

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XII LEGISLATURA —————

N. 1526

## DISEGNO DI LEGGE

**presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri  
e Ministro del tesoro**

(DINI)

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

(CARVALE)

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 18 MARZO 1995**

---

Conversione in legge del decreto-legge 17 marzo 1995, n. 80,  
recante misure straordinarie ed urgenti in favore del settore  
portuale, delle imprese navalmecchaniche ed armatoriali

---

**INDICE**

Relazione .....	Pag.	3
Relazione tecnica .....	»	7
Disegno di legge .....	»	12
Testo del decreto-legge .....	»	13

ONOREVOLI SENATORI. - Con il presente decreto si provvede, in via primaria, a coprire i maggiori oneri emersi nel corso della gestione commissariale del fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione, in relazione agli adempimenti posti in essere ai sensi della legge n. 58 del 1990 ed ai sensi del decreto-legge 21 febbraio 1995, n. 39.

Le richieste di rimborso, infatti, presentate dagli istituti previdenziali, per quanto concerne le quote contributive ed i ratei di pensione dei lavoratori posti in pensionamento anticipato, sono risultate superiori agli stanziamenti previsti a tale titolo nella citata legge. Anche lo stanziamento previsto per la copertura del trattamento di fine servizio dei lavoratori collocati in quiescenza anticipata è risultato inferiore alle effettive esigenze. Con i 90 miliardi, di cui al presente decreto, si provvede pertanto ai fabbisogni finanziari emersi ed a quelli prevedibili nel corso del corrente anno.

Analoga situazione comunque si è verificata con il decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1983, n. 230, in occasione dei primi pensionamenti anticipati dei lavoratori portuali e dipendenti di enti. Lo stanziamento iniziale previsto dall'articolo 2, per l'aumento dell'anzianità contributiva, anche se incrementato con le leggi n. 20 del 1985 e n. 26 del 1987, è risultato insufficiente a coprire le richieste avanzate dagli istituti previdenziali, ammontanti allo stato attuale a circa 40 miliardi (lire 38.985.970.962).

Scopo, quindi, di quanto previsto all'articolo 1, lettera a), del provvedimento in esame è di mettere in grado il commissario liquidatore di evadere le richieste degli istituti previdenziali, provvedendo anche per il passato, stanti gli stretti legami che uniscono le citate leggi, entrambe mirate a

fronteggiare la crisi dei traffici attraverso idonei ammortizzatori sociali.

Alla lettera b) dello stesso comma 2 si prevede, per l'anno 1995, la fruizione di giornate di cassa integrazione straordinaria per l'anno 1995 a favore dei lavoratori portuali e, nel limite massimo di trecento unità, anche a favore di dipendenti delle organizzazioni portuali di cui all'articolo 2, comma 1, della legge n. 84 del 1994. Tale beneficio è particolarmente necessario nella presente fase di passaggio dal vecchio al nuovo regime, che implica una trasformazione globale dell'assetto organizzativo ed operativo delle compagnie portuali, degli enti e delle aziende dei mezzi meccanici.

In tale contesto si pone il previsto intervento a sostegno della riconversione delle compagnie o addirittura, laddove non esistano i presupposti per l'avvio di un'attività imprenditoriale, la loro chiusura definitiva di cui alla lettera c).

Infatti, l'esigenza di avviare il nuovo processo imprenditoriale nei porti incontra particolari ostacoli in quelle compagnie che, pur avendo idonee strutture, organizzazione tecnica ed operativa, presentano situazioni finanziarie deboli, scaturite dal precedente sistema organizzativo, nonchè esuberanti notevoli di personale. Tali situazioni non consentono una trasformazione adeguata, rendono ancora più difficile la posizione dei lavoratori, che con maggiore facilità potrebbero perdere il posto di lavoro e vanificare il loro patrimonio professionale.

Per tali motivi si rende necessario un intervento finanziario per consentire la trasformazione delle compagnie che hanno la possibilità di proseguire l'attività e rimanere sul mercato, nonchè per agevolare la messa in liquidazione di quelle compagnie non in grado di trasformarsi, attraverso l'adozione di idonee misure.

Detto intervento ha lo scopo di operare una rivisitazione di tutto il sistema portuale nazionale, individuando i porti in cui sia necessario far proseguire l'attività delle compagnie, anche se sotto altra veste, ed i porti nei quali si renda necessaria una chiusura di attività ed iniziative commerciali per, viceversa, potenziare altri servizi portuali più utili alla collettività. Alla stessa lettera c) vengono indicati i criteri per la ripartizione degli interventi a favore delle compagnie e gruppi portuali.

