

(N. 1887-A)

RELAZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE TONUTTI)

Comunicata alla Presidenza il 14 maggio 1982

SUL

DISEGNO DI LEGGE

Modifiche ed integrazioni alla normativa riguardante
il credito navale

*approvato dalla X Commissione permanente (Trasporti e aviazione civile,
marina mercantile, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati
nella seduta del 21 aprile 1982 (V. Stampato n. 3055)*

presentato dal Ministro della Marina Mercantile

di concerto col Ministro del Tesoro

col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

col Ministro delle Finanze

col Ministro dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato

e col Ministro delle Partecipazioni Statali

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 28 aprile 1982*

ONOREVOLI SENATORI. — Non mi soffermo in questa sede sulla nota situazione di grave crisi del settore della navalmeccanica e sulla necessità ed urgenza di interventi di sostegno. In sede di discussione della legge finanziaria per il 1982 il Senato ha votato unanimemente un documento che impegnava il Governo a presentare urgentemente al Parlamento i disegni di legge per le costruzioni e le riparazioni navali.

Pur essendo stati questi disegni di legge approvati dal Consiglio dei Ministri nel gennaio scorso, non risultano ancora presentati al Parlamento. L'approvazione definitiva della legge finanziaria per il 1982 dovrebbe finalmente dare la possibilità di iniziare l'iter legislativo per arrivare alla loro definitiva approvazione. Vi sarà in quella occasione l'opportunità di approfondire tutti gli aspetti della crisi del settore, crisi che nel frattempo si è ulteriormente aggravata.

In attesa dell'approvazione degli interventi diretti sulla produzione, la definitiva approvazione del disegno di legge sul credito navale, presentato al Parlamento il 31 dicembre 1981 e approvato dalla Camera dei deputati il 21 aprile scorso, assume quindi particolare importanza ed urgenza perchè può contribuire a sbloccare alcune iniziative e mettere in moto alcune procedure. L'approvazione di tale provvedimento comunque non potrà portare al superamento della crisi senza l'altrettanto urgente approvazione delle misure di sostegno alla produzione e senza il parallelo intervento per la ricapitalizzazione delle aziende cantieristiche a partecipazione statale.

La crisi infatti potrà essere affrontata, con qualche speranza di ripresa, solo attuando parallele iniziative tra loro collegate e tutte determinanti.

Particolare interesse assume inoltre il coordinamento della domanda pubblica nel settore: dovrà quindi essere attuato l'impegno preso dalla Presidenza del Consiglio con i rappresentanti della FLM per una riunione

dei Ministri interessati, al fine di esaminare le possibilità di coordinare e di accelerare le decisioni riguardanti le commesse pubbliche.

Di fronte alla gravità della crisi è necessario intanto non perdere ulteriore tempo e per questo la Commissione propone l'approvazione del testo trasmesso dalla Camera dei deputati senza modificazioni anche se permangono alcune perplessità su alcune modifiche apportate dall'altro ramo del Parlamento, perplessità che per chiarezza di posizioni illustrerò brevemente in questa relazione.

Il disegno di legge innova radicalmente le procedure previste dalle leggi precedenti ed in particolare dalla legge 9 gennaio 1961, n. 1, e successive modificazioni, e dalla legge 25 maggio 1978, n. 234.

Queste innovazioni erano già state prospettate e richieste dalla 8ª Commissione del Senato in occasione della discussione e dell'approvazione, appunto, della legge 25 maggio 1978, n. 234.

Il provvedimento sgancia il contributo dello Stato dalla stipula del contratto di mutuo, anticipando alcune decisioni, all'esame del Parlamento, sulla riforma del credito agevolato.

Con questa innovazione non solo si assicura una più marcata ripartizione delle sfere decisionali fra amministrazione marittima ed istituti di credito, evitando che le indicazioni di politica marittima restino subordinate ai giudizi finora prevalenti dell'istituto mutuante, ma — non facendosi più capo al tasso di riferimento — da una parte si rendono attuabili le operazioni finanziarie (potendo l'istituto mutuante accordare finanziamenti ai tassi di mercato e quindi con maggiori possibilità di reperimento delle risorse) e dall'altra si amplia la sfera di autonomia degli operatori che possono valutare liberamente la portata dell'operazione, contattare liberamente gli istituti di credito e

fare ricorso anche al mercato internazionale dei capitali.

