

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**

(CARTA)

di concerto col **Ministro « ad interim » del Bilancio
e della Programmazione Economica**

(CRAXI)

col **Ministro del Tesoro**

(GORIA)

e col **Ministro delle Partecipazioni Statali**

(DARIDA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 1° AGOSTO 1984

Provvidenze a favore dell'industria delle costruzioni e delle riparazioni navali

ONOREVOLI SENATORI. — Le difficoltà dell'industria naval-meccanica, non solo in Italia ma nel mondo intero, lungi dall'attenuarsi si sono ulteriormente aggravate in questi ultimi anni e soprattutto nel corso del 1983, che certamente sarà a lungo ricordato come uno degli anni più neri della storia dell'economia marittima.

Al calo del commercio marittimo che, rispetto al 1982, può essere valutato in almeno il 10 per cento per i traffici petroliferi ed il 5 e il 7 per cento per le merci secche alla rinfusa ed i carichi generali, ha fatto riscon-

tro un andamento crescente dei disarmi che hanno toccato la cifra record di 100 milioni di tonnellate di portata.

Il *surplus* di stiva, che ha raggiunto percentuali superiori al 40 e al 20 per cento nei comparti della flotta che opera nel settore dei carichi liquidi e secchi alla rinfusa, ha riguardato anche i traffici di linea ove, tuttavia, la situazione appare meno drammatica ma non certamente più incoraggiante, considerate le difficoltà d'inserimento in mercati dominati da strutture organizzative complesse in grado di controllare i maggiori

flussi di traffico. Da qui l'ulteriore accentuazione della depressione del mercato dei noli ed il ristagno della domanda di nuovo naviglio su livelli infimi, ma con un peggioramento sensibile delle quote di partecipazione dell'industria cantieristica europea che è stata in grado di assicurarsi soltanto poco più del 10 per cento delle commesse concluse nel 1983, mentre il 70 per cento circa è andato ai cantieri giapponesi e coreani.

È con riferimento a tale scenario che debbono essere esaminati i problemi dell'industria marittima italiana, il cui grado di concorrenzialità, come peraltro evidenziato nel rapporto predisposto dal Comitato consultivo per la cantieristica, istituito a norma dell'articolo 2 della legge 14 agosto 1982, n. 599, risulta gravemente compromesso da una serie di fattori propri del sistema produttivo interno, quali l'andamento dell'inflazione, il costo del denaro, le carenze del sistema portuale, i ritardi nel processo di adeguamento delle strutture produttive alle nuove esigenze e le difficoltà a varare una politica che consenta di dare risposte unitarie e coordinate all'insieme dei problemi dei comparti che costituiscono l'ossatura dell'economia marittima nazionale.

Il riferimento ad un quadro d'insieme, come si legge nel documento « Linee programmatiche — per favorire nel triennio 1984-1986 il processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria naval-meccanica, nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale » presentato al CIPI nel mese di gennaio dal Ministro della marina mercantile ed approvato il 19 giugno, non può che tradursi in una valorizzazione dell'intervento pubblico attraverso la reciproca integrazione con una serie di effetti che interagendo assicurino i migliori risultati possibili. Da qui l'assoluta esigenza di interventi rapidi e tempestivi, e tali, comunque, da porre le imprese nazionali in grado di partecipare in modo produttivistico alla ripresa della domanda di cui sembra avvertirsi qualche sintomo, almeno a giudicare dalle stime relative all'andamento della produzione dei paesi economicamente più forti.

Tale aspettativa non può che comportare una particolare intensificazione degli sforzi tesi ad accrescere i livelli di produttività, la

ricerca di nuovi equilibri nella composizione dei fattori produttivi ed un sensibile aumento degli investimenti atti ad accelerare la riorganizzazione produttiva del settore.

Per giudicare, quindi, la validità delle misure d'intervento previste a sostegno della attività dell'industria navalmeccanica, occorre esaminare unitariamente gli strumenti normativi predisposti sulla base delle indicazioni del documento programmatico approvato dal CIPI; essi configurano un'azione complessa diretta innanzitutto a stimolare la domanda interna di nuovo naviglio, incentivando gli investimenti per lo sviluppo qualitativo e quantitativo della flotta (disegno di legge recante provvidenze a favore dell'industria armatoriale).

