

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

(N. 1907-A)

RELAZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE GUSSO)

Comunicata alla Presidenza il 2 luglio 1982

SUL

DISEGNO DI LEGGE

Provvidenze per la demolizione del naviglio abbinata
alla costruzione di nuove unità

presentato dal Ministro della Marina Mercantile

di concerto col Ministro del Tesoro

col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

e col Ministro delle Partecipazioni Statali

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 21 MAGGIO 1982

ONOREVOLI SENATORI. — I problemi generali del trasporto marittimo e della crisi del mercato delle costruzioni navali e più in generale dell'industria navalmeccanica sono stati illustrati nella relazione che accompagna, a nome dell'8^a Commissione, il disegno di legge n. 1905 concernente le « Provvidenze a favore dell'industria cantieristica navale » ed alle notizie, osservazioni e considerazioni in detta relazione contenute si rinvia anche per il settore della « demolizione-costruzione » (*scrap and build*) oggetto del presente disegno di legge n. 1907 con le annotazioni che seguono.

La flotta mondiale presenta, attualmente, profondi squilibri strutturali che in parte costituiscono una delle cause della crisi del settore.

Si tratta in particolare della eccedenza di offerta in alcuni comparti fra i più importanti (cisterniero e rinfusiero) e della obsolescenza tecnico-economica delle grandi navi cisterna in relazione alle nuove norme internazionali (IMCO) per la sicurezza in mare.

Il fenomeno dell'eccedenza di offerta si è rivelato in tutta la sua ampiezza fin dall'inizio della crisi petrolifera quando la brusca caduta della domanda faceva seguito ad un periodo di eccesso di ordinazioni; si tratta, in effetti di uno sfasamento fra il reale fabbisogno di stiva e la domanda di nuove costruzioni condizionata da una serie di fattori giudicati rilevanti da parte del singolo armatore (fattori finanziari, speculativi, eccetera).

Dopo le cisterne è stata la volta delle rinfusiere che nel 1980 hanno fatto registrare il massimo storico di ordini creando le premesse per le attuali gravi eccedenze di flotta che, secondo talune stime, permarranno ancora almeno fino al 1985.

Il costoso adeguamento alle norme IMCO di un settore eccedentario qual è quello cisterniero sta, di fatto, accentuando l'interesse per la demolizione anticipata; il pro-

blema ha avuto nel recente passato una vasta eco a diversi livelli (governi, istituti finanziari, associazioni armatoriali, eccetera), e la stessa Comunità economica europea ha da tempo posto allo studio un piano *scrap and build*.

L'incentivazione a costruire navi in una certa relazione con il tonnellaggio demolito consente una riduzione della flotta nei comparti eccedentari ed un suo aumento in quei settori verso i quali si indirizza l'attuale domanda di trasporto.

In chiave nazionale questo processo tende a ringiovanire la flotta, a migliorarne la composizione qualitativa e ad aumentarne le caratteristiche di sicurezza e di tutela dell'ambiente di lavoro e di quello marino, influenzando positivamente, nel contempo, sulla bilancia valutaria dei noli pesantemente deficitaria.

* * *

Il disegno di legge n. 1907 consta di nove articoli e fra di essi i più interessanti appaiono gli articoli 1, 2 e 8.

Con l'articolo 1 è prevista la concessione di un contributo alle imprese che abbinano la demolizione di navi alla costruzione di nuovo naviglio per un tonnellaggio non inferiore al 50 per cento di quello da demolire.

Tale contributo, in base all'articolo 2, è di lire 50.000 per ogni tonnellata di stazza lorda compensata, ma può essere elevato fino a lire 100.000 in funzione della minore età della nave.

Con l'articolo 8 si stabilisce in 50 miliardi lo stanziamento per il biennio 1982-83, di cui 25 miliardi per l'anno 1982.

L'onere di 25 miliardi per il 1982 (art. 9) grava sulla voce « Fondo investimenti e occupazione » contenuta nel capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno corrente.

