

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

(N. 1905-A)

RELAZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE GUSSO)

Comunicata alla Presidenza il 2 luglio 1982

SUL

DISEGNO DI LEGGE

Provvidenze in favore dell'industria cantieristica navale

presentato dal Ministro della Marina Mercantile

di concerto col Ministro del Tesoro

col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

col Ministro delle Partecipazioni Statali

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

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 21 MAGGIO 1982

ONOREVOLI SENATORI. — Il trasporto marittimo mondiale attraversa da un certo numero di anni difficoltà gravissime in dipendenza soprattutto della depressione del mercato dei noli determinata prevalentemente dal perdurare della crisi del commercio internazionale in relazione alla estensione dei fenomeni recessivi in atto in quasi tutto il mondo; il rallentamento produttivo si traduce ovviamente in una diminuzione dei traffici e perciò in minor lavoro per la flotta, oltre che per i porti, e in definitiva per l'industria cantieristica.

In una posizione a sè stante continuano a collocarsi il Giappone ed altri paesi del Sud-Est asiatico, come la Corea del Sud e Taiwan, che assorbono anche nel 1981, come nel 1980, il 60 per cento dei contratti di costruzione navale, dopo una marcata flessione nella seconda metà degli anni '70, anche se va spostandosi a favore della Corea del Sud il peso relativo rispetto al Giappone (che è passato dal 47 per cento del totale mondiale dei nuovi ordini dal 1980 al 43 per cento del 1981).

La situazione di grave crisi del settore della navalmeccanica può essere sintetizzata come segue.

1) La flotta mondiale nel 1981 è rimasta, per la prima volta, pressochè stazionaria rispetto all'anno precedente (420,8 milioni di tonnellate di stazza lorda contro i 419,9 del 1980: +0,2%), dopo aver segnato negli anni 1979 e 1980 i più bassi tassi di crescita nell'ultimo trentennio.

Le flotte dei principali paesi europei hanno confermato nel 1981 l'andamento decrescente già iniziato negli anni precedenti: Gran Bretagna — 1,7 milioni di tonnellate di stazza lorda, Danimarca — 0,4, Francia — 0,4, Germania — 0,6 milioni di tonnellate di stazza lorda.

La flotta italiana per il secondo anno consecutivo registra un calo passando da 11,1 milioni di tonnellate di stazza lorda del 1980

a 10,6 del 1981, con una flessione di 0,5 milioni di tonnellate di stazza lorda corrispondente a un decremento del 4,5 per cento, che segue quello del 5,1 per cento del 1980, pari a circa 0,6 milioni di tonnellate di stazza lorda. Nei confronti delle marine degli altri paesi industrializzati quella italiana ha registrato un regresso di circa il 7 per cento della propria consistenza negli ultimi tre anni.

Da segnalare l'ulteriore consistente diminuzione di naviglio anche della Liberia, tradizionale « bandiera di convenienza », che è passato dagli 80,3 milioni di tonnellate di stazza lorda del 1980 ai 74,9 del 1981, pari a un decremento del 6,7 per cento.

Sono stati invece registrati nel 1981 incrementi di flotta, interessanti tutte le tipologie comprese le unità cisterniere, in Grecia, Panama, Arabia Saudita, Hong Kong e Corea del Sud.

Dopo la bandiera liberiana (75 milioni di tonnellate di stazza lorda) nel 1981 figura la Grecia (42 milioni di tonnellate di stazza lorda) al posto del Giappone, passato in terza posizione con 40,8 milioni di tonnellate di stazza lorda; va però notato che la flotta ellenica ha un regime giuridico nazionale non dissimile da quello delle « bandiere-ombra ». Seguono Panama, Inghilterra e Unione Sovietica. L'Italia, fra le marine mondiali, conserva il decimo posto.

Da rilevare che, con l'ingresso della Grecia, la CEE rappresenta il più importante raggruppamento di flotte mercantili con 110 milioni di tonnellate di stazza lorda, superiore anche alle principali e tradizionali bandiere-ombra (103 milioni di tonnellate di stazza lorda).

2) Per quanto riguarda la composizione tipologica, la flotta italiana presenta una flessione in tutti i comparti, maggiore per le petroliere: — 0,3 milioni di tonnellate di stazza lorda (Mondo: — 3,3 milioni di tonnellate di stazza lorda), minore per le porta-

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

rinfuse e combinate: — 0,1 milioni di tonnellate di stazza lorda (Mondo: + 3,5 milioni di tonnellate di stazza lorda) e per le cariche generali e le altre: — 0,1 milioni di tonnellate di stazza lorda (Mondo: + 0,7 milioni di tonnellate di stazza lorda).

La composizione percentuale non evidenzia, pertanto, variazioni di rilievo.

L'età media della flotta continua ad essere più elevata rispetto a quella della flotta mondiale sia in termini di « tonnellate di stazza lorda » (Italia: 11 anni; Mondo: 10 anni) che di « unità » (Italia: 17,5 anni; Mondo: 13,5 anni), a seguito di una marcata flessione (0,7 milioni di tonnellate di stazza lorda) nella fascia tra 0 e 4 anni, particolarmente delle unità oltre le 100.000 tonnellate di stazza lorda.

3) Nel 1981 i traffici marittimi hanno registrato, rispetto al 1980, una flessione del 5,1 per cento in volume e del 6,2 per cento in tonnellate per miglia.

Tale flessione, ancor più accentuata rispetto a quello dello scorso anno (— 3,3 in volume e — 5,5 per cento in tonnellate per miglia rispetto al 1979), è strettamente connessa alla perdurante recessione che ha colpito l'economia mondiale a partire dalla seconda metà del 1980, proseguendo nella accentuata instabilità del ciclo degli anni '70.

In particolare il trasporto di greggio è continuato a calare sensibilmente passando da 1.362 milioni di tonnellate nel 1980 a 1.205 milioni di tonnellate nel 1981 (— 11,5 per cento).

Per quanto riguarda i carichi secchi principali l'andamento è stato il seguente:

flessione dei traffici di minerali di ferro: — 3,5 per cento;

ulteriore crescita dei traffici di carbone che, nonostante il calo di quello per uso siderurgico, presentano, rispetto allo scorso anno, un incremento del 4,2 per cento in volume dopo quello del 18,2 per cento del 1980 rispetto al 1979;

incremento dei traffici di grano: + 3,1 per cento.

4) Sia i noli cisternieri che quelli per carichi secchi hanno avuto durante il 1981

un andamento decrescente in relazione alla situazione congiunturale. Da segnalare che per i noli cisternieri, a fine anno, non si è neppure registrata la consueta ripresa legata ai fattori stagionali.

Conseguentemente il volume dei disarmi è più che raddoppiato (+ 135%) raggiungendo a fine anno 1981 i 19,5 milioni di tonnellate di portata lorda: l'89 per cento riguarda unità cisterniere, l'11 per cento portarinfuse ed altre.

5) Nel 1981 si è ulteriormente accresciuto il disavanzo della bilancia dei noli anche per effetto del notevole apprezzamento del dollaro USA rispetto al 1980.

Non va dimenticata la turbativa determinata dalle flotte sotto bandiera-ombra e dalla pratica del *dumping* da parte di alcuni paesi, specie del COMECON, per cui i prezzi vengono artificialmente calmierati verso il basso esercitando così una concorrenza sleale ed accentuando la variazione a forbice fra costi crescenti e ricavi decrescenti o al massimo costanti.

Il saldo negativo complessivo del settore dei trasporti marittimi ammonta, secondo le prime stime, a 1.270 miliardi di lire circa, con un incremento rispetto al 1980 del 29 per cento.

6) Il mercato mondiale delle costruzioni navali ha risentito ovviamente delle difficoltà in cui opera il settore marittimo nel senso di un prolungamento, invero assai pericoloso, della fase di stagnazione della domanda e della produzione su volumi vicini ai minimi storici del periodo post-crisi petrolifera che ha avuto inizio nel 1974 dopo la « guerra del Kippur » del 1973.