È evidente, tuttavia, che la politica degli aiuti da sola non basta a trovare risposte adeguate al tema centrale dello sviluppo dell'economia marittima, globalmente intesa: vi sono sfide tecnologiche che occorre accettare e riuscire a vincere; vi sono remore di carattere socio-economico che occorre superare con spirito di sacrificio subordinando gli interessi di categoria ad obiettivi di carattere più generale; occorre, soprattutto, che il Paese intero acquisti piena coscienza del ruolo che l'industria marittima svolge per l'economia nazionale e sia conseguentemente disposto a favorire in tutti i modi il superamento di una fase critica che, peraltro, è destinata a durare molti anni.

Le misure finanziarie, quindi, da sole non bastano; esse debbono accompagnarsi ad azioni più ampie che implicino un più stretto coinvolgimento di tutti gli interessi in gioco, compresi anche quelli degli utenti dei servizi dell'industria marittima.

Un migliore coordinamento delle varie iniziative presuppone, peraltro, anche il potenziamento dell'amministrazione marittima che deve essere posta in grado di svolgere con efficacia un ruolo propulsore e di indirizzo nel quadro delle scelte fondamentali della programmazione nazionale. Il rilancio della politica marittima è certamente in funzione delle risorse di bilancio da destinare al settore per attivare gli investimenti necessari, ma è anche collegato alla capacità di assicurare, insieme alla tutela degli in-

teressi marittimi del Paese, il migliore utilizzo delle risorse per una sana crescita del settore.

Per quanto concerne gli obiettivi concreti, previsti dal presente disegno di legge, da integrare in conformità delle indicazioni del documento programmatico, essi dovrebbero consentire l'acquisizione nel triennio 1984-1986 di un carico di lavoro pari a 800-850 mila tonnellate di stazza lorda compensata, volume quasi doppio di quello realizzato nel triennio precedente.

Le possibilità di realizzazione di tale programma sono tuttavia strettamente legate non soltanto alla rapidità e tempestività di adozione dell'intero pacchetto di aiuti a sostegno della domanda interna e della produzione dell'industria naval-meccanica, ma anche alla introduzione delle altre misure di natura diversa delineate nel documento programmatico per il rilancio dell'economia marittima, fra cui l'ammodernamento e la razionalizzazione del sistema portuale, l'eliminazione di una serie di oneri che gravano sulle gestioni aziendali, l'incentivazione per lo sviluppo della ricerca applicata, un più stretto coordinamento fra i vari centri decisionali che costituiscono altrettanti elementi condizionanti per il raggiungimento dei risultati previsti.

Sarà in tal modo possibile attivare investimenti da parte dell'armamento nazionale per un ammontare complessivo valutabile in 2.700 miliardi, di cui 600 miliardi per lavori di riparazione navale.

Se a tale cifra si aggiungono gli ordini provenienti dall'estero, il totale del valore delle nuove commesse per l'industria cantieristica nazionale dovrebbe raggiungere i 3.700 miliardi di lire.

Il maggior volume di lavoro consentirà una migliore utilizzazione della capacità produttiva che peraltro va riproporzionata, almeno per quanto concerne l'industria cantieristica maggiore, su livelli corrispondenti ad una produzione annua di 200 mila tonnellate di stazza lorda compensata e ciò sulla base delle previsioni della possibile domanda di stiva prevista per la fine del decennio in corso. Un posizionamento della capacità della cantieristica maggiore su livelli

più elevati comporterebbe, infatti, il persistere di una quota di capacità inutilizzata con conseguenti aggravii dei costi di produzione.

La razionalizzazione della struttura cantieristica, necessaria per accrescere i livelli di produttività e ridurre gli attuali divari tra costi e prezzi, va perseguita da un lato attraverso la creazione delle condizioni per un adeguato afflusso di ordini e dall'altro mediante l'eliminazione dei fattori di rigidità dell'offerta.

