

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

79° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 30 NOVEMBRE 1999

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(4344) Misure di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata nel settore navale, approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e rinvio)

* PRESIDENTE	Pag. 2, 4, 5 e <i>passim</i>
CARPINELLI (<i>Dem. Sin.-l'Ulivo</i>), relatore alla Commissione	2
* DANESE, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione	5
GERMANÀ (<i>Forza Italia</i>)	5
TERRACINI (<i>Forza Italia</i>)	5

N. B. - L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.

I lavori hanno inizio alle ore 15,45.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(4344) Misure di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata nel settore navale, approvato dal Camera dei deputati
(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Misure di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata nel settore navale», già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Carpinelli di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, colleghi, il provvedimento in esame ha come obiettivo, in base al Regolamento (CE) n. 1540/98 del Consiglio, quello di sostenere ed incentivare il settore navale e le sue imprese, sia per quanto riguarda quelle impegnate nel servizio di cabotaggio sia per le imprese del settore armatoriale. L'obiettivo dichiarato è quello di rendere il più competitivo possibile il settore navale italiano nel suo complesso in vista della liberazione di servizi di cabotaggio a decorrere dal 1° gennaio 1999.

L'importanza di un provvedimento del genere, alla luce della volontà di diversificare e riqualificare il settore del trasporto nel suo complesso a livello nazionale, acquisisce connotati di rilievo nel momento in cui intende intervenire per migliorare il grado di competitività internazionale delle imprese italiane del settore generando sicure ricadute sia sul piano della salvaguardia occupazionale, sia sul suo incremento.

Si tratta di un provvedimento che prevede un impegno finanziario importante, che si suddivide precisamente in 85 miliardi per il 1999 e in 115 miliardi per ciascuno degli anni 2000 e 2001. All'onere derivante dall'attuazione del presente provvedimento, si provvede mediante una riduzione degli stanziamenti iscritti nell'ambito dell'unità previsionale di base (imprese navalmeccaniche ed armatoriali, capitolo 7706) dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per gli anni 1999 e 2000.

Nel dettaglio, allo scopo di analizzare il provvedimento nella sua articolazione, il secondo articolo prevede un impegno quindicennale di lire 28 miliardi annui a decorrere dall'anno 1999 a favore dell'industria navalmeccanica e della ricerca del settore, tramite contratti di costruzione e trasformazione navale stipulati dal 1° gennaio 1999 al 31 dicembre 2001,

concernenti le unità navali di cui all'articolo 2 del decreto-legge 22 febbraio 1994, n. 132.

Per quanto riguarda l'innovazione tecnologica (articolo 3), il Ministero dei trasporti e della navigazione può concedere alle imprese di costruzione, trasformazione e riparazione iscritte agli albi speciali, un contributo non superiore al 10 per cento dell'investimento per la realizzazione di progetti innovativi sul prodotto. Si tratta di un impegno quindicennale di 2 miliardi annui dal 1999. Ovviamente, i progetti sono soggetti ad approvazione del Ministero e le imprese interessate dovranno presentare istanza e relativo progetto entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento. Non sono ammesse al contributo le imprese che abbiano già usufruito di contributi europei o regionali.

All'articolo 4, per un impegno complessivo quindicennale di lire 7 miliardi annui a decorrere dal 1999, si intende contribuire agli investimenti intesi ad accrescere la produttività dei cantieri esistenti tramite l'ammodernamento dei processi di officina e degli impianti destinati direttamente alla produzione. Al fine di velocizzare gli interventi, le iniziative di investimento ammesse al contributo devono essere ultimate, a pena di decadenza, entro trenta mesi dalla approvazione del piano. I benefici di questo articolo non sono cumulabili con quelli previsti dal precedente.

L'articolo 5 (Contributi alla ricerca applicata nel settore navale), estende le disposizioni dei commi da 1 a 6 dell'articolo 6 della legge 31 luglio 1997, n. 261 ai programmi di ricerca nel settore navale dell'INSEAN di Roma e del CETENA di Genova relativi al periodo 1° gennaio 2000-31 dicembre 2001.

Inoltre sono previsti, all'articolo 6, contributi per far fronte a situazioni eccezionali di crisi nei casi in cui imprese pongano in atto piani di ristrutturazione dell'apparato produttivo per intervenire in situazioni di gravi difficoltà. In questo caso è autorizzato un limite di impegno quindicennale di 2 miliardi annui a decorrere dall'anno 2000.

Per quanto riguarda la progettazione di piattaforma per unità navali di futura generazione (articolo 7), è autorizzato un limite di impegno quindicennale di 5 miliardi annui a decorrere dal 2000.

L'articolo 8 prevede la non applicabilità delle disposizioni di cui al decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione n. 595 del 1995 alle concessioni demaniali marittime rilasciate, anche nelle aree di competenza delle Autorità portuali, anteriormente alla data di entrata in vigore della legge n. 494 del 1993, alle imprese di costruzione e di riparazione navale iscritte agli albi speciali di cui al titolo IV della legge 11 giugno 1989, n. 234, fino a loro scadenza.

È inoltre previsto un contributo compensativo, entro la spesa massima di 20 miliardi alle Autorità portuali che abbiano già scritte in bilancio alla data del 31 dicembre 1998 l'importo dei relativi canoni demaniali nella misura stabilita dal decreto n. 595.

Gli sgravi contributi per le imprese di cabotaggio marittimo, dal 1° gennaio 1999, sono estesi per il triennio 1999-2001, nel limite massimo dell'80 per cento alle imprese impegnate nei servizi marittimi di cabotag-

gio. Le imprese nei cui confronti sia accertato il mancato rispetto dei contratti di lavoro del personale di bordo decadono dai benefici concessi. Inoltre, la decadenza dei benefici segue alla violazione delle vigenti disposizioni in materia di sicurezza e igiene del lavoro.