Gli ordini mondiali sono risultati nel 1981 pari a 13,5 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata (1) contro 14,4 milioni del 1980 (— 5,6%), la produzione pari a 13,7 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata contro 12,5 del 1980 (+ 8,7 per cento) ed il carico di lavoro 26,4 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata sostanzialmente sugli stessi valori dell'anno precedente (25,6 milioni).

(1) TSLC: misura che individua il volume di lavoro del cantiere indipendentemente dal tipo di nave.

La recente concentrazione delle ordinazioni su unità portarinfuse legate alle attese, oggi ridimensionate, di sviluppo dei traffici carboniferi, sta determinando un'eccedenza di offerta, accanto a quella del settore cisterniero, anche nel comparto delle *bulk-carriers*.

7) In termini di navi completate, anche nel 1981 il Giappone risulta in posizione dominante con una produzione di 8,4 milioni di tonnellate di stazza lorda (50 per cento circa del totale mondiale), contro il 24 per cento dell'Europa occidentale e il 26 per cento del resto del mondo.

Più in particolare, assai modesta risulta la quota della CEE attestata ormai da due anni intorno al 14 per cento. La posizione comunitaria è peraltro mitigata dal fatto che il *mix* produttivo europeo è costituito prevalentemente da unità sofisticate e di medie dimensioni, ad alto contenuto tecnologico e di lavoro.

L'Italia è passata da 248 mila tonnellate di stazza lorda del 1980, con una quota di mercato dell'1,9 per cento, a 271 mila tonnellate di stazza lorda con una quota del 1,6 per cento.

Per gli USA si segnala un ragguardevole calo sia di navi completate (da 0,6 a 0,3 milioni di tonnellate di stazza lorda) sia della quota di mercato (dal 4,3 per cento al 2,1 per cento).

Si registra infine una crescita di navi completate nel resto del mondo, compresa l'Unione Sovietica, con circa 4 milioni di tonnellate di stazza lorda, ma una flessione della quota di mercato dal 26,6 per cento nel 1980 al 23,9 per cento nel 1981.

8) In termini di tonnellate di stazza lorda, le due grandi aree di produzione cantieristica — Giappone ed Europa occidentale — presentano alla fine del 1981 un portafoglio di ordini sostanzialmente stazionario rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (rispettivamente 36 per cento e 29 per cento circa del totale mondiale).

Del resto lo stesso carico di lavoro a livello mondiale rimane intorno al volume di 35 milioni di tonnellate di stazza lorda a

conferma della stasi che caratterizza l'andamento del settore nel 1981.

Va osservato, peraltro, che in tale contesto la situazione italiana risulta ulteriormente aggravata passando il carico di lavoro da 640.000 tonnellate di stazza lorda a 454.000 e da una quota dell'1,8 per cento all'1,3 per cento del totale mondiale.

* * *

Le prospettive del mercato appaiono, nel breve-medio periodo, ancora difficili essendo legate ai tempi di superamento dell'attuale fase di recessione economica ed alle caratteristiche della ripresa prevista non prima del 1985-86, nonché alle possibilità di un più o meno rapido assorbimento dell'eccedenza della flotta che si va delineando anche nel comparto delle unità portarinfusa.

Ben più preoccupanti sono le prospettive sul lato dell'offerta dove, accanto alla temibile presenza del potenziale produttivo giapponese (oggi non più legato alle misure di restrizione della capacità produttiva imposta dal cosiddetto « cartello anti-crisi » scaduto nel marzo 1982), vanno crescendo, come si è detto, le cantieristiche dei paesi in via di sviluppo — fra i quali spicca per aggressività e velocità di espansione la Corea del Sud — ed anche della Cina Popolare.

Nel complesso la situazione dei prossimi anni appare assai delicata: il livello degli ordini, secondo l'opinione degli esperti comunitari, dovrebbe rimanere stazionario intorno ai valori minimi storici degli ultimi due anni (13-14 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata), se non forse addirittura inferiore, perpetuando uno stato di concorrenza rovinosa e volumi ridotti di produzione.

Il graduale riassorbimento dei principali fattori di crisi, la ripresa congiunturale e le crescenti esigenze di rinnovo della flotta dovrebbero condurre intorno alla metà del decennio ad una apprezzabile ripresa della domanda.

Nel frattempo è necessario il supporto degli Stati per l'abbattimento dei costi dei cantieri al livello dei prezzi internazionali, accompagnato però da sforzi massicci sul pia-

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

no della produttività, della revisione dei processi e degli assetti organizzativi, della rimozione delle diseconomie e delle improduttività, dell'innalzamento dei livelli di efficienza, della razionalizzazione e specializzazione, nonché dalla graduale diminuzione o, quanto meno, dal contenimento della capacità di costruzione, dal prudente blocco o rallentamento del *turn-over*, dai pensionamenti anticipati e da altri meccanismi simili, nonché dal risanamento finanziario delle imprese cantieristiche.

* * *

Il Governo italiano ha predisposto nel novembre 1980 il « Piano di ristrutturazione dell'industria delle costruzioni navali » che, superato il vaglio del CIPI (Comitato interministeriale per il coordinamento della politica industriale) nella seduta del 29 aprile 1981, è stato trasmesso al Parlamento e in particolare al Senato il 15 maggio 1981 (*Documento XXX*, n. 6).

Va segnalato che la CEE con la V Direttiva del 28 aprile 1981 disciplina gli aiuti degli Stati all'industria cantieristica fino al 31 dicembre 1982 prescrivendo che essi debbano comunque essere degressivi e finalizzati ad obiettivi di razionalizzazione del settore.

In sintesi il Piano prevede che per l'adeguamento della flotta nazionale ai traffici generati nel paese si debba contare su un armamento disposto ad investire e su una industria navalmeccanica in grado di corrispondere alla domanda in modo conveniente.

In questa logica, gli obiettivi principali che il Piano si propone sono:

a) incentivazione della domanda che consenta di ridurre, nel medio termine, la « quota di inutilizzazione » della capacità impiantistica (35-40 per cento), salvaguardandola nella sua attuale consistenza di 325.000 tonnellate di stazza lorda compensata per la cantieristica maggiore e di 55.000 tonnellate di stazza lorda per quella medio-minore, salvo verifica, anno per anno, dei risultati conseguiti in termini di attivazione della domanda e sul piano del contenimento dei costi;

b) stabilizzazione sui livelli attuali della forza lavoro (circa 40.000 unità) che potrà essere temporaneamente ridotta in relazione ad una sospensione del *turn-over* nel Centro-nord, assicurando in ogni caso una razionale composizione degli organici, mentre un particolare riguardo dovrà essere rivolto per il mantenimento dell'occupazione nel Mezzogiorno; nel breve periodo adozione di provvedimenti di cassa integrazione guadagni;

c) assetto produttivo più razionale ed equilibrato dell'industria cantieristica i cui costi dovranno tendere verso un allineamento con quelli europei del settore; particolare attenzione alla eliminazione dei gravami impropri (oneri passivi per sottocapitalizzazione, per ritardati pagamenti dei contributi statali, per inadeguata utilizzazione del personale);

d) ristrutturazione del settore delle riparazioni navali, garantendo la necessaria flessibilità operativa, specie nei cantieri maggiori;

e) promozione dello sviluppo della ricerca applicata con particolare riferimento alle nuove tecniche produttive e al settore *off-shore*.

Il Piano individua in 200-250.000 tonnellate di stazza lorda compensata il volume medio annuo di commesse che è necessario acquisire per la cantieristica nazionale attraverso il rimpiazzo del naviglio obsoleto, incentivando la demolizione e l'immissione di nuovo naviglio in particolare dei tipi di navi prioritari ai fini dell'economia nazionale (navi carboniere, navi altamente specializzate, naviglio di cabotaggio, eccetera).