Per quanto, infine, riguarda la cantieristica medio-minore, l'amministrazione è impegnata ad esercitare un vigilante controllo affinché l'evoluzione della capacità produttiva segua le indicazioni prevalenti del mercato, in modo da evitare l'insorgere di gravi fenomeni di sottoutilizzo della stessa, che andrebbero a ripercuotersi negativamente sui costi e conseguentemente sulla capacità concorrenziale del settore.

Al riguardo è opportuno ricordare che il volume di commesse da assistere non dovrebbe risultare superiore, secondo le indicazioni programmatiche, ad 80 mila tonnellate di stazza lorda compensata all'anno.

La manovrabilità delle aliquote insieme al complesso di azioni che rientrano nella sfera decisionale delle singole aziende dovrebbero facilitare l'accelerazione del processo di razionalizzazione dell'intera industria naval-meccanica nazionale, che è condizione per la riduzione dei costi e per l'approvazione, da parte degli organi comunitari, dei nuovi regimi di aiuto.

Il buon esito delle trattative che saranno iniziate quanto prima appare in effetti fortemente condizionato non tanto dai progetti di elevazione delle aliquote contributive quanto dalle garanzie che saranno offerte circa l'eliminazione della eccedenza di capacità produttiva; il programma di razionalizzazione, infatti, a giudizio degli organi della CEE, non può assolutamente prescindere dalla eliminazione dei « rami secchi » il cui mantenimento in vita impedisce il risanamento del settore con le ovvie conseguenze nei risultati economici delle aziende.

L'azione svolta dagli esperti governativi nazionali è stata tutta protesa a dimostrare gli scarsi risultati finora conseguiti attra-

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

verso la mera regolamentazione degli aiuti statali; mentre infatti gli arretramenti dell'industria cantieristica europea non hanno condotto ad un maggiore equilibrio fra domanda ed offerta mondiale, in quanto nuovi paesi si sono affacciati sulla scena internazionale, a cominciare dalla Corea del Sud, nessun passo significativo è stato realizzato sul piano della cooperazione delle industrie dei paesi *partners* più preoccupati delle problematiche inerenti alla concorrenza infra-comunitaria che all'aggressività dei paesi terzi.

Il Parlamento europeo e le varie istituzioni comunitarie sembrano aver compreso il grande rilievo di tali tematiche, tant'è che la stessa Commissione sembra orientata ad accettare la sospensiva della degressività, purchè i progetti di aiuto siano accompagnati da precisi programmi di riduzione di capacità.

Entrando nel merito del disegno di legge a favore dell'industria cantieristica navale, è previsto un contributo differenziato, diretto alla produzione per le commesse acquisite fino al 31 dicembre 1986, e pari al 25 per cento, al 15 per cento e all'11 per cento del prezzo contrattuale rispettivamente per i cantieri maggiori, medi e minori. Per i cantieri ubicati nel Mezzogiorno, le aliquote sono elevate rispettivamente di 5, 3 e 2 punti percentuali.

È inoltre previsto che il Ministro della marina mercantile, tenuto conto dell'andamento delle commesse e della produzione nazionale, possa proporre al CIPI una modifica di dette percentuali, anche per singole categorie di cantieri; si consolida quindi il principio di flessibilità delle aliquote quale connotato importante della contribuzione sulla base di una tempestiva valutazione delle componenti economiche, quali la produzione, la capacità impiantistica e la disponibilità finanziaria dello Stato.

L'aiuto diretto alla produzione nelle aliquote come sopra quantificate è concesso anche per i lavori di trasformazione e modificazione navale su unità di almeno 1.000 tonnellate di stazza lorda. La ragione di tale estensione è determinata dalla considerazione che questi lavori, sia sul piano tecnico che

su quello economico, si inquadrano nel mercato della costruzione navale, tanto da essere effettuati prevalentemente in cantieri costruttori.

Il nuovo disegno di legge, inoltre, introduce, nel quadro di un particolare e significativo impulso da attribuire anche alla ricerca talassografica, una estensione del campo di applicazione normativa alle unità per ricerche.

Nei casi particolari di situazioni di crisi aziendale o produttiva, oppure di commesse da parte dei paesi in via di sviluppo, le aliquote contributive possono essere elevate del 20 per cento; si è ritenuto in tal modo di dare più puntuale e concreta applicazione al disposto dell'articolo 6 della quinta direttiva comunitaria, come è noto prorogata al 31 dicembre 1984.

