

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 3016

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del Consiglio regionale dell’Emilia-Romagna

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 GIUGNO 2004

—————

Agevolazioni e risorse per lo sviluppo della navigazione in
acque interne

—————

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Relazione tecnica	»	6
Disegno di legge	»	12

ONOREVOLI SENATORI. - Il tema dell'uso delle vie navigabili è molto importante in un Paese che concentra i trasporti delle merci ben oltre l'80 per cento su strada e autostrada: una sproporzione che comporta costi incalcolabili per l'ambiente e la salute pubblica.

Questo progetto di legge si occupa di un aspetto parziale e specifico rispetto alla tematica della navigabilità sul Po, ma non per questo meno rilevante. Con questa iniziativa legislativa il nostro Consiglio si rivolge alle Camere, competenti per legge in materia, proponendo di agevolare, attraverso un meccanismo incrociato di incentivi e di sgravi fiscali, chi intende praticare con caratteri imprenditoriali la navigazione nel sistema idroviario padano-veneto.

Abbiamo presentato questo disegno di legge nell'estate dell'anno scorso sfidando i sorrisi di chi osservava la grande penuria d'acqua di quei mesi. Una siccità che si temeva potesse essere seguita da grandi e pericolose piene autunnali.

Proprio questo contrasto stridente ci porta a riflettere sui grandi mutamenti macroclimatici, e ci offre anche un importante riferimento per la nostra realtà locale: un fiume regolato e navigabile può essere più sicuro e compatibile con il suo ambiente naturale.

Del resto è possibile sfatare un luogo comune, ossia la scarsa propensione del nostro principale fiume alla navigazione. Infatti, contrariamente a quanto si pensa, i periodi di magra che impediscono la navigazione si riducono a pochi giorni l'anno e la conformazione geografica e la pendenza del bacino della valle padana presenta caratteristiche di assoluta positività a questi fini. Molto più di importanti fiumi d'Europa che tuttavia, essendo supportati da efficaci politiche dei ri-

spettivi Paesi, svolgono una funzione di primaria importanza nelle reti di trasporto. Se si pensa poi all'opportunità che il nostro Paese offre, con la sua configurazione di penisola, attraverso il cabotaggio marittimo, si evidenzia l'utilità di un sistema integrato fluviale-marittimo, particolarmente importante in un'area come la valle padana in cui vivono più di sedici milioni di abitanti, che produce circa il 50 per cento del prodotto interno lordo e comprende Milano, grande metropoli europea che non è servita da un moderno sistema idroviario.

L'Italia ha registrato ritardi in questo campo, in particolare nel periodo del *boom* economico, quando sono passati in secondo piano gli interventi infrastrutturali che avrebbero potuto sviluppare il settore.

Negli ultimi dieci anni tuttavia si è avuta un'importante, anche se ancora insufficiente, inversione di rotta. A partire dal 1994, il Po è interessato da lavori di messa in sicurezza del territorio che hanno portato ad un miglioramento delle condizioni dell'alveo. Lavori, che presumibilmente termineranno nel 2007 e consentiranno di ottimizzare anche le condizioni della sua navigabilità.

Nel contempo negli ultimi anni si sono sviluppate politiche complessive di valorizzazione ambientale e culturale con nuove opportunità turistiche. Ne è un esempio il programma d'area «Po, fiume d'Europa», che ha unito la regione, le amministrazioni locali e le tre province di Piacenza, Parma e Reggio Emilia in un programma che valorizza la collocazione cruciale di Piacenza, le vocazioni delle terre verdiane del parmense e quelle della Bassa reggiana che sono raccolte nei testi di Guareschi o di Zavattini.

L'utilizzazione del Po come via d'acqua non è estranea alla sua vocazione ambientale

e culturale e può dare un grande contributo al sistema padano. Il Po non è la valle della Loira, ma sta crescendo un turismo da diporto fluviale che dalla foce si inoltra nel cuore della valle padana e consente di conoscere il suo ambiente e la sua cultura.

