

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XII LEGISLATURA —————

N. 1048

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori PELELLA, FAGNI, DONISE,
DANIELE GALDI e DE MARTINO Guido

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 25 OTTOBRE 1994

—————

Interventi per l'industria armatoriale soggetta a concorrenza internazionale, per favorire e tutelare l'occupazione della gente di mare, la formazione professionale e la sicurezza della navigazione

—————

ONOREVOLI SENATORI. - I traffici delle merci e delle materie prime che originano dal nostro paese transitano per l'80 per cento per la via marittima.

A questa imponente mole di traffici il naviglio battente bandiera nazionale partecipa soltanto per il 18 per cento. Tale quota, in assenza di scelte politiche mirate al rilancio del settore, è destinata a decrescere di anno in anno.

A gennaio 1994 la consistenza della flotta nazionale era di circa 7.300.000 tonnellate di stazza lorda mentre 1.133.000 tonnellate di stazza lorda era la quota gestita in regime di locazione a scafo nudo ad armatore estero (legge 14 giugno 1989, n. 234).

La flotta nazionale è ormai scesa al dodicesimo posto della graduatoria mondiale per consistenza e ne rappresenta soltanto l'1,8 per cento. Questa situazione di debolezza strutturale e di scarsa competitività porta il *deficit* della bilancia dei noli ad oltre 3.000 miliardi annui in un quadro dell'economia nazionale in cui il saldo della bilancia dei pagamenti è invece positivo, sospinto dalla particolare congiuntura favorevole per i beni ed i prodotti esportati dal nostro Paese.

Alle gravi conseguenze economiche dei fenomeni sopra descritti deve essere associato il grave disagio sociale che deriva dal costante decremento dei livelli occupazionali dei lavoratori marittimi italiani. Tale fenomeno, data la peculiarità del mercato del lavoro marittimo, va ad incidere in maniera pesante su aree del Paese già gravemente penalizzate dalla crisi economica, quali vaste aree del Mezzogiorno, la Liguria, la città di Trieste.

I marittimi italiani, ormai non più di 50.000, necessitano di interventi mirati alla difesa dei livelli occupazionali ed al mantenimento degli *standard* professionali richie-

sti dall'evoluzione tecnologica del naviglio e dalle stesse convenzioni internazionali. Inoltre, debbono essere riaperte le possibilità di imbarco per gli Allievi ufficiali e per quelle categorie, ad altissima professionalità e tradizione, che operano nel campo dei servizi alberghieri ed occorrono iniziative mirate ad elevare gli stessi *standard* di sicurezza della navigazione.

Gli interventi legislativi che hanno interessato la marineria nazionale in questi anni, sono stati molti e sono costati allo Stato l'impiego di molte risorse. Tali interventi avevano tuttavia due caratteristiche:

1) erano finalizzati principalmente al sostegno della cantieristica, e quindi alla costruzione delle navi ed alla loro trasformazione;

2) non avevano alcun criterio selettivo distribuendo risorse con il consueto costume del finanziamento «a pioggia».

Inoltre mai alcun provvedimento è stato rivolto a tutelare l'occupazione e la professionalità dei marittimi.

Un'altra riflessione riguarda il problema della competitività della flotta cui si è teso a porre rimedio con il sistema del *bare boat charter* (legge n. 234 del 1989).

Una riflessione critica su tale strumento ci deve portare a dire che, per lo Stato italiano, i benefici sono stati pressochè inesistenti: si è consentita la costituzione di società estere alimentando così l'elusione fiscale; gli stessi ricavi non hanno contribuito a limitare il *deficit* della bilancia dei noli bruciando all'estero inutili risorse, in quanto sono stati pagati in conto estero servizi resi da soggetti nazionali; si sono mantenuti, senza alcun tangibile beneficio, che non fosse la costruzione della nave, tutti i contributi previsti dalla legge n. 234 del 1989; in ultimo, e non certo per

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

importanza, si è aumentata pesantemente la disoccupazione dei marittimi italiani.

