

(N. 1905)

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 delle Partecipazioni Statali

(DE MICHELIS)

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

(MARCORA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 21 MAGGIO 1982

Provvidenze in favore dell'industria cantieristica navale

ONOREVOLI SENATORI. - 1. — Al manifestarsi dei connotati strutturali della crisi che si è abbattuta sull'industria cantieristica e che per gravità ed ampiezza non ha precedenti nella storia recente, appare di tutta evidenza la necessità di pervenire alla definizione di un quadro normativo idoneo per disponibilità finanziarie e per pluralità di interventi, ad avviare un'azione di risanamento settoriale di ampio respiro, non dissimile da quelle intraprese dagli altri Paesi cantieristici europei.

La valutazione politica dei problemi di occupazione che sarebbero derivati dal precipitare della crisi e la crescente consapevolezza di dover affrontare la questione cantieristica nel quadro più vasto dell'economia marittima del Paese hanno fatto differire la messa a punto del piano di settore per la navalmeccanica rendendo con ciò indispensabile l'adozione di provvedimenti con funzione di ponte — quali le leggi 25 maggio 1978, n. 231, 24 marzo 1980, n. 94 e 2 aprile 1980, n. 122 — che soltanto sotto al-

cuni aspetti possono essere considerati anticipazioni degli orientamenti che ispirano le nuove misure di intervento.

L'impegno del Governo a predisporre un insieme organico di leggi a sostegno sia dell'armamento sia delle attività cantieristiche — impegno richiamato tra l'altro, dai citati provvedimenti di emergenza — scaturisce in sostanza dalla necessità di vitale importanza per gli interessi del nostro Paese, di favorire, assieme all'adeguamento della flotta di bandiera alle mutate esigenze dei traffici, il processo di ristrutturazione della navalmeccanica nazionale. Solo operando in concreto per questi obiettivi la flotta e i cantieri italiani potranno trovare spazio per una ripresa che li affranchi dalla preoccupante situazione di pratica emarginazione dal contesto mondiale, in cui versano da anni.

Non può non preoccupare, infatti, in un Paese la cui economia tanto dipende dai traffici via mare, che la flotta italiana registri da tempo una crescita meno che proporzionale rispetto a quella della flotta mondiale e che nel 1980, per la prima volta nella storia, la sua consistenza abbia addirittura subito una flessione di oltre il 5 per cento, manifestando una tendenza che, a parte le negative ripercussioni sulla bilancia valutaria dei noli (già deficitaria per importi che superano i 1.000 miliardi all'anno), potrebbe alla lunga portare ad un pericoloso assoggettamento dell'*import-export* nazionale all'attività armatoriale e portuale di altri Paesi.

Ma l'equilibrio di un sistema marittimo presuppone, oltre ad un armamento disposto ad investire, anche una cantieristica in grado di corrispondere alla domanda di navi a condizioni convenienti per entrambe le parti.

Purtroppo, sono fin qui mancate le condizioni perchè tutto questo potesse verificarsi e i ritardi nella definizione di una politica organica hanno concorso a ridurre sensibilmente, e in misura maggiore per la flotta, il peso della cantieristica italiana, che ha potuto trovare un qualche respiro solo nei ricordati provvedimenti di emergenza a lungo osteggiati, peraltro, dalla CEE proprio

perchè disancorati da un piano di ristrutturazione settoriale.

I ritardi nell'emanazione dei suddetti provvedimenti, l'insufficienza cronica degli stanziamenti, la complessità dei procedimenti di spesa, l'estrema esiguità dei capitali di rischio delle imprese pubbliche, che rappresentano la parte di gran lunga preponderante del settore, hanno notevolmente contribuito a deteriorare il grado di competitività dell'industria cantieristica italiana in un mercato contrassegnato da esasperate pressioni concorrenziali, dovute alla caduta verticale della domanda, all'aggressività dell'industria giapponese ed alla congerie di aiuti che ovunque sono stati accordati a difesa dell'industria nazionale.

Da quanto precede si evincono le ragioni per le quali la logica e la portata delle nuove misure a favore dell'industria navalmeccanica sono state rapportate sia alla recente direttiva comunitaria, che disciplina i regimi nazionali di aiuto, sia agli obiettivi del piano di settore, la cui realizzazione costituisce un impegno per le forze economiche e sociali interessate all'indispensabile rilancio produttivistico dell'intera industria marittima.

