

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— X LEGISLATURA —————

N. 1287

## DISEGNO DI LEGGE

**presentato dal Ministro della Marina Mercantile**

(PRANDINI)

**di concerto col Ministro dell'Interno**

(GAVA)

**col Ministro della Difesa**

(ZANONE)

**col Ministro del Tesoro**

(AMATO)

**col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica**

(FANFANI)

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

(BATTAGLIA)

**col Ministro per il Coordinamento delle Iniziative  
per la Ricerca Scientifica e Tecnologica**

(RUBERTI)

**e col Ministro per il Coordinamento delle Politiche Comunitarie**

(LA PERGOLA)

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L'8 AGOSTO 1988**

—————

Disposizioni concernenti l'industria navalmecanica ed armatoriale  
e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale

—————

ONOREVOLI SENATORI. - Nel quadro della crisi mondiale della cantieristica navale, l'industria italiana, come quella degli altri Paesi comunitari, continua a risentire pesantemente della concorrenza dei nuovi Paesi produttori.

Mentre prosegue la chiusura o la ristrutturazione dei cantieri obsoleti, gli ultimi dati sulla produzione del settore per un valore complessivo stimato nell'ordine di grandezza di lire 6.000 miliardi, dopo i consistenti recuperi del 1986, mostrano una riduzione di circa il 3 per cento nel 1987; nello stesso anno le importazioni (comprese peraltro le unità destinate alla demolizione) sono cresciute di oltre il 50 per cento, per un valore di 520 miliardi.

L'attuale situazione degli ordini è ad un livello di nuovo pesante. Le commesse acquisite fino a settembre 1987 dall'interno e dall'estero assicuravano la produzione per soli 6,9 mesi contro 12,5 mesi garantiti del settembre 1986.

La capacità produttiva utilizzata è scesa nel terzo trimestre del 1987 al 55 per cento contro il 76,5 per cento dell'anno precedente, e, di fronte ad una relativa stazionarietà dei prezzi, continua a ridursi il numero degli occupati, che negli ultimi dieci anni si è più che dimezzato: dai 23.170 addetti nel 1976 agli 11.500 circa del 1985 e del 1986 ed ai soli 9.500 del 1987.

In lieve flessione rispetto al 1986 si presentano anche gli impieghi del sistema bancario: a metà 1987 l'ammontare dei crediti utilizzati si aggirava intorno a lire 2.500 miliardi, con un rapporto di utilizzo pari al 55 per cento.

Non va dunque sottovalutata la preoccupazione della grave crisi che indubbiamente coglierà i cantieri nazionali, pubblici e privati, nè possono valutarsi positivamente le misure attualmente allo studio a Bruxelles per la riconversione delle attività navalmeccaniche.

Va invece tenuto conto che l'industria italiana si è attestata ormai sul minimo consentito della capacità produttiva dei cantieri.

Ed inoltre è da rilevare come gli altri Paesi comunitari - anche quelli che, come la Repubblica Federale di Germania e la Danimarca, si sono sempre opposti a misure di sostegno del settore - abbiano ultimamente varata una larga serie di interventi a favore dell'industria cantieristica utilizzando al massimo le possibilità offerte dalla sesta Direttiva del Consiglio delle Comunità europee del 26 gennaio 1987 sugli aiuti alla costruzione navale.

Il nostro Paese sta purtroppo scontando il ritardo col quale sono stati concessi in sede nazionale gli aiuti previsti dalla precedente quinta Direttiva n. 81/363/CEE ed autorizzati dalla Commissione definitivamente nel novembre 1987, e non è tuttora in grado, per le note difficoltà di bilancio, di utilizzare appieno le possibilità indicate dalla sesta Direttiva comunitaria: con il presente disegno di legge vengono proposti i primi limitati interventi a favore dell'industria armatoriale e della ricerca applicata nel settore, tenendo presenti i fondi attualmente fissati nella finanziaria 1988.

Il completamento delle misure, particolarmente dirette alle industrie navalmeccaniche (costruzioni, trasformazioni, riparazioni e demolizioni), potrà essere disposto nell'ambito dei maggiori stanziamenti occorrenti a ristabilire le condizioni di equilibrio delle nostre industrie non solo rispetto alle industrie più competitive dei Paesi di nuova industrializzazione ma anche a quelle comunitarie che oggi risultano più favorite avendo già da tempo applicate le misure consentite dalla Direttiva.

Il disegno di legge in esame comprende una serie di misure dirette a favorire l'ammodernamento della flotta mediante un sistema di aiuti alle imprese armatoriali nazionali, in un'ottica di contenimento delle condizioni negative in cui opera attualmente la nostra industria armatoriale.

Un primo indispensabile passo è costituito dall'avvio dell'applicazione della sesta Diretti-

va comunitaria del 26 gennaio 1987 sugli aiuti alla costruzione navale, con l'adozione dei provvedimenti previsti nel titolo I del presente disegno di legge, che, lungi dal risolvere i problemi dell'industria armatoriale, delineano alcune misure per facilitare la gestione armatoriale e migliorare la posizione competitiva delle aziende italiane.

In particolare i principali aspetti dell'articolo riguardano:

#### TITOLO I

L'articolo 1 stabilisce i tipi di navi e galleggianti per la cui costruzione, trasformazione, modificazione e riparazione navale è prevista la concessione dei contributi di cui alla legge, e le categorie di naviglio escluse invece dalle provvidenze. Le relative disposizioni sono state modellate sulla base della tipologia di naviglio prevista dalla precedente normativa, con alcune modifiche ai limiti dimensionali delle unità, in relazione alle disposizioni della sesta Direttiva CEE.

Gli articoli 2, 3, 4 e 5 dispongono le provvidenze concesse all'armamento nazionale per proseguire l'ammodernamento della flotta.

L'abbandono del sistema di aiuto precedente scaturisce dalla impostazione della sesta Direttiva, che ingloba in un massimale tutti gli aiuti relativi a nuove costruzioni, chiunque ne sia destinatario (cantiere e armatori), con esclusione degli aiuti relativi ai crediti all'esportazione di navi. La *ratio* della normativa di cui agli articoli da 2 a 5 consiste nel porre l'impresa armatoriale italiana sullo stesso piano del committente estero, con modalità che si riconnettono ai principi di cui alla Direttiva comunitaria, che a sua volta fa rinvio all'accordo OCSE (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico).

È poi stabilito il divieto del cumulo fra tali benefici ed altre provvidenze aventi analoghe finalità.

Per le imprese armatoriali è previsto il termine per l'ultimazione dei lavori, da osservarsi, fatte salve le proroghe previste, a pena di decadenza.

Sono previste apposite procedure per l'accertamento del prezzo contrattuale, sulla cui

base il contributo stesso viene calcolato, ed i correlativi obblighi dell'Amministrazione sul piano contabile (articolo 5).

L'aliquota del contributo è aumentata di due punti percentuali se l'impresa beneficiaria assume anche l'impegno a mantenere o far mantenere la nave per quattro anni sotto bandiera italiana (articolo 4).

