

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**

(CARTA)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(GORIA)

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

(LONGO)

col **Ministro delle Partecipazioni Statali**

(DARIDA)

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

(ALTISSIMO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 31 MARZO 1984

Proroga al 30 giugno 1984, con modifiche, delle leggi n. 598, n. 599 e n. 600 del 14 agosto 1982, in materia di provvidenze per le riparazioni navali, per l'industria cantieristica navale e per la demolizione del naviglio vetusto

ONOREVOLI SENATORI. — Alla fine del 1983 hanno cessato di avere validità i provvedimenti di legge varati il 14 agosto 1982 in attuazione delle indicazioni del piano di settore dell'industria navalmeccanica 1981-1983, recanti provvidenze a favore dell'industria delle costruzioni e delle riparazioni navali e benefici a sostegno delle iniziative delle imprese armatoriali concernenti la demolizione anticipata del naviglio economicamente obsoleto abbinata alla costruzione di nuove unità.

Se è difficile negare che lo sfasamento temporale fra il periodo indicato nel piano

di settore (gennaio 1981-dicembre 1983) e quello effettivamente coperto dalle leggi nn. 598, 599 e 600 del 1982 (sfasamento solo formalmente coperto dall'effetto retroattivo delle leggi stesse al 1° gennaio 1981) può avere avuto un suo peso nel determinare lo scostamento registrato, in termini di volume di ordini acquisiti, rispetto alle previsioni iniziali, va comunque avvertito che la ragione fondamentale del mancato raggiungimento degli obiettivi previsti è da ricercare essenzialmente nell'ulteriore indebolimento, al di là delle più pessimistiche previsioni, della domanda di nuovo naviglio, quale conseguen-

za diretta dell'accentuarsi della depressione del mercato dei noli e del crescente *surplus* dell'offerta di stiva sul piano mondiale.

Gli effetti negativi delle critiche condizionali del mercato sono stati avvertiti ancor più pesantemente in Italia a causa del persistere di fattori negativi specifici e dell'aggravarsi della situazione economica e finanziaria dell'armamento nazionale e della sua progressiva perdita di capacità concorrenziale, la cui riprova più significativa è costituita dall'allarmante andamento dei disarmi, che ha toccato la cifra record del 20 per cento del tonnellaggio complessivo.

L'acuirsi della concorrenza da parte dell'industria cantieristica dei paesi dell'Estremo Oriente e soprattutto di quella del Giappone e della Corea del Sud ha finito per vanificare i risultati conseguiti con il processo di razionalizzazione delle strutture produttive in quanto il divario costi-prezzi non si è affatto attenuato e ciò a seguito dei vuoti nei carichi di lavoro e del ribasso nelle quotazioni internazionali inferiori, per alcune categorie tipologiche di navi, anche del 30-40 per cento rispetto ai prezzi del primo semestre del 1981.

La sensibile contrazione dei volumi dei carichi di lavoro, particolarmente grave nel corso dei primi 10 mesi del 1983 (periodo nel quale sono state acquisite soltanto 16 commesse per un totale di 33.300 t.s.l.c., di cui solo una per 8.820 t.s.l.c. da parte dei cantieri maggiori), impone una attenta riflessione sull'indirizzo di politica marittima sinora seguito e sulla necessità di accelerare il processo di ristrutturazione dell'industria navalmeccanica nazionale.

Nell'attesa del perfezionamento dell'intero disegno governativo, sul quale sarà chiamato a pronunciarsi il Parlamento, inteso ad assicurare il rilancio dell'economia marittima e quindi l'adozione dell'insieme di provvedimenti indispensabili per garantire la ripresa degli investimenti in un settore di vitale importanza per l'intero sistema produttivo del Paese, il Governo ritiene doveroso provvedere alla proroga dei regimi di aiuto esistenti per evitare che venga meno qualsiasi tipo di supporto all'attività dell'industria marittima già così pesante-

mente colpita dalla crisi e si vanifichi qualsiasi possibilità di una conclusione favorevole delle poche trattative in corso.