Gli interventi, previsti ai commi 3, 4 e 5, scaturiscono dall'esigenza di favorire la ripresa dell'industria marittima ed agevolare la competitività del settore sul mercato internazionale.

Le misure in questione assumono non soltanto la veste di sostegno, riducendo parzialmente gli oneri a carico dell'armamento almeno per il corrente anno, ma mirano soprattutto a formare e ad addestrare il personale marittimo.

Lo sviluppo dell'industria marittima, basata in particolare sulle nuove tecnologie dei sistemi di condotta e di governo della nave, non può prescindere da una sempre più puntuale politica di formazione degli equipaggi.

L'impiego di personale non adeguatamente qualificato può costituire un elemento di rischio notevole per la sicurezza della navigazione, nonchè per la tutela dell'ambiente marino e della fascia costiera. Inoltre, le navi moderne sono dotate di apparecchiature altamente sofisticate, il cui uso richiede particolare specializzazione e professionalità.

Sulla base di tali presupposti ed in attuazione di quanto previsto dalla Convenzione IMO STCW/78 - entrata in vigore per l'Italia il 25 novembre 1987 - concernente i livelli di addestramento, di abilitazione e di tenuta della guardia per i marittimi, nonchè al fine di adeguare gli equipaggi ai livelli internazionali di istruzione, di certificazione e di controllo, indispensabili per la salvaguardia della vita umana in mare, e per tutelare i beni del mare e proteggere l'ambiente marino, è prevista la frequenza ai re-

lativi corsi di addestramento del personale marittimo.

Nell'ambito del quadro di qualificazione di detto personale si pone anche la prosecuzione della corresponsione di contributi a favore degli armatori che possono imbarcare fino a cinquecento allievi ufficiali, con contratto di formazione e lavoro per un periodo non superiore ad un anno.

Trattasi di uno strumento che incentiva l'imbarco di allievi che hanno necessità di effettuare il periodo di apprendistato indispensabile per conseguire i titoli di capitano di lungo corso e di capitano di macchina e che permette la continuazione delle attività addestrativo-pratiche particolarmente utili per la preparazione degli ufficiali della marina mercantile, tenuto conto della costante carenza di personale marittimo specializzato.

Gli interventi dinanzi indicati si presentano quanto mai necessari in quanto consentono di realizzare un complesso di norme rispondenti alle nuove necessità dei trasporti ed in linea con i principi normativi vigenti in materia a livello internazionale.

È, comunque, da far presente che i contributi concessi alle aziende armatoriali in virtù del presente decreto, in quanto aiuti a detto tipo di imprese, debbono essere contenuti nel massimale fissato dall'Unione europea. A questo fine i contributi in questione si sommano a quelli concessi (come aiuti alla gestione) alle aziende per ciascuno anno solare, anche in base ad altre disposizioni legislative, e, complessivamente, non possono superare per ciascuna azienda il massimale fissato su base annua dall'articolo 1 del decreto-legge 18 ottobre 1990, n. 296, convertito dalla legge 17 dicembre 1990, n. 383.

*Articolo 2.* Come già evidenziato nel corso dell'indagine conoscitiva sull'economia della pesca e dei trasporti marittimi disposta dalla IX Commissione della Camera dei deputati (audizioni del 7 dicembre 1994), la cantieristica italiana sta attraversando un delicato momento di transizione, contrassegnato da un andamento di mercato al-

quanto difficile, ma con buone prospettive, nel medio-lungo termine, per i cantieri che sapranno mettere a frutto le proprie potenzialità e dall'entrata in vigore dell'accordo OCSE sul ripristino di normali condizioni di concorrenza nel settore.

Considerata la posizione di tutto rispetto che ha assunto la cantieristica nazionale nel contesto europeo e mondiale - soprattutto con riferimento a taluni segmenti di mercato - appare pertanto necessario ed urgente eliminare le pendenze arretrate relative agli interventi a favore della produzione di cui alle leggi pregresse e sostenere con tempestività la produzione in corso in vista della pressochè totale conclusione, a breve, della politica di sostegno al settore.

All'uopo si rivela essenziale rendere disponibile l'accantonamento di cui alla tabella B della legge 23 dicembre 1994, n. 725, (legge finanziaria 1995), coerentemente all'impegno assunto dal Governo nella suddetta sede per l'utilizzazione di tali risorse e per ottimizzarne l'utilizzazione.

