

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

(N. 1904-A)

RELAZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE GUSSO)

Comunicata alla Presidenza il 2 luglio 1982

SUL

DISEGNO DI LEGGE

Provvidenze a favore della riparazione navale

presentato dal Ministro della Marina Mercantile

di concerto col Ministro del Tesoro

col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

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

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 navalmecanica 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 riparazione navale, oggetto del presente disegno di legge n. 1904, con le annotazioni che seguono.

L'attività di riparazione navale in Italia ha subito dalla metà degli anni '70 un sensibile calo; le cause di tale andamento sono da ricercare oltre che nella sopravvenuta crisi del mercato determinata dalla caduta dei noli, anche in una diminuita produttività del sistema di riparazione specie per effetto dell'appesantimento degli organici, almeno nei cantieri maggiori, rispetto alla attività sviluppata. In realtà fino al 1979 è stata riversata sull'attività di riparazione anche una parte dell'accesso di manodopera che emergeva nel settore delle costruzioni navali, certamente il più colpito dalla crisi.

In questi anni, inoltre, è andata accentrandosi la pressione concorrenziale nell'area del Mediterraneo dove la competizione portata da paesi sufficientemente attrezzati, con elevato grado di flessibilità operativa e con bassi costi della manodopera (Jugoslavia, Malta, Portogallo, ecc.) si è fatta via via più agguerrita tanto da riuscire insostenibile per le aziende italiane di riparazione senza un adeguato sostegno pubblico. Il drastico aumento del costo del combustibile, inoltre, limitando la convenienza delle deviazioni rispetto alle rotte principali, ha ulteriormente accresciuto l'importanza dell'ubicazione geografica del cantiere di riparazione. Ad eccezione di Palermo, i maggiori cantieri risultano penalizzati rispetto ai centri di ri-

parazione dislocati, ad esempio, a Malta e in Portogallo, data l'importanza dei flussi di traffico sulla direttrice Suez-Gibilterra.

In questi ultimi anni, per evitare che il settore venisse a trovarsi in una crisi gravissima, è stato avviato, perlomeno nell'ambito delle aziende Fincantieri (circa due terzi del settore), un certo processo di ristrutturazione sia sul piano organizzativo sia su quello produttivo, attraverso soprattutto un più stretto coordinamento delle attività di commercializzazione e di progettazione ed un rafforzamento dei servizi tecnici e del controllo delle produzioni; l'insieme di queste misure è volto a ridurre i costi ed a garantire i tempi di riconsegna della nave, mantenendo l'elevata qualità del lavoro consentita da una gamma completa di impianti e dalla consolidata tecnologia.

Così come per i cantieri di costruzione navale anche per i centri di riparazione si impone un consistente volume di attività, possibile tuttavia solo con un recupero di efficienza tale da consentire — con il contemporaneo supporto pubblico — di operare su un mercato molto concorrenziale.

Occorre però abbattere i livelli di inoperosità determinati dalla rigidità delle strutture dei cantieri, soprattutto di quelli maggiori, incompatibile con la natura tipicamente oscillante, e quindi non programmabile, della domanda di riparazione. Ed è soprattutto per questa ragione, data anche la preponderante importanza del fattore lavoro in questo tipo di attività, che ogni concreta possibilità di risanamento risiede soprattutto sulla disponibilità collaborativa delle maestranze particolarmente sul piano dei rendimenti individuali e della flessibilità di impiego della forza lavoro.

* * *

Il disegno di legge n. 1904 è composto di nove articoli e fra di essi i più rilevanti appaiono gli articoli 1, 6, 8 e 9.

Con l'articolo 1 si prevede, per i lavori di riparazione navale, manutenzione di motori marini, nonché trasformazione e modificazione di navi di stazza lorda inferiore a 1.000 tonnellate, iniziati nel periodo 1° gennaio 1981-31 dicembre 1983, l'erogazione di un contributo del 10 per cento del prezzo dei lavori stessi.

Per le imprese del Mezzogiorno il contributo è aumentato di 5 punti percentuali.

Il principio della degressività del contributo, richiesto in sede comunitaria, è sancito dalla riduzione di 1,5 punti percentuali all'anno, con facoltà per il Ministro della marina mercantile di elevare l'entità della riduzione stessa.

L'articolo 6 prevede la corresponsione di un contributo alle imprese di demolizione del 10 per cento del prezzo contrattuale, con esclusione dei contratti inferiori a 100 milioni, per la demolizione appunto di navi.

L'articolo 8 autorizza per il biennio 1982-83 la spesa complessiva di 120 miliardi, di cui 15 miliardi per l'anno 1982, per finanziare gli oneri previsti dal disegno di legge.

L'articolo 9 prevede che all'onere di 15 miliardi indicati per il 1982 si faccia fronte utilizzando la voce del capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro destinata al finanziamento del disegno di legge sulla « Difesa del mare » approvato nel dicembre 1980 dal Senato ed inesplicabilmente non ancora licenziato dalla Camera dei deputati. (È da auspicare che tale fondo venga sollecitamente ripristinato nella sua consistenza originale).

Per completare il quadro delle misure di sostegno alla riparazione navale è opportuno ricordare che il disegno di legge n. 1905 riguardante le « costruzioni navali » estende alle imprese di riparazione navale il contributo per la ristrutturazione.

