

(N. 1904)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro della Marina Mercantile

(MANNINO)

di concerto col Ministro del Tesoro

(ANDREATTA)

col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

(LA MALFA)

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

(MARCORA)

e col Ministro delle Partecipazioni Statali

(DE MICHELIS)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 21 MAGGIO 1982

Provvidenze a favore della riparazione navale

ONOREVOLI SENATORI. — Il mercato delle riparazioni navali non è uscito dalla lunga crisi, al pari di quello della costruzione navale, legata alla precaria situazione economico-finanziaria dell'armamento. Anche se dalla metà del 1978, con la ripresa dei noli, la domanda ha segnato un certo risveglio, non si sono con ciò modificate le condizioni di estrema concorrenzialità in cui operano le aziende del settore a causa soprattutto degli incrementi di capacità produttiva nel frattempo intervenuti.

Ciò vale soprattutto per il bacino del Mediterraneo in cui il livello dei prezzi della riparazione è influenzato dal bassissimo costo del lavoro di alcuni paesi oltrechè da politiche governative di sussidio ai cantieri o agli armatori.

La possibilità di adottare in Italia una normativa a difesa del settore, che vede buona parte dei suoi posti di lavoro localizzati nel Mezzogiorno, è stata a lungo osteggiata dalle autorità comunitarie, restie a riconoscere la peculiarità della situazione concorrenziale

del Mediterraneo, per il timore, forse, di fornire ad altri paesi membri, oltre l'Italia ed oggi la Grecia, giustificazioni alla concessione di aiuti diretti all'attività di riparazione.

L'intensa azione svolta presso la CEE dall'Amministrazione italiana ha infine consentito, assieme allo « sblocco » della legge 24 marzo 1980, n. 94, che nell'ambito della recente V direttiva venissero accolte, sia pure in misura contenuta, le legittime aspettative del nostro settore.

La Commissione CEE, tuttavia, ha ritenuto compatibili gli aiuti alla produzione solo se accompagnati da interventi diretti a promuovere la ristrutturazione di questa industria. Indubbiamente il futuro del settore è legato ad un deciso miglioramento dei livelli di produttività, specie dei cantieri di maggiori dimensioni penalizzati da una scarsa elasticità operativa.

Più in generale la riparazione navale italiana rischia, in mancanza di un'inversione di rotta, di perdere progressivamente i connotati di un'industria proiettata verso l'estero acquistando invece, sempre più, le caratteristiche di un servizio prestato nell'ambito di un ristretto sistema portuale.

Con la presente normativa, che non si discosta sostanzialmente dalla legge 24 marzo 1980, n. 94, si intende per l'appunto scongiurare la prospettiva di cui sopra.

Per gli impegni assunti con le autorità comunitarie, le aliquote contributive risultano tuttavia sensibilmente più basse di quelle previste dalla legge n. 94 e chiaramente orientate al criterio della degressività (articolo 1). La manovra delle aliquote per un soddisfacente utilizzo degli stanziamenti corrisponde in pratica a quella adottata per gli aiuti alla costruzione navale.

Per i cantieri ubicati nel Mezzogiorno, in ragione sia delle loro dimensioni che della loro maggiore esposizione concorrenziale nell'area mediterranea, le aliquote annuali sono elevate di 5 punti percentuali.

Al fine di una più completa valutazione del quadro degli aiuti in favore delle imprese di riparazioni navali, è da ricordare che il disegno di legge n. 1905, relativo alle provvidenze per l'industria cantieristica navale, estende l'aiuto di emergenza previsto dal suo titolo II anche al settore delle riparazioni navali. Tale aiuto, destinato alla singola azienda e non collegato alla produzione, ha carattere chiaramente eccezionale ed è accordabile una volta che sia stata verificata l'esistenza delle condizioni atte ad assicurare il recupero delle normali condizioni operative dell'azienda in difficoltà.

Lo stesso disegno di legge a favore dell'industria cantieristica navale estende altresì al settore delle riparazioni navali gli incentivi agli investimenti di razionalizzazione previsti dal suo titolo III.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

*(Contributo per lavori diversi
dalla costruzione navale)*

Per i lavori di riparazione navale, manutenzione di apparati motori marini, nonché trasformazione e modificazione di unità di stazza lorda inferiore a 1.000 tonnellate, può essere concesso alle imprese assuntrici dei lavori medesimi, iniziati nel periodo dal 1° gennaio 1981 al 31 dicembre 1983, un contributo pari al 10 per cento del relativo prezzo.