Viene indicato in 1.200 miliardi il fabbisogno finanziario per il sostegno all'armamento e alla cantieristica da rendere disponibile nell'arco di un triennio.

Gli strumenti che il Piano propone per il perseguimento degli obiettivi indicati sono in modo sintetico così raggruppati:

a) misure a sostegno della domanda di nuovo naviglio:

1) provvedimenti diretti a rendere più agevole e tempestiva l'erogazione degli in-

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

centivi finanziari per le nuove iniziative armatoriali e a riattivare il credito navale;

2) revisione della normativa sui premi di demolizione del naviglio vetusto, anche con riferimento alle iniziative comunitarie in materia di demolizione-costruzione (*Scrap and Build*);

3) misure dirette a promuovere lo sviluppo della flotta, in particolare di quella di cabotaggio, e a ridurre taluni costi di gestione (spese portuali, tabelle di armamento, oneri sociali);

4) applicazione di rigidi criteri in ordine agli acquisti all'estero sul mercato dell'usato di navi destinate all'esercizio che, per la loro età o per altre caratteristiche tecniche possono risultare pregiudizievoli agli sforzi in atto per il raggiungimento dell'obiettivo di promuovere il ringiovanimento e la ristrutturazione della flotta nazionale in relazione alle nuove esigenze poste dalla mutata composizione dei traffici marittimi;

b) misure a sostegno dell'industria cantieristica: adozione di una gamma di misure di sostegno in linea con i criteri ispiratori della normativa comunitaria (ivi compreso quello della degressività degli aiuti compatibilmente con la peculiare situazione dell'industria cantieristica italiana) tale da configurare un sistema organico di interventi articolato su piani diversi quali:

1) aiuti diretti alla produzione;

2) aiuti finalizzati al reinserimento nel mercato delle imprese che si trovano in contingenti ma superabili difficoltà (aiuti di emergenza);

3) misure specifiche per ridurre l'incidenza degli oneri finanziari e dell'aumento dei costi;

4) adozione di provvedimenti volti ad incentivare le esportazioni di navi verso i paesi in via di sviluppo;

5) impegno del Governo a ricercare le possibili soluzioni per rendere più flessibile l'applicazione delle norme sul collocamento obbligatorio degli invalidi e ad affi-

dare alle amministrazioni locali il compito di gestire i corsi di qualificazione e di riqualificazione del personale, nel quadro di una professionalità allargata;

c) misure dirette a ridurre l'incidenza degli oneri passivi:

1) ricapitalizzazione delle imprese a partecipazione statale;

2) accelerazione della concessione dei contributi diretti con la concessione di anticipi fino al 75 per cento del loro ammontare;

d) misure dirette alla riorganizzazione produttiva: interventi atti a favorire la riorganizzazione dell'industria mediante:

1) aiuti agli investimenti diretti alla razionalizzazione dei processi produttivi purchè non comportino un aumento della capacità produttiva globale;

2) incentivazione per la ricerca di produzioni alternative a quella navale, nel quadro della normativa vigente;

e) interventi atti a favorire la ricerca applicata e l'attività di quelle strutture aziendali che più contribuiscono allo sviluppo tecnico e tecnologico della produzione navale.

* * *

Ad integrazione di quanto fin qui riferito sul Piano della cantieristica, occorre fare almeno un cenno in ordine ai riflessi che nei prossimi anni la politica per l'energia in Italia potrebbe indurre sul settore cantieristico.

Il « Piano energetico nazionale » prevede, com'è noto, una serie di azioni che dovranno permettere di ridurre la dipendenza dal petrolio dall'attuale 68 per cento al 50 per cento del 1990, sia sviluppando l'impiego di fonti alternative, come carbone, atomo e gas, e di quelle rinnovabili, sia potenziando sempre di più il risparmio energetico, considerato alla stregua di una fonte virtuale di approvvigionamento.

Tali profonde modificazioni nel *mix* produttivo energetico comportano tutta una serie di atti tendenti, in primo luogo, a tutelare l'uomo, la sua salute, il suo *habitat*,

ma che influenzeranno anche il « modo » di costruire le nuove centrali e il « come » approvvigionare, trasportare e stoccare il materiale energetico.

Questi aspetti interessano il settore cantieristico non solo come costruttore di navi, ma anche come produttore di carpenteria e montatore di impianti; le possibilità dei cantieri navali si prestano efficacemente infatti anche alla costruzione dei terminali a carbone, soprattutto se galleggianti, e relative infrastrutture ed alla costruzione di centrali fuori costa.

Secondo il Piano energetico nazionale, per minimizzare gli effetti negativi derivanti da una eccessiva dipendenza dal mercato internazionale dei noli, l'Italia dovrà aumentare la propria dotazione di navi di grandi dimensioni per il trasporto oceanico, considerato che il fabbisogno di carbone nel 1990 sarà intorno ai 50 milioni di tonnellate, contro i 18 milioni attuali. Si tratterebbe di 18 navi entro il 1990 che potrebbero essere commesse alla cantieristica italiana, semprechè il fabbisogno di carbone si sviluppi secondo le linee del piano energetico.

Anche il gas naturale contribuisce alla copertura dei fabbisogni energetici nazionali per il 15,5 per cento (1980); l'obiettivo al 1990 è di aumentare tale contributo al 18,5 per cento, passando in valore assoluto dai 28 miliardi di metri cubi attuali a 45 miliardi circa nel 1990.

In una strategia di diversificazione delle fonti di approvvigionamento e dei mezzi di trasporto, sembra necessario potenziare i trasporti via mare per effettuare importazioni anche da paesi non collegabili con gasdotti (per esempio la Nigeria); supponendo prudenzialmente che solo un terzo dell'incremento nell'uso di tale fonte di energia (circa 5 miliardi di metri cubi) sia così approvvigionato e che di questo soltanto un terzo sia trasportato da navi gasiere battenti bandiera nazionale, la nuova domanda per tale trasporto viene indicata prudenzialmente dagli esperti in almeno due nuove navi da 100.000-125.000 metri cubi, che pure potrebbero essere costruite in Italia.

I cantieri italiani infatti dispongono di progetti e tecnologie già sperimentati e sono

in grado di elaborarne di nuovi; va ricordato, per esempio, che i cantieri del gruppo Fincantieri hanno costruito navi per il trasporto di gas liquefatti, tipologia che rappresenta oggi l'avanguardia nella tecnologia delle navi mercantili, e stanno costruendo, primi al mondo, navi con propulsione a carbone della nuova generazione.

Il problema dell'energia richiama di riflesso la questione del ruolo che la navigazione interna può svolgere anche in Italia, da un lato per il risparmio energetico che si realizza dato il minor consumo di carburante delle navi fluviali rispetto agli equivalenti mezzi ferroviario e stradale e dall'altro sotto il profilo della connessione del complesso idroviario, che si inoltra nella valle padana, con il mare Adriatico, concepito come una specie di grande canale che realizza, grazie al cabotaggio di penetrazione e la navigazione fluviomarittima, il collegamento per via d'acqua del cuore economico del Paese con l'Italia meridionale e insulare e con tutti i porti del Mediterraneo.

Le principali linee navigabili dell'Alta Italia che possono essere percorse da navi di 1.350 tonnellate di portata lorda, assimilabili alla 4ª classe europea del tipo RHK (*Rhein Herne Kanal*), hanno nel complesso una lunghezza di quasi 1.000 chilometri e fanno capo soprattutto al fiume Po ed ai canali e corsi d'acqua ad esso collegati.

Come capacità di carico, produttività del lavoro, peso del mezzo, costo di costruzione, costo di trazione e in definitiva come costo di trasporto (ma anche sotto il profilo della sicurezza, della rumorosità, dell'inquinamento) il mezzo idroviario è largamente più conveniente rispetto agli altri mezzi; basti pensare, per esempio, che una nave da 1.350 tonnellate ha una portata equivalente a 67 carri ferroviari da 20 tonnellate e a 75 autotreni con rimorchio, ha bisogno di 7 persone contro 30 persone su rotaia e 120 su strada, ha un costo di trasporto che è la metà del treno e un terzo degli autotreni e via scorrendo; di converso l'idrovia non consente di offrire le sue prestazioni a tutte le merci da trasportare data la lentezza e la scarsa flessibilità.