Quella cultura che ci porta anche all'utilizzo commerciale della via d'acqua. Gli studi condotti dall'azienda regionale navigazione interna (ARNI) per l'Emilia-Romagna, il Veneto, la Lombardia ed il Piemonte, dimostrano che in Italia viaggia su idrovia lo 0,2 per cento delle merci contro una media europea che va dal 4 al 9 per cento. Se si portasse nei prossimi anni il trasporto fluviale a raggiungere anche solo 11 per cento del trasporto complessivo, si eliminerebbero dalle nostre strade ed autostrade mille mezzi pesanti al giorno.

La base non manca: la rete idroviaria padano-veneta ha una estensione di più di cinquecento km, composta dal Po e da una serie di vie d'acqua ad esso collegate (Fissero, Tartaro, Canalbianco, idrovia ferrarese, Po-Brondolo, Litoranea veneta) e c'è una costante iniziativa per rimuovere strozzature, adeguare i canali navigabili e realizzare attracchi e porti. Mi preme sottolineare, ad esempio, il completamento nei prossimi mesi del porto commerciale di San Rocco-Pieve Saliceto con una piattaforma logistica che potrà raccordarsi con la linea ferroviaria e stradale cispadana.

Si è già detto che nei prossimi anni si prevede il completamento di opere già programmate o addirittura in cantiere, per un ammontare di diverse centinaia di milioni di euro, attraverso finanziamenti stanziati dalle leggi 29 novembre 1990, n. 380 18 giugno 1998, n. 194, 30 novembre 1998, n. 413, e 23 dicembre 2000, n. 388 e da interventi delle regioni interessate. Gli studi dell'ARNI prevedono che al 2007 tutta la rete potrà essere percorsa da navi di V classe, cioè con la più alta capacità di carico. Il Po sarà monitorato da sistemi satellitari che renderanno la navigazione scorrevole e sicura.

Costruire le corsie dell'autostrada (ossia garantire i fondali), realizzare i caselli (avere i porti), impedire le rotture di carico, è essenziale, ma è altrettanto importante incoraggiare gli operatori economici ad investire nel settore. La debolezza della *lobby* dei trasporti fluviali non ci esime dal porci il problema.

Sono necessari provvedimenti che introducano agevolazioni fiscali, finanziarie e contributive per superare le sperequazioni che permangono rispetto al trasporto via terra, e consentire così agli operatori di accedere al trasporto fluviale in termini economicamente vantaggiosi o quanto meno utili. Ecco perché riteniamo che questa legge, improntata a rendere concorrenziale l'economia della navigazione fluviale, sia di obiettiva attualità. Il testo del disegno di legge deriva da un'elaborazione tecnica offerta all'attenzione delle regioni del Po che noi abbiamo ritenuto necessario raccogliere e portare qui in Consiglio. La forma usata è quella della legge rivolta alle Camere ai sensi dell'articolo 121 della Costituzione, già usata di recente sui temi della sicurezza nazionale.

L'esame della Commissione ha consentito di adeguare il testo alle novità maturate nel frattempo a livello nazionale, affinandolo sotto il profilo tecnico e legislativo.

Venendo all'articolato, il disegno di legge è fondato su crediti di imposta, sgravi e contributi, si tratta quindi di significative agevolazioni che non potranno rientrare nel cosiddetto «regime *de minimis*», dovendosi perciò attivare le opportune procedure in sede di Unione europea.

L'articolo 1 precisa le spese agevolate, nell'ambito dell'attività di impresa nel sistema idroviario padano veneto.

L'articolo 2 estende l'esenzione delle accise sui carburanti adibiti al trasporto di merci e di persone, escludendo solo le imbarcazioni private da diporto.

L'articolo 3 riconosce un contributo in funzione delle navi-chilometro alle imprese che si impegnano a realizzarne un quantita-

tivo minimo per la navigazione interna nel sistema idroviario padano veneto.

L'articolo 4 precisa i titolari delle agevolazioni previste dal testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

L'articolo 5 estende le ricerche sul cabotaggio marittimo alla navigazione interna.

L'articolo 6 opera sulle agevolazioni in materia di imposta sul valore aggiunto (IVA).

L'articolo 7 agisce a salvaguardia dell'occupazione nel settore del cabotaggio fluviale.

L'articolo 8 riguarda le norme per la copertura finanziaria.

In conclusione, aggiungiamo un mattone su un tema che continua ad apparire lontano ai più, ma che invece è di grande rilevanza.