Tale decisione, oltre che dalle ragioni su esposte, scaturisce anche dalla ferma volontà da parte della Commissione delle Comunità economiche europee a negare l'autorizzazione agli aiuti di Stato con efficacia retroattiva in quanto elusiva di qualsiasi verifica circa gli eventuali effetti distorsivi sul piano della concorrenza infracomunitaria.

A tale proposito quindi il Governo ha provveduto a notificare in tempo debito alla Commissione il presente disegno di legge e a richiedere la sospensiva del principio della decrescenza degli aiuti.

A tale richiesta ha fatto seguito la lettera di riscontro n. 2259 del 14 marzo della Commissione CEE, che ha espresso avviso favorevole alla proroga fino al 30 giugno 1984 del regime di aiuti alle costruzioni e riparazioni navali, previsto dalle leggi n. 598 del 1982 e n. 599 del 1982 e scaduto il 31 dicembre 1983.

Rispetto al precedente sistema di aiuti la sola modifica di rilievo riguarda l'estensione dei benefici previsti dalla legge n. 600 ai lavori di trasformazione navale, nonché il disposto di cui all'articolo 12 della legge n. 599, che la Commissione CEE ha autorizzato ad applicare nei limiti dell'importo corrispondente ai consueti interessi di ritardo maturati, nell'erogazione degli aiuti alla produzione, dalla firma del contratto di commessa.

Poichè, allo stato, non è dato rinvenire nell'ordinamento giuridico italiano un obbligo immediato dell'Amministrazione a conformarsi alla decisione CEE, senza l'intermediazione della normativa primaria, si è appalesato necessario modificare la portata applicativa del predetto articolo 12 al fine di consentire la sua puntuale applicazione in conformità al dettato comunitario, mediante un atto potestativo del Ministro della marina mercantile.

Il disegno di legge non prevede nuovi stanziamenti in quanto, per le esigenze relative al periodo di proroga, saranno utilizzate le disponibilità residue delle leggi nn. 598, 599 e 600 del 1982.

DISEGNO DI LEGGE
—**TITOLO I**

MODIFICHE ED INTEGRAZIONI ALLA LEGGE 14 AGOSTO 1982, N. 598, E ALLA LEGGE 14 AGOSTO 1982, N. 599

Art. 1.

Le disposizioni contenute nella legge 14 agosto 1982, n. 598, e nella legge 14 agosto 1982, n. 599, nonchè i termini previsti dalle stesse leggi scadenti il 31 dicembre 1983, sono prorogati al 30 giugno 1984.

Le percentuali di contribuzione sono pari a quelle previste per l'anno 1983.

Art. 2.

L'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 599, si applica anche alle costruzioni il cui inizio sia compreso nel periodo dal 1° gennaio 1984 al 30 giugno 1984.

Art. 3.

Nel primo comma dell'articolo 12 della legge 14 agosto 1982, n. 599, la espressione « , un contributo pari all'aumento percentuale dei costi di produzione riferito al prezzo contrattuale, » è sostituita dalla seguente: « , un contributo non superiore all'aumento percentuale dei costi di produzione, riferito al prezzo contrattuale, ».

Art. 4.

L'articolo 6 della legge 14 agosto 1982, n. 598, nonchè il terz'ultimo comma dell'articolo 4 della legge 14 agosto 1982, n. 599, sono abrogati.

TITOLO II

MODIFICHE ED INTEGRAZIONI
ALLA LEGGE 14 AGOSTO 1982, N. 600

Art. 5.

Alla legge 14 agosto 1982, n. 600, vengono apportate le modifiche e le integrazioni di cui ai seguenti articoli.

Art. 6.

All'articolo 1, primo comma, l'espressione « possono essere concessi i benefici previsti dal successivo articolo 2 » viene sostituita dalla seguente: « possono essere concessi i benefici previsti dal primo comma del successivo articolo 2 ».

Il termine del 31 dicembre 1983, previsto dal secondo comma dell'articolo 1, è prorogato al 30 giugno 1984.

