

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 5756

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**RAFFALDINI, ALBONETTI, DUCA**

Agevolazioni e risorse per lo sviluppo  
della navigazione in acque interne

*Presentata il 5 aprile 2005*

ONOREVOLI COLLEGHI! — La navigazione interna è molto importante in un Paese, come l'Italia, che concentra il trasporto delle merci su strada con costi altissimi per l'ambiente e per la salute. Il diritto alla mobilità sostenibile è al centro delle indicazioni europee e dei singoli Stati, che tra altre misure scelgono la prospettiva del riequilibrio modale secondo le seguenti priorità: acqua, ferrovia e strada. È questa, d'altra parte, l'indicazione del Piano generale dei trasporti e della logistica.

La presente proposta di legge si occupa di un aspetto parziale e specifico, nell'ambito della tematica più vasta della navigazione interna e del sistema idroviario padano-veneto, con il Po e le idrovie che ne sono il sistema nervoso. Si propone di agevolare, attraverso incentivi e sgravi fiscali, gli operatori e le imprese che inten-

dono praticare la navigazione nel sistema idroviario padano-veneto.

Rispetto ai grandi mutamenti macroclimatici, un fiume regolato e navigabile può essere più sicuro e compatibile con il suo ambiente naturale.

Se si pensa poi all'opportunità che il nostro Paese offre, con la sua configurazione di penisola, attraverso il cabotaggio marittimo, appare chiara l'utilità di un sistema integrato fluviale-marittimo, particolarmente importante in un'area come la Valle padana in cui vivono più di 16 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.

La rete idroviaria padano-veneta di navigazione interna ha una estensione di

oltre 800 chilometri; è imperniata sul fiume Po (da Pavia al Mare Adriatico) e su una serie di acque interne ad esso collegate (canale Fissero-Tartaro-Canalbiano, idrovia ferrarese, Po-Brondolo, litoranea veneta). Il trasporto di merci sul Po e le idrovie collegate si svolgono su 564 chilometri.

Il Po è a corrente libera. Pertanto il suo utilizzo ai fini della navigazione (merci e persone), dipende dalle misure dei fondali (oscillanti nel corso dell'anno) e dall'attività di manutenzione (dragaggio). Giornalmente l'azienda regionale navigazione interna (ARNI) effettua, grazie ai dieci punti fissi che ha sul fiume, il monitoraggio dei fondali lungo tutta l'asta fluviale ed emette un bollettino sia cartaceo che informatico.

Il trasporto infra-fiume è effettuato da motonavi, mentre nei trasporti fiume/mare si utilizzano prevalentemente convogli costituiti da spintori e da chiatte. Nel Po di Levante e nell'idrovia ferrarese, data la stabilità dei fondali superiori ai 3 metri, arrivano navi fluvio-marittime. Le navi di trasporto merci richiedono fondali di circa 2,50 metri a pieno carico, il carico diminuisce con il diminuire dei fondali. Per il trasporto di persone le navi da crociera richiedono fondali da 1,20 a 1,40 metri; le navi turistiche richiedono fondali da 1,00 a 1,20 metri; le navi turistiche costruite appositamente per fiumi a corrente libera richiedono fondali da 0,60 a 0,80 metri.

Nel 2003 nella rete idroviaria padano-veneta il trasporto di merci è stato di 3.161.510 tonnellate mentre il trasporto di passeggeri è stato pari a 173.000 persone.

È stato attivato, a partire dall'Emilia-Romagna per poi estenderlo alle altre regioni rivierasche del Po, un sistema di controllo satellitare nella navigazione del Po a supporto della sicurezza e della polizia idraulica. Ciò permette il rilievo, in tempo reale, della posizione dei natanti e dei relativi pescaggi attraverso una strumentazione satellitare per il rilevamento e mediante GPRS per la trasmissione dei dati. I dati rilevati vengono inviati ad una centrale operativa presso l'ARNI sia in tempo reale che in *post processing* (rico-

struzione storica di un determinato periodo) in forma numerica e in forma grafica.

Recentemente è entrata in funzione una nuova draga a supporto della navigazione del Po. Essa è tipica dei fiumi sistemati a corrente libera e unica in Europa nella quale quasi tutti i fiumi sono invece bacinizati. Questa draga opererà prevalentemente a valle della foce del Mincio e insieme ad altre due già operanti dovrà dare copertura alle esigenze di intervento lungo tutta la tratta Cremona-Volta Grimana estesa per 270 chilometri. Il miglioramento delle condizioni di navigazione, anche grazie alla nuova draga, unitamente agli interventi infrastrutturali e alla concessione di agevolazioni e condizioni di sostegno a favore degli operatori fluviali e alle attività connesse, previsti dalla proposta di legge, vanno verso un incremento e uno sviluppo delle attività di trasporto di merci e di persone attraverso la navigazione interna.