Anche se il primo comma dell'articolo 1 parla di un contributo « inteso a ridurre gli oneri finanziari », il contributo, così come è previsto dalla nuova norma, può considerarsi un normale contributo a fondo perduto e non più una forma di concorso dello Stato nel pagamento degli interessi per gli investimenti. Il contributo è ragguagliato al prezzo contrattuale dell'opera da realizzarsi e riguarda lavori relativi alla costruzione, trasformazione, modificazione e grande riparazione di navi mercantili effettuati nei cantieri nazionali o di paesi della Comunità Europea. Esso è pari al 2,75 per cento semestrale e per la durata di dodici anni, del prezzo dei lavori di costruzione, trasformazione e modificazione di navi mercantili; al 2,25 per cento semestrale e per la durata di sei anni del prezzo dei lavori per le grandi riparazioni navali; al 3,20 per cento semestrale e per la durata di dodici anni per i lavori relativi alla costruzione, trasformazione e modificazione di navi di stazza lorda superiore a 5.000 tonnellate, se da carico liquido, e a 3.000 tonnellate per le altre.

Nell'articolo 2 vengono indicate le unità abilitate alla navigazione che possono essere ammesse al contributo e fra queste sono previste anche le unità a scafo metallico a tecnologia avanzata per trasporto passeggeri; rimorchiatori e spintori con apparato motore di potenza non inferiore a 500 C.V.; galleggianti, costruzioni anti-inquinamento, costruzioni di interesse energetico e altri mezzi nautici per i lavori in mare.

Con l'articolo 3 vengono previste le procedure e le modalità per la ammissibilità al contributo e per la sua erogazione.

L'articolo 4 prevede contributi per l'acquisto di navi battenti bandiera estera (1,88 per cento semestrale e per la durata di dieci anni).

Gli altri articoli prevedono l'intervento del CIPE che dovrà stabilire le priorità nei finanziamenti in relazione all'interesse dell'economia nazionale; la decadenza dal beneficio in caso di inosservanza dei termini previsti ed in caso di vendita all'estero dell'unità assistita da contributo; la possibilità di

erogare i contributi, oltre che ad iniziative successive alla data di entrata in vigore della legge, anche alle iniziative, concernenti solo nuove costruzioni, i cui lavori alla data del 1° gennaio 1981 non risultavano ancora ultimati e alle iniziative successive a tale data, purchè per le iniziative stesse non fossero stati stipulati i contratti di finanziamento previsti dalla normativa precedente.

L'articolo 9 prevede l'emanazione di norme applicative, con decreto del Ministro della marina mercantile sentita una apposita Commissione la cui composizione è indicata nello stesso articolo.

Particolare interesse assume infine l'aumento dello stanziamento per gli anni 1981 e 1982 che viene portato dai 28 miliardi previsti nel testo governativo a 48 miliardi e la cui copertura fa capo al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1981.

La necessità, a cui ho già accennato, di un'approvazione rapida e definitiva della legge non può esimere il relatore dal far presente alcune perplessità che potranno essere chiarite dal Governo in Assemblea.

Sono da sottolineare non tanto le modifiche all'articolo 2 ed all'articolo 3, relative alla riduzione del limite minimo di tonnellaggio di alcuni tipi di navi ammissibili a contributo (riduzione che allarga la sfera di intervento del credito navale i cui stanziamenti sono già di per sè insufficienti), nonchè ai tempi previsti per la ultimazione dei lavori e alla possibilità del Ministro di concedere proroghe, quanto la necessità di un approfondimento delle norme relative all'acquisto delle navi all'estero, alla possibilità di vendita di navi assistite da contributo, ed al meccanismo previsto per la funzionalità della legge.

All'articolo 4 viene elevato a 10 mila tonnellate il limite massimo per l'acquisto (assistito da contributo dello Stato) di navi battenti bandiera estera (il testo del disegno di legge governativo prevedeva un limite di 5 mila tonnellate per le navi a carico liquido e 3 mila tonnellate per tutte le altre).

Non può non essere sottolineata negativamente quest'elevazione del limite di tonnellaggio data la nota e difficile crisi dei cantie-

ri nazionali. Questa modifica non è spiegabile ed è in contrasto con una costante linea di comportamento che, non escludendo la possibilità di acquisto di navi all'estero, metteva però dei limiti sia nel tonnellaggio che nell'intervento dello Stato.

