

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei trasporti e della navigazione

(BURLANDO)

**di concerto col Ministro del tesoro e del bilancio
e della programmazione economica**

(CIAMPI)

**col Ministro della pubblica istruzione e dell'università
e della ricerca scientifica e tecnologica**

(BERLINGUER)

e col Ministro per la funzione pubblica e gli affari regionali

(BASSANINI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 17 GENNAIO 1997

Rifinanziamento delle leggi di sostegno all'industria
cantieristica ed armatoriale ed attuazione delle disposizioni
comunitarie di settore

ONOREVOLI SENATORI. - L'industria cantieristica navale italiana continua ad occupare un posto di rilevante importanza nello scenario mondiale.

Dopo la fase della ristrutturazione degli anni '80 che ha determinato, in Italia come nel resto dell'Europa, una profonda riorganizzazione e razionalizzazione dell'apparato produttivo, la navalmeccanica italiana rappresenta oggi per volume di produzione una delle industrie più importanti dell'Unione europea, seconda solo a quella tedesca ed ai primi posti nel mondo per portafoglio ordini.

Molto significativa è inoltre la quota di mercato dell'Italia nei segmenti produttivi a più elevato valore aggiunto ed a più alto contenuto tecnologico: la cantieristica italiana, in particolare, detiene il 40 per cento del mercato delle unità da crociera, con una posizione *leader*, al momento del tutto incontestata.

A così rilevanti risultati si è pervenuti grazie ad un contesto legislativo che ha sostenuto e incentivato l'ammodernamento tecnologico ed organizzativo della produzione e delle imprese ed ha, attraverso i meccanismi di sostegno a favore della costruzione navale, colmato il divario dei costi delle nostre produzioni rispetto ai prezzi praticati, spesso facendo ricorso alla tecnica del *dumping* dai Paesi dell'Estremo Oriente, principali e più agguerriti concorrenti dell'industria navalmeccanica europea.

Tale regime di sostegno, attuativo delle ultime due direttive comunitarie in materia di industria cantieristica, la direttiva 87/167/CEE del Consiglio, del 26 gennaio 1987 (VI direttiva) e la direttiva 90/684/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1990 (VII direttiva), che prevedono una progressiva riduzione dell'intervento pubblico, è comun-

que destinato ad esaurirsi una volta che sarà entrato in vigore l'accordo OCSE del 21 dicembre 1994 con il quale, nell'ottica di un ripristino delle normali condizioni di concorrenza nel settore delle costruzioni e delle riparazioni navali, si prevede l'eliminazione di qualsiasi forma di aiuto al settore ed una significativa modifica del regime di finanziamento del credito all'esportazione di navi e, conseguentemente, dei regimi di credito navale disposti a favore degli armatori nazionali.

Benchè la concreta entrata in vigore dell'accordo OCSE stia incontrando crescenti difficoltà a causa della mancata ratifica da parte degli Stati Uniti (la cui industria fortemente interessata da un profondo processo di riconversione dal militare al mercantile si oppone ad un così marcato processo di liberalizzazione del settore), l'abolizione degli aiuti al comparto navalmeccanico si conferma, comunque, sempre di più come l'obiettivo finale della politica fin qui seguita dall'Unione europea.

A questa constatazione inducono, da una parte, i recenti sviluppi internazionali in sede GATT, che vedono realizzarsi una sempre più marcata liberalizzazione dei commerci, che non può non riguardare anche lo specifico settore (in tal senso dispone, appunto, il citato accordo OCSE), ma anche ragioni interne all'Unione europea, i cui Paesi membri sono fortemente impegnati in rigorose politiche di bilancio per raggiungere gli obiettivi previsti dagli accordi di Maastricht.

L'orientamento prevalente, pertanto, in sede europea è quello di pervenire, nel più breve tempo possibile, al superamento della tradizionale politica di sostegno, puntando principalmente sull'entrata in vigore del menzionato accordo OCSE o, in mancanza,

su di un radicale ripensamento della politica industriale di settore, che faceva leva su nuovi strumenti di valorizzazione della competitività senza gravare sulle finanze pubbliche dei Paesi membri; d'altro canto, però, le incertezze del mercato - di cui le vicende legate alla mancata entrata in vigore del più volte menzionato accordo sono una eloquente manifestazione - ed il tentativo di produttori tradizionali e nuovi di acquisire ulteriori quote di mercato con aggressive politiche commerciali o di espansione della propria capacità produttiva, rendono quanto mai cauti sui tempi necessari per conseguire il ricordato obiettivo ultimo da parte dei Governi europei, senza che siano compromessi i risultati, a prezzo di tanti sacrifici, raggiunti.

In tal senso è naturalmente orientato anche il nostro Paese, come indicato dalle relazioni al Parlamento redatte ai sensi dell'articolo 23, comma 5, della legge 14 giugno 1989, n. 234, dal Comitato consultivo per l'industria cantieristica per gli anni 1994 e 1995, che prendono atto del profondo mutamento intervenuto nel quadro giuridico-politico internazionale e comunitario.

Conformemente a tali orientamenti ed alla luce della situazione internazionale e di mercato che ne è alla base, si rende necessario, oggi, evitare soluzioni di continuità nell'azione di sostegno dello Stato a favore della produzione realizzata e di quella in corso di realizzazione fino alla effettiva data di entrata in vigore dell'accordo OCSE o fino al momento in cui si dovesse comunque pervenire al superamento dell'attuale politica d'aiuto e, al tempo stesso, favorire quei processi di adattamento che sono indispensabili per consentire alle imprese navalmecchaniche di presentarsi all'appuntamento col libero mercato in condizioni di parità con le imprese concorrenti.