La disposizione contenuta nell'articolo 4 tende a mantenere inalterata l'entità reale di contribuzione alla data di stipulazione del contratto, o, in mancanza, dell'inizio dei lavori, indipendentemente dal momento in cui il contributo viene di fatto corrisposto. È una norma di adeguamento della legislazione italiana a quella in vigore in altri paesi della CEE.

Il periodo considerato, che tiene conto del presumibile andamento temporale e del diverso impegno nell'esecuzione dei lavori è, in ogni caso, ridotto a 30 mesi per le commesse acquisite dai cantieri maggiori, a 16 mesi per i cantieri medi e a 12 mesi per i cantieri minori.

La *ratio* normativa è quella di non svilire la competitività dell'industria nazionale nei confronti dei concorrenti stranieri, e di eliminare il più possibile ipotesi di compromissioni esogene determinate da fattori estranei alle aziende e meno, o per nulla, rilevanti nei confronti dei costruttori esteri.

Per i lavori di riparazione navale e manutenzione di motori marini d'importo superiore a 150 milioni di lire, nonché per le trasformazioni e modificazioni di unità di stazza lorda inferiore a 1.000 tonnellate di stazza lorda è previsto un contributo del 10 per cento del prezzo contrattuale, elevato al 15 per cento per i lavori effettuati nei cantieri del Mezzogiorno.

Allo scopo di incentivare i piani di investimento aziendale dei cantieri maggiori, è stato aumentato al 30 per cento (antecedentemente: 20 per cento) l'aiuto dello Stato rispetto all'investimento effettuato in attuazione di programmi destinati alla riorganizzazione produttiva globale; parimenti è sta-

to elevato al 12,5 per cento il contributo di cui all'articolo 7 della legge n. 720 del 1975 destinato al ristoro finanziario degli immobilizzi riferiti a scorte dei magazzini e depositi, unitamente ai materiali grezzi, semi-lavorati e prodotti finiti, in lavorazione o montati sullo scalo.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

In attuazione delle « Linee programmatiche per favorire, nel triennio 1984-1986, il processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale », approvate dal CIPI nella seduta del 19 giugno 1984, le disposizioni contenute nella legge 14 agosto 1982, n. 598, e nella legge 14 agosto 1982, n. 599, già prorogate e modificate, con le modifiche e le integrazioni di cui ai successivi articoli, nonchè i termini previsti dalle stesse leggi scaduti il 30 giugno 1984, sono prorogati al 31 dicembre 1986.

Art. 2.

Le percentuali di contribuzione previste dal primo comma dell'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 599, per le nuove costruzioni nonchè le trasformazioni e modificazioni navali riguardanti unità di stazza lorda di almeno 1.000 tonnellate, sono fissate nella misura del 25 per cento per i cantieri maggiori, del 15 per cento per i cantieri medi e dell'11 per cento per i cantieri minori.

Il contributo è riferito alla data di stipulazione del contratto di costruzione o, nel caso di trasformazione e modificazione navale riguardanti unità di stazza lorda di almeno 1.000 tonnellate, alla data di inizio dei lavori.

La percentuale di contribuzione prevista dall'articolo 1 della legge 14 agosto 1982, n. 598, per i lavori di riparazione navale, manutenzione di apparati motori, nonchè trasformazione o riparazione di unità di stazza lorda inferiore alle 1.000 tonnellate,

resta fissata nella misura del 10 per cento del relativo prezzo.

L'espressione « costruzioni complete a scafo metallico », di cui al primo comma dell'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è così modificata: « costruzioni complete a scafo metallico o realizzato con altri materiali a tecnologia avanzata ».

L'espressione « i lavori di costruzione delle unità a scafo metallico », di cui al primo comma dell'articolo 5 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è così modificata: « i lavori di costruzione delle unità a scafo metallico o realizzato con altri materiali a tecnologia avanzata ». La lettera a) dello stesso comma è sostituita dalla seguente:

« a) navi di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate; tale limite è ridotto a 75 tonnellate di stazza lorda per le unità a tecnologia avanzata per trasporto passeggeri, nonché per le unità abilitate alla navigazione speciale limitata alla laguna di Venezia, che sono destinate al pubblico servizio lagunare di linea per il trasporto di passeggeri o di automezzi; ».