2. — Prima di riferire in dettaglio sull'allegato disegno di legge, è opportuno ricordare brevemente gli obiettivi del piano che, in sintesi, possono essere indicati nel modo seguente:

incentivazione di una domanda che consenta progressivamente di ridurre, nel medio termine, la quota inutilizzata (oggi già scesa dal 35-40 per cento, secondo le stime contenute nel piano di settore, a circa il 30 per cento a seguito della recente acquisizione di alcune importanti commesse militari) della capacità impiantistica, che si intende salvaguardare nella sua attuale consistenza di 325.000 tonnellate di stazza lorda compensata; per la cantieristica maggiore, e di 55.000 tonnellate di stazza lorda compensata per quella minore, salvo le verifiche annuali di cui si dirà in appresso;

stabilizzazione sugli attuali livelli della forza lavoro direttamente impegnata nelle costruzioni mercantili (circa 18.000 addetti

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

nel complesso), con particolare riguardo ai cantieri ubicati nel Mezzogiorno;

assetto più razionale ed equilibrio delle industrie di costruzione e di riparazione navale, riorganizzando principalmente le imprese a partecipazione statale che, nell'insieme, rappresentano oltre l'80 per cento del settore;

sviluppo della ricerca applicata, con particolare accentuazione sulle nuove tecniche costruttive e sui comparti più avanzati della produzione navale e nell'*off-shore*;

finalizzazione degli aiuti al sostegno dell'attività in modo da facilitare il recupero di livelli di produttività che sono da riportare quanto meno sui valori medi delle principali attività cantieristiche europee.

Il sistema di interventi proposto nel piano si caratterizza per alcune innovazioni di notevole rilievo che riguardano principalmente:

a) una maggiore articolazione delle misure di aiuto secondo le possibilità offerte dall'ultima direttiva comunitaria;

b) la degressività annuale degli aiuti alla produzione che può essere accentuata, rispetto alle aliquote predeterminate, in funzione dell'andamento del mercato e del volume di commesse acquisite;

c) la verifica, anno per anno, dei risultati conseguiti in termini di incentivazione della domanda sul piano del contenimento dei costi.

Il ventaglio di strumenti a disposizione dell'Amministrazione (credito navale, premi alla demolizione, contributi diretti alla produzione cantieristica, incentivi alla ricerca ed alla ristrutturazione) mira a dispiegare l'intervento pubblico al fine del raggiungimento di molteplici obiettivi, assicurando le condizioni per un afflusso ordinato delle commesse ad una cantieristica stimolata nella ricerca e nell'applicazione delle tecniche e delle tecnologie più avanzate, tanto sul piano del prodotto che su quello delle strutture costruttive.

Con l'introduzione del criterio della degressività annuale, da graduare convenientemente, si vuole, da un lato, fissare un rap-

porto elastico tra volume di attività e capacità produttiva e, dall'altro lato, evitare una lievitazione incontrollata della spesa pubblica. In tal modo, oltre a disporre di alcuni fondamentali parametri di giudizio sulla rispondenza delle misure di intervento agli obiettivi fissati dal piano e ai più generali indirizzi di politica economica, si offre un quadro di certezze agli operatori del settore.

In questa logica si inserisce anche l'esigenza della verifica periodica dei risultati conseguiti, così in termini di incentivazione della domanda come sul piano del contenimento dei costi, non potendosi escludere, ove necessario, una stabilizzazione del rapporto domanda-offerta anche su livelli inferiori a quelli inizialmente previsti dal piano.

Chiaramente, quest'ultimo fissa le linee direttrici entro cui le aziende navalmeccaniche dovranno realizzare, con il sostegno pubblico, ma con spirito di impresa, quel rilancio settoriale che non sarebbe altrimenti possibile, dato che la portata della crisi travalica ogni azione di natura esclusivamente industriale. La disponibilità di una struttura impiantistica già in larga parte ammodernata dovrebbe facilitare, con gli opportuni miglioramenti, quell'innalzamento dei livelli di produttività del sistema cantieristico che si pone quale obiettivo prioritario della politica di piano.

Gli aspetti salienti dei disegni di legge che corredano il piano di settore sono già stati portati a conoscenza delle autorità comunitarie; e ciò non soltanto per offrire una dimostrazione concreta degli sforzi che si intendono compiere in Italia per il risanamento della navalmeccanica, ma anche per evitare quelle incomprensioni che nel recente passato hanno turbato i rapporti del Governo italiano con la Commissione e che hanno portato quasi alla paralisi della legislazione nazionale.