Occorre, in definitiva, assicurare adeguate risorse finanziarie per il completamento degli interventi relativi alla produzione assunta dai cantieri in regime di VII direttiva, al fine di permettere ad essi una competizione ad armi pari con i produttori del Giappone, della Corea e di altri Paesi terzi e di non comprometterne gli sforzi di ade-

guamento al mutato scenario internazionale.

Va infatti considerato che, secondo recenti studi di mercato, il divario fra i costi dei cantieri più competitivi dell'Unione europea ed i prezzi praticati dalla concorrenza asiatica è tuttora molto significativo e ciò si traduce, al momento, in una concreta difficoltà delle imprese europee ad operare, senza adeguate misure compensative, nell'attuale contesto concorrenziale.

Occorre, altresì, dare attuazione allo strumento di proroga del regime della VII direttiva recentemente adottato in sede comunitaria e, nel contempo, introdurre maggiore flessibilità nel sistema, stimolando le imprese a sperimentare il mercato, ove possibile, anche senza o con un più attenuato intervento dello Stato, favorendo quelle forme di organizzazione e cooperazione produttiva capaci di ottimizzare le risorse e ridurre i costi del processo produttivo.

A tal fine è stato predisposto l'allegato disegno di legge, che si propone, in vista dell'obiettivo di un azzeramento degli aiuti alla cantieristica, di rifinanziare le leggi di settore, attuare l'estensione al 1997 della normativa europea in materia ed introdurre alcune disposizioni dirette a meglio preparare l'industria navalmecchanica nazionale alle nuove sfide del libero mercato favorendone una più spinta integrazione nel contesto europeo.

L'articolo 1 del disegno di legge prevede in tal senso la finalizzazione di ulteriori stanziamenti necessari alla definizione degli interventi realizzati, o in corso di realizzazione, all'uopo utilizzando l'apposito accantonamento della tabella B della legge finanziaria per il 1997.

L'articolo 2 dà attuazione nell'ordinamento nazionale al regolamento (CE) n. 1904/96 del Consiglio dell'Unione europea, del 27 settembre 1996, che ha prorogato le disposizioni della direttiva 90/684/CEE del 21 dicembre 1990 sugli aiuti alla costruzione navale fino alla data di entrata in vigore dell'accordo OCSE sul ripristino di normali condizioni di concorrenza nel settore o, in mancanza, fino al 31 dicembre 1997.

L'articolo 3 prevede, in via eccezionale e transitoria, in vista della liberalizzazione del mercato delle costruzioni navali, l'assibilità della produzione effettivamente realizzata da ciascun cantiere anche oltre i limiti della capacità produttiva risultante dall'Albo speciale delle imprese di costruzione navale (limiti che vengono, peraltro, in via generale, riconfermati), allorchè detta produzione sia originata da incrementi di produttività ottenuti attraverso una migliore utilizzazione degli impianti già realizzati o mediante forme di cooperazione tra cantieri iscritti all'anzidetto Albo, in analogia con quanto avviene in altri Paesi dell'Unione europea, nei quali da tempo la produzione è fondata sulla delocalizzazione e collaborazione fra più realtà produttive del settore.

Poichè la politica europea in materia di salvaguardia dell'equilibrio tra domanda e offerta impone in ogni caso di non assecondare aumenti delle potenzialità di produzione, la disposizione eccezionale non potrà trovare applicazione nel caso della creazione di nuove strutture cantieristiche o nuove iscrizioni all'Albo dei costruttori navali, che comporterebbero appunto, un incremento della capacità produttiva strutturale.

Durante tutto il corso della VII direttiva il nostro Paese, a differenza di quanto avvenuto in altri Paesi dell'Unione europea, non ha fornito più alcun sostegno pubblico agli investimenti nel settore. Non è tuttavia da tacere che i forti incrementi di produttività conseguiti dalle singole imprese - e che sono la ragione prima degli attuali successi sui mercati - consentono una certa flessibilità in termini di produzione globale realizzabile, che le imprese stesse ritengono di dover sfruttare in un momento di domanda sostenuta anche al fine di non sviare propri tradizionali clienti.

Lo stesso articolo 3, al comma 2, sempre nell'ottica degli obiettivi sopradelineati, adegua la normativa nazionale a quella, più flessibile, di altri Paesi comunitari equiparando ai lavori di trasformazione quelli di completamento della costruzione di navi eseguiti dalle imprese di riparazione e trasformazione navale di maggiori dimensioni

impiantistiche ed imprenditoriali, in modo da permettere la concessione dei contributi previsti dalla vigente legislazione, con applicazione dell'aliquota contributiva (attualmente del 4,5 per cento) propria delle trasformazioni.

La disposizione è, tra l'altro, finalizzata a stimolare le realtà produttive più avanzate dal punto di vista impiantistico iscritte agli Albi dei riparatori - e che già in passato hanno realizzato prestigiose unità trasformando radicalmente vecchie navi di cui hanno sostanzialmente utilizzato solo lo scafo - e ad operare in un'attività che sostanzialmente è del tutto affine a quella della trasformazione superando, pertanto, una certa rigidità del sistema normativo vigente, che non permette a dette aziende di effettuare lavori assistiti solo perchè l'utilizzazione di uno scafo nuovo e non già vecchio, fa classificare i lavori stessi come lavori di costruzione, sia pure parziale, di navi e non già di trasformazione. Anche in tale settore non si mira ad alcun incremento di capacità produttiva strutturale, ma a consolidare i risultati già raggiunti in momento peraltro nel quale la radicale trasformazione di navi è in forte flessione.