Sin dall'inizio del mio impegno politico ed istituzionale mi sono accostato a questo tema. Ora il pensiero corre ad un uomo scomparso di recente, l'ingegner Gabriele Della Luna, che vi ha dedicato con grande passione tutta la sua vita e che può essere considerato il maggior esperto italiano della materia. Così come in anni più recenti vi ha messo tutto il suo entusiasmo un altro protagonista della vita politica di questa regione qual è stato l'onorevole Renato Grilli.

Un tema che ha offerto sempre forti suggestioni ed è stato accompagnato da delusioni altrettanto forti. Il nostro compito è quello di continuare a sviluppare iniziative, convinti che la questione sia più che mai importante per la qualità del sistema della valle padana.

RELAZIONE TECNICA

La presente relazione quantifica gli oneri e le entrate recate dalle disposizioni della proposta di legge in esame.

Articolo 1. - (*Spese agevolate*). - Le norme prevedono agevolazioni da fruire mediante l'utilizzo di crediti di imposta nelle seguenti misure:

- spese di manutenzione delle infrastrutture portuali della navigazione interna e di quelle utilizzate per i servizi connessi, nella misura del 50 per cento fino ad un massimo di 50.000 euro (comma 1);
- spese per l'acquisto di natanti per il trasporto merci e persone nelle acque interne nella misura del 50 per cento fino ad un importo massimo di un milione di euro da ripartire in 10 anni (comma 2);
- spese per la riconversione e la riqualificazione dei natanti di cui al punto precedente già di proprietà dell'impresa, nella misura del 50 per cento e fino ad un massimo di 500.000 euro, da ripartire in 5 anni (comma 2).

Ai fin di una valutazione degli oneri, può prospettarsi quanto segue:

Detrazione delle spese di manutenzione delle infrastrutture portuali e per i servizi connessi

I costi di produzione complessivi delle gestioni in concessione di navigazione interna, riferiti al sistema idroviario padano-veneto sono vicini allo zero; è pertanto da ritenere che gli oneri erariali relativi non saranno significativi, comunque prudenzialmente quantificabili in 100.000 euro per ognuno degli anni 2004, 2005 e 2006.

Agevolazione delle spese per l'acquisto dei natanti e loro riqualificazione

Dai dati sulla recente dinamica del numero di unità adibite al trasporto di merci e passeggeri nelle acque interne, si evince una sostanziale stabilità nella consistenza di tali unità. Tenendo conto degli interventi sostitutivi e di esigenze di prudenzialità nella quantificazione degli oneri, può ipotizzarsi che gli incentivi portino all'acquisto di 10 nuove unità annue per i primi 3 anni (di un valore unitario di circa 5 milioni di euro), salvo poi diventare marginale l'acquisto di nuove unità navali, non essendoci le condizioni di operatività per una flotta di dimensioni superiori. La riqualificazione è quantificabile per un importo pari al 10 per cento del valore della flotta esistente. Un conteggio prudenziale è quantificabile facendo riferimento ad una flotta esistente costituita da non più di 15 unità (per un valore complessivo nell'ordine di 75 milioni di euro di costo sto-

rico di acquisto), necessitanti di interventi di riqualificazione. Per un conteggio prudenziale si ipotizza che tutta la flotta venga riqualificata da subito per poi fruire del credito d'imposta riconosciuto nei cinque anni seguenti (Spese di manutenzione per 7.500.000, agevolate per il 50 per cento, da ripartire in 5 anni).

Si ipotizza il pieno utilizzo dei limiti individuali di spesa detraibile per l'acquisto di nuove unità navali, tenendo però conto della ripartizione pluriennale dell'agevolazione. L'onere a carico dell'erario può quindi essere valutato come segue: per l'anno 2004, ipotizzando appunto l'utilizzo pieno del credito di imposta per l'acquisto delle nuove 10 unità per i primi 3 anni (1 milione di euro per unità navale da ripartire in 10 anni), nonché del credito di imposta per la manutenzione come sopra determinato (750.000 euro per anno) Complessivamente si possono quindi stimare oneri di competenza di 1.750.000 euro per il primo anno, 2.750.000 euro per il secondo anno e 3.750.000 euro per il terzo anno.