Le presenti disposizioni sono pertanto principalmente finalizzate al completamento degli interventi disposti dalle leggi di settore a favore dell'industria cantieristica ed armatoriale, in considerazione degli stanziamenti solo parziali sinora resi disponibili a tal fine, che hanno determinato un ingente «credito» delle imprese stesse verso lo Stato ed una consistente esposizione di queste ultime verso il sistema bancario, con notevoli appesantimenti sulla loro dinamicità ed aggressività nei confronti della concorrenza.

Al riguardo, il comma 1 dell'articolo in questione prevede l'autorizzazione, nel triennio 1995-1997, di ulteriori limiti di impegno per le varie, specifiche, misure di sostegno delle leggi n. 234 del 1989 e n. 132 del 1994, secondo gli importi e con gli obiettivi meglio specificati nella relazione tecnica.

Il comma 2 è diretto a consentire i saldi delle residuali iniziative di credito navale - ricadenti sotto la disciplina della legge n. 361 del 1982, modificata ed integrata dalla legge n. 848 del 1984 - la cui realizzazione ha subito, sul piano produttivo, dei

ritardi che hanno impedito sinora la determinazione definitiva del beneficio. All'uopo è autorizzato uno specifico limite di impegno per il 1995.

Il comma 3 autorizza l'Amministrazione ad impegnare, nel corso del 1995, anche i limiti di impegno degli anni 1996 e 1997, con pagamento delle relative annualità a partire dall'esercizio finanziario cui si riferisce il limite d'impegno. La disposizione trova la sua giustificazione nel fatto che l'accordo OCSE sopra menzionato prevede che l'anno 1995 debba essere l'ultimo per la stipula di contratti, per la costruzione di nuove navi, assistiti da contributo dello Stato alle imprese cantieristiche; si rende indispensabile pertanto dare alle imprese stesse le dovute certezze sulla propria situazione economico-finanziaria per poter meglio affrontare dal prossimo anno il libero mercato.

L'accantonamento in tabella B della legge finanziaria 1995 va quindi considerato in tale ottica, nel senso che l'articolazione triennale risponde all'esigenza di rendere compatibili le condizioni di bilancio con i tempi tecnici di realizzazione dell'intervento.

Il comma 4 è invece inteso a fornire disposizioni interpretative in materia di attualizzazione dei contributi di cui alla legge n. 234 del 1989 ed al decreto-legge n. 564 del 1993, al fine di precisare quanto disposto dalle relative norme legislative in tema di preservazione del valore e dell'entità reale del contributo stesso per evitare che il ritardo nel pagamento delle provvidenze di legge abbia a penalizzare ulteriormente le imprese del settore.

Il comma 5 dell'articolo in questione determina le modalità tecnico-contabili per far fronte agli oneri derivanti dalle disposizioni in argomento.

*Articolo 3.* Con il decreto-legge n. 39 del 21 febbraio 1995 è stata prevista (sostituendo l'articolo 20 della legge n. 84 del 1994) la costituzione delle autorità portuali dal 1° gennaio 1995 nei porti di cui all'articolo 2, stabilendo che i commissari di cui al comma 1 (cioè i soli commissari delle orga-

nizzazioni portuali) sono preposti alla gestione delle autorità stesse.

Una lettura restrittiva di tale normativa potrebbe escludere la possibilità di procedere alla nomina di commissari delle autorità portuali di Ravenna, Taranto, Catania e Marina di Carrara, trattandosi di porti nei quali non preesisteva un'organizzazione portuale.

Con l'articolo 3, si prevede espressamente la nomina degli organi commissariali anche nei citati porti, per consentire l'effettivo avvio istituzionale delle nuove autorità portuali nelle sedi prive di organizzazione portuale.

*Articolo 4.* La disposizione, aggiornando sulla base della recente normativa la denominazione dell'apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione, consente di utilizzare le risorse finanziarie anche residue destinate alle opere aeroportuali, anche quale concorso nel finanziamento delle opere stesse, da realizzarsi dalle società concessionarie di gestione aeroportuali, anzichè per il finanziamento dell'ammontare totale delle singole opere, estendendo così la capacità di intervento dello Stato per la realizzazione di una maggiore pluralità di opere pubbliche.