Come è noto, le marine mercantili dei Paesi europei stanno trasmigrando in misura massiccia sotto le bandiere di convenienza. In pochi anni la flotta inglese è scesa da oltre 20 a 8 milioni di tonnellate, la francese da 10 a 6, la tedesca da 9 a 5, la norvegese da 20 a 8.

Questo fenomeno è la diretta conseguenza del fatto che il servizio marittimo prodotto con i costi europei non è vendibile sul mercato internazionale, dominato dalle marine di libera immatricolazione ed asiatiche, che hanno costi inferiori.

La marina italiana, pur subendo una decurtazione - è scesa da 11 a 8 milioni di tonnellate - non ha conosciuto, in virtù anche delle normative di sostegno adottate dal Governo e dal Parlamento, trasmigrazioni sotto altre bandiere ed il suo ridimensionamento è solo il risultato dei processi di ristrutturazione ed aggiornamento messi in atto dalle singole aziende.

I costi che la marina sopporta sono, in parte, costi dominati dall'azienda (organizzazione, efficienza dei mezzi, introduzione sul mercato, eccetera) ed in parte determinati dalle normative e dalla struttura giuridica fissata dai pubblici poteri (personale, oneri fiscali, valutari, assicurativi, condizionamenti alla gestione eccetera).

Esistono in Italia forze atte a realizzare un adeguato sviluppo della marina mercantile: imprenditoria armatoriale, capacità tecniche e professionali, personale sia terrestre sia marittimo, infrastrutture commerciali sono presenti sul nostro mercato; tali forze devono soltanto essere liberate e messe in grado di potersi esplicare.

Gli elementi che oggi maggiormente impediscono tale sviluppo vengono sì dall'estero, ma sono anche insiti nella nostra struttura legislativa e burocratica. Si tratta per altro di una situazione che non è soltanto italiana ma è europea ed è tipica di tutti i Paesi ad

economica avanzata. Oggi l'Europa si trova nella stessa situazione in cui si trovarono gli Stati Uniti circa quarant'anni or sono quando, di fronte alla differenza dei costi della loro bandiera rispetto ai costi internazionali, dovendo decidere se mantenere o meno una marina mercantile, optarono per una duplice linea di condotta: la creazione della bandiera di convenienza (Liberia) per il naviglio volante, ed un sistema di sovvenzioni intese a colmare il divario rispetto ai costi internazionali per i servizi regolari di linea.

Oggi l'Europa di fronte allo stesso problema sta cercando la sua strada: la maggior parte dei Paesi ha optato in questi ultimissimi anni per la bandiera di convenienza, favorendo il passaggio di aliquote consistenti di naviglio e in taluni casi creando anche delle bandiere apposite, vedi ad esempio Francia e Gran Bretagna.

Tuttavia, gli stessi Stati, che si rendono conto come questa sia solo una soluzione temporanea e di transizione, stanno ponendo mano alla revisione delle legislazioni nazionali, al fine di eliminare gli elementi di divario rispetto alle tradizionali bandiere di convenienza che determinano la convenienza nei costi.

L'obiettivo finale dovrebbe essere quello di creare per la bandiera nazionale un regime di costi equivalenti a quelli delle bandiere di convenienza.

All'articolo 6 è stata inoltre considerata l'agevolazione per l'acquisto all'estero delle navi di seconda mano di giovane età.

Si tratta di un provvedimento di grande importanza ai fini anche della occupazione marittima e del lavoro dei cantieri (le navi acquistate all'estero effettuano lavori di riclassifica, trasformazione, eccetera) e soprattutto di una ripresa anche quantitativa oltre che qualitativa della flotta italiana da realizzarsi con un modesto onere da parte dello Stato.

## TITOLO II

Gli articoli da 7 a 10 istituiscono e disciplinano gli albi speciali delle imprese di costruzione, riparazione e demolizione navale, ritenuti strumenti indispensabili per una concreta

riduzione della capacità produttiva e per un più efficace controllo ed una migliore programmazione dell'attività del settore cantieristico.

Infatti, per poter accedere alle provvidenze a sostegno dell'attività navalmeccanica, le aziende dovranno essere in possesso di tutti i requisiti tecnici, strutturali, impiantistici ed economico-finanziari necessari per l'iscrizione negli albi speciali (articolo 7).

Per ciò che concerne l'organizzazione ed il funzionamento degli albi speciali, l'articolo 10 fa rinvio ad apposite norme da determinarsi con decreto del Ministro della marina mercantile, prevedendosi tuttavia sin d'ora i principali requisiti per l'iscrizione dei cantieri e l'istituzione presso la stessa Amministrazione di un apposito «comitato per gli albi speciali», cui spetta il compito di fornire parere in ordine alle domande di ammissione agli albi (articolo 9).

Con particolari disposizioni (articolo 10) è disciplinata la fattispecie della sopravvenuta mancanza dei requisiti per l'iscrizione agli albi, nonché i casi in cui il Ministro della marina mercantile può disporre, per motivi cautelativi, la sospensione dell'iscrizione.

Si è fatto riferimento, riguardo a tale ultimo aspetto, a quelle circostanze che possono rendere momentaneamente inopportuna la permanenza nell'albo del soggetto: fallimento od altre procedure concorsuali, apertura di procedimenti penali a carico dei responsabili dell'impresa, gravi responsabilità connesse all'esecuzione dei lavori ed infrazioni alle disposizioni in materia di previdenza sociale e di tutela del lavoratore, inosservanza di obblighi imposti in relazione al funzionamento degli albi. Nei casi più gravi, pure dettagliatamente elencati, è consentito al Ministro di disporre la cancellazione dall'albo (articolo 10, comma 3).

## TITOLO III

Gli articoli 11, 12, 13 e 14 prevedono interventi in materia di ricerca applicata nel settore della costruzione e della propulsione navale.

Il futuro della navalmeccanica appare sempre più legato non soltanto al miglioramento gene-

rale delle condizioni del mercato, ma ancor più alla capacità di trovare risposte altamente innovative nei processi di produzione, che debbono sempre essere aperti all'apporto di soluzioni tecnologiche in linea con le esigenze delle economie fortemente industrializzate.

Gli investimenti nel campo della ricerca applicata finiscono, quindi, per costituire una via obbligata per evitare continui cedimenti alla concorrenza estera e conseguentemente assicurare una nuova linfa vitale ad una attività sempre più esposta all'aggressività soprattutto dei Paesi di recente industrializzazione.

La difficile situazione finanziaria del CETENA (Centro per gli studi di tecnica navale) e dell'INSEAN (Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale - Vasca navale), peraltro, richiede attualmente, e con particolare urgenza, la prosecuzione dello sforzo finanziario dello Stato per il sostegno delle attività di ricerca condotte, nell'interesse di tutta l'industria navalmeccanica italiana, dalle predette strutture di ricerca, affinché le potenzialità tecnologiche sin qui acquisite non vadano perdute, ma vengano invece ancor più incrementate.

Il provvedimento è innovativo soprattutto per la previsione di un programma pluriennale, articolato in fasi coincidenti con periodo temporale di un anno, in modo da avere una programmazione di più ampio respiro delle attività di ricerca.