Per le imprese ubicate nel Mezzogiorno la suddetta aliquota è elevata di 5 punti percentuali.

Sono esclusi dai benefici i lavori che risultino inferiori ad un importo di 150 milioni di lire.

Il contributo è decrescente nella misura dell'1,5 punti percentuali all'anno.

Il Ministro della marina mercantile con decreto, di concerto con il Ministro del tesoro, tenuto conto dell'andamento delle commesse, può elevare detta percentuale.

Art. 2.

(Imprese ammesse al contributo)

Possono ottenere la concessione del contributo di cui all'articolo 1 le imprese che, in esercizio al 1° gennaio 1967, abbiano continuato la propria attività, anche se con temporanee sospensioni, fino al 31 dicembre 1980.

Art. 3.

(Campo di applicazione)

Sono ammissibili al contributo i lavori effettuati sulle seguenti costruzioni:

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 di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate;

c) galleggianti e costruzioni di interesse energetico, costruzioni antinquinamento ed altri mezzi nautici per lavori in mare, tutti di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate.

Sono esclusi i lavori effettuati sulle costruzioni appartenenti allo Stato nonchè sulle unità da diporto.

Art. 4.

(Liquidazione del contributo)

L'accertamento relativo alla esecuzione dei lavori per i quali siano stati chiesti i contributi previsti dalla presente legge è delegato al Registro italiano navale.

Con decreto del Ministro della marina mercantile saranno stabiliti i documenti necessari da presentarsi da parte delle imprese interessate alla concessione dei contributi, nonchè i termini da osservarsi, a pena di decadenza, ai predetti fini; la liquidazione del contributo avverrà a lavori ultimati, previo accertamento della congruità del prezzo.

Art. 5.

(Controllo e vigilanza)

Il Ministero della marina mercantile ha il controllo e la vigilanza sull'attività delle imprese ammesse alle provvidenze di cui al precedente articolo 1.

Le imprese interessate devono periodicamente fornire le informazioni necessarie alla verifica dei risultati conseguiti con i provvedimenti attuativi del piano di settore per l'industria navalmeccanica nonchè ogni altra notizia richiesta dall'Amministrazione marittima per una più approfondita conoscenza dell'attività svolta.

Per l'esercizio del controllo e della vigilanza il Ministero della marina mercantile si avvale anche del Registro italiano navale.

Le spese per l'espletamento dei compiti indicati nei commi precedenti, nonchè, quelle per la partecipazione ai lavori di organismi internazionali, a convegni di studio, a manifestazioni ad incontri organizzati per promuovere i necessari rapporti di collaborazione con amministrazioni, enti o società nazionali o estere operanti nel settore, sempre che rientrino nell'attività e nella problematica attinente l'industria cantieristica navale, gravano su appositi fondi da costituirsi mediante ritenuta del 3 per mille sulle somme pagate per i contributi concessi.

Per l'esercizio della vigilanza è assegnato al Registro italiano navale un terzo della ritenuta suddetta e all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale un sesto della ritenuta medesima.

Art. 6.

(Contributo ai cantieri di demolizione navale)

Il Ministro della marina mercantile può concedere alle imprese di demolizione navale, per la demolizione di navi di bandiera nazionale od estera, un contributo sino al 10 per cento del prezzo contrattuale ritenuto congruo.

Sono esclusi dal beneficio i contratti che risultino inferiori ad un importo di 100 milioni di lire.

Art. 7.

(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;

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. 8.

(Oneri finanziari)

Per far fronte agli oneri derivanti dalla applicazione della presente legge è autorizzata, nel biennio 1982-83, la spesa complessiva di lire 120.000 milioni, che verrà iscritta nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile.

La quota relativa all'anno 1982 è determinata in lire 15.000 milioni.

Art. 9.

(Copertura finanziaria)

All'onere di lire 15.000 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 15.000 milioni la voce « Difesa del mare dagli inquinamenti, riassetto del servizio di soccorso in mare e vigilanza sulle attività economiche sottoposte alla giurisdizione italiana ».

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