Il presente disegno di legge affronta queste problematiche in una chiave nuova: si passa, pur nell'ambito dei limiti previsti dalla Unione europea, da un sostegno all'investimento ad un sostegno

alla gestione, ma lo si fa mirando, attraverso rigidi parametri selettivi, ad un aumento dell'occupazione, ad un miglioramento della sicurezza e della professionalità, ad un abbattimento dei *deficit* dei noli, ad un allargamento delle entrate fiscali per lo Stato.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità e campo di applicazione)

1. I benefici, gli incentivi e le previsioni di cui alla presente legge si applicano alle navi considerate italiane ai sensi degli articoli 143 e 144 del codice della navigazione e sono finalizzati ad incrementare la presenza del naviglio battente bandiera nazionale nei traffici merci e passeggeri che originano dall'Italia, con conseguente riduzione del *deficit* della bilancia dei noli, a favorire la ripresa dell'industria armatoriale e la sua competitività sui mercati internazionali, a tutelare e sviluppare l'occupazione della gente di mare di cui all'articolo 115 del codice della navigazione, iscritta alle matricole ai sensi degli articoli 118, 119, 132 e 133 dello stesso codice, nonché a favorirne la qualificazione professionale secondo gli *standard* stabiliti dalla legge 21 novembre 1985, n. 739.

Art. 2.

(Soggetti esclusi)

1. Sono escluse dai benefici e dagli incentivi della presente legge le navi da pesca, le unità adibite a servizi portuali, quelle impiegate nei traffici di cabotaggio ai sensi dell'articolo 224 del codice della navigazione, quelle che esercitano servizi di collegamento con le isole in regime di sovvenzione a carattere nazionale ovvero a carattere regionale, le navi locate a scafo nudo ai sensi degli articoli 28 e 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234.

Art. 3.

(Requisiti)

1. I benefici e gli incentivi di cui alla presente legge si applicano alle società

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ovvero alle società appartenenti allo stesso gruppo armatoriale che armino almeno tre navi di tonnellaggio superiore a 500 tonnellate di stazza lorda per le navi da carico, ovvero di 50 tonnellate di stazza lorda se navi passeggeri che nei dodici mesi successivi alla entrata in vigore della presente legge abbiano impiegato in termini continuativi gli stessi marittimi in numero pari al 133 per cento del numero previsto nelle tabelle d'armamento composte ai sensi dell'articolo 317 del codice della navigazione, per un periodo di navigazione effettiva, relativa a ciascun marittimo, non inferiore ai cinque mesi.

2. Ai fini della determinazione del numero dei marittimi e dei periodi di navigazione effettiva di cui al comma 1, non si terrà conto dei marittimi sbarcati a loro richiesta, salvo i comprovati motivi stabiliti dalle vigenti norme contrattuali, dei marittimi sbarcati per colpa grave, dei marittimi indennizzati con indennità di inabilità temporanea per più di mesi tre, eccettuati coloro la cui condizione di inabilità derivi da infortunio subito a bordo.

3. Ai fini della determinazione del requisito di cui al comma 1 le società armatrici con meno di tre navi potranno consorzarsi per gestire un turno particolare unico nel quale avvicendare gli imbarchi e gli sbarchi del personale secondo i criteri di cui al comma 1.

Art. 4.

(Benefici e incentivi)

1. Alle imprese armatoriali di cui all'articolo 1 le quali godono dei requisiti di cui all'articolo 3, nonchè assumano o abbiano assunto gli impegni di cui all'articolo 11, comma 1, della legge 14 giugno 1989, n. 234, è concesso un contributo pari ad una maggiorazione di tre punti del tasso di riferimento risultante dal decreto del Ministero del tesoro per il calcolo del contributo di cui all'articolo 9, comma 4, della legge 14 giugno 1989, n. 234.

2. Il contributo di cui al comma 1 è maggiorato di ulteriori 0,5 punti qualora

almeno il 63 per cento del personale marittimo di cui all'articolo 3 sia impiegato continuativamente nella forma giuridico-contrattuale del rapporto di continuità di rapporto di lavoro.