## RELAZIONE TECNICA

Gli oneri derivanti dal presente provvedimento, cui dovrà provvedere la gestione commissariale del fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione, posti a carico dell'Erario dello Stato, ammontano a:

a) sulla base delle risultanze gestionali e delle richieste avanzate dagli enti previdenziali:

lire 90 miliardi per la copertura dei maggiori oneri derivanti, per la massima parte, dall'attuazione della legge n. 58 del 1990 per i contributi connessi all'operazione di pensionamento anticipato dei lavoratori portuali e dovuti agli istituti previdenziali ed in minima parte a copertura delle somme erogate per TFR ai lavoratori prepensionati ai sensi del decreto-legge 12 febbraio 1994, n. 100;

lire 38.985.970.962 (40 miliardi) per la copertura di maggiori fabbisogni finanziari emersi, ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge n. 103 del 1983, in occasione dei pensionamenti anticipati dei lavoratori portuali e dei dipendenti degli enti portuali e delle aziende;

b) lire 41.717.568.600 (42 miliardi) per la copertura del beneficio del trattamento massimo di integrazione salariale per 1800 unità.

Il trattamento massimo di integrazione salariale è pari a lire 1.248.000 mensili, aumentato dell'accredito contributivo, correlato ai salari medi contrattuali fissati per la giornata retributiva ai fini del pagamento dei salari differiti, pari mediamente a lire 97.346 per l'anno 1994 - secondo i criteri stabiliti dall'articolo 8, comma 4, del decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26.

Contribuzione: giornata retributiva media lire 97.346

$97.346 \times 26 \text{ giorni} \times 12 \text{ mesi} = \text{lire } 30.371.952$

$30.371.952 \text{ (imponibile annuo)} \times 27 \text{ per cento} = \text{lire } 8.200.427$

$\text{lire } 14.976.000 + \text{lire } 8.200.427 = \text{lire } 23.176.427 \text{ pro capite}$

$\text{lire } 23.176.427 \times 1.800 \text{ unità} = \text{lire } 41.717.568.600 \text{ (42 miliardi)}$ .

Il calcolo suindicato è stato effettuato sulla base delle retribuzioni spettanti ai lavoratori portuali, dato che in effetti il beneficio in questione sarà utilizzato principalmente da detta categoria;

c) lire 100 miliardi a sostegno della ristrutturazione o liquidazione delle compagnie e gruppi portuali, sulla base di un piano nazionale riorganizzativo dell'intero settore;

d) lire 100 miliardi a sostegno dell'armamento così suddivisi:

1) lire 74,4 miliardi per il contributo equivalente all'importo complessivo delle ritenute a titolo di acconto operate nei confronti del personale marittimo dipendente ai sensi dell'articolo 23 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600.

Detto intervento è rivolto ad una flotta di circa 240 navi adibite a traffici internazionali con un equipaggio medio di 20 addetti per cia-

scuna nave; il previsto intervento interessa circa 4.800 posti di lavoro su cui si alternano oltre 7.200 marittimi. Il conteggio per quantificare l'onere ha assunto come parametro la retribuzione di un marittimo a medio livello, con una retribuzione lorda annua di 62 milioni, cui corrisponde una ritenuta di acconto Irpef di lire 15,5 milioni annui. Moltiplicando lire 15.500.000 per 4.800 posti di lavoro si ha un onere complessivo di lire 74,4 miliardi annui;

2) lire 20 miliardi per i corsi di formazione e addestramento.

Si prevede che i corsi di formazione e addestramento possano riguardare circa 3.000 marittimi all'anno.

Poichè il costo dei corsi è di circa 5 milioni per marittimo, l'onere per questa voce è di 15 miliardi.

Per la formazione di ufficiali polivalenti adatti a navi ad alta tecnologia, i cui corsi costano circa 25 milioni per allievo, si prevede la formazione di circa 200 ufficiali all'anno, con onere di 5 miliardi;

3) lire 6 miliardi per l'imbarco di allievi ufficiali.

Si ritiene, in considerazione del numero di diplomati ogni anno dagli istituti nautici, che circa 500 elementi possano imbarcarsi per un periodo di un anno con un onere di 6 miliardi (12 milioni all'anno per allievo per un anno di imbarco).

Pertanto all'onere complessivo del presente provvedimento a carico dell'Erario dello Stato provvede la gestione commissariale, nei limiti di impegno previsti, anche attraverso l'accensione dei mutui necessari.

## Articolo 2

### Comma 1, lettera a)

Nel quadro normativo della legge n. 234 del 1989, la cantieristica nazionale ha realizzato ed ha tuttora in corso di realizzazione iniziative di nuove costruzioni e trasformazioni per circa 7.040 miliardi di investimenti al netto del contributo dello Stato.