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 a un miglioramento delle condizioni dell'alveo. Lavori che presumibilmente termineranno nel 2007 e che consentiranno di ottimizzare anche le condizioni della navigabilità del fiume.

Gli studi condotti dell'ARNI per l'Emilia-Romagna, il Veneto, la Lombardia e 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 l'11 per cento del trasporto complessivo, si eliminerebbero dalle nostre strade e autostrade 1.000 mezzi pesanti al giorno.

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 nazionali n. 380 del 1990, n. 194 del 1998, n. 413 del 1998, n. 388 del 2000 e da interventi delle regioni interessate. Gli studi dell'ARNI prevedono che nel 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 a investire nel settore.

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 la presente proposta di legge, improntata a rendere concorrenziale l'economia della

navigazione fluviale, sia di obiettiva attualità.

Venendo all'articolato, la presente proposta di legge è fondata su detrazioni e contributi.

L'articolo 1 precisa le spese detraibili, nell'ambito dell'attività di impresa.

L'articolo 2 estende l'esenzione dalle 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 quantitativo minimo per la navigazione interna.

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

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

L'articolo 6 interviene sulle agevolazioni per l'imposta sul valore aggiunto.

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

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

## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. 1.

*(Spese detraibili).*

1. Le spese sostenute, nell'ambito di attività di impresa, per la manutenzione delle infrastrutture portuali della navigazione interna e di quelle utilizzate per i servizi connessi sono detraibili nella misura del 50 per cento dell'importo delle relative fatture fino a un massimo di 50.000 euro.

2. Le spese sostenute per l'acquisto dei natanti adibiti al trasporto di merci e di persone nelle acque interne sono detraibili 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, la detrazione è prevista nella misura del 50 per cento e fino a un massimo di 500.000 euro, da ripartire in cinque anni.

3. Le detrazioni previste dai commi 1 e 2 si effettuano, ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche o dell'imposta sul reddito delle società, dall'imposta lorda.

### ART. 2.

*(Esenzione dalle accise).*

1. Il punto 3 della tabella A allegata al testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, è sostituito dal seguente:

« 3. Impieghi come carburanti per la navigazione nelle acque marine comunitarie, compresa la pesca, con esclusione delle imbarcazioni private da diporto, e impieghi come carburanti per la naviga-

zione nelle acque interne, escluse le imbarcazioni private da diporto, per il dragaggio di porti e di vie navigabili e attività complementari finalizzate alla navigazione ».

ART. 3.

*(Modifica 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, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

« *5-bis.* Alle medesime condizioni e modalità previste al comma 5 è riconosciuto un contributo in funzione delle navi-chilometro alle imprese che si impegnano a realizzare o a fare realizzare un quantitativo minimo annuo di navi o di chiatte per la navigazione interna complete di trasporto combinato o di merci pericolose o eccezionali. Per trasporto combinato si intende il trasporto di merci per cui la nave e la chiatta, con o senza veicolo trattore, effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su acque interne per almeno 100 chilometri e l'altra parte per ferrovia, strada o acque marittime ».

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, e successive modificazioni, è aggiunto il seguente:

« *5-bis.* L'agevolazione prevista dal comma 5 è accordata alle imprese che effettuano il trasporto di merci, di persone, senza alloggio, con natanti fino a 300 tonnellate di stazza nelle acque interne ».

## ART. 5.

*(Ricerche per la navigazione interna).*

1. Al comma 1 dell'articolo 35 della legge 1° agosto 2002, n. 166, dopo le parole: « del cabotaggio marittimo » sono inserite le seguenti: « e della navigazione interna ».

## ART. 6.

*(Interventi in materia di imposta sul valore aggiunto).*

1. Al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 8-*bis*, primo comma, lettera *b*), dopo le parole: « , dello Stato » sono inserite le seguenti: « , delle regioni, degli enti locali e dei loro enti strumentali »;

b) alla tabella A, parte III, dopo il numero 127-*septiesdecies*) è aggiunto il seguente:

« 127-*octiesdecies*) costruzione e manutenzione di opere e di strutture della navigazione interna ».

## ART. 7.

*(Salvaguardia dell'occupazione nel cabotaggio fluviale).*

1. I benefici 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, nei limiti di cui all'articolo 11 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, e all'articolo 1, comma 510, della legge 30 dicembre 2004, n. 311.

## ART. 8.

*(Copertura finanziaria).*

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, a decorrere dall'anno 2005, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2005-2007, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2005, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

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

€ 0,30



\*14PDL0072590\*