Anche se le autorità comunitarie non hanno ancora ufficialmente espresso il loro assenso, il fatto che nei provvedimenti attuativi del piano siano state recepite non solo le indicazioni della recente direttiva, ma anche talune osservazioni formulate, in via preliminare, dai servizi della Commissione, por-

ta a ritenere che il loro *iter* di approvazione non dovrebbe presentare eccessive difficoltà.

È da ricordare che per l'attuazione delle direttive del piano di settore per l'industria cantieristica sono stati predisposti i seguenti disegni di legge che, anche se formalmente conservano la loro autonomia, sono, tuttavia, parte integrante di un organico intervento a sostegno del settore:

1) provvidenze a favore dell'industria cantieristica navale;

2) provvidenze per la demolizione del naviglio abbinata alla costruzione di nuove unità;

3) provvidenze a favore della riparazione navale;

4) modifiche ed integrazioni alla legge 5 maggio 1976, n. 259, recante provvidenze per lo sviluppo della ricerca applicata nel settore della costruzione e della propulsione navale.

3. — La piena consapevolezza che per il settore delle costruzioni navali mercantili il ritorno al mercato a condizioni di normalità è traguardo irraggiungibile nel breve-medio termine — a causa, da un lato, dei lunghi tempi di ripresa della domanda e, dall'altro, dell'eccedenza potenziale di offerta sostenuta principalmente dal dinamismo dell'industria giapponese e di altri paesi asiatici — se costituisce stimolo per le aziende a rimuovere il più sollecitamente possibile quelle cause che si traducono in aggravio di costi, impone altresì adeguati interventi pubblici di sostegno per ridurre l'elevatissimo divario esistente, non solo in Italia ma in tutta Europa, fra prezzi di mercato e costi di produzione. È indubbio, peraltro, che se l'intervento pubblico è pienamente giustificato dall'esigenza di consentire al settore il superamento della gravissima crisi in atto, non è realistico ipotizzare che l'impegno finanziario comportato dalle nuove misure di aiuto possa protrarsi nel futuro con la stessa intensità.

A ridurre il suddetto divario costi-prezzi nel triennio di piano, provvede il titolo I — contributi per nuove costruzioni, trasformazioni e modificazioni navali — del disegno di legge in oggetto, che nell'assicurare l'aiuto nella misura consentita, in linea di massima, dalle autorità comunitarie (art. 1), ne garantisce altresì certezza e tempestività di erogazione, in un'ottica di degressività manovrata.

Per quanto concerne la tempestività nella corresponsione dei contributi (art. 8), è stata prevista la possibilità di concedere anticipazioni nella misura del 75 per cento del contributo calcolato sulla base del prezzo contrattuale. Sarà in tal modo possibile intervenire praticamente all'inizio dei lavori di costruzione, sempre che sia prestata idonea garanzia e si disponga di stanziamenti adeguati.

In linea con le indicazioni del piano di settore e delle autorità comunitarie, e ad evitare lievitazioni incontrollate della spesa pubblica, il fabbisogno finanziario occorrente per questo titolo I è stato quantificato — partendo dall'attuale situazione di mercato e dalla prevedibile evoluzione dei costi e dei prezzi — sulla base di una produzione media annua di circa 250 mila tonnellate di stazza lorda compensata.

Misura di intervento del tutto nuova è quella introdotta all'articolo 9 che consente l'elevazione del contributo diretto alla produzione allorquando un cantiere nazionale si trovi a dover fronteggiare una concorrenza extra comunitaria in presenza di urgenti esigenze di lavoro. È evidente che l'applicazione concreta, in casi eccezionali, di tale misura dipenderà dall'apprezzamento del titolare dell'Amministrazione marittima oltre che dall'approvazione, caso per caso, degli Organi comunitari.

Il sistema dei contributi a favore delle nuove costruzioni prevede, accanto agli aiuti diretti, in percentuali direttamente rapportate al prezzo contrattuale, una importante innovazione, tesa a ridurre il pesante impatto che sullo sviluppo delle ordinazioni è esercitato dal forte aumento dei costi di

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

produzione, aumento particolarmente deleterio per il mercato delle costruzioni navali, considerati i tempi che normalmente intercorrono fra la commessa e la consegna della nave: ovviamente più lunghi per le unità di grandi dimensioni o ad elevata tecnologia.