Analogamente, al dichiarato scopo di allineare le condizioni di concorrenza delle imprese cantieristiche italiane a quelle dei *partner* europei, il comma 3 del medesimo articolo, anticipando in parte quanto previsto dall'accordo OCSE sull'abolizione degli aiuti, prevede che l'Amministrazione possa concedere i cosiddetti contributi di «credito navale» per le iniziative di costruzione che vengono effettuate da cantieri italiani od europei prescindendo dai limiti posti attualmente ai cantieri nazionali in tema di tecniche organizzative e produttive: molte aziende europee, ricorrendo a nuove e moderne forme di organizzazione produttiva (quali l'affidamento all'esterno delle lavorazioni tecnicamente meno sofisticate) riescono oggi a conseguire quelle riduzioni di costi fino ad oggi coperte dal contributo diretto dello Stato al cantiere; non ammettere una tale pratica ai fini della concessione del contributo all'armatore costituirebbe una palese penalizzazione per i

cantieri italiani ed una ingiustificata discriminazione a loro danno.

Nell'ottica prospettata dal Comitato e secondo un espresso orientamento al riguardo, l'articolo 4 del disegno di legge istituisce il Fondo centrale di garanzia per il credito navale.

Va ricordato in proposito che altri Paesi, membri dell'Unione europea, hanno da tempo in essere strumenti di tipo creditizio che permettono il ricorso ad una sorta di garanzia sussidiaria sulla parte di valore della nave non coperto dalla garanzia della iscrizione ipotecaria di primo grado che gli istituti di credito accendono al momento della corresponsione del credito. Attualmente infatti gli istituti di credito, a fronte di un finanziamento che si aggira al massimo attorno al 50 per cento del valore della nave, accendono una garanzia di primo grado sulla nave stessa. La quota rimanente di finanziamento occorrente per il completamento della costruzione risulta, quindi, non coperta dal rischio di insolvenza commerciale, determinando un onere considerevole a carico dell'armatore, ma anche del cantiere che molte volte è costretto, a fronteggiare da solo l'inadempimento contrattuale dell'armatore per sua insolvenza.

Lo strumento di garanzia sussidiaria per le costruzioni navali, già previsto in ordinamenti come quello tedesco e danese, e giudicato compatibile con il regime previsto dalla vigente VII direttiva, nonchè dall'accordo OCSE sopra richiamato facilita la copertura dei finanziamenti integrativi occorrenti non coperti dal valore della nave in costruzione.

L'articolo 4 prevede quindi, la costituzione di un Fondo, che solo nella fase di avvio verrà dotato di risorse finanziarie dello Stato, cui affidare il compito di intervenire accendendo un'ipoteca secondaria sulle operazioni di credito navale a copertura della quota del valore della nave non garantita da ipoteca di primo grado.

L'intervento del Fondo dovrà, comunque, essere improntato al rispetto di seri criteri commerciali in linea con le indicazioni della Commissione dell'Unione europea, in

merito alla validità commerciale dell'operazione.

I commi 1 e 2 del menzionato articolo 4 disciplinano l'istituzione del Fondo di garanzia destinato alla copertura dei rischi commerciali relativi alle operazioni di finanziamento dei lavori di costruzione e trasformazione di unità navali, che risultino conformi ai parametri stabiliti dall'accordo concluso in sede OCSE il 21 dicembre 1994 sul ripristino delle normali condizioni di concorrenza nell'industria cantieristica affidandone la gestione ad una banca o società a prevalente partecipazione bancaria individuata dal Ministro del tesoro.

Il comma 3 fissa i limiti di intervento del Fondo, finalizzati a mantenere comunque all'operazione di credito navale assistita dalla garanzia un margine di rischio commerciale che ne assicuri una gestione improntata a criteri di professionalità e selettività.

Il comma 4 rinvia la determinazione delle condizioni e delle modalità dell'intervento del Fondo ad un decreto da emanarsi dal Ministro del tesoro di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione.

Il finanziamento del Fondo, analogamente a quanto previsto per altri fondi già attivati per i finanziamenti alle piccole e medie imprese ed al commercio, è assicurato, secondo i commi 5 e 6, da un iniziale apporto dello Stato pari a limiti di impegno di durata decennale per lire 20 miliardi nel 1998 (che consentono, in base alla possibilità concessa di accendere - se del caso - eventuali mutui presso il sistema bancario con una dotazione di circa 120 miliardi) e dai versamenti effettuati dalle banche finanziatrici al momento dell'erogazione del credito all'armatore, su cui è trattenuto il corrispettivo, nonchè dagli interessi maturati sulle attività finanziarie del Fondo medesimo. L'ammontare dei crediti da garantire è valutato in circa 600 miliardi di lire annue e corrisponde a circa il 20 per cento del valore complessivo della produzione navalmeccanica mercantile annua, pari a circa 2.000 miliardi.

L'articolo 5 del disegno di legge, riprendendo anche per il triennio 1997-1999 la

analoga disciplina delle precedenti leggi di settore, dà attuazione alla normativa comunitaria per gli aiuti di Stato alla ricerca ed allo sviluppo recentemente riformulata dalla Commissione dell'Unione europea con la comunicazione n. 96/C 45/06, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee, serie C, del 17 febbraio 1996, e prevede una normativa organica ed omogenea degli interventi a favore della ricerca nel campo navale.

Sia l'Unione europea che il Comitato consultivo per l'industria cantieristica individuale, infatti, nella ricerca - in quanto componente degli investimenti in beni immateriali - uno dei punti-chiave della strategia di politica industriale dei Paesi europei per il settore, dato che essa riveste un ruolo fondamentale ai fini del miglioramento della competitività dell'industria cantieristica e del consolidamento delle sue basi tecnologiche.