All'articolo 1 sono aggiunti i seguenti commi:

« Alle imprese che fanno effettuare i lavori di trasformazione, in un cantiere nazionale o di un Paese della Comunità economica europea, di navi mercantili a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 1.000 tonnellate, iscritte da almeno tre anni nelle matricole di cui all'articolo 146 del Codice della navigazione, possono essere concessi i benefici previsti dal secondo comma del successivo articolo 2.

Per avere titolo a detti benefici le imprese interessate devono stipulare i relativi contratti entro il 30 giugno 1984.

Sono escluse le trasformazioni effettuate per conto dello Stato, nonché quelle relative ad unità da diporto ed a navi che non siano in possesso, anche dopo l'esecuzione dei lavori, del certificato di navigabilità. In caso di cancellazione per vendita all'estero dell'unità assistita dai benefici della presente legge, intervenuta entro tre anni dalla data di ultimazione dei lavori di trasformazione, i proprietari decadono dall'intero beneficio e sono obbligati a restituire le somme percepi-

te più gli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto, aumentato di due punti, in vigore alla data di dichiarazione di decadenza ».

Art. 7.

All'articolo 2 è aggiunto il seguente comma:

« Per ogni tonnellata di stazza lorda compensata dell'unità da trasformare può essere concesso un contributo di lire 25.000. Detto contributo può essere elevato fino a lire 50 mila per tonnellata di stazza lorda compensata in funzione della minore età della nave sulla base di coefficienti che saranno fissati dalle norme da emanarsi ai sensi del successivo articolo 8. Detto contributo non può in ogni caso risultare superiore al 6 per cento del prezzo dei lavori di trasformazione ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile ».

Art. 8.

All'articolo 3, primo comma, l'espressione « contributi di cui al precedente articolo 2 » viene sostituita dalla seguente: « contributi di cui al primo comma del precedente articolo 2 ».

Dopo il terzo comma dell'articolo 3, sono aggiunti i seguenti commi:

« Le imprese che intendono beneficiare dei contributi di cui al secondo comma del precedente articolo 2 devono presentare al Ministero della marina mercantile domanda corredata del contratto di commessa dei lavori di trasformazione o, in mancanza, copia degli ordinativi dei lavori da eseguire sottoscritta per accettazione dall'esecutore delle opere o copia delle fatture di spesa.

I lavori di trasformazione devono avere inizio nel corso del 1984 e devono essere completati, a pena di decadenza dal contributo, entro il termine di 18 mesi dalla data del loro inizio.

L'ammissione ai benefici è disposta con decreto del Ministro della marina mercantile ».

L'ultimo comma dell'articolo 3 è sostituito dal seguente:

« I documenti per la liquidazione finale del contributo di cui al primo comma dell'articolo 2, nonché quelli per la liquidazione del contributo di cui al secondo comma dello stesso articolo, devono essere presentati, a pena di decadenza, entro un anno dalla data di ultimazione dei lavori ».

Art. 9.

L'ultimo comma dell'articolo 4 è sostituito dal seguente:

« I limiti di età stabiliti al punto 1) del precedente primo comma sono elevati di anni dieci e si applicano anche ai contratti di demolizione stipulati entro il 30 giugno 1984 ».

TITOLO III

DISPOSIZIONI FINANZIARIE

Art. 10.

All'onere derivante dall'applicazione del precedente titolo I si provvede con le disponibilità residue delle autorizzazioni di spesa recate dalla legge 14 agosto 1982, n. 598, e dalla legge 14 agosto 1982, n. 599. Sulle disponibilità residue della predetta legge 14 agosto 1982, n. 599, possono gravare altresì sia i contributi per gli immobilizzi previsti dall'articolo 7 della legge 23 dicembre 1975, n. 720, sia quelli per le riparazioni navali previsti dalla legge 24 marzo 1980, n. 94, e quelli per costruzioni di navi previsti dalla legge 2 aprile 1980, n. 122.

All'onere derivante dall'applicazione del precedente titolo II si provvede con le disponibilità residue delle autorizzazioni di spesa recate dalla legge 14 agosto 1982, n. 600.