Maggiori entrate

La struttura dell'intervento è per la sua stessa natura caratterizzata dall'aver una diretta correlazione tra il sostenimento dei costi da parte dello Stato e un ritorno, almeno parziale, all'erario stesso in funzione dell'imponibile fiscale creato in termini di incrementi di fatturato (IVA) e redditi (imposte dirette) a seguito della riattivazione di un settore che al momento è stagnante, sostanzialmente assente in quanto evidentemente non allettante in termini di redditività. La stima di acquisto di 10 nuove unità navali per anno deriva dalle condizioni di redditività che il presente intervento va a ricreare, sia nella fase di acquisto e manutenzione delle unità che nella successiva fase di gestione del traffico. Deve quindi quantificarsi il maggior gettito fiscale ritraibile.

Imposta sul valore aggiunto (IVA): prudenzialmente non viene quantificata in quanto l'effetto finale sul consumatore, soggetto passivo dell'imposta, ovvero come accumulo di valore aggiunto sottoposto a tassazione per le imprese, non appare di immediata e certa stima.

Imposizione diretta [imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF), imposta sul reddito delle società (IRES) e imposta regionale sulle attività produttive (IRAP)]: si avrà una ricaduta direttamente proporzionale alle agevolazioni concesse, anche in ragione dell'imposizione fiscale cui gli stessi crediti di imposta saranno sottoposti in capo alle imprese percipienti (il testo unico delle imposte sui redditi di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, ne prevede una tassazione ripartita in cinque anni ovvero, per i contributi in conto impianti, la distribuzione in ragione del periodo di ammortamento dei beni cui hanno contribuito all'acquisto). In termini di maggiore reddito imponibile creato in capo alle imprese del settore e dell'indotto deve quindi tenersi conto dell'effetto combinato dell'incremento dell'attività e dei contributi stessi che generano reddito imponibile. Prudenzialmente si può stimare

l'effetto in termini di maggiore reddito imponibile da assoggettare alle imposte sui redditi (si assume l'aliquota del 33 per cento prevista per le società di capitali e preventivata come seconda aliquota di riferimento nella riforma fiscale per i redditi delle persone fisiche oltre i 100.000 euro) ed IRAP (aliquota del 4,25 per cento) nella misura degli stessi contributi, complessivamente arrotondato nel 37 per cento.

Per il primo anno si avrà quindi un effetto di competenza pari al 37 per cento di 1.850 000, ossia euro 684.500. Per il secondo anno un effetto di competenza pari ai 37 per cento di 2.850.000 euro, ossia 1.054.500 euro. Per il terzo anno, si avrà un effetto di competenza pari al 37 per cento di 3.850.000 euro, ossia 1.424.500 euro.

Articolo 2. - (*Esenzione dalle accise*). - La norma esenta dall'accisa sugli oli minerali il carburante utilizzato per il trasporto dei viaggiatori nella navigazione in acque interne, escluse le imbarcazioni private da diporto e per le attività complementari finalizzate alla navigazione.

In proposito si segnala che le minori entrate per l'erario a titolo di accisa sarebbero in parte recuperate in termini di imposte dirette. Infatti, l'accisa incide sul costo del carburante che è deducibile ai fini della determinazione del reddito d'impresa.

Non considerando, a titolo prudenziale, tale effetto indiretto, si stima un minore gettito annuo complessivo di circa 5,2 milioni di euro, di cui 4,3 milioni di euro a titolo di accisa e 0,9 milioni di euro a titolo di IVA.

La stima si basa su un consumo annuo di carburante di circa 11,3 milioni di litri (il dato dell'Unione di navigazione interna italiana (UNII) e comprende, oltre il trasporto lagunare, anche il carburante utilizzato dalle *house boat*, 46.000 litri annui).

Articolo 3. - (*Contributo per il trasporto nelle acque interne*). - La norma estende la disposizione del comma 5 dell'articolo 38 della legge 1° agosto 2002, n. 166, (il cosiddetto «collegato infrastrutture e trasporti») alle imprese che si impegnano a realizzare un quantitativo minimo annuo di navi o chiatte per la navigazione interna complete di trasporto combinato o al trasporto di merci pericolose.