L'articolo, come per il passato, canalizza le risorse a ciò destinate sulle due istituzioni specializzate al riguardo, l'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (INSEAN) ed il Centro per gli studi di tecnica navale Spa (CETENA), prevedendo la concessione di contributi per gli specifici programmi di ricerca nel settore navale relativi al triennio 1997-1999 e determinando le tipologie di costi ammissibili e le relative aliquote in conformità con la predetta disciplina comunitaria.

I commi 3, 4 e 5 dell'articolo disegnano la procedura da seguire al riguardo, unificandola per i due istituti con l'intento di semplificare e razionalizzare gli interventi ed eliminare altresì talune sfasature temporali che in questi ultimi anni si sono verificate tra la determinazione legislativa degli interventi stessi e la realizzazione dei pertinenti programmi.

Il comma 6 richiama le modalità di erogazione dei contributi in questione, che saranno corrisposti, come tutti gli altri benefici di settore, tramite anticipazioni bancarie ai sensi della legge 31 dicembre 1991, n. 431.

L'articolo 6 del disegno di legge introduce una innovazione procedurale nella conces-

sione del cosiddetto contributo di «attualizzazione» di cui all'articolo 5 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, al fine di semplificare ed accelerare l'azione dell'Amministrazione, ed in definitiva migliorarne l'efficacia; esso prevede, al comma 1, che l'importo del contributo al cantiere derivante dal calcolo di riferimento alla data del contratto possa essere concesso anche contestualmente al provvedimento di concessione del contributo in via preliminare e, successivamente in sede di concessione del «saldo» del contributo stesso - e non già come oggi, esclusivamente in sede di saldo - con l'effetto di ridurre l'onere complessivo che lo Stato deve sostenere a tale titolo, ma al tempo stesso di migliorare le condizioni operative delle imprese; l'esercizio di detta facoltà verrà concretamente disciplinato in sede di definizione dei programmi annuali di gestione dell'azione amministrativa di cui agli articoli 3 e 14 del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, in relazione alle risorse finanziarie di volta in volta concretamente disponibili per gli interventi di settore; il comma 2 dello stesso articolo, sempre nell'ottica dell'economicità e rapidità dell'azione amministrativa, riduce da un anno a sei mesi il tempo assegnato alle imprese interessate per la presentazione dei documenti necessari alla determinazione definitiva del contributo diretto al cantiere.

L'articolo 7 chiarisce il regime fiscale applicabile ai contributi di settore, confermando una norma dettata in proposito dal legislatore in tutte le precedenti leggi in materia, e prevede, al pari di pregresse norme di settore, il meccanismo dell'impegnabilità degli stanziamenti relativi ad esercizi successivi in questo caso a conferma di un principio contabile già contenuto nella legge finanziaria.

L'articolo 8 dispone una diversa articolazione e destinazione delle risorse derivanti dalla ritenuta del 2 per mille sui contributi versati in attuazione della normativa di sostegno al comparto navalmeccanico, stabilita dall'articolo 24 della legge n. 234 del 1989, adeguando le percentuali destinate al Registro italiano navale ed alla Vasca nava-

le al volume complessivo degli introiti ed al ruolo da essi concretamente svolto nel contesto degli interventi a favore del comparto stesso, e destinando la restante parte all'incremento dei fondi volti ad incentivare la produttività del personale del Ministero dei trasporti e della navigazione in modo da stimolare e potenziare ancor più l'efficienza dell'apparato amministrativo impegnato

nella attuazione delle misure di sostegno al settore, in armonia del resto con le finalità complessive poste a base della ritenuta di cui trattasi al menzionato articolo 24 della legge n. 234 del 1989.

Lo stesso articolo 8 provvede ad individuare i mezzi necessari ad assicurare la copertura finanziaria delle disposizioni contenute nel disegno di legge.

RELAZIONE TECNICA

Gli oneri derivanti dal presente provvedimento, posti a carico dello Stato ammontano a:

Articolo 1, comma 1, lettera *a*).

Definizione degli interventi di cui all'articolo 2 della legge 14 giugno 1989, n. 234 (VI direttiva CEE).

Nel quadro normativo della legge 14 giugno 1989, n. 234, la cantieristica nazionale ha realizzato, ed ha ormai in fase di completamento, iniziative di costruzione e trasformazione navale per circa 7.040 miliardi di lire al netto del contributo dello Stato.

Gli stanziamenti già recati dalla citata legge n. 234 del 1989, nonché dai relativi rifinanziamenti, comprensivi delle quote degli anni 1997 e 1998, consentono di assistere investimenti pari al 95% del totale stimato per il settore cantieristico ed al 100% per il settore armatoriale.

Lo stanziamento di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *a*), pari a lire 30 miliardi in limiti di impegno consente di completare il fabbisogno necessario per assistere tutte le iniziative ricadenti sotto tale direttiva.

Articolo 1, comma 1, lettere *b*) e *c*).

Definizione degli interventi di cui al decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, che ha recato provvedimenti a favore dell'industria navalmeccanica e della ricerca navale nel settore in applicazione della direttiva n. 90/684/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1990 (VII direttiva CEE) per gli aiuti alla costruzione navale relativi al periodo dal 1° gennaio 1991 a tutto il 31 dicembre 1997 (termine prorogato in attuazione dell'articolo 10 del regolamento (CE) n. 3094/95 del Consiglio dell'Unione europea, del 22 dicembre 1995 fino al 1° ottobre 1996 e ancora al 31 dicembre 1997 in attuazione del regolamento (CE) n. 1904/96 del Consiglio dell'Unione europea, del 27 settembre 1996) (articolo 2 del provvedimento).

