CAMERA DEI DEPUTATI N. 2908-A

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
E MINISTRO DEL TESORO

(DINI)

E DAL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

(CARAVALE)

—

Conversione in legge del decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, recante misure straordinarie ed urgenti in favore del settore portuale e delle imprese navalmeccaniche ed armatoriali

Presentato il 19 luglio 1995

(Relatore: **Salvatore SPARACINO**)

NOTA: La IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni), il 20 luglio 1995, ha deliberato di riferire favorevolmente sul testo. Il 21 luglio 1995 la Commissione è stata autorizzata a riferire oralmente.

TESTO DEL DISEGNO DI LEGGE	TESTO DELLA COMMISSIONE
Conversione in legge del decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, recante misure straordinarie ed urgenti in favore del settore portuale e delle imprese navalmeccaniche ed armatoriali.	**Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, recante misure straordinarie ed urgenti in favore del settore portuale e delle imprese navalmeccaniche ed armatoriali.**
ART. 1.	ART. 1.
1. E convertito in legge il decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, *recante misure straordinarie ed urgenti in favore del settore portuale e delle imprese navalmeccaniche ed armatoriali.*	1. Il decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, *recante misure straordinarie ed urgenti in favore del settore portuale e delle imprese navalmeccaniche ed armatoriali*, è convertito in legge **con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.**
2. Restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi ed i rapporti giuridici sorti sulla base dei decreti-legge 17 gennaio 1995, n. 10, 17 marzo 1995, n. 80, e 19 maggio 1995, n. 179.	2. *Identico.*

ALLEGATO

MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA COMMISSIONE

—

All'articolo 1:

al comma 2, la lettera c), *è sostituita dalla seguente:*

« c) per le finalità di cui all'articolo 21 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e per favorire il processo di sviluppo e di allineamento dei porti italiani a quelli europei, agli interventi per il sostegno delle attività di riconversione e ristrutturazione delle compagnie e dei gruppi portuali, ivi compresa la compagnia carenanti del porto di Genova, ovvero per consentirne la chiusura definitiva. L'ammontare complessivo degli interventi, destinati alle compagnie e ai gruppi portuali che non fruiscono degli sgravi degli oneri sociali di cui alla sentenza della Corte costituzionale n. 261 del 1991, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* – 1 serie speciale – n. 24 del 19 giugno 1991, pari a lire 100 miliardi, è ripartito tenendo conto della funzione economica e sociale dei singoli scali nell'ambito del sistema portuale; del ruolo delle compagnie o dei gruppi portuali nell'ambito del porto in cui operano; del numero dei lavoratori e degli addetti in organico presso ciascuna compagnia o gruppo alla data del 18 marzo 1995; di apposito piano di ristrutturazione o riconversione dell'attività operativa, nonché di apposito progetto degli investimenti e della relativa redditività; della situazione finanziaria delle compagnie e dei gruppi portuali alla data del 31 dicembre 1994 e dell'eventuale piano di risanamento della gestione pregressa di ciascuna compagnia o gruppo portuale. Eventuali disponibilità residue potranno essere utilizzate a favore di compagnie e gruppi portuali del Mezzogiorno o del territorio lagunare, per i quali si riscontri la necessità di particolari interventi a sostegno delle attività di riconversione e ristrutturazione. Alla ripartizione degli interventi si provvede sentita la commissione centrale dei ruoli e della produttività di cui al decreto del Ministro della marina mercantile del 15 maggio 1978 »;

dopo il comma 2, sono inseriti i seguenti:

« 2-*bis*. Per le medesime finalità di cui al comma 2, lettera *c)*, si provvede utilizzando le somme dovute dall'INPS, in attuazione della citata sentenza della Corte costituzionale n. 261 del 1991, a titolo di sgravi degli oneri sociali a favore delle compagnie e dei gruppi portuali operanti nei territori di cui alla legge 16 aprile 1973, n. 171, e al testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno, approvato con decreto del Presidente della Repubblica del 6 marzo 1978, n. 218, e relative a periodi contributivi anteriori alla data della pubblicazione della medesima sentenza. A tal fine, le suddette somme affluiscono, per

l'ammontare complessivo di pertinenza, a ciascuna compagnia o gruppo portuale, unitamente a quelle già versate alla gestione commissariale del fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione che provvede al relativo rimborso, per un ammontare complessivo pari a lire 160 miliardi. Per le stesse finalità alle società cooperative costituite da lavoratori e dipendenti delle organizzazioni portuali e delle compagnie e dei gruppi portuali si applicano le disposizioni di cui all'articolo 14 della legge 27 febbraio 1985, n. 49.