* * *

La Commissione, nell'esaminare il disegno di legge, ha ritenuto opportuno introdurre alcune modifiche al testo originario.

In particolare, all'articolo 1 è stato abbassato da 150 ad 80 milioni il limite al di sotto del quale i lavori di riparazione sono esclusi dai benefici previsti.

All'articolo 5, coerentemente con quanto previsto negli altri disegni di legge concernenti la cantieristica, il controllo e la vigilanza, da parte del Ministero della marina mercantile, sull'attività delle imprese beneficiarie delle provvidenze, sono stati limitati all'utilizzazione delle medesime provvidenze.

All'articolo 6 è stato elevato al 12,50 del prezzo contrattuale, il limite massimo del contributo che il Ministro della marina mercantile può concedere alle imprese per la demolizione di navi di bandiera nazionale od estera.

Analogamente alle modifiche introdotte negli altri provvedimenti per la cantieristica, sono stati poi inseriti due articoli aggiuntivi, il primo riguardante l'esenzione fiscale sui contributi, il secondo l'obbligo di certificazione dei bilanci da parte delle imprese che beneficiano dei contributi.

Infine all'articolo 8, riguardante gli oneri finanziari, è stata ridotta di 30 miliardi la spesa autorizzata per il biennio 1982-83. Questa modifica è conseguente a quella introdotta nel disegno di legge n. 1905, nel quale l'ammontare della spesa è stato contestualmente incrementato di 30 miliardi.

Sulla base del mandato ricevuto dalla 8ª Commissione, il relatore sollecita l'Assemblea ad approvare il disegno di legge con le modifiche prima illustrate.

GUSSO, *relatore*

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

(Estensore CAROLLO)

1° luglio 1982

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

Infatti, in considerazione anche dell'attuale situazione della finanza pubblica, la Commissione bilancio ritiene di dover ribadire una linea di estremo rigore nell'utilizzo in difformità degli accantonamenti iscritti negli elenchi allegati ai fondi speciali; in particolare si esprime l'avviso che tale utilizzo in difformità rispetto alle finalizzazioni indicate nell'elenco è possibile limitatamente ai soli accantonamenti dei fondi dell'anno in corso, solo ove non abbiano già iniziato l'*iter* parlamentare i disegni di legge relativi agli accantonamenti medesimi, come del resto è espressamente sancito dallo articolo 10, sesto comma, della legge n. 468 del 1978.

Nel caso di specie si fa presente che il disegno di legge relativo alla difesa del mare dagli inquinamenti è in stato di avanzato esame presso la Camera dei deputati dopo

essere stato approvato in prima lettura presso il Senato (atto Senato n. 853; atto Camera n. 2313).

Il suddetto disegno di legge ha prenotato l'utilizzazione dell'accantonamento e pertanto soltanto per lo scopo indicato nell'accantonamento medesimo è legittima la proiezione sull'esercizio 1982 ai fini della costruzione del fondo speciale « a legislazione vigente ». Non sembra pertanto corretto sottrarre risorse di copertura ad un provvedimento che si presume possa essere approvato in via definitiva entro l'anno. Inoltre, si fa presente che le ipotesi di proiezione pluriennale operate in sede di legge di bilancio 1982 per l'accantonamento in questione (difesa del mare) non sembrano coerenti con la previsione di tutti gli oneri che dovrebbero insistere su tale accantonamento (vedi disegno di legge n. 1906). Infine, si fa presente che il rappresentante del Tesoro, nel corso dell'esame, ha espresso riserve in ordine a tale orientamento metodologico sull'utilizzo in difformità degli accantonamenti di fondo speciale.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DEL GOVERNO

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

DISEGNO DI LEGGE

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

*(Contributo per lavori diversi
dalla costruzione navale)*

Identico.

Identico.

Sono esclusi dai benefici i lavori che risultino inferiori ad un importo di 80 milioni di lire.

Identico.

Identico.

Art. 2.

(Imprese ammesse al contributo)

Identico.

Art. 3.

(Campo di applicazione)

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

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 al-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 4.

(*Liquidazione del contributo*)

Identico.

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, limitatamente alla utilizzazione delle stesse provvidenze.

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

tra 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, nonché, 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.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)*Identico.**Identico.*

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 — Vasca navale — di Roma 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 12,50 per cento del prezzo contrattuale ritenuto congruo.

Identico.

Art. 7.

(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.

(Segue: *Testo del Governo*)

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.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 8.

(*Obbligo di certificazione dei bilanci*)

Le imprese che beneficiano dei contributi previsti dalla presente legge dovranno presentare annualmente al Ministero della marina mercantile il bilancio certificato da società di revisione all'uopo autorizzate ai sensi dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1975, numero 136.

Il primo bilancio certificato sarà quello relativo all'esercizio successivo a quello in cui entra in vigore la presente legge.

Per i soggetti non tenuti alla redazione del bilancio, l'obbligo della certificazione deve ritenersi riferito alle risultanze contabili.

Art. 9.

(*Norme applicative*)

Identico.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(Segue: *Testo del Governo*)

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.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 10.

(*Oneri finanziari*)

Per far fronte agli oneri derivanti dalla applicazione della presente legge è autorizzata, nel biennio 1982-83, la spesa complessiva di lire 90.000 milioni, che verrà iscritta nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile.

Identico.

Art. 11.

(*Copertura finanziaria*)

Identico.