Gli stanziamenti già recati dalla legge n. 234 del 1989 e dai relativi rifinanziamenti, comprensivi delle quote degli anni 1995 e 1996, consentono di assistere investimenti pari al 63,8 per cento del totale stimato per quanto riguarda l'articolo 2 della legge.

Relativamente alla ristrutturazione dei cantieri, prevista dall'articolo 6 della legge, l'attuale copertura è pari al 61,2 per cento del totale stimato.

Lo stanziamento in ragione di 60.000 milioni per l'anno 1995 e 60.000 milioni per l'anno 1997 consente la copertura del 72 per cento del totale stimato degli investimenti in questione.

Risulta evidente un fabbisogno ulteriore pari a 210 miliardi in limiti di impegno con il sistema previsto dalla legge n. 431 del 1991, che fa ricorso ad anticipazioni bancarie con successivo ammortamento nel corso di 10 anni sui mutui che a tal fine verranno accesi.

### Comma 1, lettera b)

Il calcolo del fabbisogno per l'attuazione degli articoli 9 e 10 della legge n. 234 del 1989, effettuato sulla base del citato ammontare di inve-



stimenti di cui al settore navalmeccanico, è dato dalla differenza tra due piani di ammortamento a rate costanti, riferiti all'80 per cento del prezzo e della durata prevista dall'accordo OCSE (otto anni e mezzo = 17 rate semestrali), l'uno al tasso di cui al citato accordo OCSE (0,80 per cento) e l'altro al tasso di riferimento per le operazioni di credito navale, fissato semestralmente dal Ministro del tesoro, vigente alla data del contratto.

Gli stanziamenti già recati, comprensivi delle quote 1995 e 1996, assicurano la copertura dell'82,6 per cento del fabbisogno stimato.

Il fabbisogno per gli interventi di cui agli articoli 11 e 12 della citata legge, relativi alla gestione della unità di bandiera nazionale, già assistite ai sensi degli articoli 9 e 10 della legge stessa, è valutabile, per tutte le iniziative pervenute entro il 1994, in 30 miliardi in limiti di impegno.

Lo stanziamento in ragione di 50.000 milioni per il 1995 e 15.000 milioni per il 1996 assicura la copertura del 92 per cento del fabbisogno di cui agli articoli 9 e 10, nonché l'intera copertura di quello di cui agli articoli 11 e 12, relativamente alle richieste finora pervenute.

Risulta comunque un ulteriore fabbisogno, per la chiusura degli interventi di cui agli articoli 9 e 10 della legge, pari a 21 miliardi in limiti di impegno.

Comma 1, lettere c) e d)

Il decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, ha recato provvedimenti a favore dell'industria navalmeccanica ed armatoriale e della ricerca navale del settore in applicazione della direttiva 90/684/CEE del 21 dicembre 1990 (VII direttiva CEE) per gli aiuti alla costruzione navale relativi al periodo dal 1° gennaio 1991 al 31 dicembre 1995.

La direttiva, nei programmi della Comunità e secondo il recente accordo OCSE sul ristabilimento di corrette condizioni di mercato, sarà l'ultima per il sostegno del settore.

Tenendo conto del fatto che:

la capacità produttiva nazionale è di 433.100 tonnellate di stazza lorda compensata (TSLC) e che la direttiva prevede tempi di costruzione più ristretti (tre anni al massimo) rispetto a quelli previsti dalla precedente (eventuali proroghe potranno essere eccezionalmente accordate dalla Commissione CEE);

dal rilevamento trimestrale del Registro navale italiano (RINA), aggiornato al 30 ottobre 1994, risulta che sono state avviate 50 iniziative, di cui 23 già ultimate;

il nostro sistema industriale è tuttora impegnato a completare gli ordinativi acquisiti in regime di VI direttiva;

è ragionevole presumere un contenimento del reale fabbisogno per la produzione 1991-1995.

Si può comunque ipotizzare che il massimo volume delle commesse assistibili non supererà le 1.335.000 T.S.L.C. complessive nel quinquennio 1991-1995.