2-*ter*. Le somme di cui al comma 2-*bis*, nonché i contributi corrisposti alle compagnie e ai gruppi portuali ai sensi dell'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 7 settembre 1992, n. 370, convertito dalla legge 5 novembre 1992, n. 428, non concorrono alla formazione del reddito imponibile ai fini delle imposte dirette.

2-*quater*. L'onere connesso alla corresponsione della quota del 30 per cento del trattamento di fine servizio maturato, al 31 gennaio 1990, dai lavoratori delle compagnie e dei gruppi portuali, pari a lire 54.775.587.663, fa carico alla gestione commissariale del fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione. I maggiori oneri derivanti dal pensionamento anticipato dei lavoratori e dipendenti delle compagnie portuali per il triennio 1990-1992, pari a lire 30.705.765.778, dovuti all'INPS, sono posti a carico della gestione commissariale che provvede in otto rate annuali di pari importo, senza aggravio di rivalutazione o di altri oneri finanziari ».

All'articolo 2:

al comma 1, le parole: « VI direttiva (n. 87/167) e VII direttiva (n. 90/684) del Consiglio dell'Unione europea » *sono sostituite dalle seguenti:* « direttiva 87/167/CEE del Consiglio del 26 febbraio 1987 e dalla direttiva 90/684/CEE del Consiglio del 21 dicembre 1990 ».

Decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale *n. 167 del 19 luglio 1995.*

Misure straordinarie ed urgenti in favore del settore portuale e 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 13 luglio 1995;

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

E M A N A

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 decennali 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, 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 giugno 1995, n. 237, 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 giugno 1995, n. 237, 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 e ristrutturazione 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 70 per cento in misura proporzionale al numero dei lavoratori e degli addetti in organico alla data del 18 marzo 1995; il restante 30 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 70 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, nonché, 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.

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, 11 e 27 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, nonché 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.

(Contributi all'industria cantieristica).

1. Al fine di favorire l'adeguamento strutturale dell'industria cantieristica nazionale alle condizioni normali di concorrenza fissate dall'accordo OCSE del 21 dicembre 1994, sono adottate le misure di cui ai seguenti commi.

2. Il Ministero dei trasporti e della navigazione nei limiti di spesa di cui al successivo comma 7, lettera *a)*, può concedere alla società Fincantieri - cantieri navali italiani spa, quale concorso dello Stato alla copertura dei costi sociali della ristrutturazione da essa sostenuti nel periodo di vigenza della direttiva 90/684/CEE del Consiglio del 21 dicembre 1990, prorogata con le direttive 93/115/CE del Consiglio del 16 dicembre 1993 e 94/73/CE del Consiglio del 19 dicembre 1994, un

contributo pari all'ammontare degli oneri di natura obbligatoria e non discrezionale rimasti a carico della società a titolo di prepensionamento e mobilità del personale sostenuti a far data dal 1° gennaio 1992 e fino al 31 dicembre 1994 ai sensi della legge 23 luglio 1991, n. 223, e successive modificazioni, e del decreto-legge 16 maggio 1994, n. 299, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 luglio 1994, n. 451. Sono in ogni caso esclusi dall'ammissibilità al contributo gli oneri relativi ai costi sociali della ristrutturazione del comparto delle riparazioni navali già ricompresi negli interventi autorizzati dalla Commissione CEE con la nota n. SG(91)D/12532 del 3 luglio 1991. Il Ministero dei trasporti e della navigazione provvederà alla concessione dei predetti contributi previa presentazione da parte della società Fincantieri - cantieri navali italiani spa, di idonea documentazione comprovante le spese sostenute.