Tale strumento, tra l'altro già applicato in altri Paesi comunitari, mira a compensare in parte le maggiori difficoltà incontrate dai cantieri italiani rispetto ai concorrenti di paesi economicamente più stabili. Essendo la pratica dei contratti a prezzi bloccati divenuta ormai la regola sul mercato internazionale, si comprende facilmente che, in assenza di un tale strumento, le imprese, soprattutto quelle di maggiori dimensioni, si vengono a trovare nella pratica impossibilità di programmare i livelli di produzione senza ampliare notevolmente i rischi (di per sé già elevati in relazione alla specificità delle attività svolte) comportati da una dinamica della inflazione in Italia più accentuata rispetto ai principali paesi concorrenti.

Il meccanismo previsto dall'articolo 10, applicabile soltanto ai contratti stipulati a prezzo fisso, tende a coprire in parte, riportandoli al prezzo contrattuale, gli aumenti di costo intervenuti per le componenti della manodopera e dei materiali, aumenti facilmente desumibili da rilevazioni ufficiali. In tal modo, a parità di prezzo, fissato peraltro dal mercato, i benefici maggiori andranno alle aziende in grado, più delle altre, di contenere la dinamica dei costi di produzione.

L'entità dell'aiuto è chiaramente destinata a ridursi nella misura in cui, a livello nazionale, si riuscirà a contenere i ritmi della inflazione e ad assicurare un andamento più contenuto all'evoluzione dei costi.

La percentuale di aumento ammissibile è comunque abbattuta in ragione di 7 punti all'anno per i contratti conclusi dai cantieri maggiori e di 14 punti all'anno per quelli conclusi dai cantieri medi.

In ogni caso non potranno essere presi in considerazione gli incrementi di costo intervenuti dopo 24 e 12 mesi dalla data di stipulazione del contratto rispettivamente per i cantieri maggiori e medi.

Il diverso trattamento, ai fini della copertura parziale degli aumenti di costo, riservato ai cantieri medi ed a quelli minori — che ne sono addirittura esclusi, — trova giustificazione soprattutto nel particolare mercato in cui operano queste due fasce di cantieri. La ridotta e talvolta inesistente pressione concorrenziale di cantieri esteri fa sì che quelli nazionali riescano a spuntare prezzi non eccessivamente depressi e nella maggior parte dei contratti assistiti da clausola di revisione. Si aggiunga che il naviglio di piccolo tonnellaggio richiede tempi di costruzione relativamente assai più contenuti di quelli necessari per le produzioni maggiori. Per queste ultime, infine, le imprese sopportano oneri generali — relativi soprattutto alle strutture di ricerca, progettazione, eccetera — determinati dalla tipologia stessa del prodotto e che concorrono non poco a spiegare la rigidità operativa.

Al titolo II del presente disegno di legge si prevede la possibilità di concedere alle imprese di costruzione e di riparazione navale, che si trovino in situazioni di eccezionali ma non insuperabili difficoltà, un aiuto del tutto particolare — l'aiuto di emergenza — destinato alla singola azienda e non collegato alla produzione, sempre che sia verificata l'esistenza delle condizioni atte ad assicurare il recupero, nel medio periodo, delle normali condizioni operative. Tale intervento, volto ad evitare le gravi conseguenze, sul piano sociale e regionale, di acute crisi aziendali, presuppone adeguati piani di risanamento predisposti dalle imprese in difficoltà ed approvati dal CIPI.

Il quadro delle misure di sostegno a favore dell'industria navalmeccanica si completa con gli incentivi ai nuovi investimenti (titolo III). Al riguardo, occorre premettere che l'industria cantieristica italiana, già a metà degli anni '70, si trovava nella fase avanzata di un ciclo di investimenti per l'ammodernamento degli impianti e per l'introduzione delle più moderne tecniche produttive. Purtroppo, l'aggravamento della crisi del settore, oltre ad impedire il pieno manifestarsi dei benefici, ha fatto slittare alcuni program-

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

mi di investimento, sia per ragioni di ordine finanziario sia per la necessità di una loro attenta verifica in relazione ai profondi mutamenti intervenuti nella struttura stessa della domanda di nuovo naviglio.