Dai dati sopra esposti può derivarsi il seguente calcolo dei fabbisogni relativi all'attuazione della VII direttiva, considerato che attualmente

il prezzo di una tonnellata di naviglio in termini di stazza lorda compensata è stimabile in un valore medio di circa 5.300.000 lire:

## CANTIERISTICA

*Nuove costruzioni*

Anni	Produzione (in t.s.l.c.)	Prezzo medio (in lire)	Investimento (in lire)	
1991	35.212	5.300.000	miliardi	184,3
1992-1995	1.299.300	5.300.000	»	6.886,3
<b>totale</b>	<b>1.334.512</b>		<b>miliardi</b>	<b>7.072,5</b>

per cui:

1991 =	186,3	× 14,94%	= miliardi	27,83
1992-1995 =	6.886,2	× 9,89%	= miliardi	681,04
	<u>7.072,5</u>			<u>708,87</u>

*Trasformazioni*

Sono pervenute istanze per un ammontare complessivo di lire 1.600 miliardi di investimenti nel quadriennio 1991-1995. Tenuto conto che il valore medio del massimale di aiuto sarà intorno al 5,6 per cento del prezzo lordo del contributo, pari al 5,93 per cento del prezzo al netto del contributo per le trasformazioni, si ricava un fabbisogno pari a lire 94,88 miliardi.

Il totale del fabbisogno è quindi pari a lire 708,87 miliardi per nuove costruzioni e a lire 94,88 miliardi per trasformazioni, per complessive lire 803,75 miliardi che, espresso in limiti di impegno, risulta pari a lire 140 miliardi, cui vanno aggiunti lire 47 miliardi per l'attualizzazione del contributo, per un totale di lire 187 miliardi.

*Armamento*

Il contributo all'armamento per volume di investimenti per costruzioni e trasformazioni, secondo il sistema già previsto dagli articoli 9 e 10 della legge n. 234 del 1989, essendo per tale parte la VII direttiva del tutto conforme alle corrispondenti norme della VI direttiva, è valutabile, per ogni miliardo di investimento, in lire 30 milioni circa annui, per la durata di otto anni e mezzo.

Pertanto:

Investimento (in miliardi di lire)	Contributo annuo per lire 1 miliardo	Totale contributo annuo
8.672,2	× 30.000.000	= lire 260.000.000.000 (in limiti di impegno)

Gli stanziamenti recati dal decreto-legge n. 564 del 1993, convertito dalla legge n. 132 del 1994, consentono di assistere investimenti corrispondenti all'8 per cento del totale stimato per quanto riguarda il settore cantieristico.

Con lo stanziamento di cui alla lettera c), in ragione di 10.000 milioni per l'anno 1995 e 10.000 milioni per l'anno 1996, la percentuale degli investimenti assistibili passa dall'8 per cento al 18,72 per cento del totale stimato. L'ulteriore fabbisogno per tale settore è, quindi, pari a 152 miliardi in limiti di impegno.

Per il settore armatoriale l'onere massimo per il contributo è valutato in lire 260 miliardi in limiti di impegno.

Gli stanziamenti recati dal citato decreto-legge n. 564 del 1993, convertito dalla legge n. 132 del 1994, sommano a lire 35 miliardi, pari al 13,46 per cento del totale stimato per il settore.

**DISEGNO DI LEGGE**

---

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 17 marzo 1995, n. 80, recante misure straordinarie ed urgenti in favore del settore portuale, delle imprese navalmeccaniche ed armatoriali.

2. Restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi ed i rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge 17 gennaio 1995, n. 10.

*Decreto-legge 17 marzo 1995, n. 80, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 65 del 18 marzo 1995 (\*).*

**Misure straordinarie ed urgenti in favore del settore portuale, delle imprese navalmeccaniche ed armatoriali**

**IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA**

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di agevolare la trasformazione in società delle compagnie e gruppi portuali, nonché di avviare interventi urgenti a favore delle imprese cantieristiche ed armatoriali per fronteggiare lo stato di grave crisi in cui attualmente versano;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 16 marzo 1995;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro del tesoro e del Ministro dei trasporti e della navigazione;

EMANA

il seguente decreto-legge:

**Articolo 1.**

*(Provvedimenti a favore del settore portuale e dell'armamento)*

1. Per far fronte alle ulteriori esigenze e per consentirne la piena operatività, sono autorizzati, in favore della gestione commissariale del fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione, limiti di impegno di lire 25 miliardi per ciascuno degli anni 1996 e 1997. Al relativo onere di 25 miliardi per l'anno 1996 e di lire 50 miliardi per l'anno 1997 si provvede mediante corrispondente utilizzo delle proiezioni, per gli anni medesimi, dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1995-1997, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1995, all'uopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

2. A valere sulle risorse finanziarie di cui al comma 1, il commissario liquidatore, anche mediante la contrazione di ulteriori mutui, con le modalità di cui all'articolo 4 del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6,

(\*) V., inoltre, il successivo avviso di rettifica pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 68 del 22 marzo 1995.

convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, provvede:

a) alla copertura dei maggiori oneri, valutati in lire 90 miliardi, derivanti dall'attuazione dell'articolo 3 del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, e dell'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 21 febbraio 1995, n. 39, nonché di quelli, valutati in lire 40 miliardi, di cui all'articolo 2 del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1983, n. 230, a favore degli enti previdenziali, al cui rimborso provvede direttamente la gestione commissariale medesima;

b) alla proroga per l'anno 1995 del beneficio di integrazione salariale di cui all'articolo 1, comma 9, del decreto-legge 21 febbraio 1995, n. 39, nel limite di milleottocento unità, ivi compresi i dipendenti delle organizzazioni portuali di cui all'articolo 2, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, fino al 31 dicembre 1995 e, qualora non pienamente utilizzato nell'anno 1995, fino al 30 giugno 1996;

c) per le finalità di cui all'articolo 21 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, agli interventi per il sostegno delle attività di riconversione delle compagnie e gruppi portuali, ivi comprese quella della compagnia carenanti del porto di Genova, ovvero per consentirne la chiusura definitiva. Detti interventi, in misura di lire 100 miliardi, sono ripartiti per il 60 per cento in misura proporzionale al numero dei lavoratori e degli addetti in organico alla data del 18 marzo 1995; il restante 40 per cento è ripartito sulla base del disavanzo registrato negli anni 1992, 1993 e 1994. A tali fini occorrerà valutare le cause che lo hanno determinato; il piano predisposto dalle compagnie e gruppi portuali interessati al risanamento della gestione, che tenga anche conto del grado di esigibilità dei crediti vantati, articolato in un triennio o in un periodo superiore sulla base di scadenza a breve, medio e lungo termine; il progetto connesso agli investimenti ed il programma operativo. Quest'ultima erogazione non sarà effettuata qualora il disavanzo registrato negli anni 1992, 1993 e 1994 risulti interamente coperto dalla quota spettante in base alla ripartizione del 60 per cento.

3. A valere sulle medesime risorse di cui al comma 1, anche mediante le modalità di cui al comma 2, il commissario liquidatore provvede altresì agli interventi, valutati in complessive lire 100 miliardi, a favore dell'armamento, per la concessione:

a) di un contributo equivalente all'importo complessivo delle ritenute a titolo di acconto operate nell'anno 1995 nei confronti della gente di mare ai sensi dell'articolo 23 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600;

b) di un contributo mensile per il periodo di imbarco, non superiore a dodici mesi, pari a lire due milioni per ciascun allievo ufficiale di macchina e di coperta, impiegato entro il 31 dicembre 1996;

c) di un contributo pari agli oneri connessi alla frequenza ai corsi, compreso vitto e alloggio, resi obbligatori dalla legge 21 novembre 1985, n. 739, nonché ai corsi per la formazione di personale di bordo polivalente e ai corsi di preparazione all'esercizio delle stazioni di bordo

del sistema globale marittimo di soccorso e di sicurezza, denominato «GMDSS - Global Maritime System and Safety System», indetti entro la medesima data del 31 dicembre 1996.

4. I benefici di cui al comma 3 sono previsti per le imprese armatrici aventi requisiti per essere proprietarie di navi italiane ai sensi degli articoli 143 e 144 del codice della navigazione in relazione all'esercizio di navi battenti la bandiera nazionale, con esclusione delle unità da diporto e da pesca, di quelle di proprietà dello Stato o di enti pubblici, nonchè, limitatamente al contributo di cui al comma 3, lettera a), delle unità mercantili in servizio di cabotaggio per il quale sia operante la riserva di cui all'articolo 224 del codice della navigazione, ovvero in regime di convenzione con lo Stato e, limitatamente ai contributi di cui al comma 3, lettere a) e b), delle unità adibite ai servizi portuali. Detti benefici si sommano a quelli concessi alle aziende, quali aiuti alla gestione, per ciascun anno solare, anche in base ad altre disposizioni di legge e, complessivamente, non possono superare per ciascuna nave il massimale fissato su base annua dall'articolo 1 del decreto-legge 18 ottobre 1990, n. 296, convertito dalla legge 17 dicembre 1990, n. 383.

5. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, le disposizioni di cui all'articolo 2-undecies, comma 2, del decreto-legge 30 settembre 1994, n. 564, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 novembre 1994, n. 656, si applicano a tutti i contratti di arruolamento del personale imbarcato su navi mercantili.