Anche la norma prevista dall'articolo 6, introducendo la possibilità di vendita all'estero di navi assistite da contributo dello Stato (la Camera dei deputati tra l'altro ha ridotto il limite temporale entro il quale queste operazioni possono essere attuate, portandolo dalla metà del periodo di erogazione del contributo, come era previsto nel testo governativo, ad un terzo) non può non far riflettere sulle finalità degli interventi agevolativi sul credito navale e sulle distorsioni che potrebbero verificarsi tra l'altro in netto contrasto con la prassi e la normativa precedenti ed in particolare con quanto stabilito dall'articolo 5, secondo comma, della legge 9 gennaio 1962, n. 1, in base al quale, durante il periodo dei finanziamenti concessi, le navi « non possono essere in qualsiasi modo trasferite alla bandiera estera ».

L'averne infine, all'articolo 9, soppresso il comma che riguarda la possibilità del Ministro di emanare istruzioni esplicative ed adeguate che si rendessero necessarie per l'attuazione della legge in attesa delle norme re-

golamentari, ed aver demandato ad una commissione interministeriale compiti di proposta ai fini dell'emanazione del regolamento può far ritardare notevolmente la piena funzionalità della legge sulla cui assoluta urgenza il Governo, il Parlamento e le forze politiche e sociali si sono ripetutamente pronunciate.

Pur con questi rilievi il relatore, ottemperando al mandato ricevuto dalla 8ª Commissione, sollecita l'approvazione del disegno di legge, sul quale, oltre alla 5ª Commissione (il cui parere è riportato in allegato), si sono pronunciate favorevolmente la Commissione finanze e tesoro e la Commissione industria: quest'ultima, con osservazioni. Sottolinea infatti la particolare difficoltà della nostra cantieristica e l'esistenza di notevoli quantità di naviglio obsoleto, che incidono in modo negativo sui trasporti per via d'acqua e fa notare come il sistema di gestione del credito proposto rinnovi strumenti e modi di esercizio del credito agevolato, rilevando che ciò potrebbe comportare la tendenza ad estendere tale sistema ad altri aspetti dell'intervento pubblico a sostegno delle gestioni aziendali.

TONUTTI, *relatore*

PARERE DELLA 5^a COMMISSIONE PERMANENTE

(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)

(Estensore CAROLLO)

12 maggio 1982

La Commissione, esaminato il disegno di legge nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati, per il quale la Commissione di merito non propone modifiche, per quanto di propria competenza, non si oppone al suo ulteriore corso pur facendo presente quanto segue.

Secondo l'orientamento fin qui seguito dalla Commissione, la decisione di utilizzare in totale o parziale difformità un accantonamento di fondo speciale è ammissibile in quanto essa venga assunta, anche da un solo ramo del Parlamento, entro il termine di scadenza dell'esercizio finanziario per il quale fu preordinato l'accantonamento. La Commissione ha altresì precisato che detta « decisione » può anche non coincidere con l'approvazione da parte di un ramo del Parlamento, e può consistere nell'accoglimento della proposta di modifica da parte del-

la Commissione di merito, previo conforme parere della Commissione bilancio.

Alla luce di questo orientamento non può non rilevarsi che nel caso in ispecie l'utilizzo in difformità dei 20 miliardi preordinati nel fondo speciale di parte capitale per la « difesa del mare » è maturato nel corso dell'esercizio 1982 e non entro il 1981.

Peraltro in considerazione del fatto che il disegno di legge ha iniziato il suo *iter* entro il 31 dicembre 1981, che la materia presenta un'obiettiva urgenza, che la copertura sul piano sostanziale appare assicurata sia per il testo in esame, sia (per il 1982) per il disegno di legge in materia di difesa delle acque marine dall'inquinamento (atto Senato n. 853) (relativamente al quale la Commissione bilancio già si espresse in senso favorevole condizionato in data 26 novembre 1980), la Commissione stessa non si oppone al definitivo accoglimento del testo in esame come trasmesso dall'altro ramo del Parlamento.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

Il Ministro della marina mercantile può concedere alle imprese aventi i requisiti per essere proprietarie di navi italiane, ai sensi degli articoli 143 e 144 del codice della navigazione, un contributo inteso a ridurre gli oneri finanziari per i lavori relativi alla costruzione, trasformazione, modificazione e grande riparazione di navi mercantili effettuati nei cantieri nazionali o di paesi della Comunità economica europea.