Sono in corso, a cura delle regioni Veneto, Lombardia ed Emilia-Romagna, notevoli interventi per eliminare le carenze, le strozzature e gli ostacoli di cui soffre la rete idroviaria esistente nei rispettivi territori e per completare i tronchi a suo tempo iniziati; torna perciò ad essere assai interessante il trasporto per via d'acqua per le merci tradizionali, come materiali da costruzione, prodotti alimentari, metallurgici, petroliferi e, soprattutto, carbone per il rifornimento degli impianti termoelettrici e delle industrie della Valle Padana, ma anche per i *containers*, i carichi eccezionali ed altri prodotti pregiati.

Questa novità nel settore infrastrutturale determina un certo fabbisogno aggiuntivo di mezzi navali da impiegare nel cabotaggio di penetrazione e nelle vie navigabili interne, data la necessità di rinnovo e di potenziamento della flotta particolarmente di navi fluvio-marittime con portata lorda fino a 1.350-2.000 tonnellate (intorno alle 400-500 tonnellate di stazza lorda), di spintori con apparato motore di potenza non inferiore a 500 C.V. e di mezzi galleggianti.

La recente legge 10 giugno 1982, n. 361, sul credito navale ammette a contributo questi tipi di natanti; appare perciò naturale che questo principio venga sancito anche nei provvedimenti per la cantieristica.

* * *

Le notizie, le osservazioni e le considerazioni fin qui formulate non sarebbero in qualche modo esaurienti se non si riferisse, pur sinteticamente, sul gruppo Fincantieri a partecipazione statale che rappresenta oltre il 90 per cento della cantieristica maggiore, più del 65 per cento dell'attività di riparazione, oltre il 70 per cento del complesso cantieristico nazionale.

Le principali società che fanno capo al Gruppo sono:

1) Italcantieri s.p.a.-Trieste, con i cantieri di Castellammare di Stabia, Genova-Sestri e Monfalcone: costruzioni di navi mercantili e militari e di mezzi *off-shore*;

2) Cantieri navali riuniti (CNR) s.p.a.-Genova, con i cantieri di Ancona, Genova, Muggiano, Palermo e Riva Trigoso: costruzione di navi mercantili e militari, riparazioni e trasformazioni navali, produzioni meccaniche;

3) Cantiere navale Breda s.p.a.-Venezia, Marghera, con cantiere a Marghera: costruzione di navi mercantili e, in via temporanea, di navi militari;

4) Cantiere navale Luigi Orlando (CNLO) s.p.a.-Livorno, con cantiere a Livorno: costruzione di navi mercantili medio piccole e riparazioni navali;

5) Arsenale triestino S. Marco s.p.a.-Trieste, con cantiere a Trieste: riparazioni e trasformazioni navali, costruzione di mezzi *off-shore*;

6) Società esercizio Bacini meridionali (SEBN) s.p.a.-Napoli, con cantieri a Napoli e Taranto: riparazioni e trasformazioni navali;

7) Cantieri navali e officine meccaniche di Venezia (CNOMV) s.p.a.-Venezia, con cantiere a Venezia: riparazioni e trasformazioni navali, produzioni meccaniche;

8) Grandi motori Trieste (GMT) s.p.a.-Trieste, con stabilimento a Trieste: progettazione, costruzione e commercializzazione di motori diesel marini e terrestri;

9) LIPS italiana s.p.a.-Livorno, con stabilimento a Livorno: costruzione di eliche di propulsione a pale fisse e orientabili.

Il Gruppo si è sottoposto a partire dal 1974-75 ad un processo di conversione e riorganizzazione tale che la capacità impiantistica della cantieristica maggiore nel campo delle costruzioni mercantili è scesa a 325 mila tonnellate di stazza lorda compensate che rappresenta, come si è riferito in precedenza, la dimensione industriale che il Piano di settore intende salvaguardare per esigenze di natura sia economica che strategica.

Il processo di conversione si è sviluppato soprattutto lungo le seguenti direttrici:

il blocco del *turn-over*, che ha determinato la riduzione effettiva degli addetti di circa 4.000 unità;

la conversione totale o parziale di alcuni centri dell'attività di costruzione mercantile ad altre attività navalmeccaniche: i due cantieri di Riva Trigoso e del Muggiano sono stati stabilmente destinati alla produzione di navi militari, come pure un terzo della capacità produttiva del cantiere di Monfalcone e in tempi più recenti, in via temporanea, parti ragguardevoli della capacità dei cantieri di Ancona e Breda; due terzi del cantiere di Palermo (circa 3.200 addetti) e l'intero cantiere delle Grazie di Genova sono stati impegnati nella riparazione navale; questi diversi orientamenti produttivi hanno richiesto rilevanti adattamenti impiantistici e di personale;

la drastica riduzione degli appalti, svolgendo all'interno dei cantieri lavorazioni prima affidate a ditte esterne e realizzando manufatti in precedenza forniti da terzi, con una accentuazione però dei costi di produzione;

la revisione del processo produttivo, soprattutto concentrando la produzione in più ristrette aree impiantistiche, mediante la disattivazione di sei scali e due bacini, di intere officine e singole aree, con accentramenti di lavorazioni e servizi, e conseguente riduzione della manodopera ausiliaria e indiretta;

la diversificazione verso settori diversi della costruzione navale tradizionale quali *l'off-shore*, in genere, ed in particolare l'impiantistica galleggiante e non.

Sotto l'aspetto organizzativo la struttura del Gruppo si articola oggi su due poli omogenei di attività rappresentati da un lato dalla Italcantieri come azienda capofila nel settore delle costruzioni mercantili e dell'*off-shore* e dall'altro dalla Cantieri navali riuniti (CNR) per le costruzioni militari e le riparazioni; questo assetto consente di sfruttare al meglio le risorse nei settori della progettazione e della commercializzazione, eliminando, anche nei confronti dell'« indotto »,

duplicazioni e dispersioni e di cogliere e sviluppare tutte le innovazioni in fatto di processi e di prodotti.

L'Italcantieri, in particolare, è impegnata a migliorare sia il « prodotto », con una maggiore incidenza delle navi a tecnologia avanzata e, come si è detto, con produzioni alternative nel campo dell'*off-shore*, e sia il « modo di fare » la nave con tecniche avanzate di premontaggio e di preallestimento, con trasferimento di lavorazioni da bordo a terra, adattando gli impianti e riducendo i tempi di produzione, grazie anche, come già si è riferito, alla concentrazione di quest'ultima in più ristrette aree impiantistiche.

Per quanto riguarda invece la capofila Cantieri navali riuniti (CNR), la riorganizzazione del settore della riparazione navale si è basata su un più stretto coordinamento tra le aziende, attraverso anche una serie di modifiche negli assetti organizzativi e societari che hanno portato alla concentrazione di alcune società, determinando l'armonizzazione delle attività di commercializzazione e di progettazione ed il rafforzamento dei servizi tecnici e di controllo della produzione, al fine di ridurre i costi e di garantire i tempi di riconsegna della nave con il mantenimento di una elevata qualità del lavoro.

Va rilevato che oggi l'occupazione nella cantieristica « mercantile » del Gruppo è di 20.300 unità (su un totale di circa 40.000 addetti), di cui 13.300 nel settore delle costruzioni e 7.000 in quello delle riparazioni (mentre nelle aziende « non Fincantieri » gli occupati sono stimati in circa 20.000 unità); si deve inoltre sottolineare che la conversione totale o parziale di Riva Trigoso, Muggiano e Monfalcone e l'utilizzo temporaneo di parti della capacità di Ancona e Breda hanno consentito di trasferire circa 5.000 unità dal comparto mercantile a quello militare (mentre, come si è detto, la riduzione effettiva di addetti è stata, a partire dal 1974-75, di circa 4.000 unità).