3. Il contributo di cui al comma 1 è maggiorato di ulteriori 2 punti qualora la nave locata a scafo nudo ad armatore straniero ai sensi degli abrogati articolo 28 e 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, rientri in bandiera nazionale secondo le modalità previste dall'articolo 10, comma 3, della presente legge.

4. Alle navi che non rientrano nella disciplina di cui ai commi 1, 2 e 3 è concesso, per i marittimi imbarcati secondo i requisiti di cui all'articolo 3, un contributo pari al 50 per cento del differenziale esistente fra le retribuzioni derivanti dal contratto collettivo nazionale di lavoro vigente nel corso del triennio di applicazione della presente legge, e quelle medie internazionali così come stabilite dalla organizzazione sindacale internazionale dei marittimi (*International Transport Workers Federation*). La determinazione di tale differenziale avviene mediante decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentite le organizzazioni sindacali dei lavoratori.

5. Il contributo di cui al comma 4 è maggiorato di un ulteriore 50 per cento qualora, per il personale impiegato, si seguano i criteri di cui al comma 2.

6. Alle imprese di cui ai commi 1 e 2 è data facoltà di opzione rispetto ai benefici previsti dai commi 4 e 5, qualora gli stessi risultino più favorevoli.

7. A tutte le imprese di cui all'articolo 1, le quali imbarchino personale marittimo, secondo i requisiti di cui all'articolo 3 è concesso, sulla base di idonea documentazione, il rimborso delle spese di imbarco e rimpatrio di marittimi italiani in porti esteri.

Art. 5.

(Formazione professionale)

1. Le spese relative alla formazione di personale abilitato, secondo i titoli profes-

sionali previsti dalla Convenzione del 1978 relativa alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia (STCW 78), fatta a Londra il 7 luglio 1978, di cui alla legge 21 novembre 1985, n. 739, ivi comprese le spese di vitto e alloggio, sono poste a carico dello Stato.

Art. 6.

(Incentivi a migliorare gli standard di sicurezza del naviglio nazionale)

1. Gli sgravi contributivi di cui all'articolo 59 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218, e successive integrazioni e modificazioni, si applicano alle imprese armatoriali le cui navi, a prescindere dal compartimento marittimo ove le stesse sono iscritte, non abbiano subito nel corso dei dodici mesi successivi alla data di entrata in vigore della presente legge, significativi rilievi nel corso di ispezioni, effettuate dalle competenti autorità, relative al rispetto delle vigenti normative in materia di sicurezza della navigazione ovvero ai fini del rispetto delle normative vigenti in materia di igiene e abitabilità.

2. L'individuazione della entità e della tipologia dei rilievi che danno luogo alla mancata corresponsione degli sgravi contributivi, viene fatta dal Ministro dei trasporti e della navigazione con proprio decreto, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentito il Comitato centrale per la sicurezza della navigazione nonché la Commissione centrale per l'igiene degli equipaggi.

3. Allo scopo di migliorare la sicurezza della navigazione all'interno dei porti, la capacità di soccorso e salvataggio nonché le funzioni di vigilanza antincendio, le società che esercitano in regime di concessione il servizio di rimorchio portuale, le quali mantengono un servizio di guardia con rimorchiatori armati per l'intero arco delle 24 ore, nonché abbiano effettuato, nel corso dei cinque anni precedenti alla data di entrata in vigore della presente legge rilevanti investimenti ovvero miglierie ai

mezzi nautici in funzione della sicurezza della navigazione, dei sistemi del salvataggio e dei sistemi antincendio, viene concesso, per il 1995, un contributo non superiore ad un ammontare pari all'introito derivante da 365 operazioni di rimorchio commerciale calcolato sulla base della tariffa media vigente nel porto di riferimento alla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 7.

(Allievi ufficiali)

1. Alle imprese armatoriali che, nel corso degli anni 1995, 1996, 1997, imbarcheranno Allievi ufficiali, verrà corrisposto per ogni mese di imbarco, un contributo pari a lire un milione da detrarre dagli oneri previdenziali dovuti per legge.