Gli articoli 11 e 12 prevedono infatti la concessione di contributi annuali all'INSEAN per la realizzazione di programmi di ricerca, sviluppo e sperimentazione, nonché per il ripianamento finanziario dell'ente nell'esercizio 1988.

Il contributo, concesso nell'ambito di un programma globale suddiviso in fasi di avanzamento annuale, è destinato a coprire i costi relativi alla realizzazione del programma stesso, nonché gli oneri indirettamente correlati all'esecuzione delle attività di ricerca.

Ciò per consentire che siano adeguatamente sviluppati anche i rapporti di collaborazione scientifica con l'esterno e la diffusione dei risultati delle ricerche svolte.

Il programma pluriennale in argomento è sottoposto, per l'approvazione, al Ministro della marina mercantile, il quale si avvale, ai

fini dell'apprezzamento della validità tecnico-scientifica dello stesso, del qualificato parere del Comitato tecnico-scientifico previsto dalla legge n. 259 del 1976, definendo il provvedimento di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica e per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica.

Sono previste anticipazioni sul controllo nei limiti dello stanziamento, fino ad un massimo del 90 per cento, previa presentazione di garanzia fidejussoria.

Quanto all'accertamento, da parte dell'Amministrazione, dei costi ammissibili a contributo, si fa riferimento in modo esclusivo ai bilanci consuntivi dell'Istituto, approvati nei modi di legge.

L'articolo 13 stabilisce principi e procedure analoghi per la concessione di contributi al CETENA.

Il programma triennale 1988-1990 è però approvato dal CIPI (Comitato interministeriale per il coordinamento della politica industriale), previo parere del Comitato tecnico-scientifico di cui alla legge n. 259 del 1976. Con le medesime modalità sopradescritte, il Ministro della marina mercantile può corrispondere anticipazioni nella misura del 90 per cento dell'ammontare del contributo.

L'Amministrazione accerta i costi ammissibili desumendoli dai bilanci consuntivi della società.

Sia per l'INSEAN che per il CETENA è previsto, ai fini della liquidazione definitiva del contributo, l'obbligo della presentazione di una relazione che illustri le attività svolte ed i risultati conseguiti.

L'articolo 14, allo scopo di incentivare al massimo lo sviluppo di nuove tecniche di costruzione e propulsione e di ottenere la più ampia diffusione delle conoscenze acquisite, consente di concedere contributi fino al 50 per cento del costo quando si tratti di costruzione di prototipi di navi dimostrative, o di singoli componenti, previo parere favorevole del Comitato di cui alla legge n. 259 del 1976.

#### DISPOSIZIONI GENERALI E FINALI

Tra le disposizioni generali e finali l'articolo 15, tenuto conto che la legislazione di alcuni

Stati consente che una nave possa essere iscritta nel registro locale ancorchè non appartenga ad un armatore nazionale, se la disponibilità della nave sia stata acquisita in base ad un contratto di *bareboat charter*, allo scopo di permettere agli armatori italiani di utilizzare al meglio le proprie risorse aziendali anche senza ricorrere ad una gestione diretta del naviglio, prevede che l'iscrizione della nave nei registri italiani possa essere temporaneamente sospesa, con l'osservanza delle garanzie di cui all'articolo 156 del codice della navigazione, limitatamente al periodo della locazione.

Contestualmente, è approvata una conseguenziale modifica all'articolo 163 del codice della navigazione e un'altra modifica all'articolo 145 dello stesso codice, per superare l'impedimento attualmente opposto da tale articolo all'iscrizione sotto bandiera nazionale di navi immatricolate in altri registri ma oggetto di un contratto di locazione a scafo nudo che ne abbia trasferito la disponibilità.

Quanto sopra nella stessa ottica di una maggiore flessibilità d'impiego del naviglio.

L'articolo 16 del disegno di legge prevede che l'ammontare dell'imposta di registro per gli atti relativi all'iscrizione e cancellazione di ipoteche navali venga applicata nella misura fissa.

L'articolo 17 pone a carico dei beneficiari dei contributi previsti dal provvedimento legislativo (in atto solo armatori) l'obbligo di presentare ogni anno il bilancio, opportunamente certificato da società all'uopo autorizzate, ovvero le risultanze contabili, parimenti certificate, quando si tratti di soggetti non tenuti a termini di legge alla redazione del bilancio.

La mancata presentazione dei documenti richiesti comporta la sospensione della corresponsione degli aiuti e, dopo due anni dalla data della sospensione, la decadenza dal contributo. Scopo di tali disposizioni è quello di permettere all'Amministrazione adeguati controlli sulla situazione economico-finanziaria del soggetto che usufruisce degli aiuti statali.

All'articolo 18 sono richiamate le disposizioni di legge in materia antimafia, per assicurare l'applicazione del provvedimento in armonia con la vigente legislazione che disciplina il fenomeno mafioso.

Con l'articolo 19 si vuole definire l'esatta interpretazione dell'articolo 5, terzo ed ultimo comma, della legge 11 dicembre 1984, n. 848, poichè in fase di trasmissione al Consiglio dei ministri del progetto poi diventato la legge 11 dicembre 1984, n. 848, un errore dattilografico ha trasformato la parola «*intervenuta*» nella parola «*intervenuti*» al terzo comma dell'articolo 5 della citata legge.

Che si tratti di un puro errore dattilografico lo si evince sia dai lavori preparatori svolti presso il Ministero della marina mercantile dalla commissione sulla cantieristica, nei cui testi ricorre il termine «*intervenuta*», sia dalla stessa relazione con cui il disegno di legge n. 896 (poi divenuto legge n. 848 del 1984) è stato presentato dal Governo alla Presidenza del Senato il 10 agosto 1984.

Tale relazione infatti, a pagina 3 dello stampato parlamentare, afferma che «il sistema individuato consente... il trasferimento di un volume non indifferente di risorse finanziarie a favore dei titolari del diritto del contributo purchè permangano, per almeno due anni, le condizioni previste per il pagamento delle rate di contributo».

Questa affermazione non avrebbe ragione di esistere e sarebbe totalmente errata se la parola «*intervenuti*» si riferisse ai «fatti derivanti da forza maggiore» anzichè riferirsi (con l'errore di una «*i*» al posto di una «*a*») a «la perdita del diritto». Infatti in tal caso le condizioni previste per il pagamento delle rate di contributo dovrebbero permanere per tutta la durata di pagamento del contributo e non per soli due anni.

Senza contare che anche l'interpretazione secondo la quale «*intervenuti*» dovrebbe riferirsi ai «fatti derivanti da forza maggiore» non è sostenibile per la presenza della virgola prima della parola «*intervenuti*». Tale interpretazione porterebbe inoltre alla assurda conseguenza che «i fatti derivanti da forza maggiore» non porterebbero alla restituzione della somma percepita se *intervenuti* entro due anni dalla data del provvedimento di concessione mentre porterebbero alla restituzione se si verificassero in uno degli anni successivi.