Il processo di conversione e riorganizzazione al quale è stato sottoposto il gruppo Fincantieri a partire dal 1974-75, anche se non del tutto completato, è senza dubbio una condizione necessaria per migliorare la produttività e la competitività delle aziende, ma non è sufficiente se non è sorretto da regolari

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ed adeguati carichi di lavoro, oltre che da interventi incisivi nel settore finanziario di cui si farà cenno più avanti.

Infatti il vuoto legislativo apertosi a fine 1980 con la scadenza delle leggi « tampone » a sostegno della cantieristica 24 marzo 1980, n. 94, e 2 aprile 1980, n. 122, ha determinato per le aziende Fincantieri un crollo nelle commesse per cui il « carico di lavoro », a fine maggio 1982, dei cantieri del Gruppo impegnati in costruzioni mercantili si ragguagliava ad appena 60 mila tonnellate di stazza lorda compensata, contro una capacità impiantistica di 300.000 mila tslc, per oltre il

90 per cento relativo ad unità da consegnare entro il corrente anno 1982.

Se questo stato di cose si fosse prolungato ulteriormente l'unica soluzione sarebbe stata il ricorso massiccio alla « cassa integrazione guadagni » senza prospettive, mentre, se venissero rapidamente resi operanti i provvedimenti di attuazione del Piano della cantieristica, la situazione verrebbe a migliorare radicalmente come risulta dal prospetto che segue (fornito dalla Fincantieri) che prevede la scomparsa del fenomeno della cassa integrazione a partire dal terzo trimestre del 1983.

SCOPERTURA NEL CARICO DI LAVORO PER COSTRUZIONI MERCANTILI NEI CANTIERI DEL GRUPPO FINCANTIERI

Sulla base del carico di lavoro attuale nel settore delle costruzioni mercantili, si prevedono i vuoti che seguono (numero medio di operai per periodo):

	1982				1983				
	Operai occup.	Giugno	3° trim.	4° trim.	Operai occup.	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.
<i>Italcantieri</i>									
Castellammare	1.810	450	450	550	1.800	1.100	1.800	1.800	1.800
Sestri	1.850	200	250	900	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700
Monfalcone	3.240 (1)	600	700	1.300	3.240 (1)	2.000	2.000	2.000	2.000
<i>CNR</i>									
Palermo	2.650 (2)	60	80	80	2.570 (2)	300	500	800	800
C. N. Breda	2.065	400	450	850	2.065	1.200	1.400	1.600	1.700
C. N. L. Orlando	625 (3)	50	70	150	625 (3)	400	450	450	450
TOTALE	12.240	1.760	2.000	3.830	12.000	6.700	7.850	8.350	8.450

Tali vuoti di lavoro potranno ridursi come sotto indicato quando diventino operativi i contratti già stipulati e si finalizzino le principali trattative in corso grazie ai disegni di legge in via di approvazione.

	1982				1983				
	Operai occup.	Giugno	3° trim.	4° trim.	Operai occup.	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.
<i>Italcantieri</i>									
Castellammare	1.810	450	450	300	1.800	350	300	—	—
Sestri	1.850	200	250	600	1.700	900	400	100	—
Monfalcone	3.240 (1)	600	700	1.000	3.240 (1)	1.000	400	100	—
<i>CNR</i>									
Palermo	2.650 (2)	60	80	80	2.570 (2)	200	100	—	—
C. N. Breda	2.065	400	450	550	2.065	250	100	—	—
C. N. L. Orlando	625 (3)	40	70	100	625 (3)	200	100	—	—
TOTALE	12.240	1.760	2.000	2.630	12.000	2.900	1.400	200	—

(1) di cui 1/3 nel comparto militare; (2) di cui 2/3 nel comparto riparazioni navali; (3) di cui 1/3 nel comparto riparazioni navali.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

La rapida promulgazione dell'insieme delle leggi attuative del piano di settore potrebbe quindi consentire la normalizzazione dei ritmi produttivi nell'arco di poco più di un anno, come condizione necessaria (anche se da sola non sufficiente) per un consistente recupero di produttività, in presenza di un risanamento delle gestioni aziendali, anche se lo sforzo dovrà essere necessariamente maggiore rispetto a quanto sarebbe stato invece richiesto se i provvedimenti di sostegno fossero entrati in vigore fin dal gennaio 1981.

Infatti la scarsità e la discontinuità del carico di lavoro, il calo di produttività, il non ancora completato processo di riconversione e riorganizzazione, la diminuzione del rendimento e la rigidità di impiego della forza lavoro, la lievitazione dei costi del personale, il ritardo nel pagamento dei contributi da parte dello Stato e dei crediti verso Finmare e armatori nazionali, l'elevato costo del denaro ed altri elementi ancora, costituiscono tutti fattori che hanno inciso molto negativamente sui bilanci delle aziende del Gruppo.

Gli oneri finanziari complessivi nel triennio trascorso sono stati:

80,5 miliardi nel 1979;
86,5 miliardi nel 1980;
59 miliardi nel 1981.

Le perdite di esercizio nello stesso periodo sono state globalmente:

137,8 miliardi nel 1979;
198,6 miliardi nel 1980;
184,9 miliardi nel 1981.

Va però rilevato che queste perdite della Fincantieri sono dovute per quattro quinti alle due maggiori aziende di costruzioni mercantili Italcantieri e C. N. Breda, come risulta dal seguente prospetto: (tenendo però presente che il bilancio dell'Italcantieri, che ha tre cantieri, è quattro volte quello della Breda, che ha un cantiere, e che il

personale della prima azienda è oltre tre volte quello della seconda):

	1979	1980	1981
Italcantieri	57,6	83,6	105
C. N. Breda	49,6	47,9	51,8
	—	—	—
<i>Totale</i>	107,2	131,5	156,8
Incidenze sul totale del Gruppo	78 %	80 %	85 %
	—	—	—

(Gli importi sono espressi in miliardi di lire).

Ogni sforzo dovrà perciò essere fatto perché queste enormi perdite vengano rapidamente ridotte fino ad essere annullate.

Questo obiettivo però non potrà essere perseguito se non viene risolto il problema della sottocapitalizzazione del Gruppo quando si consideri che il capitale globalmente investito risulta fronteggiato a fine 1981 solo per il 3,5 per cento dai mezzi propri, come risulta dal seguente prospetto dello « stato patrimoniale consolidato » al 31 dicembre 1981:

Capitale investito:	718	miliardi
di cui per:		
crediti verso lo Stato:	199,4	miliardi
crediti verso FINMARE:	195,4	miliardi
crediti verso armatori nazionali:	228,9	miliardi
	—	
coperto con:		
debiti finanziari netti:	692,6	miliardi
mezzi propri:	25,4	miliardi
	—	
<i>Totale</i>	718	miliardi
	—	
rapporto mezzi propri e capitale investito	3,5%	

* * *

Per l'attuazione delle direttive del « Piano di ristrutturazione dell'industria delle costruzioni navali » il Governo ha presentato in data 21 maggio 1982, al Senato, i seguenti

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

disegni di legge che sono stati deferiti in sede referente all'8ª Commissione in data 29 maggio 1982:

n. 1905: Provvidenze in favore dell'industria cantieristica navale;

n. 1904: Provvidenze a favore della riparazione navale;

n. 1907: Provvidenze per la demolizione del naviglio abbinata alla costruzione di nuove unità;

n. 1906: Modifiche e integrazioni della legge 5 maggio 1976, n. 259, recante provvidenze per lo sviluppo della ricerca applicata nel settore della costruzione e della propulsione navale.