Il contributo è ragguagliato al prezzo contrattuale dell'opera da realizzarsi, comprensivo dell'eventuale revisione e delle aggiunte o varianti risultanti da atti di data certa anteriori all'ultimazione dei lavori o, in assenza di contratto, al prezzo dichiarato dal cantiere.

Esso è pari al:

a) 2,75 per cento per ogni semestre e per la durata di 12 anni del prezzo dei lavori di costruzione, trasformazione e modificazione di navi mercantili;

b) 2,25 per cento per ogni semestre e per la durata di 6 anni del prezzo dei lavori per le grandi riparazioni di navi mercantili.

Il contributo è elevato al 3,20 per cento per ogni semestre e per la durata di 12 anni del prezzo dell'opera da realizzare nel caso di lavori relativi alla costruzione, trasformazione e modificazione di navi di stazza lorda inferiore a 5.000 tonnellate se da carico liquido o gas liquefatto e a 3.000 tonnellate per le altre.

La concessione del contributo non è compatibile con altre agevolazioni finanziarie aventi analoghe finalità di cui benefici il committente corrisposte per la stessa iniziativa in Italia e all'estero.

Il prezzo di cui al secondo e al terzo comma deve essere ritenuto congruo dal Ministro della marina mercantile e deve essere determinato tenuto conto anche del-

le eventuali forniture e attrezzature fuori contratto, connesse o pertinenti alla commessa. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il CIPE, su proposta del Ministro della marina mercantile, determina i criteri per la formulazione del giudizio di congruità del prezzo di cui al secondo e al terzo comma.

Per le nuove costruzioni il prezzo ritenuto congruo dal Ministro della marina mercantile è maggiorato forfettariamente del 15 per cento per spese di primo armamento ed oneri finanziari.

ART. 2.

Sono ammissibili al contributo di cui al precedente articolo 1 i lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e grandi riparazioni delle unità a scafo metallico, abilitate alla navigazione, di seguito indicate:

a) navi mercantili di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate; tale limite è ridotto a 75 tonnellate di stazza lorda per le unità a scafo metallico a tecnologia avanzata per trasporto passeggeri;

b) rimorchiatori e spintori con apparato motore di potenza non inferiore a 500 C.V.;

c) galleggianti, costruzioni antinquinamento, costruzioni di interesse energetico e altri mezzi nautici per lavori in mare, tutti di stazza lorda non inferiore a 75 tonnellate.

Sono escluse le costruzioni effettuate per conto dello Stato, le unità da diporto e quelle abilitate esclusivamente, salvo quanto disposto alla lettera c) del precedente comma, al Servizio marittimo dei porti e delle rade nonché le navi che non siano in possesso, anche dopo l'effettuazione dei lavori, della più alta classe del Registro italiano navale.

ART. 3.

Il Ministro della marina mercantile dichiara l'ammissibilità al contributo della operazione proposta.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Tale provvedimento perde i suoi effetti qualora i lavori, nei successivi dodici mesi, non abbiano raggiunto almeno il 25 per cento dell'opera complessiva ed è revocato se i lavori medesimi non siano stati ultimati nel termine di 30 mesi dal loro inizio.

Ove il contratto preveda la costruzione di più navi dello stesso tipo, i termini di cui al precedente comma sono aumentati di 12 mesi limitatamente alla costruzione della seconda nave e di sei mesi per la costruzione della terza.

I termini di cui ai precedenti secondo e terzo comma possono essere prorogati dal Ministro della marina mercantile per motivi eccezionali ove la istanza di proroga corredata dalla documentazione necessaria sia stata presentata prima della scadenza.

Il contributo è concesso con decreto del Ministro della marina mercantile ed è corrisposto in rate semestrali, decorrenti dal 1° gennaio o dal 1° luglio successivi all'inizio dei lavori, da accertarsi sulla base di idonea documentazione, sempreché sia stata prestata idonea fideiussione bancaria o assicurativa.

Il Ministro della marina mercantile, successivamente all'iscrizione dell'unità nei registri previsti dall'articolo 146 del codice della navigazione, determina in via definitiva il contributo secondo le modalità previste dall'articolo 1 della presente legge.

Se l'accertamento definitivo dell'ammontare del contributo dà luogo a differenze positive rispetto a quello calcolato in via presuntiva, il Ministro della marina mercantile provvede a corrispondere le maggiorazioni a rate semestrali costanti per la durata di 12 anni.