Art. 8.

(Massimali CEE)

1. I contributi previsti per il sostegno all'industria armatoriale, di cui alla presente legge, sono contenuti entro i limiti previsti dalla Comunità europea per gli aiuti alle imprese armatoriali. A tale fine si tiene conto di quanto erogato ai sensi dell'articolo 11 della legge 14 giugno 1989, n. 234.

Art. 9.

(Risorse speciali per navi da crociera)

1. Allo scopo di tenere conto della peculiarità organizzativa delle navi da crociera, ai fini della determinazione del numero del personale marittimo di cui all'articolo 3, si tiene conto di una quota pari al 40 per cento di personale iscritto alle matricole della gente di mare, ai sensi degli articoli 118, 119, 132 e 133 del codice della navigazione, in rapporto al numero complessivo del personale di bordo, ivi compreso quello di *staff* dei servizi alberghieri e dei servizi ausiliari.

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

2. I benefici di cui all'articolo 4 si applicano alle navi da crociera fatto salvo quanto previsto dal comma 1 del presente articolo.

3. Il beneficio di cui all'articolo 7 si applica anche al personale alberghiero, iscritto alle matricole dalla gente di mare ai sensi degli articoli 118, 119 e 132 del codice della navigazione, qualora di età inferiore ai trentadue anni, ovvero in attesa di imbarco da più di otto mesi ovvero a lavoratori iscritti alle liste ordinarie di mobilità per i quali non si applicano i requisiti previsti dall'articolo 133 del codice della navigazione. Tali benefici sono applicati qualora tale personale ecceda la quota del 40 per cento di cui al comma 1.

4. I benefici di cui al presente articolo non sono previsti nei casi di applicazione dell'articolo 17 della legge 5 dicembre 1986, n. 856.

5. Il comma 1 dell'articolo 17 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, è sostituito dal seguente:

«1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, in deroga agli articoli 316 e seguenti del codice della navigazione può sentire le organizzazioni sindacali dei lavoratori, ed avuto riferimento alla situazione occupazionale del paese, autorizzare l'armatore ad appaltare ad imprese nazionali o straniere che abbiano un raccomandatario o un rappresentante in Italia, servizi complementari di camera, servizi di cucina e servizi generali a bordo delle navi adibite a crociera. Per i mezzi navali che eseguono lavori in mare al di fuori delle acque territoriali italiane, oltre che per i servizi già indicati per le navi da crociera, può essere concessa analoga autorizzazione anche per i servizi di officina, cantiere e assimilati».

Art. 10.

(Disposizioni finali e transitorie)

1. Gli articoli 28 e 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, sono abrogati.

2. La Commissione di cui all'abrogato articolo 29 della legge 14 giugno 1989,

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

n. 234, assume compiti di sorveglianza sull'applicazione della vigente legge. La Commissione, all'unanimità, può deliberare la revoca dei benefici qualora ne manchino i presupposti. Tale deliberazione è appellabile in via amministrativa secondo le leggi vigenti. Le società armatrici sono tenute ad inviare trimestralmente alla Commissione idonea documentazione comprovante il rispetto delle norme di cui agli articoli 3, 6 e 9.

3. Le navi in regime di locazione a scafo nudo, ai sensi degli abrogati articoli 28 e 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, possono, in via transitoria mantenere la doppia immatricolazione fino a scadenza della locazione, ovvero rientrare, entro centotanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, nella sola immatricolazione nazionale godendo dei benefici previsti dall'articolo 4, comma 3.

Art. 11.

(Copertura finanziaria)

1. Agli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge, pari a lire 400 miliardi, si provvede mediante utilizzo delle somme iscritte alle tabelle A e B della legge finanziaria 1995, Settore navigazione marittima, Direzione generale della navigazione del traffico marittimo e Direzione generale del lavoro marittimo e portuale per lire 282 mila milioni, nonché, per lire 118 miliardi, mediante utilizzo di quota parte dei residui passivi di cui al titolo II, categoria XII della tabella 2 dello stato di previsione del Ministro dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1995.