È da rilevare che la recente legge 10 giugno 1982, n. 361, relativa a « Modifiche ed integrazioni alla normativa riguardante il credito navale » è stata approvata in via definitiva dal Senato (atto n. 1887) il 2 giugno 1982 in coincidenza con l'inizio presso l'8ª Commissione dell'esame dei quattro disegni di legge di cui sopra.

Anche se formalmente distinti questi provvedimenti sembrano costituire un insieme organico funzionalmente coerente, sia sotto il profilo della varietà degli strumenti finanziari (credito all'armamento, premi alla demolizione, contributi diretti alla costruzione e alla riparazione, incentivi alla ricerca) che della quantità dei mezzi a disposizione nel biennio 1982-83 (quasi 1.200 miliardi), con gli obiettivi del Piano di settore e con la V Direttiva CEE, su cui in precedenza si è riferito, superando in tal modo la logica degli interventi frammentari e « tampone » ai quali sono stati improntati i provvedimenti nella seconda metà degli anni 1970, quali le leggi 25 maggio 1978, n. 231, 24 marzo 1980, n. 94, e 2 aprile 1980, n. 122, riguardanti le provvidenze integrative per la cantieristica dal 1º aprile 1977 al 31 dicembre 1980.

Si può dire, in estrema sintesi, che il sistema di incentivi al settore dovrebbe avere una efficacia almeno pari a quelli da tempo in atto negli altri paesi europei, assicurando così un afflusso di commesse anche alla

cantieristica italiana che dispone, come si è detto, di una struttura impiantistica già ampiamente ammodernata e che è in grado, con opportuni miglioramenti, di aumentare i livelli di produttività del sistema.

Viene introdotto il criterio della degressività graduale dei contributi al fine di ottenere un rapporto elastico fra volume di attività e capacità produttiva e di evitare una incontrollata lievitazione della spesa pubblica; perciò i risultati conseguiti con i provvedimenti di sostegno vengono periodicamente sottoposti a verifica sia per quanto concerne l'incentivazione della domanda e sia sul piano del contenimento dei costi.

In sostanza i provvedimenti proposti dovrebbero ritenersi adeguati per consentire all'industria navalmeccanica italiana di superare l'attuale fase di recessione per poi proseguire la propria attività senza incentivi, come viene previsto in sede comunitaria.

A questo proposito nella relazione che accompagna il disegno di legge n. 1905 si afferma che gli aspetti salienti dei disegni di legge che corredano il Piano di settore sono 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, porta a ritenere che il loro *iter* di approvazione in sede CEE non dovrebbe presentare eccessive difficoltà.

* * *

Le considerazioni fin qui formulate, pur riguardando il complesso degli interventi

previsti per il settore navalmeccanico, sono state inserite nella presente relazione sul disegno di legge n. 1905 recante « Provvidenze in favore dell'industria cantieristica navale » trattandosi del provvedimento di gran lunga più importante anche in termini di spesa (960 miliardi su quasi 1.200, pari cioè all'80 per cento circa), ma va precisato che tali considerazioni valgono anche per gli altri disegni di legge riguardanti le « riparazioni navali » (n. 1904), le « demolizioni » (n. 1907) e la « ricerca » (n. 1906), oltre che per la legge sul « credito navale » (n. 361 di quest'anno).

Il disegno di legge n. 1905 si articola in tre titoli e 24 articoli.

Il Titolo I comprende i tredici articoli che contengono le norme che regolano la materia dei « contributi per nuove costruzioni, trasformazioni e modificazioni » fra i quali appare opportuno richiamare l'attenzione sugli articoli 1, 8, 9, 10 e 11 che appaiono i più rilevanti o innovativi.

Con l'articolo 1 si prevede, per i contratti di costruzione o di primo vendita di navi stipulati nel periodo dal 1° gennaio 1981 al 31 dicembre 1983, l'erogazione di un contributo sul prezzo contrattuale così articolato:

25 per cento (30 per cento nel Mezzogiorno) per i cantieri maggiori;

18 per cento (21 per cento nel Mezzogiorno) per i cantieri medi;

13 per cento (15 per cento nel Mezzogiorno) per i cantieri minori.

(Il CIPI — articolo 2 — fissa i criteri per la classificazione dei cantieri navali in maggiori, medi e minori).

Per i contratti stipulati a partire dal 1° luglio 1982 si sancisce il principio della degressività del contributo nel tempo, come richiesto in sede comunitaria, attraverso la sua riduzione dell'1,50 per cento per i cantieri maggiori e del 3 per cento per i cantieri medi e minori e con la facoltà concessa al Ministro della marina mercantile di elevare ogni semestre la percentuale di riduzione.

L'articolo 8 stabilisce che vengano corrisposte tre anticipazioni del 25 per cento del

contributo in corrispondenza del 25, 50 e 75 per cento dell'avanzamento della costruzione, con facoltà di erogare un anticipo del 75 per cento in un'unica soluzione, previa prestazione di idonea garanzia, subito dopo l'inizio dei lavori o successivamente al contratto di prima vendita.

Con l'articolo 9 si autorizza il Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e delle partecipazioni statali, ad elevare a titolo eccezionale il contributo « nel caso di commesse di nuove costruzioni navali condizionate da particolari situazioni »; vale a dire nel caso che il cantiere si trovi a dover fronteggiare una concorrenza extracomunitaria in presenza di urgenti esigenze di lavoro; data la delicatezza di questa misura appare necessaria l'approvazione, caso per caso, degli organi comunitari, come viene indicato nella relazione governativa che accompagna il disegno di legge.

L'articolo 10 regola il problema degli aumenti dei costi di produzione per i contratti nei quali sia inserita la clausola del prezzo fisso (che è ormai il sistema quasi sempre praticato in sede internazionale); si prevede l'erogazione di « un contributo pari all'incremento percentuale dei costi di produzione riferito al prezzo contrattuale, intervenuto tra la data di stipulazione del contratto e quella di ultimazione dei lavori », con un limite di 24 mesi per i cantieri maggiori e di 12 mesi per i cantieri medi.

La percentuale di incremento dei costi di produzione è comunque ridotta di 7 punti percentuali all'anno per i cantieri maggiori e di 14 punti per quelli medi; in ogni caso non sono assistibili gli aumenti di costo intervenuti dopo 24 mesi dalla stipulazione del contratto per i cantieri maggiori e dopo 12 mesi per quelli medi.

Con l'articolo 11 vengono previsti contributi, nella stessa misura indicata all'articolo 1, anche per i lavori di trasformazione e modificazione navale iniziati nel periodo 1° gennaio 1981-31 dicembre 1983, riguardanti le unità la cui stazza lorda però sia di almeno 1.000 tonnellate.

Il Titolo II, formato dal solo articolo 14, prevede la possibilità di concedere alle im-

prese di costruzione o riparazione di navi mercantili un « aiuto di emergenza » qualora si trovino in situazione di eccezionali ma non insuperabili difficoltà che possono compromettere il prosieguo dell'attività produttiva; tale « aiuto di emergenza » viene concesso sulla base di piani di risanamento aziendale approvato dal CIPI.

Il Titolo III riguarda, per gli articoli 15 e 16, le misure di sostegno agli investimenti per la ristrutturazione delle industrie cantieristiche.

L'articolo 15 prevede infatti un contributo pari al 20 per cento dell'investimento « destinato a rendere più efficiente l'organizzazione produttiva, a razionalizzare l'assetto impiantistico o a migliorare le condizioni di lavoro ambientale ».

Con l'articolo 16 si regola le modalità di concessione del contributo di ristrutturazione stabilendo, in particolare, che l'investimento ammesso a contributo sia almeno di 3 miliardi per le imprese maggiori, di 1 miliardo per quelle medie e 500 milioni per le imprese minori.

L'articolo 17 stabilisce che « le iniziative ammesse a contributo devono essere ultimate, a pena di decadenza, entro il 31 dicembre 1985 », mentre con l'articolo 18 si prevede la possibilità di anticipare il 50 per cento del contributo, previo rilascio di idonea garanzia, al raggiungimento del 50 per cento della spesa per l'investimento ammesso.