D'altra parte norme analoghe che prevedono la restituzione delle somme solo se la perdita dei requisiti avviene entro un limitato

periodo di tempo sono proprie anche della precedente legislazione in materia, vedasi, ad esempio, l'articolo 6 della legge 10 giugno 1982, n. 361, che ha regolato il credito navale e che può considerarsi la matrice da cui la formulazione della norma è stata ripresa, il cui testo recita: «la mancata osservanza dei termini..., intervenuta prima che sia trascorso almeno un terzo del periodo di erogazione del contributo stesso, comporta la decadenza del beneficio e l'obbligo di restituzione delle somme percepite più gli interessi...».

Norme analoghe si trovano anche nelle leggi relative al contributo di demolizione, articolo 1 della legge n. 600 del 1982, ripresa anche nel titolo III della stessa legge n. 848 del 1984, articolo 18.

Si precisa, infine, l'esatta interpretazione della dizione «nuove costruzioni» dettata dall'ultimo comma dell'articolo 5, della legge 11 dicembre 1984, n. 848, allo scopo di superare le difficoltà verificatesi nell'applicazione della precedente normativa.

L'articolo 20 è dettato per le seguenti finalità: la normativa sul credito navale, legge n. 1 del 1962 e leggi seguenti, prevedeva, fino alla legge n. 361 del 1982 che ha modificato il

sistema, la concessione di un contributo da parte dello Stato per il pagamento degli interessi corrisposti all'Istituto mutuante per lavori marittimi.

Tale contributo veniva riconosciuto a fronte dell'accensione di un mutuo e corrisposto per un certo numero di anni.

Bisogna ricordare che durante un certo periodo i tassi correnti sul mercato furono molto elevati, superando talvolta anche il 20 per cento.

Accade ora che alcune aziende che fecero lavori marittimi (costruzioni, trasformazioni, modificazioni di navi) in quel periodo, continuano a pagare agli istituti tassi molto elevati e, pur avendo un forte interesse ad estinguere anticipatamente i mutui, non possono farlo per non perdere il contributo dello Stato per gli anni rimanenti e, soprattutto, per non dover restituire le quattro ultime rate di contributo incassate anticipatamente in forza della legge n. 848 del 1984.

Stante questa situazione, si ritiene opportuno proporre una norma che, senza modificare in nulla la posizione dello Stato, concede tuttavia agli operatori la possibilità di estinguere anticipatamente i mutui e di migliorare così la loro posizione finanziaria.

## RELAZIONE TECNICA

*Premessa*

L'iniziativa si muove nel quadro della VI Direttiva del Consiglio CEE del 26 gennaio 1987, concernente gli aiuti alla costruzione navale per il periodo 1° gennaio 1987-31 dicembre 1990, e ne dà una prima applicazione per assicurare all'industria armatoriale e alla ricerca, nel 1988, un minimo di difesa nei confronti delle flotte degli altri Paesi, in attesa delle misure più complesse e articolate a sostegno dell'armamento e dell'industria navalmeccanica già delineate da questo Ministero nel quadro delle proposte per la finanziaria 1989.

Il disegno di legge trova copertura con l'accantonamento disposto nella tabella C della legge finanziaria 1988, «Industria cantieristica ed armatoriale», sia per quanto riguarda gli oneri dei singoli interventi sia per quanto attiene alla minore entrata.

La determinazione dell'onere complessivo derivante dall'applicazione del disegno di legge, quale risulta dalle seguenti precisazioni, corrisponde a prudenziali previsioni, in aderenza ai criteri stabiliti dalla circolare della Presidenza del Consiglio dei ministri 10.1.3.77 (7237) in data 29 aprile 1988.

Passando all'esame dei singoli interventi, premesso che le stime relative alla norma di carattere fiscale (articolo 15) sono state concordate con il Ministero delle finanze, si rileva che:

*Articoli 1, 2, 3 e 5*

La VI Direttiva prevede la possibilità di concedere alle aziende armatoriali un aiuto di credito navale nel limite della differenza tra il costo finanziario interno e quello internazionale, assumendo per quest'ultimo le condizioni fissate dall'OCSE (durata diciassette semestralità, tasso 8 per cento applicabile sull'80 per cento del prezzo): gli articoli dal 2 al 5 stabiliscono quindi un contributo pari alla differenza tra il costo finanziario internazionale (citate condizioni OCSE) e quello nazionale, per il quale è stato preso a riferimento il tasso di credito navale fissato semestralmente dal Ministero del tesoro.

Tenuto conto che il tasso fissato dal Ministero del tesoro per il semestre 1° gennaio 1988-30 giugno 1988 è pari al 12,15 per cento, la differenza tra i due piani di ammortamento applicata all'80 per cento del prezzo comporta un onere poco superiore al 3 per cento in ragione d'anno (1,5 per cento semestrale) cui possono aggiungersi i due punti di maggiorazione previsti dall'articolo 4 (1 per cento semestrale), il che porta l'onere dell'intervento al 2,5 per cento semestrale.

Tenuto conto che è prevista per il 1988 una massa di ordini di lavori per circa 180 miliardi di lire, l'onere annuo dell'intervento è determinato come segue:

$$2,5 \text{ per cento semestrale} \times 2 \text{ semestri} \times 180 \text{ miliardi} = 9 \text{ miliardi.}$$



In aggiunta a tale volume di lavori va altresì considerato un ulteriore importo di circa 15 miliardi di lavori già eseguiti o in corso di ultimazione, per i quali si rende opportuno concedere il predetto contributo in unica soluzione.

La stima dell'onere è la seguente:

2,5 per cento semestrale  $\times$  17 semestri = 42,5 per cento;  
attualizzazione per anni 8,5 al 12,50 per cento = 20 per cento circa;  
20 per cento  $\times$  15 miliardi = 3 miliardi costo attualizzato.

#### Articolo 6

Si presenta particolarmente opportuno per il rilancio della flotta l'acquisizione nel 1988 di buone unità di seconda mano sul mercato internazionale, individuabile in venti-venticinque unità aggiuntive per circa 300.000 tonnellate di stazza lorda, che fra l'altro consentirebbero l'impiego di marittimi di circa 600-700 unità.

L'investimento occorrente ammonterebbe a 200-250 miliardi, che verrebbe stimolato e reso possibile con il contributo previsto (2 per cento semestrale del prezzo di acquisto ritenuto congruo), con un onere di 8 miliardi di limite d'impegno per il solo 1988.

L'onere pluriennale massimo a carico del bilancio dello Stato ammonterebbe quindi a 64 miliardi di lire, tenuto conto che la durata massima del contributo è prevista in otto anni, durata che resta tale anche in relazione alle particolari categorie di navi (passeggeri, traghetto, eccetera) per le quali vengono variati i soli parametri sull'età della nave.

#### Articolo 9

Per il funzionamento del comitato per gli albi speciali dei costruttori, riparatori e demolitori navali (articoli 7, 8 e 9), si prevedono non più di due-tre riunioni all'anno, senza compensi per i componenti in quanto per la massima parte funzionari dello Stato e rappresentanti delle categorie nel cui interesse partecipano i designati.