#### Articolo 2.

##### *(Rifinanziamento delle leggi di sostegno dell'industria cantieristica ed armatoriale)*

1. Per consentire ulteriori interventi finalizzati al sostegno dell'industria cantieristica ed armatoriale con l'attuazione delle misure previste dalla VI direttiva (n. 87/167) e VII direttiva (n. 90/684) del Consiglio dell'Unione europea, sono autorizzati nel triennio 1995-1997 i seguenti ulteriori limiti di impegno:

a) per gli interventi di cui agli articoli 2 e 6 della legge 14 giugno 1989, n. 234, in ragione di 60.000 milioni per l'anno 1995 e 60.000 milioni per l'anno 1997;

b) per gli interventi di cui agli articoli 9, 10 e 11 della legge 14 giugno 1989, n. 234, in ragione di lire 50.000 milioni per l'anno 1995 e 15.000 milioni per l'anno 1996;

c) per gli interventi di cui agli articoli 3 e 4 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, in ragione di lire 10.000 milioni per l'anno 1995 e 10.000 milioni per l'anno 1996;

d) per gli interventi di cui all'articolo 10 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, in ragione di lire 20.000 milioni per l'anno 1995 e 15.000 milioni per l'anno 1996;

e) per gli interventi di cui agli articoli 14 e 15 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, in ragione di lire 5.000 milioni per l'anno 1996.

2. Per il completamento delle procedure concernenti i saldi relativi alle determinazioni definitive dei contributi già concessi in qualità di benefici di credito navale ai sensi della legge 10 giugno 1982, n. 361, come modificata ed integrata dalla legge 11 dicembre 1984, n. 848, titolo II, è autorizzato il limite di impegno di lire 10.000 milioni per l'anno 1995.

3. Per gli interventi di cui ai commi 1 e 2, il Ministero dei trasporti e della navigazione è autorizzato ad impegnare nell'anno 1995 anche i limiti di impegno afferenti agli anni 1996 e 1997, con pagamento delle relative annualità, comprensive dell'ammortamento e del relativo preammortamento nel caso di mutui autorizzati secondo il sistema di cui alla legge 31 dicembre 1991, n. 431, a partire dall'esercizio finanziario cui si riferisce ciascun limite di impegno.

4. Il calcolo per l'attualizzazione del contributo di cui all'articolo 2, commi 8 e 9, della legge 14 giugno 1989, n. 234, nonchè all'articolo 5 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, si intende riferito, ai fini dell'applicazione del metodo della capitalizzazione composta, alla data dell'incasso del saldo del contributo stesso.

5. All'onere derivante dall'applicazione di quanto previsto nel presente articolo, pari a lire 150.000 milioni di lire per l'anno 1995, 195.000 milioni di lire per l'anno 1996 e 255.000 milioni di lire per l'anno 1997, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1995-1997, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1995, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

6. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio per l'attuazione del presente decreto.

### Articolo 3.

*(Modifiche all'articolo 20 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

1. La rubrica dell'articolo 20 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituita dalla seguente: «Art. 20. - *(Costituzione delle autorità portuali e successione delle società alle organizzazioni portuali)*».

2. All'articolo 20 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, così come sostituito dall'articolo 3, comma 9, del decreto-legge 21 febbraio 1995, n. 39, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

«5-bis. I commissari di cui al comma 1 sono altresì nominati, con le stesse modalità, nei porti di Ravenna, Taranto, Catania e Marina di Carrara. Fino all'insediamento degli organi previsti dagli articoli 8 e 9 e comunque entro sei mesi dalla loro nomina non prorogabili, essi sono preposti alla gestione delle autorità portuali al fine di consentirne l'effettivo



avvio istituzionale; assicurano in particolare l'acquisizione delle risorse e provvedono prioritariamente alla definizione delle strutture e dell'organico dell'autorità, per assumere successivamente, e comunque non oltre tre mesi dalla nomina, tutti gli altri compiti previsti dalla presente legge. I commissari di cui al presente comma possono avvalersi, nello svolgimento delle loro funzioni, delle strutture e del personale delle locali autorità marittime.».

#### Articolo 4.

##### *(Finanziamento di opere aeroportuali)*

1. Al fine di ottimizzare gli investimenti nel settore aeroportuale, le disponibilità del capitolo 7501 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1995, e corrispondenti capitoli per gli anni successivi, possono essere utilizzate anche quale concorso nel finanziamento delle opere aeroportuali.

#### Articolo 5.

##### *(Entrata in vigore)*

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 marzo 1995.

SCÀLFARO

DINI - CARVALE

Visto, *il Guardasigilli*: MANCUSO