La relazione governativa che accompagna il disegno di legge n. 1905 rileva che dal contesto delle norme in esso contenute si ricava il « divieto di accrescere la capacità produttiva globale, in armonia con le indicazioni del Piano di settore e degli stessi indirizzi della politica comunitaria ».

L'articolo 23 autorizza per il biennio 1982-1983 la spesa complessiva di 960 miliardi, di cui 275 per l'anno 1982, per finanziare gli oneri previsti dal disegno di legge; su tali stanziamenti grava anche una serie di contributi previsti da leggi precedenti, nel caso che le domande non siano state accolte per l'esaurimento dei relativi stanziamenti.

L'onere di 275 miliardi per il 1982 (articolo 24) grava sulla voce « Fondo investimenti e occupazione » contenuta nel capitolo 9001

dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno corrente.

* * *

Il disegno di legge è stato oggetto di un intenso ed analitico esame da parte della Commissione che ha concordato sulla opportunità di introdurre emendamenti modificativi ed aggiuntivi rispetto al testo originario, allo scopo di renderlo maggiormente rispondente alle finalità del provvedimento.

Al Titolo I è stato premesso un nuovo Titolo, recante due articoli aggiuntivi (articoli 1 e 2 del testo della Commissione). Il primo, di carattere programmatico, nel quale la concessione dei contributi per nuove costruzioni, trasformazioni e modificazioni navali, è strettamente correlata al conseguimento degli obiettivi del piano di ristrutturazione ed in particolare alle esigenze di rinnovamento della flotta mercantile, di allineamento dei costi di produzione a quelli delle industrie cantieristiche europee, alla stabilizzazione della capacità produttiva in rapporto alle condizioni del mercato ed alle prospettive della sua evoluzione. Nell'articolo aggiuntivo è altresì previsto che il Ministro della marina mercantile presenti semestralmente al Parlamento una relazione sullo stato di attuazione del provvedimento in esame e delle altre leggi riguardanti il settore della cantieristica. Con il secondo articolo aggiuntivo si è prevista l'istituzione di un Comitato consultivo, nominato dal Ministro della marina mercantile, composto da esperti rappresentativi dell'armamento pubblico e privato, dei cantieri, delle organizzazioni sindacali, oltre ad esperti designati direttamente dal Ministro.

Il Comitato, che viene convocato almeno due volte l'anno, redige una relazione sulla propria attività che, a cura del Ministro della marina mercantile, viene trasmessa al CIPE e per conoscenza al Parlamento. Le attribuzioni del Comitato in questione riguardano in particolare l'esame periodico della situazione del settore della cantieristica, su relazione del Ministro della marina mercantile, circa l'attuazione del piano di settore per la cantieristica navale.

All'articolo 4, (del testo proposto dalla Commissione), che riguarda la classificazione dei cantieri ai fini della concessione dei contributi, è stato accolto un comma aggiuntivo in base al quale i contributi sono concessi per un tonnellaggio che, complessivamente nel triennio, rientri nei limiti di capacità indicati dal piano di settore, rispettivamente per i cantieri maggiori e per quelli medio-minori. Tale emendamento è essenzialmente scaturito dalla considerazione che i cantieri maggiori sono interessati da una crisi più acuta e sono meritevoli perciò di una più consistente azione di sostegno.

L'articolo 5, che precisa le caratteristiche del naviglio da ammettere al contributo, è stato riformulato sulla base del testo dell'articolo 2 della recente legge sul credito navale (n. 361 del giugno di quest'anno).

All'articolo 11 (ancora del testo della Commissione) si è precisato che l'aumento del contributo, nel caso di commesse condizionate da particolari situazioni, non può eccedere la misura massima del 20 per cento; tale norma è stata correlata anche alla finalità di acquisire commesse da parte dei Paesi in via di sviluppo.

All'articolo 14 si è stabilito che il controllo e la vigilanza, da parte del Ministero della marina mercantile, sulla attività delle imprese ammesse alle provvidenze debbano essere limitati all'utilizzazione delle medesime provvidenze. Si è altresì stabilito che è sospeso l'esame delle domande di concessione del contributo, in caso di inosservanza, da parte dei cantieri interessati, dell'obbligo di fornire periodicamente le informazioni necessarie alla verifica dei risultati conseguiti con i provvedimenti attuativi del piano di settore per l'industria navalmeccanica. All'ultimo comma dello stesso articolo 14 è stata poi precisata la denominazione dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale.

All'articolo 15 si è stabilito che l'accertamento relativo all'esecuzione dei lavori per i quali sono stati chiesti i contributi può essere delegato al Registro italiano navale.

La Commissione ha poi concordato sulla opportunità della soppressione dell'articolo 14 (del testo proposto dal Governo) —

che prevede aiuti di emergenza ai cantieri in difficoltà — ritenendo che questo articolo potrebbe prestarsi ad una applicazione in chiave assistenziale, certamente non condivisibile.

All'articolo 17 (del testo proposto dalla Commissione) si è previsto che, ai fini della concessione del contributo per la ristrutturazione, i cantieri vengano classificati secondo i criteri di cui al precedente articolo 2 (del testo originario).

All'articolo 19 è stato riformulato il secondo comma nel senso che la liquidazione del contributo per la ristrutturazione venga disposto, previo accertamento dei lavori eseguiti e dell'ammontare del relativo investimento, da parte di una apposita Commissione ministeriale.

All'articolo 20 è stato premesso un nuovo Titolo IV, che riassume i contenuti delle norme in esso comprese.

In questo stesso Titolo sono stati inseriti due articoli aggiuntivi.

Il primo articolo aggiuntivo (articolo 24) ha inteso prevedere l'esenzione fiscale per i contributi erogati dall'Amministrazione sulla base del presente provvedimento, stabilendo l'applicazione agli stessi contributi della disposizione di cui all'articolo 55, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica n. 597 del 1973.

Il secondo articolo, aggiuntivo (articolo 23) introdotto dalla Commissione, ha stabilito l'obbligo della certificazione dei bilanci, da parte di società di revisione all'uopo autorizzate, per le imprese che beneficiano dei contributi previsti dal provvedimento.

Infine, per quanto riguarda l'articolo 26, che disciplina gli oneri finanziari, la spesa complessiva di 960 miliardi per il biennio 1982-83 è stata incrementata di 30 miliardi; conseguentemente si propone una riduzione di pari importo per la spesa prevista dal disegno di legge n. 1904 (relativo alla riparazione navale).

Ottemperando al mandato ricevuto dalla 8ª Commissione il relatore sollecita l'Assemblea ad approvare il disegno di legge con le modifiche in precedenza illustrate.

GUSSO, relatore

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

(Estensore CAROLLO)

23 giugno 1982

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

DISEGNO DI LEGGETESTO DEL GOVERNO
—**DISEGNO DI LEGGE**TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE
—

TITOLO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1.

(Norme programmatiche)

I contributi di cui alla presente legge sono concessi al fine di conseguire gli obiettivi del piano di ristrutturazione dell'industria delle costruzioni navali ed in particolare:

a) una domanda di naviglio corrispondente alla esigenza di rinnovare la flotta mercantile adeguandola alle necessità economiche del Paese ed allo sviluppo dei traffici marittimi;

b) l'allineamento dei costi di produzione a quelli delle industrie cantieristiche europee;

c) la stabilizzazione di una capacità produttiva che, tenendo conto delle condizioni del mercato e delle sue evoluzioni, sia adeguata al raggiungimento degli obiettivi del piano.

Il Ministro della marina mercantile riferisce ogni sei mesi al Parlamento, con una apposita relazione, sullo stato di attuazione della presente legge e di quelle aventi finalità di attuazione del piano di settore per la ristrutturazione dell'industria delle costruzioni navali concernenti le provvidenze a favore della riparazione navale, lo sviluppo della ricerca applicata nel settore della costruzione e della propulsione navale, la demolizione del naviglio abbinata alla costruzione di nuove unità ed il credito navale.