Restano da affrontare le sole spese di segreteria, valutabili in non oltre 50 milioni in ragione d'anno, che troveranno copertura nella prevista entrata di cui all'articolo 8, comma 5 (diritti per l'iscrizione e per il suo mantenimento negli albi), che sarà determinata in misura corrispondente al prescritto decreto interministeriale.

#### Articoli 11 e 12

Il programma di ricerca per il triennio 1988-1990 della vasca navale necessita di un intervento finanziario complessivamente pari a 20,2 miliardi, onde consentire all'Istituto di operare, sia pure in termini di rigore economico, con risorse sufficienti per svolgere i compiti istituzionali.

Detto importo deriva dalla valutazione del fabbisogno connesso alle seguenti voci di intervento:

	<i>(miliardi)</i>
a) oneri di ricerca e sperimentazione . . . . .	L. 9,0
b) completamento grandi attrezzature di ricerca . . . . .	» 7,2
c) piano di manutenzione straordinaria grandi attrezzature . . . . .	» 4,0
	<hr/>
	L. 20,2
	<hr/>

#### Articolo 13

Per quanto riguarda il CETENA il programma di ricerca del triennio 1988-1990 prevede progetti di navi innovative, progetti di sistemi e veicoli avanzati, progetti di mezzi *offshore* innovativi, progetti di sistemi di automazione, cabotaggio, difesa del mare, tecnologie costruttive, eccetera.

Per sostenere tale programma si prevede una contribuzione ordinaria, a carico dell'esercizio 1988, di lire 21,2 miliardi.

#### Articolo 14

L'articolo 8 della VI Direttiva CEE dichiara che gli aiuti destinati a coprire le spese sostenute dalle imprese di costruzione e riparazione navale per progetti di ricerca e sviluppo possono essere considerati compatibili con il mercato comune.

I costi ammissibili sono quelli direttamente connessi alla ricerca fondamentale, alla ricerca industriale di base, alla ricerca applicata ed allo sviluppo (qualora questi siano connessi alle applicazioni industriali ed allo sfruttamento commerciale rientrerebbero nei massimali di aiuto della Direttiva stessa). Sulla base degli elementi rilevati presso le industrie del settore viene previsto un pacchetto di iniziative per il 1988 ammontante a circa 50 miliardi per un tipo di ricerca applicata che può riguardare prototipi di nuove unità e singoli componenti di esse quali le apparecchiature elettriche, macchine e arredamenti.

Il relativo contributo - graduabile dal 20 al 50 per cento - è previsto in lire 12 miliardi.

#### Articolo 16

L'imposta a cui sono assoggettati gli atti di iscrizione e cancellazione di ipoteca navale ammonta allo 0,50 per cento del valore di ipoteca stimato in circa 150 miliardi sul valore delle costruzioni che realizzate annualmente vengono poi assoggettate ad ipoteca.

Il minor introito derivante dall'applicazione dell'articolo 16 viene quindi valutato in lire 1 miliardo annuo, per tener conto non solo dell'agevolazione concessa nella fase dell'iscrizione dell'ipoteca (0,50 per cento  $\times$  150 miliardi = 750 milioni) ma anche di quella concessa per le operazioni di cancellazione man mano giunte a maturazione.

Conclusivamente, a prescindere dalle spese per il comitato dell'albo (articolo 8), che trovano autonoma copertura nel gettito dei diritti di iscrizione all'albo stesso, si riepiloga il quadro degli oneri recati dal provvedimento.

(miliardi di lire)

	1988	1989	1990
Articolo 5, comma 3: contributi attualizzati . . . . .	3,0	-	-
Articolo 5, comma 4, contributi + maggiorazioni . .	9,0	9	9
Articolo 6: navi estere . . . . .	8,0	8	8
Articolo 12, comma 1: Vasca (contributi 1988) . . .	20,2	-	-
Articolo 13, comma 9: CETENA (contributi 1988) .	21,2	-	-
Articolo 14, comma 3: prototipi . . . . .	12,0	-	-
	73,4	17	17
Articolo 16: minor gettito fiscale (tassa fissa) . . . . .	1,0	1	1
	74,4	18	18

Detti oneri trovano corrispondente copertura negli appositi accantonamenti del fondo speciale del conto capitale (tabella C della legge finanziaria n. 67 per il 1988 «Industria cantieristica e armatoriale (Direttiva CEE n. 87/167)», che al momento presentano le disponibilità di lire 74,4 miliardi per l'anno 1988 e di lire 18 miliardi per ciascuno degli anni 1989 e 1990.

**DISEGNO DI LEGGE**

## TITOLO I

INTERVENTI RELATIVI  
ALL'INDUSTRIA ARMATORIALE

## Art. 1.

1. Le disposizioni del presente titolo sono intese a dare una prima attuazione alla Direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 167 del 26 gennaio 1987, concernente gli aiuti alla costruzione navale.

2. Gli aiuti previsti negli articoli 2, 3, 4 e 5 si riferiscono a lavori di costruzione delle unità a scafo metallico o realizzato con materiali a tecnologia avanzata e relative pertinenze, di seguito indicate:

a) navi mercantili di stazza lorda non inferiore alle 100 tonnellate;

b) rimorchiatori e spintori con apparato motore di potenza non inferiore a 500 cavalli vapore e draghe semoventi di stazza lorda non inferiore a 100 tonnellate.

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

4. I contributi di cui al presente titolo si riferiscono altresì a lavori di trasformazione, modificazione e grande riparazione navale riguardanti navi di cui alle lettere a) e b) del comma 2, non inferiori alle 1.000 tonnellate di stazza, purchè i lavori eseguiti comportino modifica radicale del piano di carico, dello scafo, del sistema di propulsione o delle cabine e servizi per passeggeri.

5. Gli anzidetti aiuti possono riferirsi altresì a lavori di costruzione, di trasformazione, modificazione e grande riparazione di galleggianti di stazza lorda non inferiore alle 1.000 tonnellate, bacini galleggianti, costruzioni di interesse energetico, costruzioni antinquinamento, unità per ricerche, nonchè per lavori

in mare, e relative pertinenze compresi i moduli abitativi, tutti di stazza lorda non inferiore alle 100 tonnellate.

6. I contributi di cui al presente titolo non sono cumulabili con altre provvidenze aventi analoghe finalità.

#### Art. 2.

1. Per i lavori relativi alla costruzione, trasformazione, modificazione e grande riparazione delle unità di cui all'articolo 1 effettuati nei cantieri nazionali o dei Paesi membri delle Comunità europee, il Ministro della marina mercantile può concedere alle imprese aventi i requisiti per essere proprietarie di navi italiane ai sensi degli articoli 143 e 144 del codice della navigazione un contributo inteso a ridurre i relativi oneri finanziari.

2. Il contributo di cui al comma 1 è inteso ad allineare le condizioni creditizie nazionali a quelle conformi alla risoluzione del Consiglio dell'OCSE (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico) del 3 agosto 1981 (accordo sui crediti all'esportazione di navi) e successive modifiche, di seguito denominata «accordo OCSE».