Le modifiche più significative rispetto alla precedente normativa consistono:

nell'aumento dell'aliquota di contribuzione dal 10 al 20 per cento;

nella fissazione di un importo minimo ai piani di investimento assistibili;

nella semplificazione delle procedure di erogazione dei contributi prevedendone anche la parziale anticipazione;

nel divieto di accrescere la capacità produttiva globale, in armonia con le indicazioni del piano di settore e degli stessi indirizzi della politica comunitaria.

DISEGNO DI LEGGE

TITOLO I

**CONTRIBUTI PER NUOVE COSTRUZIONI,
TRASFORMAZIONI E MODIFICAZIONI
NAVALI**

Art. 1.

(Contributo per nuove costruzioni)

Per le nuove costruzioni complete a scafo metallico, il Ministro della marina mercantile può concedere ai cantieri navali nazionali costruttori, per i contratti di costruzione o di prima vendita, stipulati nel periodo dal 1° gennaio 1981 al 31 dicembre 1983, un contributo calcolato sul prezzo contruattuale, comprese eventuali aggiunte o varianti risultanti da atti di data certa anteriore all'ultimazione della costruzione, pari al 25 per cento per i cantieri navali maggiori, al 18 per cento per i cantieri navali medi e al 13 per cento per i cantieri navali minori.

In assenza di contratto le aliquote di cui al precedente comma si calcolano sul prezzo dichiarato dal cantiere, con riferimento all'anno di inizio dei lavori, sempre che l'inizio stesso avvenga nel periodo indicato nel comma precedente.

Per i cantieri ubicati nel Mezzogiorno le aliquote del contributo di cui al primo comma sono elevate rispettivamente di 5, 3 e 2 punti percentuali.

A decorrere dal 1° luglio 1982 il contributo è ridotto nella misura dell'1,50 punti percentuali per i cantieri maggiori e di 3 punti percentuali per i cantieri medi e minori. Il Ministro della marina mercantile, tenuto conto dell'andamento delle commesse e della produzione nazionale, può, con proprio decreto, elevare semestralmente detta percentuale anche per singola categoria di cantieri.

Art. 2

(Cantieri ammessi al contributo)

Possono ottenere la concessione del contributo di cui all'articolo 1 i cantieri costruttori di navi mercantili destinate alla navigazione marittima indicate nel successivo articolo 3 che, in effettivo esercizio al 31 dicembre 1963, abbiano continuato la propria attività, anche se con temporanee sospensioni, fino al 31 dicembre 1980.

Sono esclusi dai benefici, di cui all'articolo 1, i cantieri ai quali sia stato concesso il contributo del titolo III della legge 4 gennaio 1968, n. 19, per la conversione dell'attività di costruzione navale, salvo che si tratti del tipo di produzione di cui alla lettera c) del successivo articolo 3.

Su proposta del Ministro della marina mercantile il CIPI approva, entro trenta giorni dalla proposta medesima, i criteri per la classificazione dei cantieri navali in maggiori, medi e minori sulla base dei requisiti dagli stessi posseduti alla data del 1° gennaio 1981.

Ove il CIPI non si pronunci nel suddetto termine, il Ministro della marina mercantile provvede con proprio decreto.

Art. 3.

(Campo di applicazione)

Sono ammissibili al contributo le seguenti costruzioni:

a) navi mercantili per la navigazione marittima di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate eccettuate quelle abilitate esclusivamente al servizio marittimo dei porti e delle rade; detto limite di stazza è ridotto a 75 tonnellate di stazza lorda per le unità a scafo metallico a tecnologia avanzata per il trasporto passeggeri;

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 escluse le costruzioni effettuate per conto dello Stato e le unità da diporto.

Art. 4.

(Domanda di concessione del contributo)

Nella domanda di concessione del contributo il cantiere deve indicare:

- a) il tipo e le caratteristiche tecniche della costruzione;
- b) l'anno di inizio dei lavori di costruzione e la presunta durata dei medesimi;
- c) il prezzo della costruzione;
- d) il committente e l'eventuale clausola di revisione prezzo, salvo le costruzioni di cui al secondo comma dell'articolo 1.

Art. 5.

(Classificazione delle navi)

Le navi di nuova costruzione per conto di armatori nazionali, per le quali sia stato concesso il contributo, devono essere iscritte nella più alta classe del Registro italiano navale nei casi in cui la classificazione sia obbligatoria.

Per le navi passeggeri o miste e per quelle di altro tipo di stazza lorda non inferiore a 1.000 tonnellate devono essere eseguite presso l'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, con i relativi modelli, prove per la ricerca e la realizzazione di buone forme di carena e di buon proporzionamento delle eliche.