Per quanto riguarda i contratti di servizio per il trasporto pubblico marittimo, in armonia con le direttive comunitarie e nel rispetto del decreto legislativo n. 422 del 1997, è demandato alle regioni litoranee a statuto ordinario il potere di emanare senza oneri per lo Stato, norme legislative concernenti il servizio di trasporto pubblico marittimo entro sei miglia dalla costa.

Si tratta di incentivare un sistema di trasporto marittimo integrativo dei trasporti su strada e ferrovie così come suggerisce il piano nazionale dei trasporti. Naturalmente le regioni devono assicurare la qualità e l'efficienza dei servizi resi, la continuità del servizio, eventuali servizi addizionali e l'adattamento dei servizi alle effettive esigenze del traffico.

L'articolo 11, comma 1, definisce le provvidenze previste nella legge n.30 del 1998 in materia di tassazione degli utili d'esercizio, le riserve e gli altri fondi firmati con utili che non concorrono a formare il reddito, ai sensi del comma 2 dell'articolo 4 della succitata legge. Ciò significa che gli utili di impresa, sottoposti a tassazione per il 20 per cento, con lo sgravio del restante 80 per cento, possono essere trasferiti anche ai soci dell'impresa, diversamente da quanto avveniva finora in base ad un'interpretazione della legge n. 30 del 1998.

Con il comma 2 viene fissata l'imposta e la tassa di registro per contratti di assicurazione per rischi connessi all'attività delle navi mercantili.

Il comma 3 contiene disposizioni circa la formazione degli equipaggi di mezzi a servizio di piattaforme petrolifere, al fine di rendere possibile il rispetto delle norme dei paesi stranieri ove operano tali strutture.

Il comma 4 stabilisce il differimento dei termini per la realizzazione di una serie di corsi previsti per legge e che riguardano la materia della navigazione, mentre il comma 5 prevede stanziamenti per la formazione del personale navigante.

L'articolo 12 codifica la possibilità da parte delle regioni di legiferare in materia di trasporto pubblico marittimo entro 6 miglia dalla costa, definendone gli ambiti e determinando i criteri per i contratti di servizio. Questo è il merito del provvedimento al nostro esame.

Vorrei ricordare a tutti i colleghi che tale disegno di legge è stato assegnato alla sede deliberante proprio per la sua tipicità, per l'urgenza dell'approvazione del medesimo e per l'attuazione che esso ripone nei confronti di settori estremamente significativi per l'economia nazionale.

PRESIDENTE. Anche per il lavoro capillare e intenso che è stato svolto credo siano chiari a tutti i colleghi gli interessi considerati dal provvedimento al nostro esame.

Pertanto, ritengo di poter chiedere alla Commissione – anche in considerazione delle ultime osservazioni espresse dal relatore – di dare brevemente corso alla discussione generale e procedere quindi all'approvazione

del disegno di legge senza apportare ulteriori modificazioni al testo, auspicio che rientra nella *ratio* dell'assegnazione del provvedimento alla sede deliberante. Infatti, la presentazione e l'eventuale accoglimento di emendamenti comporterebbe il rinvio del disegno di legge all'altro ramo del Parlamento.

TERRACINI. Signor Presidente, il provvedimento è giunto al nostro esame solo qualche giorno fa e non abbiamo avuto il tempo materiale per esaminarlo a fondo. Pertanto, chiedo, se possibile, di concedere ai membri di questa Commissione la possibilità di approfondire il testo del disegno di legge.

GERMANÀ. Signor Presidente, ricordo che il disegno di legge in discussione è stato presentato alla Camera dei deputati il 2 marzo e solo pochi giorni fa l'altro ramo del Parlamento lo ha inviato al Senato. Adesso questa Commissione ha solo sette giorni di tempo per approvarlo.

Pertanto, compatibilmente con i lavori della Commissione, chiedo che anche al Senato sia concessa la possibilità di esaminare il testo del disegno di legge in un tempo ragionevole.

PRESIDENTE. Vorrei far notare che la Camera dei deputati ha svolto un imponente lavoro di esame del testo del disegno di legge e degli emendamenti presentati. Naturalmente, si tratta di un lavoro compiuto sulla base di un accordo generale.

Mi sono permesso di invitare i colleghi senatori a non presentare emendamenti proprio in considerazione del fatto che il lungo periodo impiegato dalla Camera per l'esame del provvedimento è stato necessario per poter raggiungere un accordo fra tutti i Gruppi parlamentari.

DANESE, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Avendo seguito l'intero *iter* del provvedimento in esame, mi permetto di rilevare che il ritardo nell'approvazione del disegno di legge alla Camera dei deputati è stato dovuto all'ultimo lavoro di composizione che ha interessato, in particolare, una serie di emendamenti concertati con l'opposizione e poi approvati.

Ritengo che la Camera dei deputati abbia compiuto un notevole sforzo per ricondurre a unicità questo provvedimento rispetto ad una serie di problematiche sollevate in particolare dall'opposizione, e a tal fine sono state svolte audizioni, si sono tenuti incontri, riunioni e approfondimenti in tutte le sedi, compresa la Commissione bilancio.

Ho voluto sottolineare questo aspetto a garanzia dello studio che l'8^a Commissione del Senato può compiere nel corso delle prossime ore; credo però che tutte le legittime preoccupazioni che possono emergere in ordine al provvedimento in discussione siano già state fugate dal lavoro svolto dall'altro ramo del Parlamento.

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,10.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. GIANCARLO STAFFA

