAZIONE TECNICA

Articolo 1

Trattasi di norma che definisce l'ambito di applicazione e le finalità della normativa, come tale non comportante oneri per lo Stato.

Articolo 2

La norma riconosce un credito d'imposta pari al 12 per cento dei pagamenti effettuati dagli investitori per le iniziative rientranti nel periodo di riferimento della legge.

In base al carico di lavoro acquisito ed in corso di acquisizione da parte delle imprese del settore, si stima che il volume delle commesse ammissibili al beneficio in questione sia pari a 480.000 tonnellate di stazza lorda compensata (tslc), per un ammontare di investimenti, ad un prezzo medio per tslc di 6 milioni di lire, pari a 2.900 miliardi di lire.

L'onere conseguente ammonta a 348 miliardi, cui corrisponde un limite di impegno di durata quindicennale di 35 miliardi.

Il relativo calcolo è così sviluppato:

$$480.000 \text{ tslc} \times \text{L. } 6.000.000 = \text{L. } 2.900 \text{ miliardi};$$

$$\text{L. } 2.900 \text{ miliardi} \times 0,12 = \text{L. } 348 \text{ miliardi.}$$

Il valore capitale di 348 miliardi corrisponde, agli attuali tassi di interesse («moltiplicatore» = 9,94) ad un limite di impegno quindicennale di 35 miliardi di lire.

Articolo 3

La norma prevede un contributo pari all'abbattimento, entro il limite massimo del 3 per cento annuo, del *Commercial Interest Reference Rate* (CIRR), in relazione ad un piano d'ammortamento di durata dodecennale calcolato sull'80 per cento del prezzo dei lavori.

Si prevede che a detto beneficio acceda un volume di investimenti di 3.825 miliardi di lire (superiore, dunque, a quello stimato per l'articolo 2, che, si ripete, è parametrato sui soli effettivi pagamenti e semprechè vi sia «capienza fiscale» da parte del beneficiario).

Il contributo massimo concepibile è dato, pertanto, dalla differenza tra un piano di ammortamento calcolato sulla base del tasso CIRR che si attesta attualmente intorno al 6 per cento ed un piano di ammortamento calcolato con i medesimi parametri sulla base di un tasso pari al 3 per cento.

Come si evince dalle allegate tabelle di calcolo, il primo dei due piani di ammortamento (di uguale durata calcolato sull'80 per cento del medesimo importo) comporta un valore annuo di circa 359 miliardi, men-

tre il secondo di detti piani comporta un valore annuo di circa 305 miliardi.

Di talchè la relativa differenza corrisponde a lire 54 miliardi, che costituisce quindi il limite di impegno annuo necessario per la copertura della norma.

Valore dell'investimento (VA) 3.825.000.000.000

80% VA (PC) = 3.060.000.000.000

Numero rate (Nr) = 24

INTERVENTO SUL FINANZIAMENTO

Tasso annuo (IaC) 0,0300

Tasso semestrale (IsC) = $\sqrt{(1 + IaC)}$ = 0,014889200000000

Rata costante (RcC) = $\frac{IsC \times (1 + IsC) \times Nr}{(1 + IsC) \times Nr - 1} \times Pc$ = 152.571.239.918

PIANO DI AMMORTAMENTO AL 3 PER CENTO

Rata semestrale (Rs) = RcC = 152.571.239.918

Rata annuale (Ra) = 2 x Cs = 305.142.479.836

Totale rate (Rt) = Nr x Cs = 3.661.709.758.032

Valore dell'investimento (VA) 3.825.000.000.000

80% VA (PC) = 3.060.000.000.000

Numero rate (Nr) = 24

.

INTERVENTO SUL FINANZIAMENTO

Tasso annuo (IaC) 0,0600

Tasso semestrale (IsC) = $\sqrt{(1 + IaC)}$ = 0,029563000000000

Rata costante (RcC) = $\frac{IsC \times (1 + IsC) \times Nr}{(1 + IsC) \times Nr - 1} \times Pc$ = 179.835.586.190

PIANO DI AMMORTAMENTO AL TASSO CIRR

Rata semestrale (Rs) = RcC	=	179.835.586.190
Rata annuale (Ra) = 2 x Cs	=	359.671.172.380
Totale rate (Rt) = Nr x Cs	=	4.316.054.068.560

DIFFERENZA FRA I DUE PIANI DI AMMODERNAMENTO

Al tasso CIRR del 6 per cento	=	359.671.172.380
Al tasso del 3 per cento	=	305.142.479.836
<i>Differenza</i>	=	54.528.692.544

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

Il disegno di legge prevede incentivi alle imprese marittime per l'ammodernamento ed il rinnovo della flotta, contribuendo ad attenuare le difficoltà del settore cantieristico-navale in crisi produttiva per lo squilibrio del mercato mondiale ed in particolare per la concorrenza non leale della Corea.

Gli incentivi consistono:

in un credito di imposta correlato agli investimenti in nuove navi;
in un contributo per l'abbattimento degli oneri finanziari connessi all'investimento.

Trattandosi di benefici che intervengono sul regime fiscale degli investimenti con oneri a carico dello Stato, l'adozione degli stessi è consentita solo con lo strumento legislativo.

Relativamente alla compatibilità con il Trattato di Roma si fa presente:

il regolamento CE n. 1540 del Consiglio, adottato il 29 giugno 1998, consente in deroga agli articoli 87 e 88 del Trattato, aiuti al settore della cantieristica navale anche in forma indiretta;

lo schema di provvedimento contiene misure analoghe a quelle già adottate da Francia e Spagna, sulle quali la Commissione delle Comunità europee si è già espressa positivamente;

come prescritto, anche lo schema di provvedimento è stato notificato alla Commissione per acquisirne la formale approvazione prima della finale approvazione dello stesso da parte del Parlamento.

Relativamente al rispetto delle competenze delle regioni e delle autonomie locali, si ricorda che il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 agosto 1999, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 256 del 30 ottobre 1999, in attuazione del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, ha riservato alla competenza statale le funzioni amministrative concernenti «agevolazioni, contributi, sovvenzioni, incentivi, benefici di qualsiasi genere all'industria navalmeccanica ed armatoriale concessi in attuazione di direttive e regolamenti comunitari» di settore.

Lo schema di provvedimento non ha particolare impatto sull'organizzazione dell'Amministrazione in quanto alla sua attuazione si provvederà con le strutture amministrative già preposte agli interventi di settore.

DISEGNO DI LEGGE

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 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.

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.

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, nonché di regolazione contabile del medesimo credito d'imposta.

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.

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