Le prove suddette possono essere omesse per le navi costruite su prototipi di carena già sottoposti alle prove stesse.

Art. 6.

(Termine di ultimazione dei lavori)

Le costruzioni navali per le quali sia stata chiesta la concessione del contributo devono essere ultimate entro 24 mesi dal loro inizio.

Il termine di cui sopra può essere prorogato dal Ministro della marina mercantile per motivi eccezionali ove ne sia fatta richiesta prima della scadenza e venga accertato che l'inosservanza è dovuta a causa non imputa-

bile al cantiere ovvero a ragioni esclusivamente di ordine tecnico in relazione alle caratteristiche della costruzione navale.

L'inosservanza del termine di ultimazione dei lavori determina la decadenza dal contributo.

Art. 7.

(Apprestamenti difensivi)

Ferme restando le disposizioni del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147, e successive modificazioni, sulle navi mercantili nazionali da carico secco deve essere installato e mantenuto in efficienza, a spese dei proprietari, in corrispondenza del boccaporto di maggiori dimensioni, un picco da carico di portata non inferiore a:

a) 10 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 1.500 a 2.500 tonnellate;

b) 15 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 2.500 a 5.000 tonnellate;

c) 30 tonnellate per le navi di stazza lorda oltre le 5.000 tonnellate.

Per le navi di tipo *bulk-carrier*, progettate e da costruirsi senza alcun picco da carico, la spesa grava sul bilancio del Ministero della difesa per le navi previste dal primo comma dell'articolo 25 del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147, e successive modificazioni, e sul bilancio del Ministero della marina mercantile per le navi previste dal secondo comma del medesimo articolo 25.

Qualora il Ministero della difesa — stato maggiore della Marina — ritenga necessario un picco da carico di portata maggiore di quella indicata nel primo comma, la differenza del costo fa carico al Ministero predetto.

Sulle navi mercantili nazionali, escluse le cisterne, il cui progetto prevede una velocità oraria a pieno carico non inferiore a 14 miglia, devono essere eseguiti a spese dei proprietari, nei ponti inferiori a quello di coperta, adattamenti efficienti per i servizi di acqua dolce e per lo scolo delle acque per il trasporto di uomini.

Le spese dei lavori che non siano a carico dei proprietari sono rimborsate agli aventi diritto.

I costruttori debbono sottoporre, almeno trenta giorni prima dell'inizio della costruzione, i relativi piani al Ministero della difesa — stato maggiore della Marina — che indicherà i lavori da eseguirsi in tempo utile prima del loro inizio.

Per le navi non ritenute atte a ricevere gli apprestamenti e le attrezzature di cui ai commi precedenti, il Ministro della difesa, su conforme parere del capo di stato maggiore della Marina, può concedere deroghe ai relativi obblighi.

Art. 8.

(Liquidazione del contributo)

In corrispondenza del 25, del 50 e del 75 per cento dell'avanzamento globale della costruzione possono essere corrisposti tre anticipi ciascuno uguale al 25 per cento del contributo risultante dal provvedimento di concessione di cui al precedente articolo 1.

Dopo l'inizio dei lavori di costruzione per le unità commesse o successivamente al contratto di prima vendita, indipendentemente dall'avanzamento globale della costruzione, qualora venga prestata idonea fideiussione, può essere corrisposto un anticipo fino al 75 per cento del contributo, risultante dal provvedimento di concessione, di cui al precedente articolo 1.

La fideiussione è proporzionalmente ridotta o restituita in corrispondenza del raggiungimento dei prescritti avanzamenti.

A lavori ultimati il Ministero della marina mercantile valuta la congruità del prezzo contrattuale comprensivo dell'eventuale revisione di questo o, in assenza di contratto, del prezzo dichiarato dal cantiere, eventualmente aggiornato al momento dell'ultimazione della costruzione.

La liquidazione definitiva del contributo è disposta, in base ai risultati delle valutazioni di cui al precedente comma, con decreto del Ministro della marina mercantile con il quale è modificato l'importo indicato nel provvedimento di concessione di cui all'articolo 1.

Qualora il contributo indicato nel provvedimento di concessione risulti, rispetto a quello da liquidare, superiore del 15 per cento, l'importo complessivo del contributo medesimo è liquidato in misura pari alla differenza fra il doppio dell'ammontare dello stesso, calcolato a lavori ultimati, e l'85 per cento di quello stabilito nel provvedimento di concessione.