* * *

La Commissione, nell'esaminare il disegno di legge, ha accolto un articolo aggiuntivo, analogo a quello introdotto negli altri provvedimenti per la cantieristica, e relativo alle esenzioni fiscali per i contribuiti.

Il relatore, secondo il mandato ricevuto dalla Commissione, sollecita l'Assemblea a pronunciarsi in senso favorevole all'approvazione del disegno di legge con la predetta modifica.

GUSSO, *relatore*

PARERE DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE
(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)

(Estensore CAROLLO)

23 giugno 1982

La Commissione, esaminato il disegno di legge, per quanto di propria competenza, esprime parere favorevole.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DEL GOVERNO

Art. 1.

(Ammissione al contributo)

Al fine di favorire il rinnovamento della flotta mercantile, alle imprese che vendono per demolizione o che fanno demolire per proprio conto, in un cantiere nazionale o di un Paese della Comunità economica europea, navi mercantili a scafo metallico non inferiore a 150 tonnellate di stazza lorda, iscritte da almeno tre anni nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, abbinando a detta operazione la costruzione di nuove unità, possono essere concessi i benefici previsti dal successivo articolo 2.

Per avere titolo a detti benefici le imprese interessate devono commettere o acquistare in un cantiere nazionale o di un Paese della Comunità economica europea, entro il 31 dicembre 1983, nuovo naviglio per un tonnellaggio di stazza lorda compensata non inferiore al 50 per cento di quello che intendono demolire, calcolato anch'esso in tonnellate di stazza lorda compensata, sempre che le unità siano:

a) navi mercantili di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate, eccettuate quelle abilitate esclusivamente al servizio marittimo dei porti e delle rade;

b) rimorchiatori e spintori con apparato motore di potenza non inferiore a 500 cavalli vapore e draghe semoventi a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate;

c) galleggianti, costruzioni antinquinamento, costruzioni a scafo metallico di interesse energetico e altri mezzi nautici di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate.

Sono escluse le costruzioni effettuate per conto dello Stato, le unità da diporto nonchè le navi che non siano in possesso, anche do-

DISEGNO DI LEGGE

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

*(Ammissione al contributo)**Identico.*

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(Segue: *Testo del Governo*)

po l'effettuazione dei lavori, della più alta classe del Registro italiano navale.

Le navi o i galleggianti che usufruiscono dei benefici previsti dal successivo articolo 2 devono essere iscritti nelle matricole o nei registri nazionali.

In caso di cancellazione per vendita all'estero, intervenuta entro cinque anni dalla data di iscrizione, i proprietari decadono dall'intero beneficio e sono obbligati a restituire le somme percepite più gli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto, aumentato di 2 punti, in vigore alla data della dichiarazione di decadenza.

Art. 2.

(Misura del contributo)

Per ogni tonnellata di stazza lorda compensata del naviglio da demolire può essere concesso un contributo di lire 50.000. Detto contributo può essere elevato fino a lire 100.000 per tonnellata di stazza lorda compensata in funzione della minore età della nave sulla base di coefficienti che saranno fissati dalle norme da emanarsi ai sensi del successivo articolo 6; con tali norme sarà parimenti fissata la definizione convenzionale di tonnellata di stazza lorda compensata, ai fini dell'applicazione della presente legge.

Art. 3.

(Liquidazione del contributo)

Le imprese che intendono beneficiare dei contributi di cui al precedente articolo 2, devono presentare al Ministero della marina mercantile domanda corredata dal contratto di commessa o di prima vendita del naviglio da costruire. A pena di decadenza, entro nove mesi dall'inizio della costruzione del nuovo naviglio o dal contratto di prima vendita, gli interessati devono definire il piano di demolizione presentando gli estratti matricolari delle navi da demolire e i relativi certificati di stazza.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 2.