Tenendo conto del fatto che:

la capacità produttiva nazionale è di 433.100 tonnellate di stazza lorda compensata (TSLC) per gli anni 1993 e 1994 (per il 1995 e successivi è pari a 428.000 TSLC) e che la Direttiva prevede tempi di costruzione più ristretti (tre anni al massimo) rispetto a quelli previsti dalla precedente (eventuali proroghe potranno essere eccezionalmente accordate dalla Commissione CEE);

è già stata acquisita la produzione degli anni 1991 e 1992, per la quale oramai è scaduto il predetto triennio;

si può comunque ipotizzare che il volume delle commesse assistibili, fermo restando il predetto limite di capacità produttiva, non supererà 2.203.000 TSLC complessive nel periodo 1° gennaio 1991/31 dicembre 1997.

Dai dati sopra esposti può ricavarsi il seguente calcolo dei fabbisogni relativi all'attuazione della VII direttiva, considerato che attualmente il prezzo di una tonnellata di naviglio in termini di stazza lorda compensata è stimabile in un valore medio di circa 5.300.000 lire:

CANTIERISTICA

Nuove costruzioni

Anni	Produzione (in TSLC)	Prezzo medio (lire)	Investimento (miliardi di lire)
1991	35.212	5.300.000	186,6
1992	17.700	5.300.000	93,8
1993	433.100	5.300.000	2295,4
1994	433.100	5.300.000	2295,4
1995	428.000	5.300.000	2268,4
1996	428.000	5.300.000	2268,4
1997	428.000	5.300.000	2268,4
	TOTALE 2.203.112		11676,4
	per cui:		

1991 =	186,6 x 14,94%	= miliardi di lire	27,88
1992/97 =	11489,8 x 9,89%	= miliardi di lire	1136,35
	<u>11676,4</u>		<u>1164,23</u>

Trasformazioni.

Sono state realizzate o sono ancora in corso di realizzazione iniziative per un ammontare complessivo di lire 593 miliardi di investimenti. Tenuto conto delle aliquote contributive, si ricava il seguente calcolo del fabbisogno per tali iniziative:

1991 =	117,47 x 9,89%	= miliardi di lire	11,6
1992/95 =	475,58 x 4,71%	= miliardi di lire	22,4
	<u>593,05</u>		<u>34</u>

Il totale fabbisogno è quindi pari a lire 1164,23 miliardi per nuove costruzioni e a lire 34 miliardi per trasformazioni, per complessive lire 1198,23 miliardi che, espresso in limiti di impegno, risulta pari a lire 215 miliardi, cui vanno aggiunte lire 122 miliardi per l'attualizzazione del contributo, prevista nei termini di legge, per un totale di lire 347 miliardi in limiti di impegno.

ARMAMENTO

Il contributo all'armamento per volume di investimenti per costruzioni e trasformazioni, secondo il sistema già previsto dagli articoli 9 e

10 della legge n. 234 del 1989, essendo per tale parte la VII direttiva del tutto conforme alle corrispondenti norme della VI direttiva, è valutabile in circa 365 miliardi in limiti di impegno per la durata di otto anni e mezzo, così determinato:

Periodo totale (annuo)	Investimento (in miliardi di lire)	Valore contribuito × 1 miliardo di investimento	Contributo (annuo)
1° sem. 1991	45,6	×	33.995.682 = 1.550.203.099
2° sem. 1991	258,5	×	33.199.346 = 8.582.030.941
1° sem. 1992	73,5	×	27.922.732 = 2.052.320.802
2° sem. 1992	93,8	×	31.346.120 = 2.940.266.056
1° sem. 1993	1624,5	×	36.125.126 = 58.685.267.187
2° sem. 1993	1970,3	×	28.973.502 = 57.086.490.990
1° sem. 1994	49,0	×	14.733.954 = 721.963.746
2° sem. 1994	171,3	×	11.184.652 = 1.915.930.888
1° sem. 1995	152,5	×	25.305.842 = 3.859.140.905
2° sem. 1995	3293,6	×	26.612.414 = 87.650.646.750
1° sem. 1996	6102,8	×	22.963.136 = 140.139.426.380
	<u>13835,4</u>		<u>365.183.687.744</u>

Gli stanziamenti già recati dal decreto-legge n. 564 del 1993, convertito dalla legge n. 132 del 1994, e dai relativi rifinanziamenti, comprensivi delle quote del 1997 e 1998 consentono di assistere investimenti corrispondenti al 50 per cento del totale stimato per quanto riguarda il settore cantieristico.

Lo stanziamento di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *b*), pari a lire 155 miliardi in limiti di impegno, di cui lire 45 miliardi per il 1997, lire 40 miliardi nel 1998 e lire 70 miliardi nel 1999, consente di assistere il 96,6 per cento del totale stimato per tale settore, con un residuale fabbisogno pari a 18,5 miliardi in limiti di impegno della durata di dieci anni.

Gli stanziamenti recati dal citato decreto-legge n. 564 del 1993, convertito dalla legge n. 132 del 1994, nonché dai relativi rifinanziamenti, comprensivi delle quote del 1997 e 1998 consentono di assistere il 40,15 per cento del totale stimato per il settore armatoriale.