3. Il contributo è ragguagliato al prezzo contrattuale dell'opera, comprensivo dell'eventuale revisione e delle aggiunte e/o varianti risultanti da atti di data certa anteriore all'ultimazione dei lavori o, in assenza di contratto, al prezzo dichiarato dal cantiere ed è concesso alle iniziative i cui contratti sono stipulati successivamente al 1° gennaio 1987 o, in assenza di contratto, alle iniziative i cui lavori hanno avuto inizio da tale data.

4. L'importo del contributo non può essere superiore alla differenza tra due piani d'ammortamento a rate costanti, riferiti all'80 per cento del prezzo e della durata prevista dall'accordo OCSE, l'uno al tasso di cui al citato accordo OCSE e l'altro al tasso di riferimento da applicare ai finanziamenti per il credito navale, fissato semestralmente, con proprio decreto, dal Ministro del tesoro, vigente alla data del contratto o, in assenza di contratto, alla data di inizio dei lavori.

## Art. 3.

1. Il contributo di cui all'articolo 2 è concesso con decreto del Ministro della marina mercantile ed è corrisposto in rate semestrali, costanti per la durata di otto anni e sei mesi decorrenti dal 1° marzo o dal 1° settembre successivi all'inizio dei lavori, da accertarsi sulla base di adeguata documentazione, sempre che sia stata prestata idonea fidejussione bancaria o assicurativa.

2. Il contributo può essere corrisposto in unica soluzione in valore attuale all'atto della ultimazione dei lavori o, dietro presentazione di fidejussione bancaria o assicurativa, al raggiungimento del 10 per cento dei lavori.

3. I lavori di cui all'articolo 2, comma 1, per i quali sia stata chiesta la concessione del contributo, devono essere ultimati, pena la decadenza del contributo stesso, entro ventiquattro mesi dal loro inizio. Detto termine può essere prorogato dal Ministro della marina mercantile per ragioni esclusivamente di ordine tecnico ed ove ne sia fatta richiesta prima della scadenza.

4. Il Ministro della marina mercantile, successivamente all'ultimazione dei lavori, determina in via definitiva il contributo secondo le modalità previste dall'articolo 2.

5. Se l'accertamento definitivo dell'ammontare del contributo dà luogo a differenze positive rispetto a quello calcolato in via presuntiva, il Ministro della marina mercantile provvede a corrispondere le maggiorazioni a rate semestrali costanti per la durata di otto anni e sei mesi od in unica soluzione, a seconda del tipo di erogazione prescelta.

6. Nel caso in cui si debba procedere ad una riduzione di impegno, il Ministro della marina mercantile provvede, contestualmente all'emanazione del provvedimento definitivo, al recupero in un'unica soluzione delle somme già corrisposte, maggiorate degli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto in vigore alla data di emanazione del provvedimento, aumentato di due punti.

## Art. 4.

1. Nel caso in cui l'impresa beneficiaria del contributo di cui all'articolo 2 assuma impegno a mantenere o a far mantenere la nave sotto bandiera italiana per quattro anni dalla fine dei lavori relativi all'unità per la quale viene concesso il contributo, il contributo stesso è calcolato secondo quanto indicato al comma 4 dell'articolo 2, aggiungendo due punti al tasso di riferimento risultante dal decreto del Ministro del tesoro.

2. Qualora la nave per la quale è stato assunto l'impegno di cui al comma 1 venga venduta all'estero prima dell'anzidetto termine, l'impresa beneficiaria del contributo è tenuta a restituire al Ministro della marina mercantile, preventivamente al rilascio dell'autorizzazione alla dismissione della bandiera, la maggiorazione di cui al comma 1, aumentata del 50 per cento.

3. La perdita dell'unità non dà luogo alla restituzione del contributo già erogato.

## Art. 5.

1. Il prezzo di cui al comma 3 dell'articolo 2 deve essere ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile, tenuto conto anche delle eventuali forniture ed attrezzature fuori contratto, connesse o pertinenti alla commessa.

2. Il prezzo accertato dal Ministero della marina mercantile è maggiorato forfettariamente del 15 per cento per spese di primo armamento ed oneri finanziari.

3. Per le finalità di cui al comma 2 dell'articolo 3 è autorizzata per l'anno 1988 la spesa di lire 3.000 milioni.

4. Per le finalità di cui agli articoli 2 e 4 e del presente articolo è autorizzato, per la durata di cui all'articolo 3, commi 1 e 5, un limite d'impegno per l'anno 1988 di lire 9.000 milioni.

## Art. 6.

1. Alle imprese di cui all'articolo 2 che entro il 31 dicembre 1990 acquistano navi di

bandiera estera di età non inferiore a tre anni e non superiore a sette può essere concesso un contributo semestrale pari al 2 per cento del prezzo di acquisto ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile.

2. La durata del contributo di cui al comma 1 è pari a tanti semestri quanti ne mancano alla nave per il compimento del dodicesimo anno, con un massimo di otto annualità.

3. Per le navi passeggeri nonchè per le navi traghetto e portacontenitori, il limite di sette anni di cui al comma 1 è elevato a dieci ed il limite di dodici di cui al comma 2 è elevato a quindici anni, restando invariati gli altri parametri.

4. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzato per l'anno 1988 un limite d'impegno pari a lire 8.000 milioni.

## TITOLO II

### ALBI SPECIALI DELLE IMPRESE NAVALMECCANICHE

#### Art. 7.

1. Sono istituiti presso il Ministero della marina mercantile:

- a) l'albo speciale delle imprese di costruzione navale;
- b) l'albo speciale delle imprese di riparazione navale;
- c) l'albo speciale delle imprese di demolizione navale.

2. L'iscrizione agli albi speciali di cui al comma 1 è obbligatoria ai fini dell'ammissibilità alle provvidenze a sostegno dell'attività navalmeccanica.

3. Tale iscrizione può essere altresì consentita per l'esecuzione dei lavori per conto delle Amministrazioni dello Stato e degli enti pubblici su richiesta al Ministero della marina mercantile da parte delle predette Amministrazioni ed enti.

#### Art. 8.

1. Ai fini dell'iscrizione negli albi speciali di cui all'articolo 7 le imprese interessate devono



essere in possesso dei sottoelencati requisiti minimi:

a) idoneità tecnica risultante dalla disponibilità di un responsabile tecnico di cantiere e di un responsabile della sicurezza dell'ambiente e degli impianti del cantiere;

b) almeno cinquanta dipendenti iscritti nel libro matricola per i cantieri di costruzione e venti dipendenti per i cantieri di riparazione e demolizione;

c) strutture impiantistiche idonee alla costruzione di un volume annuo di almeno 2.000 tonnellate di stazza lorda compensata per i cantieri di costruzione;

d) capacità produttiva determinata in rapporto al numero degli addetti ed all'indice medio di produttività;

e) struttura economico-finanziaria desunta dai bilanci certificati da società di revisione autorizzate ai sensi dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1975, n. 136, o dalle risultanze contabili per i soggetti non tenuti alla redazione del bilancio.