L'ultimo comma dell'articolo 5 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è sostituito dal seguente:

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

L'espressione « Sulle navi mercantili nazionali » di cui al quarto comma dell'articolo 9 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è così modificata: « Sulle navi nazionali ».

Art. 3.

L'ultimo comma dell'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è sostituito dal seguente:

« Il Ministro della marina mercantile, tenuto conto dell'andamento delle commesse e della produzione nazionale, può proporre al CIPI, che si esprimerà nei successivi

trenta giorni, modifiche di dette percentuali, anche per singole categorie di cantieri. Alle predette modifiche si provvede con decreto del Ministro della marina mercantile ».

Art. 4.

Il terzo comma dell'articolo 1 della legge 14 agosto 1982, n. 598, è sostituito dal seguente:

« Sono esclusi dai benefici i lavori per importi che risultino inferiori a 150 milioni di lire ».

La lettera a) del primo comma dell'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 598, è sostituita dalla seguente:

« a) navi di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate, eccettuate quelle abilitate esclusivamente al servizio marittimo dei porti e delle rade; tale limite è ridotto a 75 tonnellate di stazza lorda per le unità a scafo metallico a tecnologia avanzata per trasporto di passeggeri, nonchè per le unità abilitate alla navigazione speciale limitata alla laguna di Venezia, che sono destinate al pubblico servizio lagunare di linea per il trasporto di passeggeri o di automezzi ».

La lettera c) del primo comma dell'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 598, è sostituita dalla seguente:

« c) galleggianti e costruzioni di interesse energetico, costruzioni antinquinamento, unità per ricerche nonchè per lavori in mare, tutti di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate ».

L'ultimo comma dell'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 598, è sostituito dal seguente:

« Sono esclusi i lavori effettuati su unità militari, da diporto, nonchè su quelle appartenenti allo Stato ».

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

La lettera c) del primo comma dell'articolo 5 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è sostituita dalla seguente:

« c) galleggianti e costruzioni di interesse energetico, costruzioni antinquinamento, unità per ricerche nonchè per lavori in mare, tutti di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate ».

Il penultimo comma dell'articolo 4 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è sostituito dal seguente:

« Il Ministro della marina mercantile, sentito il CIPI, classifica con proprio decreto i cantieri navali in maggiori, medi o minori ai fini dell'assegnazione dei contributi di cui alla presente legge, sulla base dei requisiti dagli stessi posseduti alla data del 31 dicembre 1983 ».

L'articolo 2 della legge 14 agosto 1982, n. 598, è sostituito dal seguente:

« Possono ottenere la concessione del contributo di cui all'articolo 1 le imprese che, in esercizio dal 1° gennaio 1967, abbiano continuato a svolgere la propria attività, anche se con sospensioni, fino al 31 dicembre 1983 ».

Il primo comma dell'articolo 4 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è sostituito dal seguente:

« Possono ottenere la concessione del contributo di cui all'articolo 3 i cantieri costruttori di navi mercantili destinate alla navigazione marittima indicate nel successivo articolo 5 che, in effettivo esercizio al 31 dicembre 1963, abbiano continuato la propria attività, anche se con sospensioni, fino al 31 dicembre 1983 ».

Il penultimo comma dell'articolo 13 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è sostituito dal seguente:

« Possono ottenere il contributo i cantieri che, in esercizio dal 1° gennaio 1967, abbiano continuato la propria attività, anche se con sospensioni, fino al 31 dicembre 1983 ».

Art. 5.

L'articolo 11 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è sostituito dal seguente:

« Nel caso di commesse di nuove costruzioni navali acquisite dai cantieri maggiori in situazioni di crisi produttiva o aziendale, prevista dalla legge 20 maggio 1975, n. 164, e nel caso di commesse da parte dei Paesi in via di sviluppo, il Ministro della marina mercantile di concerto con quello del tesoro può elevare il contributo di cui all'articolo 1 della presente legge del 20 per cento ».