Con lo stanziamento di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *c*), pari a lire 185 miliardi in limiti di impegno, di cui lire 40 miliardi per il 1997, lire 70 miliardi nel 1998 e lire 75 miliardi nel 1999, tale percentuale sale al 94 per cento, per cui il residuale fabbisogno risulta pari a 21,5 miliardi in limiti di impegno della durata di otto anni e mezzo.

Il totale del residuale fabbisogno per le iniziative ricadenti *sub* VII direttiva CEE è quindi pari a lire 40 miliardi in limiti di impegno.

Articolo 2.

Gli oneri derivanti dalla proroga di applicazione delle disposizioni di cui al decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, sono stati già considerati in sede

di rifinanziamento della legge stessa di cui all'articolo 1, comma 1, lettere *b)* e *c)*.

Articolo 3, comma 1.

La espressa limitazione contenuta nel comma 1, «nei limiti delle relative autorizzazioni di spesa», della facoltà di assistere eccezionalmente con contribuzione dello Stato anche una produzione eccezionalmente superiore alla capacità massima assistibile delle imprese riconosciute nell'Albo speciale delle imprese di costruzione navale di cui all'articolo 19 della legge n. 234 del 1989, conferma le valutazioni espresse in relazione agli oneri scaturenti dall'articolo 1, lettere *b)* e *c)*.

Relativamente alla previsione di cui all'articolo 3, in un momento di estrema incertezza del mercato, in via di prima approssimazione, deve ritenersi che il fenomeno di una eccezionale produzione superiore alla capacità produttiva riconosciuta nel ricordato Albo possa non interessare tutte le imprese nè tutti gli anni considerati, con possibili compensazioni confermatrice delle valutazioni globali esposte.

La espressa limitazione innanzi ricordata vale a scongiurare ogni diritto o aspettativa giuridica delle imprese, fonte di possibili obbligazioni e, quindi, di oneri per lo Stato.

Articolo 3, comma 2.

Nella relazione illustrativa del provvedimento sono indicate le motivazioni della disposizione; dalla lettura della stessa può ricavarsi che anche in tal caso non si perseguono finalità di espansione della produzione, ma di salvaguardia di realtà produttive in relazione ad una flessione del mercato delle trasformazioni navali.

Articolo 3, comma 3.

In merito ai possibili ulteriori oneri derivanti della disposizione di cui al detto comma valgono le medesime considerazioni formulate a proposito del comma 1.

Articolo 4, commi 5 e 6.

Per la istituzione del Fondo centrale di garanzia per il credito navale è prevista una dotazione iniziale per la formazione della quale lo Stato concorre con limite di impegno decennale di 20 miliardi di lire a partire dall'anno 1998; tale limite di impegno mediante il sistema della legge n. 431 del 1991 consente una dotazione iniziale immediata di almeno 120 miliardi di lire.

L'ammontare dei crediti da garantire è valutato in circa 600 miliardi di lire annue e corrisponde a circa il 20% del valore complessivo della produzione navalmeccanica mercantile annua, pari a circa 2.000 miliardi di lire.

Articolo 5.

Per il sostegno dei programmi di ricerca nel settore navale nel triennio 1997/99 è previsto un onere complessivo dello Stato pari a 10 miliardi in limiti di impegno (5 a partire dall'anno 1998 e 5 a partire dall'anno 1999 al netto del trascinarsi di quelli dell'anno precedente).

Con tale stanziamento sarà possibile erogare contributi con il sistema della legge n. 431 del 1991 intorno a 50/55 miliardi di lire complessivi in linea con quelli concessi ai due enti interessati (CETENA ed INSEAN) per i programmi del triennio 1994-1996.

L'ammontare complessivo della spesa sostenuta dai menzionati enti per i programmi 1994-1996 è stata pari complessivamente - anche se al momento manca la rendicontazione finale - a circa 130 miliardi di lire; di un pari importo può essere stimato l'investimento nel prossimo triennio.

Articolo 8, comma 1.

La disposizione non reca alcun maggiore onere per il bilancio dello Stato mirando la disposizione unicamente a recare correttivi nella destinazione delle risorse afflucce dalla ritenuta del 2 per mille su tutte le erogazioni disposte dalla amministrazione ai sensi delle leggi di settore in base alla disposizione di cui all'articolo 24 della legge n. 234 del 1989; detti correttivi restano pur sempre strettamente nell'ambito delle finalità di cui al menzionato articolo 24.

TABELLA RIASSUNTIVA DEGLI ONERI PER IL BILANCIO DELLO STATO SCATURENTI DAL PROVVEDIMENTO LEGISLATIVO

	1997	1998	1999
Articolo 1, comma 1, lettera <i>a</i>)	15	(15)	(15)
	-	15	(15)
Articolo 1, comma 1, lettera <i>b</i>)	45	(45)	(45)
	-	40	(40)
	-	-	70
Articolo 1, comma 1, lettera <i>c</i>)	40	(40)	(40)
	-	70	(70)
	-	-	75
Articolo 4, comma 6	-	20	(20)
Articolo 5, comma 7	-	5	(5)
	-	-	5
TOTALI . . .	100	250	400

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Per consentire ulteriori interventi finalizzati al sostegno dell'industria cantieristica ed armatoriale, con l'attuazione delle misure previste dalla direttiva 87/167/CEE del Consiglio, del 26 gennaio 1987, e dalla direttiva 90/684/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1990, sono autorizzati nel triennio 1997-1999 i seguenti ulteriori limiti di impegno:

a) per gli interventi di cui all'articolo 2 della legge 14 giugno 1989, n. 234, in ragione di lire 15.000 milioni per l'anno 1997 e 15.000 milioni per l'anno 1998;

b) per gli interventi di cui agli articoli 3 e 4 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, in ragione di lire 45.000 milioni per l'anno 1997, 40.000 milioni per l'anno 1998 e 70.000 milioni per l'anno 1999;

c) per gli interventi di cui all'articolo 10 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, in ragione di lire 40.000 milioni per l'anno 1997, 70.000 milioni per l'anno 1998 e 75.000 milioni per l'anno 1999.