(Misura del contributo)

Per ogni tonnellata di stazza lorda compensata del naviglio da demolire può essere concesso un contributo di lire 50.000. Detto contributo può essere elevato fino a lire 100.000 per tonnellata di stazza lorda compensata in funzione della minore età della nave sulla base di coefficienti che saranno fissati dalle norme da emanarsi ai sensi del successivo articolo 7; con tali norme sarà parimenti fissata la definizione convenzionale di tonnellata di stazza lorda compensata, ai fini dell'applicazione della presente legge.

Art. 3.

(Liquidazione del contributo)

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

L'ammissione ai benefici è disposta con decreto del Ministro della marina mercantile.

L'ultimazione dei lavori di costruzione deve avvenire entro il termine di ventiquattro mesi dalla data del loro inizio. Tale termine può essere prorogato dal Ministro della marina mercantile nel caso di ritardo non imputabile al committente ovvero per ragioni esclusivamente di ordine tecnico in relazione alle caratteristiche della costruzione navale.

In corrispondenza del 25, del 50 e del 75 per cento dell'avanzamento globale dei lavori della nuova costruzione navale e dei correlati lavori di demolizione possono essere corrisposti 3 anticipi, ciascuno uguale al 25 per cento del contributo, risultante dal provvedimento di concessione.

I documenti per la liquidazione finale del contributo debbono essere presentati, a pena di decadenza, entro un anno dalla data di ultimazione dei lavori di costruzione.

Art. 4.

(Esclusione dai benefici)

È esclusa dai benefici di cui al precedente articolo 2 la demolizione di:

- 1) navi da carico secco o miste di età superiore a 25 anni e quelle da carico liquido di età superiore a 15 anni;
- 2) navi abilitate al servizio marittimo dei porti e delle rade;
- 3) navi fluviali e lacuali;
- 4) navi di proprietà dello Stato;
- 5) rimorchiatori e spintori con apparato motore di potenza inferiore a 500 cavalli vapore.

I limiti di età previsti al punto 1) del precedente comma non si applicano per le navi di stazza lorda inferiore alle 3.000 tonnellate o alle 5.000 tonnellate per quelle da carico liquido.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 4.

(Esclusione dai benefici)

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

I limiti di età stabiliti al punto 1) del precedente primo comma sono elevati di anni 10 per le navi i cui contratti di demolizione siano stipulati entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 5.

(Contributo di cui all'articolo 3 della legge 23 dicembre 1975, n. 720)

Gli stanziamenti previsti dal successivo articolo 7 possono essere utilizzati anche per la concessione dei contributi di cui all'articolo 3 della legge 23 dicembre 1975, n. 720.

Art. 6.

(Norme applicative)

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;

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 5.

(Contributo di cui all'articolo 3 della legge 23 dicembre 1975, n. 720)

Gli stanziamenti previsti dal successivo articolo 9 possono essere utilizzati anche per la concessione dei contributi di cui all'articolo 3 della legge 23 dicembre 1975, n. 720.

Art. 6.

(Norme fiscali)

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

Art. 7.

(Norme applicative)

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

da un dirigente del Ministero delle partecipazioni statali;

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

da un rappresentante del Ministero della difesa.

Per ciascun membro effettivo è nominato un supplente.

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

Art. 7.
(*Efficacia*)

La presente legge ha efficacia dal 1° gennaio 1982.

Art. 8.
(*Oneri finanziari*)

Per far fronte agli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge è autorizzata, nel biennio 1982-83, la spesa complessiva di 50.000 milioni di lire, che verrà iscritta nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile.

La quota relativa all'anno 1982 è determinata in lire 25.000 milioni.

Art. 9.
(*Copertura finanziaria*)

All'onere di lire 25.000 milioni derivante dall'applicazione della presente legge nell'anno finanziario 1982, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo n. 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, all'uopo utilizzando per lire 25.000 milioni la voce « Fondo investimenti e occupazione ».

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

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 8.
(*Efficacia*)

Identico.

Art. 9.
(*Oneri finanziari*)

Identico.

Art. 10.
(*Copertura finanziaria*)

Identico.