Art. 9.

(Aumento del contributo)

Nel caso di commesse di nuove costruzioni navali condizionate da particolari situazioni, il Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e delle partecipazioni statali, può elevare a titolo eccezionale il contributo di cui all'articolo 1.

Art. 10.

(Aumento dei costi di produzione)

Per far fronte ai rilevanti aumenti dei costi di produzione, con decreto del Ministro della marina mercantile, può essere concesso ai cantieri costruttori, maggiori e medi, in casi di contratti di nuova costruzione o di prima vendita, di cui all'articolo 1, primo comma, nei quali sia inserita la clausola del prezzo fisso, un contributo pari all'incremento percentuale dei costi di produzione riferito al prezzo contrattuale, ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile, intervenuto tra la data di stipulazione del contratto e quella di ultimazione dei lavori.

Non sono assistibili con il contributo di cui al precedente comma gli incrementi di costo intervenuti dopo ventiquattro mesi dalla data di stipulazione del contratto per i cantieri maggiori e dopo dodici mesi per i cantieri medi.

Con decreto del Ministro della marina mercantile sono individuati gli elementi relativi a manodopera e materiali da assumere convenzionalmente a base del calcolo dell'aumento del costo.

Ai fini della contribuzione la percentuale di incremento di cui al primo comma è ridotta di 7 e di 14 punti in ragione d'anno rispettivamente per i cantieri maggiori e medi.

Il contributo di cui al primo comma può essere concesso ai cantieri maggiori anche per i contratti con clausola di prezzo fisso stipulati anteriormente al 1° gennaio 1981, relativi a costruzioni ancora da iniziare o che non abbiano raggiunto il 50 per cento di avanzamento globale alla data predetta; per la determinazione del detto contributo saranno presi in considerazione soltanto gli incrementi dei costi intervenuti successivamente al 1° gennaio 1981.

Art. 11.

(Contributo alla trasformazione e modificazione navale)

Per i lavori di trasformazione e modificazione navale iniziati nel periodo dal 1° gennaio 1981 al 31 dicembre 1983, riguardanti le unità indicate nel precedente articolo 3, la cui stazza lorda sia almeno di 1.000 tonnellate, il Ministro della marina mercantile può concedere con proprio decreto alle imprese assuntrici, sul prezzo dei medesimi, il contributo previsto dall'articolo 1.

Il suddetto limite di stazza lorda può essere variato con decreto del Ministro della marina mercantile in relazione all'entrata in vigore di accordi internazionale di cui l'Italia sia parte.

Possono ottenere il contributo i cantieri che, in esercizio al 1° gennaio 1967, abbiano continuato la propria attività, anche se con temporanee sospensioni, fino al 31 dicembre 1980.

La liquidazione del contributo è disposta a lavori ultimati previo accertamento dei lavori eseguiti e della congruità del relativo prezzo.

Art. 12.

(Controllo e vigilanza)

Il Ministero della marina mercantile ha il controllo e la vigilanza sull'attività delle imprese ammesse alle provvidenze della presente legge.

I cantieri navali interessati devono periodicamente fornire le informazioni necessarie alla verifica dei risultati conseguiti con i provvedimenti attuativi del piano di settore per l'industria naval-meccanica 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. 13.

(Accertamento dell'esecuzione dei lavori)

L'accertamento relativo all'esecuzione dei lavori per i quali sono stati chiesti i contributi previsti dagli articoli 1 e 11 è delegato al Registro italiano navale.

TITOLO II

AIUTI DI EMERGENZA

Art. 14.

(Aiuti di emergenza)

Il Ministro della marina mercantile, al fine di evitare gravi conseguenze sul piano sociale e regionale, può disporre con proprio

decreto a favore dei cantieri navali aventi i requisiti di cui al precedente articolo 2, i quali si trovino in situazione di eccezionali ma non insuperabili difficoltà che possono comprometterne il prosieguo dell'attività produttiva, un aiuto di emergenza atto ad assicurare, nel medio periodo, sulla base di un piano di risanamento predisposto dall'impresa in difficoltà ed approvato dal Comitato interministeriale per il coordinamento della politica industriale, il recupero delle normali condizioni di risanamento.