Art. 2.

1. In attuazione del regolamento (CE) n. 1904/96 del Consiglio dell'Unione europea del 27 settembre 1996, relativo agli aiuti alla costruzione navale, le disposizioni di cui al decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, recante provvedimenti a favore dell'industria navalmeccanica e della ricerca nel settore navale, sono estese, nei limiti degli stanziamenti di cui all'articolo 1, ai contratti di costruzione e trasformazione navale stipulati fino alla data di entrata in vigore dell'accordo OCSE del 21 dicembre

1994 sul ripristino di normali condizioni di concorrenza nel settore della costruzione e della riparazione navale o, in mancanza, sino a tutto il 31 dicembre 1997.

Art. 3.

1. In vista della entrata in vigore dell'accordo OCSE del 21 dicembre 1994 sul ripristino di normali condizioni di concorrenza nel settore della costruzione e della riparazione navale o, in ogni caso, del superamento in sede di Unione europea dell'attuale regime di sostegno al settore stesso e tenuto conto delle presenti condizioni del mercato, il Ministero dei trasporti e della navigazione è autorizzato in via transitoria ed eccezionale ad accordare alle imprese di costruzione navale iscritte all'Albo di cui all'articolo 19 della legge 14 giugno 1989, n. 234, i contributi di cui all'articolo 3 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, in relazione alla produzione da essi effettivamente sviluppata, nei limiti delle relative autorizzazioni di spesa. Detta facoltà è esercitata con riferimento alla produzione realizzata grazie ad incrementi della produttività ottenuti anche mediante forme di associazione, integrazione e coordinamento tra imprese iscritte al menzionato Albo delle imprese di costruzione navale. Restano fermi i valori di capacità produttiva assistibile annua, strutturale, già riconosciuti alla data del 31 dicembre 1995 alle suddette imprese ed è escluso in ogni caso il riconoscimento di nuova capacità produttiva assistibile conseguente alla creazione di nuove strutture produttive od all'iscrizione all'Albo di nuove imprese.

2. Ai fini dell'ammissibilità ai contributi di cui agli articoli 3 e 10 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, sono assimilati a tutti gli effetti ai lavori di trasformazione di cui al comma 2 dell'articolo 4 del citato decreto-legge i lavori di completamento di costruzioni rientranti nel campo d'applicazione dell'anzidetta normativa eseguiti da imprese iscritte all'Albo speciale

delle imprese di riparazione navale, terza e quarta fascia dimensionale, di cui all'articolo 19 della legge 14 giugno 1989, n. 234, semprechè il valore contrattuale delle relative commesse non sia inferiore ai 10 milioni di ECU.

3. Al fine di equiparare le condizioni di concorrenza tra cantieri italiani e cantieri di altri Paesi dell'Unione europea, la concessione dei contributi cui all'articolo 10 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, deve intendersi accordabile, nei limiti delle relative autorizzazioni di spesa, per le iniziative relative alla costruzione di navi commesse ai cantieri nazionali iscritti agli Albi di cui all'articolo 19 della legge 14 giugno 1989, n. 234, od ai cantieri dell'Unione europea, prescindendo dall'applicazione delle norme relative alle tecniche organizzative ed alle modalità del processo produttivo contenute nel regolamento approvato con decreto ministeriale 8 novembre 1990, n. 373.

Art. 4.

1. È istituito il Fondo centrale di garanzia per il credito navale, di seguito denominato «Fondo», destinato alla copertura dei rischi derivanti dalla mancata restituzione del capitale e dalla mancata corresponsione dei relativi interessi ed altri accessori connessi o dipendenti dai finanziamenti di cui al presente articolo. La gestione finanziaria, amministrativa e tecnica del Fondo è affidata all'Istituto centrale per il credito a medio termine (Mediocredito centrale) o a una società a prevalente partecipazione bancaria individuata con decreto del Ministro del tesoro.

2. Possono essere ammessi all'intervento della garanzia del Fondo i finanziamenti garantiti da ipoteca di primo grado sulla nave che ne è oggetto, concessi da banche ad armatori italiani ed esteri per i lavori, effettuati nei cantieri nazionali, di costruzione e trasformazione delle unità navali previste dall'articolo 2 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge

22 febbraio 1994, n. 132, di durata non superiore a dodici anni dall'ultimazione della nave, di importo non superiore all'80 per cento del prezzo contrattuale e ad un tasso di interesse non inferiore a quello di cui alla risoluzione del Consiglio dell'OCSE del 3 agosto 1981, e successive modificazioni.

3. La garanzia del Fondo può essere accordata alla banca concedente il finanziamento fino ad un massimale del 40 per cento del finanziamento stesso, su richiesta della banca concedente, previa richiesta della banca concedente e dell'armatore interessato. Nei limiti di detto massimale, la garanzia può essere attivata in misura non superiore al 90 per cento della perdita che, di intesa con il soggetto gestore del Fondo, risulti definitivamente accertata.

4. Le condizioni e le modalità dell'intervento della garanzia del Fondo sono stabilite con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione.

5. Il Fondo ha una dotazione iniziale costituita dall'apporto dello Stato ed è alimentato dai versamenti *una tantum* effettuati dalle banche richiedenti a fronte della concessione della garanzia e dagli interessi maturati sulle disponibilità del Fondo stesso.