A tal fine, l'onere di competenza a carico dello Stato è determinato in ragione del Fondo istituito che viene dotato di risorse per 40.000.000 di euro per ognuno degli anni in esame. L'individuazione della copertura e lo stanziamento del fondo sono determinati attraverso una autorizzazione di spesa ordinaria (per il triennio 2004-2006). È stata altresì prevista la possibilità di rifinanziamento pluriennale del fondo nella tabella D della legge finanziaria.

L'intervento è destinato ad incidere anche sul fronte delle entrate: i contributi previsti sono destinati ad incrementare il volume di affari ed i redditi delle società coinvolte, aumentando i proventi erariali in termini di imposte dirette ed indirette. Prudenzialmente, tale effetto positivo viene stimato limitandosi a valutario pari all'ammontare dei contributi stessi erogati (parimenti alla procedura descritta relativamente all'articolo 1). Deve

quindi tenersi conto dell'imposizione fiscale stimata nell'ordine del 37 per cento (si rimanda alle considerazioni fatte per l'articolo 1). $40.000.000 \times 37$ per cento = 14.800.000, prudenzialmente arrotondato a 14.500.000 per ognuno degli anni 2004, 2005 e 2006.

Articolo 4. - (*Agevolazioni per il trasporto nelle acque interne*). - La norma estende la disposizione del comma 5 dell'articolo 66 del testo unico delle imposte sui redditi di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917 (TUIR) alle imprese che effettuano nelle acque interne il trasporto di merci, di persone, senza alloggio, con natanti fino a 300 tonnellate di stazza.

La norma citata prevede, per le imprese autorizzate all'autotrasporto di merci per conto terzi, le seguenti deduzioni forfetarie ai fini della determinazione del reddito d'impresa:

- deduzione di euro 7,75 per i trasporti personalmente effettuati dall'imprenditore oltre il comune in cui ha sede l'impresa ma nell'ambito della regione o delle regioni confinanti e di euro 15,49 per quelli effettuati oltre tale ambito. La deduzione spetta per una sola volta per ogni giorno di effettuazione del trasporto, indipendentemente dal numero di viaggi;

- una deduzione forfetaria annua di euro 154,94 per ciascun motoveicolo e autoveicolo avente massa complessiva a pieno carico non superiore a 3.500 chilogrammi.

In sede di stima del costo dell'estensione dell'agevolazione già in vigore per le imprese che effettuano autotrasporto per conto terzi si è considerata la sola deduzione forfetaria annua in quanto commisurata ad un parametro dimensionale dei mezzi utilizzati.

L'onere si stima in circa 150.000 euro annui per competenza, ipotizzando che i natanti interessati rappresentino il 70 per cento dei natanti che effettuano trasporto di merci e persone nelle acque interne.

Articolo 5. - (*Spese di ricerca per la navigazione interna*). - La norma prevede che il contributo sulle spese sostenute per uno specifico programma straordinario di ricerca, di cui al comma 1 dell'articolo 35 della legge n. 166 del 2002, possa essere concesso anche al fine di favorire lo sviluppo della navigazione interna.

È previsto uno stanziamento di 100.000 euro per ciascuno degli anni 2004, 2005, 2006.

Articolo 6. - (*Interventi in materia di imposta sul valore aggiunto*). - La norma prevede la riduzione dal 20 per cento al 10 per cento dell'aliquota IVA sulle operazioni di costruzione e manutenzione di opere e strutture della navigazione interna, finanziate con risorse pubbliche.

Ai fini di una valutazione di massima dei relativi oneri si può considerare quanto segue:

- secondo quanto indicato nel Conto nazionale dei trasporti, anno 2001, le autorizzazioni di spesa statale per investimenti in infrastrutture

destinate alle idrovie e alla navigazione interna ammontano, nell'anno 2003, a 44 milioni di euro;

– si può stimare, in via prudenziale, che la spesa per investimenti nelle richiamate infrastrutture sostenuta dallo Stato rappresenti il 70 per cento della spesa nazionale.

Pertanto, ipotizzando investimenti complessivi annui pari a 60 milioni di euro, il minor gettito IVA derivante dalla riduzione di 10 punti percentuali dell'aliquota applicata può essere stimato in 6 milioni di euro annui di competenza.