2. Al fine di consentire il controllo della evoluzione della capacità produttiva del settore, nell'ambito degli albi speciali delle imprese di costruzione e riparazione navale sono individuate le categorie dei cantieri sulla base di criteri quantitativi e dimensionali riferiti ai requisiti di cui sopra.

3. Per la determinazione della capacità produttiva, intesa come potenzialità globale annua di un cantiere costruttore, il calcolo è effettuato moltiplicando l'indice medio di produttività (tonnellata stazza lorda compensata per addetto) per il numero dei dipendenti iscritti del cantiere; tale indice è fissato periodicamente e differenziato secondo un numero di fasce di forza numerica iscritta.

4. Con decreto del Ministro della marina mercantile sono stabilite le norme di organizzazione e funzionamento degli albi, nonchè i criteri quantitativi e dimensionali di cui al presente articolo.

5. Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, è determinato l'ammontare del diritto fisso al cui pagamento è subordinata l'iscrizione agli albi speciali, nonchè l'ammontare del diritto annuale.

## Art. 9.

1. Presso il Ministero della marina mercantile è istituito il Comitato per gli albi speciali dei costruttori, dei riparatori e dei demolitori navali, che dà parere in particolare sulle domande di ammissione agli albi speciali e sui provvedimenti di sospensione e di cancellazione dagli albi stessi.

2. Il Comitato per gli albi speciali dei costruttori, riparatori e demolitori navali è costituito:

a) da tre dirigenti del Ministero della marina mercantile, di cui uno dell'Ispettorato tecnico del Ministero stesso, designati dal Ministro della marina mercantile;

b) da quattro componenti designati dalle associazioni di categoria più rappresentative;

c) da tre componenti designati dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale;

d) da tre esperti in materia di costruzioni navali e in materia giuridico-amministrativa, scelti dal Ministro della marina mercantile.

3. Alle designazioni dei componenti il Comitato di cui alle lettere b) e c) del comma 2 si provvede per il tramite del Ministero del lavoro e della previdenza sociale.

4. Il Comitato è nominato con decreto del Ministro della marina mercantile e dura in carica quattro anni.

5. Le funzioni di segreteria e degli altri servizi inerenti agli albi sono assolte da due funzionari del Ministero della marina mercantile.

6. All'onere di funzionamento del Comitato, valutato in lire 50 milioni in ragione d'anno a decorrere dal 1989, si provvede mediante l'utilizzo del gettito dei diritti di cui all'articolo 8.

## Art. 10.

1. Le imprese iscritte negli albi speciali di cui all'articolo 7 devono comunicare al Ministero della marina mercantile tutte le variazioni nei loro requisiti, organizzazione e struttura, entro trenta giorni dal loro verificarsi.

2. L'efficacia dell'iscrizione negli albi speciali può essere sospesa quando a carico dell'impresa si verifichi uno dei seguenti casi:

a) siano in corso procedure di fallimento o altro procedimento concorsuale;

b) siano in corso procedimenti penali a carico del titolare o rappresentante legale dell'impresa e/o del responsabile tecnico di cantiere, per fatti che per la loro natura o per la loro gravità facciano venir meno i requisiti richiesti per l'iscrizione agli albi;

c) siano in corso accertamenti per gravi responsabilità concernenti l'esecuzione di lavori;

d) infrazione, debitamente accertata e di particolare rilevanza, alle disposizioni in materia di previdenza sociale e di disciplina della tutela del lavoratore;

e) inosservanza di obblighi posti dalle norme di attuazione di cui al comma 4 dell'articolo 8, nonché degli obblighi posti dalle stesse norme in materia di limiti alla capacità produttiva ed al ricorso all'appalto di manodopera.

3. Sono cancellate dall'albo le imprese a carico delle quali si verifichi uno dei seguenti casi:

a) grave negligenza o malafede nell'esecuzione dei lavori;

b) condanna per reato inflitta al titolare o rappresentante legale dell'impresa e/o al responsabile tecnico di cantiere, che per la sua natura o per la sua gravità faccia venir meno i requisiti richiesti per l'iscrizione agli albi;

c) sentenza di fallimento, liquidazione o cessazione di attività;

d) cessione degli impianti e/o dell'intera azienda, anche se per tempo limitato;

e) recidiva o maggiore gravità, nei casi di cui alle lettere b), d) ed e) del comma 2.

4. I provvedimenti di cui al presente articolo sono adottati dal Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato di cui all'articolo 9, e sono preceduti dalla comunicazione all'iscritto dei fatti addebitati, con fissazione di un termine, non inferiore a quindici giorni, per le sue deduzioni.

## TITOLO III

PROVVEDIMENTI IN MATERIA DI RICERCA  
APPLICATA NEL SETTORE DELLA COSTRU-  
ZIONE E DELLA PROPULSIONE NAVALE

## Art. 11.

1. L'articolo 4 della legge 1° aprile 1985, n. 122, è sostituito dal seguente:

«Art. 4. - 1. Il Ministro della marina mercantile può concedere all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale - Vasca Navale - di Roma contributi per la realizzazione di programmi triennali di ricerca, sviluppo e sperimentazione nel campo dell'architettura navale.

2. I programmi sono presentati entro il 31 marzo di ciascun anno al Ministro della marina mercantile, al Ministro del bilancio e della programmazione economica ed al Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica.

3. I programmi e le eventuali variazioni proposte sono approvati dal Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica e per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica, previo parere del Comitato tecnico-scientifico di cui all'articolo 4 della legge 5 maggio 1976, n. 259.

4. Per l'esecuzione dei suddetti programmi l'Istituto può stipulare contratti con università, enti e società ed assumere, con contratti a termine, personale tecnico specializzato, anche di cittadinanza straniera.

5. Ciascun programma, suddiviso in fasi di avanzamento annuale, deve contenere la descrizione sommaria dei temi di ricerca, gli obiettivi che si intendono raggiungere, i costi previsti per l'esecuzione delle singole ricerche e ogni altra indicazione utile alla sua valutazione sotto il profilo tecnico e scientifico.

6. Il Ministro della marina mercantile, successivamente all'approvazione del programma, è autorizzato a corrispondere con proprio decreto, previa presentazione di idonea fidejussione bancaria o assicurativa, anticipazioni, nei limiti dello stanziamento annuale,

fino ad un massimo del 90 per cento della spesa prevista nell'anno di riferimento.

7. La liquidazione definitiva è disposta dal Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato tecnico-scientifico di cui all'articolo 4 della legge 5 maggio 1976, n. 259, al completamento dell'attività prevista per ciascuna fase del programma e previa presentazione da parte dell'Istituto di una relazione sull'attività svolta e sui risultati conseguiti, rapportati ai costi sostenuti.

8. I costi sono desunti in via esclusiva dai bilanci consuntivi approvati nei modi di legge.

9. Il programma relativo al triennio 1988-1990 è presentato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge».

2. Relativamente ai contributi dei programmi di ricerca in corso alla data del 1° gennaio 1988 la liquidazione del contributo è disposta dal Ministro della marina mercantile ad ultimazione del programma di ricerca sulla base dei documenti contabili riguardanti i costi del personale e dei materiali utilizzati per l'esecuzione dei lavori, aumentati di un'aliquota pari al 30 per cento per le spese generali.