6. Per l'attuazione di quanto disposto dal presente articolo è autorizzato un limite d'impegno di durata decennale pari a lire 20.000 milioni per l'anno 1998.

Art. 5.

1. Al fine di incrementare il ruolo della ricerca e sviluppo nel miglioramento della competitività e di consolidare le basi tecnologiche dell'industria navalmeccanica, il Ministero dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere, nel quadro della disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla ricerca e allo sviluppo di cui alla comunicazione della Commissione delle Comunità europee n. 96/C 45/06, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee del 17 febbraio 1996, all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (INSEAN) di Roma ed al Centro per gli

studi di tecnica navale SpA (CETENA) di Genova, contributi per i programmi di ricerca nel settore navale relativi al periodo 1° gennaio 1997 - 31 dicembre 1999 ed aventi ad oggetto lo sviluppo di soluzioni avanzate in tema di trasporti marittimi ed industria cantieristica, determinati e corrisposti nei limiti e secondo le aliquote, le modalità e le procedure di cui ai seguenti commi.

2. I contributi di cui al comma 1 sono riferiti alle spese sostenute per la realizzazione dei programmi di ricerca finalizzati ad:

a) attività di ricerca fondamentale nelle discipline scientifiche di potenziale interesse per l'ingegneria navale marina, non collegata ad obiettivi industriali o commerciali;

b) attività di ricerca industriale tesa alla definizione di metodologie avanzate ed innovative nel campo della progettazione delle navi e delle strutture marine, nonché alla definizione di tecnologie costruttive in campi innovativi;

c) attività di sviluppo precompetitiva orientata alla concretizzazione della ricerca industriale relativa a determinati tipi di veicoli, impianti e componenti con caratteristiche avanzate e innovative nonché a prodotti, processi di produzione o servizi nuovi. Per le attività di cui alle lettere a), b) e c) le percentuali di aiuto sono pari rispettivamente al 90 per cento, al 50 per cento ed al 25 per cento dei costi ammissibili effettivamente sostenuti.

3. I programmi di ricerca dell'INSEAN di Roma e del CETENA di Genova relativi al triennio 1997 - 1999 sono presentati al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro del bilancio e della programmazione economica ed al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4. Ciascun programma deve contenere la definizione dei temi di ricerca, gli obiettivi che si intendono raggiungere, i costi previsti per le singole ricerche ed ogni altra indicazione utile alla sua valutazione sotto il profilo tecnico-scientifico.

5. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, sentito il parere del comitato tecnico-scientifico di cui all'articolo 4 della legge 5 maggio 1976, n. 259, di concerto con il Ministro del bilancio e della programmazione economica e con il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica, approva i programmi di cui al comma 3.

6. I contributi di cui all'articolo 1 sono corrisposti secondo le modalità di cui all'articolo 2 della legge 31 dicembre 1991, n. 431, nonché dell'articolo 16, commi 2 e 3, del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132.

7. Per le finalità di cui al presente articolo sono autorizzati nel triennio 1997-1999 limiti di impegno in ragione di 5.000 milioni per l'anno 1998 e 5.000 milioni per l'anno 1999.

Art. 6.

1. Il contributo di cui all'articolo 5 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, può essere corrisposto, per motivi di accelerazione dell'azione amministrativa da definirsi in sede di programmi annuali di cui agli articoli 3 e 14 del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, contestualmente al provvedimento di concessione del contributo in via preliminare nonché di concessione di quello in via definitiva, assumendo come data di valuta la data dei provvedimenti stessi e quale tasso d'interesse *prime rate* quello riportato dal Bollettino della Banca d'Italia o, in mancanza, da notori organi di informazione economica, maggiorato delle commissioni d'uso, convenzionalmente fissate nello 0,50 per cento in ragione d'anno.

2. I documenti per la determinazione e la liquidazione definitiva dei contributi di cui agli articoli 3, 4 e 10 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, per le unità che completino i lavori di costruzione o trasformazione successivamente alla data di entrata in vigore della presente legge, devono es-

sere presentate, a pena di decadenza, entro sei mesi dalla data di ultimazione dei lavori.

Art. 7.

1. In relazione alla concessione dei contributi di cui alla presente legge si applicano le disposizioni di cui all'articolo 18, comma 5, del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132.

2. Per gli interventi a favore dell'industria navalmeccanica ed armatoriale e della ricerca nel settore navale, il Ministero dei trasporti e della navigazione è autorizzato ad impegnare in ciascun esercizio finanziario anche i limiti d'impegno stanziati per il biennio successivo all'esercizio di competenza, con pagamento delle relative annualità, comprensive dell'ammortamento e del relativo preammortamento nel caso di mutui autorizzati secondo il sistema di cui alla legge 31 dicembre 1991, n. 431, a partire dall'esercizio finanziario cui si riferisce ciascun limite d'impegno.

Art. 8.

1. Il comma 5 dell'articolo 24 della legge 14 giugno 1989, n. 234, è sostituito dal seguente:

«5. L'ammontare complessivo delle somme di cui al comma 4 è assegnato in ragione del 35 per cento al Registro italiano navale, del 10 per cento all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale - Vasca navale - e del 50 per cento ad incentivare la produttività del personale civile, compreso quello con qualifica dirigenziale, del Ministero dei trasporti e della navigazione, settore navigazione».

2. Alla copertura dell'onere recato dalla presente legge pari a lire 100.000 milioni nell'anno 1997, 250.000 milioni nell'anno 1998 e 400.000 milioni nell'anno 1999 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bi-

lancio triennale 1997-1999 al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1997, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

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