Nel caso in cui si debba procedere ad una riduzione di impegno, il Ministro della marina mercantile provvede, contestualmente alla emanazione del provvedimento definitivo, al recupero in un'unica soluzione delle somme già corrisposte maggiorate degli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto in vigore alla data di emanazione del provvedimento, aumentato di 2 punti.

ART. 4.

Per l'acquisto di navi battenti bandiera estera in età non inferiore a 3 anni e non superiore ai 10 anni e di stazza lorda non superiore a 10.000 tonnellate, ove l'acquisto sia perfezionato entro trenta mesi dalla entrata in vigore della presente legge, può essere concesso al proprietario della nave un contributo pari all'1,88 per cento per ogni semestre e per la durata di 10 anni del prezzo di acquisto ritenuto congruo dal Ministro della marina mercantile sulla base dei criteri di cui al sesto comma del precedente articolo 1.

Detto contributo è concesso con decreto del Ministro della marina mercantile ed è corrisposto in rate semestrali, decorrenti dal 1° gennaio o dal 1° luglio successivi all'iscrizione dell'unità nei registri previsti dall'articolo 146 del codice della navigazione.

ART. 5.

Per la concessione dei contributi di cui alla presente legge, il CIPE, su proposta del Ministro della marina mercantile, stabilisce periodicamente i tipi di navi da assistere prioritariamente, tenuto conto delle iniziative ritenute più conformi all'interesse dell'economia nazionale in modo da favorire l'adeguamento strutturale della flotta alle mutate esigenze dei traffici marittimi, con particolare riferimento alle unità di elevato livello tecnologico o a quelle rispondenti ad esigenze di politica energetica e di sviluppo dei traffici di cabotaggio e mediterranei.

ART. 6.

La mancata osservanza dei termini di cui al secondo comma del precedente articolo 3 e del successivo articolo 7 nonché la vendita all'estero dell'unità per la quale è stato concesso il contributo, intervenuta prima che sia trascorso almeno un terzo del periodo di erogazione del contributo stesso, comportano la decadenza del beneficio

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

e l'obbligo di restituzione delle somme percepite più gli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto in vigore alla data della dichiarazione di decadenza, aumentato di due punti.

La perdita dei requisiti della più alta classe del Registro italiano navale da parte della nave per la quale è stata disposta la concessione del contributo comporta la cessazione della corresponsione del contributo.

ART. 7.

I contributi di cui alla presente legge possono essere concessi alle sole iniziative successive alla data di entrata in vigore della legge stessa; sono tuttavia ammissibili al contributo di cui al precedente articolo 1, su richiesta dell'armatore interessato, anche le iniziative concernenti nuove costruzioni i cui lavori alla data del 1° gennaio 1981 non risultavano ancora ultimati nonché le iniziative, successive a tale data e purché per le iniziative stesse non siano stati stipulati i contratti di finanziamento di cui alla legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, e i lavori vengano ultimati entro 24 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 8.

Ai contributi di cui alla presente legge si applica la disposizione dell'articolo 55, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597.

ART. 9.

Con decreto del Ministro della marina mercantile, su proposta di una commissione consultiva interministeriale, saranno emanate le norme applicative della presente legge.

La commissione di cui al precedente comma è presieduta dal Ministro della

marina mercantile, o da un suo delegato, ed è così composta:

dal direttore generale del naviglio del Ministero della marina mercantile;

da due dirigenti del Ministero della marina mercantile;

da un dirigente dell'Ispettorato tecnico del Ministero della marina mercantile;

da un dirigente del Ministero del tesoro - Ragioneria generale dello Stato;

da un dirigente del Ministero del bilancio e della programmazione economica;

da un dirigente del Ministero delle partecipazioni statali;

da un dirigente del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Per ciascun membro effettivo è nominato un supplente.

Le funzioni di segretario sono affidate ad un funzionario del Ministero della marina mercantile.

ART. 10.

In aggiunta ai limiti d'impegno previsti dalle precedenti leggi sul credito navale sono autorizzati gli ulteriori limiti d'impegno di lire 4 miliardi e lire 40 miliardi rispettivamente per gli anni 1981 e 1982.

Al complessivo onere di lire 48 miliardi derivante dall'applicazione della presente legge per gli anni 1981 e 1982 si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1981.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 11.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.