Per le finalità di cui al precedente comma, e ricorrendone i medesimi presupposti, il Ministro della marina mercantile può concedere analogo aiuto di emergenza anche alle imprese assuntrici di lavori di riparazione navale, manutenzione di apparati motori marini, nonché trasformazione e modificazione navale, che in esercizio al 1° gennaio 1967, abbiano continuato la propria attività anche con temporanee sospensioni, fino al 31 dicembre 1980.

TITOLO III

RISTRUTTURAZIONE

Art. 15.

(Contributo per nuovi investimenti)

Alle imprese ammesse ai contributi per l'attività di costruzione e riparazione navale che, in conformità alle indicazioni contenute nel piano di settore per l'industria cantieristica, effettuano investimenti destinati a rendere più efficiente l'organizzazione produttiva, a razionalizzare l'assetto impiantistico o a migliorare le condizioni di lavoro ambientale, può essere concesso un contributo pari al 20 per cento dei relativi importi.

Art. 16.

(Concessione del contributo)

L'approvazione delle iniziative e la concessione del contributo di cui all'articolo 15, sono disposte con decreto del Ministro della marina mercantile.

Entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge le imprese interessate debbono presentare al Ministero della marina mercantile le domande di concessione del contributo corredate da un piano di investimento da iniziare o in corso al 1° gennaio 1981. In quest'ultimo caso il contributo di cui all'articolo 15 viene ridotto al 10 per cento.

Il contributo non è concesso per investimenti effettuati inferiori a tre miliardi di lire nel caso di imprese maggiori, a un miliardo di lire per le imprese medie e a cinquecento milioni di lire per le imprese minori.

Su proposta del Ministro della marina mercantile il CIPI approva, entro trenta giorni dalla proposta medesima, i criteri per la classificazione dei cantieri navali in maggiori, medi e minori sulla base dei requisiti dagli stessi posseduti alla data del 1° gennaio 1981. Ove il CIPI non si pronunci nel suddetto termine, il Ministro della marina mercantile provvede con proprio decreto.

Eventuali variazioni ai piani di investimenti di cui al precedente secondo comma possono essere comunicate al Ministero della marina mercantile entro il 30 giugno 1983; qualora il decreto di concessione sia stato già emanato, dette variazioni saranno approvate nei limiti della contribuzione prevista dal decreto stesso.

Art. 17.

(Termine di ultimazione dei lavori)

Le iniziative ammesse a contributo devono essere ultimate, a pena di decadenza, entro il 31 dicembre 1985.

Art. 18.

(Liquidazione del contributo)

Al raggiungimento del 50 per cento della spesa per l'investimento ammesso, può essere concesso un corrispondente anticipo sul contributo, previa presentazione di garanzia fidejussoria d'importo corrispondente al suddetto anticipo.

La liquidazione del contributo è disposta previo accertamento dei lavori eseguiti e dell'ammontare del relativo investimento da

parte della commissione di cui al successivo articolo 22.

Art. 19.

(Termine per la presentazione dei documenti di liquidazione finale del contributo)

Con decreto del Ministro della marina mercantile saranno stabiliti i documenti necessari da presentarsi da parte delle imprese interessate alla concessione e al pagamento parziale e definitivo dei contributi di cui ai precedenti articoli 1, 9, 10, 11 e 15, nonchè i termini da osservarsi a pena di decadenza ai predetti fini.

Art. 20.

(Decadenza dal contributo)

Nell'ipotesi di decadenza dal contributo contemplata dalla presente legge il beneficiario è obbligato a restituire le 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.

Art. 21.

(Cumulo di contributi)

I contributi previsti dalla presente legge non sono cumulabili con altre provvidenze aventi analoghe finalità.

Art. 22.

(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

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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. 23.

(Oneri finanziari)

Per far fronte agli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge è autorizzata, nel biennio 1982-1983, la spesa complessiva di 960.000 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 275.000 milioni.

Sugli stanziamenti predetti gravano altresì i contributi previsti dalle leggi 27 dicembre 1973, n. 878, titolo I, articoli 1 e 10, e titolo II; 25 maggio 1978, n. 231; 24 marzo 1980, n. 94, e 2 aprile 1980, n. 122, qualora non sia stato possibile accogliere le domande, debitamente documentate, per l'esaurimento dei relativi stanziamenti.

Art. 24.

(Copertura finanziaria)

All'onere di lire 275.000 milioni derivante dall'applicazione della presente legge nel-

l'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 275.000 milioni la voce « Fondo investimenti e occupazione ».

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