Si tratta di un effetto solo virtuale in quanto il consumatore finale (reale soggetto passivo dell'imposta) è la pubblica amministrazione che potrà quindi prevedere una minore spesa. Trattandosi infatti di opere pubbliche alla minore IVA introitata corrisponde una minore spesa. Le somme risparmiate, almeno con riguardo a quelle già stanziare, rimarranno nella disponibilità degli enti attuatori in un momento particolarmente delicato per il decollo del sistema idroviario: si fa riferimento alle risorse aggiuntive previste dalla legge finanziaria 2004 (autorizzazione di impegno di spesa pari a 20 milioni di euro annui per quindici anni al lordo degli interessi) consentendo la completa riqualificazione del sistema idroviario e garantendo in prospettiva la funzionalità del sistema sotto il profilo tecnico ed economico.

Articolo 7. - (*Salvaguardia occupazione cabotaggio fluviale*). – L'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, ha previsto, a decorrere dal 1998, per la salvaguardia dell'occupazione della gente di mare, l'esonero dal versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali dovuti per legge per il personale imbarcato su navi iscritte nel registro internazionale.

La norma in esame estende i benefici di cui all'articolo 6, comma 1, del decreto-legge n. 457 del 1997, nel limite del 43 per cento, alle imprese armatoriali per le navi che esercitano, anche in via non esclusiva, il cabotaggio fluviale, nei limiti previsti dalla finanziaria 2001 e dalla finanziaria 2004.

Si può stimare un onere annuo per competenza pari ad un valore arrotondato di circa 800.000 euro sulla base di un monte retributivo annuo di circa 5 milioni di euro di un'aliquota contributiva media del 37 per cento e dell'agevolazione pari al 43 per cento prevista.

Articolo 8. - (*Copertura finanziaria*). – Le stime riportate portano ad un riepilogo degli oneri di competenza così come riassunti nella tabella che segue:

TABELLA RIEPILOGATIVA ONERI

Descrizione	Importo (in milioni di euro)		
	2004	2005	2006
Articolo 1 - Spese agevolate	1,85	2,85	3,85
Articolo 2 - Esenzione dalle accise . .	5,2	5,2	5,2
Articolo 3 - Contributo per il trasporto nelle acque interne	40	40	40
Articolo 4 - Agevolazione per il tra- sporto nelle acque interne	0,15	0,15	0,15
Articolo 5 - Spese di ricerca per la na- vigazione interna	0,1	0,1	0,1
Articolo 6, comma 1 - Riduzione ali- quota IVA	6	6	6
Articolo 7 - Salvaguardia occupazione cabotaggio fluviale	0,8	0,8	0,8
TOTALE . . .	54,1	55,1	56,1

La cui copertura viene garantita mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2004-2006, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero medesimo.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Spese agevolate)

1. In relazione alle spese sostenute nell'ambito di attività d'impresa, per la manutenzione delle infrastrutture portuali della navigazione interna e di quelle utilizzate per i servizi connessi, è riconosciuto un credito d'imposta non rimborsabile nella misura del 50 per cento dell'importo delle relative fatture fino a un massimo di 50.000 euro.

2. In relazione alle spese sostenute per l'acquisto dei natanti fluviali e fluviomarittimi adibiti al trasporto di merci e di persone nelle acque interne è riconosciuto un credito d'imposta non rimborsabile nella misura del 50 per cento dell'importo delle relative fatture fino a un massimo di 1.000.000 di euro, da ripartire in dieci anni. Per la riconversione e la riqualificazione di natanti già di proprietà dell'impresa, è riconosciuto un credito d'imposta non rimborsabile nella misura del 50 per cento e fino a un massimo di 500.000 euro per unità navale, da ripartire in cinque anni.

3. Per aver diritto al credito d'imposta di cui ai commi 1 e 2 gli interessati presentano domanda al competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella quale il richiedente si impegna ad operare sul sistema idroviario per almeno cinque anni ed a rendicontare, oltre le spese, la loro inerenza alla attività svolta sul sistema idroviario. Il diritto di utilizzo del credito d'imposta è riconosciuto, previa verifica della conformità degli interventi ai requisiti richiesti, nei limiti delle risorse finanziarie previste.

4. Le agevolazioni previste dal presente articolo si applicano esclusivamente con riferimento al sistema idroviario padano-veneto,

così come definito dalla deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) del 31 marzo 1992, in applicazione della legge 29 novembre 1990, n. 380 e dalla legge 27 gennaio 2000, n. 16, ed ai soggetti che operano in tale ambito.