3. Per le attività svolte dall'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (INSEAN) e dal Centro per gli studi di tecnica navale spa (CETENA), riguardanti i programmi di ricerca nel settore navale relativi al periodo 1° gennaio 1994-31 dicembre 1996 ed aventi ad oggetto lo sviluppo di soluzioni avanzate in tema di trasporti marittimi e industria cantieristica, con particolare riferimento alle esigenze dell'economia marittima nazionale, il Ministero dei trasporti e della navigazione può concedere, nei limiti di spesa di cui al comma 7, lettera *b)*, e nel quadro della disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla ricerca e sviluppo di cui alla comunicazione della Commissione delle Comunità europee n. 86/C83/02, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee n. C83 dell'11 aprile 1986, contributi determinati e corrisposti secondo le aliquote, le modalità e le procedure di cui agli articoli 14, 15 e 16 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132.

4. In conformità alla normativa sugli interventi nelle aree depresse e nei limiti del livello di aiuto a tal fine consentito, alla società Fincantieri - cantieri navali italiani spa, può essere concesso dal Ministero dei trasporti e della navigazione, nei limiti di spesa di cui al comma 7, lettera *c)*, un contributo pari al 25 per cento degli investimenti volti alla ristrutturazione del cantiere navalmeccanico di Palermo. Sono ammissibili al contributo solamente gli oneri sostenuti per l'ammodernamento dei processi di officina navale e delle strutture di prefabbricazione ed assemblaggio di blocchi, per l'adeguamento dei mezzi di sollevamento e degli impianti di servizi destinati direttamente alla produzione, nonché per la razionalizzazione e il riposizionamento delle attività di officina, purché non comportino aumenti della capacità produttiva. Il contributo è concesso a seguito dell'approvazione del piano di ristrutturazione presentato dalla società con apposita istanza entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e previa verifica della realizzazione del piano e dell'ammontare delle relative spese da parte della commissione di cui all'articolo 15, comma 3, del decreto del Ministro della marina mercantile 8 novembre 1990, n. 373.

5. In attuazione della direttiva n. 94/73/CE del Consiglio del 19 dicembre 1994, le disposizioni di cui al decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, recante

provvedimenti a favore dell'industria navalmeccanica e della ricerca nel settore navale sono estese ai contratti di costruzione e trasformazione navale stipulati nell'anno 1995 nei limiti dello stanziamento di cui alla lettera *d)* del comma 7.

6. I contributi di cui al presente articolo non sono cumulabili con altri aiuti aventi le medesime finalità. Alla corresponsione dei contributi accordati ai sensi del presente articolo si procede secondo le modalità di cui alla legge 31 dicembre 1991, n. 431.

7. Per gli interventi di cui al presente articolo sono autorizzati i seguenti limiti d'impegno di durata decennale:

a) per le finalità di cui al comma 2, in ragione di lire 5.000 milioni per l'anno 1996 e lire 28.500 milioni per l'anno 1997;

b) per le finalità di cui al comma 3, in ragione di lire 9.000 milioni per l'anno 1997;

c) per le finalità di cui al comma 4, in ragione di lire 2.500 milioni per l'anno 1997;

d) per le finalità di cui al comma 5, in ragione di lire 7.000 milioni per l'anno 1996 e lire 60.000 milioni per l'anno 1997.

8. Alla copertura del relativo onere, valutato in lire 12.000 milioni per l'anno 1996 ed in lire 112.000 milioni 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, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

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

ARTICOLO 4.

(Adeguamenti tariffari servizi marittimi sovvenzionati).

1. La disciplina dettata dal comma 1 dell'articolo 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, non si applica ai servizi marittimi esercitati dalle società di navigazione sovvenzionate dallo Stato, che restano regolati dalla normativa di cui alla legge 5 dicembre 1986, n. 856, ed al decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160. Sono fatte salve le modifiche tariffarie intervenute per l'anno 1995 per i servizi delle suddette società.

ARTICOLO 5.

(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 6.

(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 13 luglio 1995.

SCÀLFARO

DINI, *Presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro del tesoro.*

CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione.*

Visto, *il Guardasigilli:* MANCUSO.

Stampato su carta riciclata ecologica

DDL12-2908A
Lire 500