(Segue: *Testo del Governo*)

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 2.

(*Comitato consultivo per la cantieristica*)

Presso il Ministero della marina mercantile è istituito un Comitato consultivo, composto di undici esperti, nominato con decreto del Ministro della marina mercantile, di cui tre designati dallo stesso Ministro, ed otto designati rispettivamente, uno dall'armamento privato, uno dall'armamento pubblico, tre dalle organizzazioni rappresentative dei cantieri navali nazionali maggiori, medi e minori, tre dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori più rappresentative su scala nazionale.

Il Comitato:

a) esamina periodicamente, su relazione del Ministro della marina mercantile, lo stato di attuazione del piano di settore per la ristrutturazione dell'industria delle costruzioni navali;

b) esamina l'andamento della produzione delle nuove costruzioni navali, in rapporto alle esigenze di rinnovamento e di potenziamento della flotta mercantile commisurate alle necessità dello sviluppo economico nazionale;

c) propone programmi di studio e di ricerca tecnica ed economica nel campo dell'industria delle costruzioni e della popolazione navale;

d) esamina ogni altra questione relativa all'attuazione del piano di settore per la ristrutturazione dell'industria delle costruzioni navali, sottopostagli dal Ministro della marina mercantile.

Il Comitato, convocato almeno due volte l'anno entro i mesi di giugno e di dicembre, redige annualmente una relazione sullo svolgimento della propria attività che, a cura del Ministro della marina mercantile, viene trasmessa al CIPE e per conoscenza al Parlamento.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(Segue: *Testo del Governo*)

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 contrattuale, 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

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

TITOLO II

CONTRIBUTI PER NUOVE COSTRUZIONI,
TRASFORMAZIONI E MODIFICAZIONI
NAVALI

Art. 3.

*(Contributo per nuove costruzioni)**Identico.*

Art. 4.

(Cantieri ammessi al contributo)

Possono ottenere la concessione del contributo di cui all'articolo 3 i cantieri costruttori

(Segue: *Testo del Governo*)

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

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

di navi mercantili destinate alla navigazione marittima indicate nel successivo articolo 5 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 3, 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 5.

I contributi di cui al presente Titolo sono concessi per un tonnellaggio che, complessivamente nel triennio, rientri nei limiti di capacità indicati dal piano di settore per l'industria navalmeccanica rispettivamente per i cantieri maggiori e per quelli medio-minori.

Identico.

Identico.

Art. 5.

(*Campo di applicazione*)

Sono ammissibili al contributo di cui al precedente articolo 3 i lavori di costruzione delle unità a scafo metallico, abilitate alla navigazione, di seguito indicate:

a) navi mercantili di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate; tale limite è ridotto a 75 tonnellate di stazza lorda per le unità a scafo metallico a tecnologia avanzata per trasporto passeggeri;

b) *identico*;

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

(Segue: *Testo del Governo*)

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.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

c) galleggianti, costruzioni antinquinamento, costruzioni di interesse energetico e altri mezzi nautici per lavori in mare, tutti di stazza lorda non inferiore a 75 tonnellate.

Sono escluse le costruzioni effettuate per conto dello Stato, le unità da diporto e quelle abilitate esclusivamente al servizio marittimo dei porti e delle rade.

Art. 6.

(*Domanda di concessione del contributo*)

Identico:

a) *identica;*

b) *identica;*

c) *identica;*

d) il committente e l'eventuale clausola di revisione prezzo, salvo le costruzioni di cui al secondo comma dell'articolo 3.

Art. 7.

(*Classificazione delle navi*)

Identico.

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 — Vasca navale — di Roma, con i relativi modelli, prove per la ricerca e la realizzazione di buone forme di carena e di buon proporzionamento delle eliche.

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

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 imputabile 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 ma-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 8.

(*Termine di ultimazione dei lavori*)

Identico.

Art. 9.

(*Apprestamenti difensivi*)

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

rina 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 prov-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 10.

(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 3.

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 prov-

(Segue: *Testo del Governo*)

vedimento 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

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

vedimento di concessione, di cui al precedente articolo 3.

*Identico.**Identico.*

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 3.

Identico.

Art. 11.

(Aumento del contributo)

Nel caso di commesse di nuove costruzioni navali condizionate da particolari situazioni e al fine di acquisire commesse da parte dei Paesi in via di sviluppo, 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 3, nella misura massima del 20 per cento dell'ammontare dello stesso contributo.

Art. 12.

(Aumento dei costi di produzione)

Per far fronte ai rilevanti aumenti dei costi di produzione, con decreto del Ministro della

(Segue: *Testo del Governo*)

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 tonnella-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

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 3, 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.

*Identico.**Identico.**Identico.**Identico.*

Art. 13.

*(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 5, la cui stazza lorda sia almeno di 1.000 tonnella-

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(Segue: *Testo del Governo*)

te, 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 nazio-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

te, il Ministro della marina mercantile può concedere con proprio decreto alle imprese assuntrici, sul prezzo dei lavori medesimi, il contributo previsto dall'articolo 3.

*Identico.**Identico.**Identico.*

Art. 14.

(Controllo e vigilanza)

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

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 navalmeccanica nonchè ogni altra notizia richiesta dall'Amministrazione marittima per una più approfondita conoscenza dell'attività svolta. In caso di inosservanza del predetto obbligo è sospeso l'esame delle domande di concessione del contributo.

*Identico.**Identico.*

(Segue: *Testo del Governo*)

nali 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 Mi-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

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. 15.

(Accertamento dell'esecuzione dei lavori)

L'accertamento relativo all'esecuzione dei lavori per i quali sono stati chiesti i contributi previsti dagli articoli 3 e 13 è delegato al Registro italiano navale.

Soppresso.

(Segue: *Testo del Governo*)

nistro 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.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

TITOLO III

RISTRUTTURAZIONE

Art. 16.

*(Contributo per nuovi investimenti)**Identico.*

Art. 17.

(Concessione del contributo)

L'approvazione delle iniziative e la concessione del contributo di cui all'articolo 16, sono disposte con decreto del Ministro della marina mercantile sulla base della classificazione dei cantieri di cui al precedente articolo 5.

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 16 viene ridotto al 10 per cento.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(Segue: *Testo del Governo*)

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.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Identico.

Soppresso.

Identico.

Art. 18.

(*Termine di ultimazione dei lavori*)

Identico.

Art. 19.

(*Liquidazione del contributo*)

Identico.

La liquidazione del contributo è disposta previo accertamento dei lavori eseguiti e dell'ammontare del relativo investimento da parte di una commissione presieduta dal Direttore generale del naviglio e composta da tre funzionari del Ministero della marina mercantile nominati con decreto del Ministro.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(Segue: *Testo del Governo*)

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.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

TITOLO IV

DISPOSIZIONI COMUNI E FINALI

Art. 20.

(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 3, 11, 12, 13 e 16 nonchè i termini da osservarsi a pena di decadenza ai predetti fini.

Art. 21.

(Decadenza dal contributo)

Identico.

Art. 22.

(Cumulo di contributi)

Identico.

Art. 23.

(Obbligo della 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 sen-

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(Segue: *Testo del Governo*)

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 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;

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

si dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1975, n. 136.

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

Senza pregiudizio per la erogazione, a titolo provvisorio, degli anticipi di cui all'articolo 10, la mancata presentazione del bilancio annuale certificato comporta la decadenza dal contributo.

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

Art. 24.

(*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.

Art. 25.

(*Norme applicative*)

Identico.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(Segue: *Testo del Governo*)

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 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 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.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 26.

(*Oneri finanziari*)

Per far fronte agli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge è autorizzata, nel biennio 1982-1983, la spesa complessiva di 990.000 milioni di lire che verrà iscritta nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile.

Identico.

Identico.

Art. 27.

(*Copertura finanziaria*)

Identico.