Art. 2.

(Esenzione dalle accise)

1. Al punto 3 della tabella A allegata al testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e le relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, le parole: «limitatamente al trasporto delle merci, e per il dragaggio di vie navigabili e porti», sono sostituite dalle seguenti: «escluse le imbarcazioni private da diporto, per il dragaggio di porti e vie navigabili ed attività complementari finalizzate alla navigazione».

Art. 3.

*(Modifiche all'articolo 38 della legge
1° agosto 2002, n. 166)*

1. Dopo il comma 5 dell'articolo 38 della legge 1° agosto 2002, n. 166, è inserito il seguente:

«5-bis. Alle medesime condizioni e modalità previste dal comma 5 è riconosciuto un contributo in funzione delle navi-chilometro alle imprese che si impegnano contrattualmente per il triennio 2004-2006 con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con un'impresa di navigazione interna a realizzare un quantitativo minimo annuo di navi o di chiatte per la navigazione interna complete di trasporto combinato o di merci pericolose. Per trasporto combinato si intende il trasporto merci per cui l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza il veicolo

trattore, la cassa mobile o il contenitore effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su acque interne per almeno cento chilometri e l'altra parte per ferrovia, strada o acque marittime senza rottura di carico. Il contributo previsto vale esclusivamente con riferimento al sistema idroviario padano-veneto, così come definito dalla delibera CI-PET del 31 marzo 1992, in applicazione della legge 29 novembre 1990, n. 380 e dalla legge 27 gennaio 2000, n. 16, ed ai soggetti che operano in tale ambito.».

2. La misura del contributo e le modalità di attuazione del comma 5-bis dell'articolo 38 della legge n. 166 del 2002, inserito dal comma 1 del presente articolo, sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, in funzione del limite massimo di risorse a tale scopo attribuite ai sensi del comma 3.

3. Nell'ambito dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito un fondo denominato «Fondo per la contribuzione agli investimenti per lo sviluppo della navigazione in acque interne» per il quale è autorizzata la spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004, 2005 e 2006. Il fondo di cui al periodo precedente può essere rifinanziato, per uno o più degli anni considerati dal bilancio pluriennale, ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera f) della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni.

Art. 4.

(Agevolazioni per il trasporto nelle acque interne)

1. Dopo il comma 5 dell'articolo 66 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica

22 dicembre 1986, n. 917, è aggiunto il seguente comma:

«5-bis. L'agevolazione prevista nel comma 5 è accordata alle imprese che effettuano il trasporto di merci, di persone, senza alloggio, effettuato da natanti fino a trecento tonnellate di stazza nelle acque interne».

Art. 5.

(Ricerche per la navigazione interna)

1. All'articolo 35 della legge 1° agosto 2002, n. 166, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Alle medesime condizioni del periodo precedente è concesso un contributo sulle spese sostenute per uno specifico programma straordinario di ricerca per lo sviluppo della navigazione interna, da completare entro l'anno 2006.»;

b) al comma 3 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Per le attività di ricerca di cui al secondo periodo del comma 1 è autorizzata la spesa di 100.000 euro per ciascuno degli anni 2004, 2005 e 2006».

Art. 6.

(Interventi in materia di imposta sul valore aggiunto (IVA))

1. Alla tabella A, parte III, del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, dopo il numero 127 - *septiesdecies*) è aggiunto il seguente:

«127-octiesdecies Costruzione e manutenzione di opere e strutture della navigazione interna finanziate con risorse pubbliche.».

Art. 7.

(Salvaguardia dell'occupazione nell'attività di cabotaggio fluviale)

1. I benefici di cui all'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, sono estesi nel limite del 43 per cento alle imprese armatoriali per le navi che esercitano, anche in via non esclusiva, attività di cabotaggio fluviale, secondo le modalità di cui all'articolo 11 della legge 23 dicembre 2000, n. 388 e all'articolo 2, comma 5, della legge 24 dicembre 2003, n. 350.

Art. 8.

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dalla attuazione della presente legge, valutato in 54,1 milioni di euro per il 2004, in 55,1 milioni di euro per il 2005 e in 56,1 milioni di euro per il 2006, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2004-2006, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri.

2. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.