#### Art. 12.

1. Nell'anno finanziario 1988 il Ministro della marina mercantile è autorizzato a concedere all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale - Vasca Navale - di Roma un contributo di lire 20,2 miliardi per il finanziamento del programma relativo al triennio 1988-1990 per l'espletamento dei propri compiti istituzionali anche in settori di interesse marittimo e portuale, nonché per un programma di manutenzione straordinaria degli impianti e delle infrastrutture esistenti.

2. Le spese di cui al comma 1 comprendono anche quelle per lo sviluppo dei rapporti di collaborazione scientifica e la diffusione delle conoscenze e dei risultati ottenuti.

#### Art. 13.

1. I programmi triennali concernenti le attività della società «Centro per gli studi di

tecnica navale» sono presentati al Ministro della marina mercantile, al Ministro del bilancio e della programmazione economica ed al Ministro per coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica entro il 31 marzo del primo anno del triennio cui si riferiscono.

2. Il programma relativo al triennio 1988-1990 è presentato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Ciascun programma, suddiviso in fasi di avanzamento annuale, deve contenere la descrizione sommaria dei temi di ricerca, gli obiettivi che si intendono raggiungere, i costi previsti per l'esecuzione delle singole ricerche e ogni altra indicazione utile alla sua valutazione sotto il profilo tecnico e scientifico.

4. Il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica, sentito il Comitato tecnico-scientifico di cui all'articolo 4 della legge 5 maggio 1976, n. 259, sottopone il programma all'approvazione del Comitato interministeriale per il coordinamento della politica industriale (CIPI).

5. Il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica, sentito il Comitato tecnico-scientifico di cui al comma 4, può autorizzare eventuali variazioni al programma qualora ritenute necessarie in relazione alle indicazioni emerse dallo svolgimento dell'attività di ricerca.

6. Le variazioni al programma, corredate da apposita relazione, devono essere comunicate al Comitato interministeriale per il coordinamento della politica industriale per l'approvazione.

7. Il Ministro della marina mercantile, previa presentazione di idonea fidejussione bancaria od assicurativa, è autorizzato a corrispondere, con proprio decreto, anticipazioni pari al 90 per cento del contributo disposto ai sensi del secondo comma dell'articolo 1 della legge 1° aprile 1985, n. 122.

8. La liquidazione del contributo relativo, attinente a ciascuna fase del programma, è disposta dal Ministro della marina mercantile, a seguito di presentazione di una relazione

sull'attività svolta e sui risultati conseguiti, sentito il Comitato tecnico-scientifico, sulla base dei costi sostenuti per la realizzazione di ciascuna fase del programma desunti in via esclusiva dai bilanci consuntivi della Società, approvati nei modi di legge.

9. Per l'attuazione del programma di cui al comma 2, il Ministro della marina mercantile può concedere nel 1988 un contributo non superiore a 21,2 miliardi di lire.

10. L'articolo 2 della legge 1° aprile 1985, n. 122, è abrogato.

#### Art. 14.

1. Ai fini del sostegno alla ricerca applicata ed allo sviluppo, il Ministro della marina mercantile, sentito il Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica, può concedere ai cantieri navali nazionali contributi fino al 50 per cento per la realizzazione di prototipi di navi e singoli componenti per scafo, macchina, impianto elettrico, allestimento e arredamento di navi di nuova costruzione.

2. La validità tecnico-scientifica dei relativi progetti nonché la percentuale del contributo erogabile sono decise sulla base del parere espresso dal Comitato tecnico-scientifico di cui all'articolo 4 della legge 5 maggio 1976, n. 259.

3. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzata per l'anno 1988 la spesa complessiva di lire 12.000 milioni.

### DISPOSIZIONI GENERALI E FINALI

#### Art. 15.

1. All'articolo 156 del codice della navigazione, dopo il sesto comma, è aggiunto il seguente:

«Le disposizioni dei precedenti commi si applicano anche nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazio-

ne, con sospensione dell'abilitazione alla navigazione di cui all'articolo 149».

2. L'articolo 145 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 145 - (*Navi iscritte in registri stranieri*)  
- Non possono ottenere l'iscrizione nelle matricole o nei registri nazionali le navi che risultino già iscritte in registro straniero, salvo il caso di navi che risultino in regime di sospensione a seguito di locazione a scafo nudo».

3. La lettera *d*) del primo comma dell'articolo 163 del codice della navigazione è sostituita dalla seguente:

«*d*) è stata iscritta in un registro straniero, salvo il caso che risulti in regime di sospensione a seguito di locazione a scafo nudo».

#### Art. 16.

1. Gli atti relativi alla iscrizione e quelli contenenti assenso alla cancellazione di ipoteca navale sono soggetti ad imposta di registro in misura fissa.

#### Art. 17.

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

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

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

4. La mancata presentazione del bilancio o delle risultanze contabili, entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello cui si riferiscono, comporta la sospensione della corresponsione del contributo a decorrere dal 1° luglio successivo alla scadenza del predetto termine.



5. Trascorsi due anni dalla data di sospensione di cui al comma 4, qualora non venga presentata la documentazione nello stesso indicata, è dichiarata, con provvedimento del Ministro della marina mercantile, la decadenza dal contributo.

6. Le imprese che nel corso dell'esercizio abbiano ricevuto contributi di cui alla presente legge non superiori a 100 milioni di lire sono esenti dall'obbligo della certificazione.

#### Art. 18.

1. Per la concessione delle provvidenze di cui alla presente legge, nonché ai fini dei provvedimenti di iscrizione agli albi speciali previsti all'articolo 7, si osservano le disposizioni in materia di lotta contro la delinquenza mafiosa di cui alla legge 31 maggio 1965, n. 575, come modificata ed integrata dalle leggi 13 settembre 1982, n. 646, 12 ottobre 1982, n. 726, e 23 dicembre 1982, n. 936.

#### Art. 19.

1. Nel terzo comma dell'articolo 5 della legge 11 dicembre 1984, n. 848, la parola: «interventuti» è sostituita dalla seguente: «intervenuta».

2. L'espressione «nuove costruzioni» di cui al quarto comma dell'articolo 5 della legge 11 dicembre 1984, n. 848, si riferisce alle unità per le quali l'ultimazione dei lavori è di data successiva a quella di entrata in vigore della stessa legge n. 848.

#### Art. 20.

1. I contributi dello Stato a fronte di operazioni di credito navale in virtù della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modifiche ed integrazioni, continuano ad essere corrisposti fino alla prevista scadenza, anche se il beneficiario provvede ad estinguere l'operazione di finanziamento cui il contributo stesso è riferito.

## Art. 21.

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire 74.400 milioni per l'anno 1988 e lire 18.000 milioni per ciascuno degli anni 1989 e 1990, ivi compreso il minor gettito derivante per effetto dell'articolo 16 valutato in lire un miliardo in ragione d'anno, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1988-1990, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1988, all'uopo utilizzando l'apposito accantonamento «Industria cantieristica e armatoriale (Direttiva CEE n. 87/167)».

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