Art. 6.

Il calcolo per riferire il contributo alla data del contratto o di inizio dei lavori, ai sensi del secondo comma dell'articolo 2 della presente legge, è effettuato in sede di liquidazione finale, tenendo conto dei tempi con cui il contributo stesso è effettivamente corrisposto, sulla base del tasso commerciale e per un periodo non superiore a 30 mesi per i cantieri maggiori, a 16 mesi per i cantieri medi e a 12 mesi per i cantieri minori.

Le disposizioni contenute nel primo comma dell'articolo 12 della legge 14 agosto 1982, n. 599, come successivamente modificate, si applicano esclusivamente ai contratti di costruzione o di prima vendita stipulati fino al 31 dicembre 1983.

Art. 7.

Per l'ammissione al contributo di cui all'articolo 16 della legge 14 agosto 1982, n. 599, le imprese interessate devono presentare le relative istanze entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge. Le istanze devono essere corredate da un piano di investimento la cui attuazione sia successiva al 1° gennaio 1984. Le iniziative ammesse a contributo devono essere

ultimate, a pena di decadenza, entro il 31 dicembre 1988.

Per i cantieri maggiori la misura del contributo è elevata al trenta per cento dell'investimento.

Eventuali variazioni ai piani di investimento devono essere proposte entro il 31 dicembre 1986 e sono approvate con decreto del Ministro della marina mercantile. Nei casi in cui risulti già disposta la concessione del contributo, le variazioni saranno assistibili nei limiti della contribuzione già determinata.

Art. 8.

Ai fini dell'applicazione della legge 14 agosto 1982, n. 598, e della legge 14 agosto 1982, n. 599, il termine « piano di settore » è sostituito dal seguente: « linee programmatiche per favorire nel triennio 1984-86 il processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale ».

Le parole « abilitate alla navigazione » di cui al primo comma dell'articolo 5 della legge 14 agosto 1982, n. 599, sono soppresse. L'articolo 12 nonchè il secondo e quarto comma dell'articolo 17 della stessa legge sono abrogati.

Le disposizioni di cui al terz'ultimo comma, successivamente abrogato, dell'articolo 4 della legge 14 agosto 1982, n. 599, non si applicano neanche ai contratti di costruzione stipulati antecedentemente al 1° gennaio 1984.

L'articolo 6 della legge 14 agosto 1982, n. 598, già abrogato, è ripristinato con identica formulazione.

Art. 9.

Ai cantieri navali maggiori ammessi ai contributi di cui alla presente legge può essere concesso un contributo annuo nella misura del 12,50 per cento sugli immobilizzi in materiali, semi-lavorati e prodotti finiti, per-

tinenti all'attività di costruzione e riparazione di navi mercantili.

Le imprese interessate devono presentare, per la concessione del contributo, al Ministero della marina mercantile, entro il 31 marzo di ciascun anno, idonea documentazione relativa agli immobilizzi dell'anno precedente; da essi devono essere detratti soltanto gli eventuali acconti versati da committenti.

Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, saranno emanate disposizioni applicative del presente articolo.

Art. 10.

Le abrogazioni, le modificazioni e le integrazioni normative di cui ai precedenti articoli, ove non sia diversamente disposto, si riferiscono esclusivamente a contratti conclusi oppure ad attività e iniziative intraprese successivamente al 1° luglio 1984.

Con le norme applicative previste dall'articolo 9 della legge 14 agosto 1982, n. 598, e dall'articolo 25 della legge 14 agosto 1982, n. 599, sono stabilite anche le modalità di calcolo del grado di avanzamento dei lavori.

Art. 11.

Le disposizioni della presente legge, se più favorevoli rispetto ad altri provvedimenti di proroga delle leggi 14 agosto 1982, n. 598, e 14 agosto 1982, n. 599, si applicano dal 1° gennaio 1984.

Eventuali limitazioni alle misure degli interventi, nonché eventuali esclusioni di categorie di iniziative assistibili con gli interventi previsti dalla legge 14 agosto 1982, n. 598, e dalla legge 14 agosto 1982, n. 599, derivanti da direttive emanate dalla Comunità economica europea in attuazione di una politica comune nel settore delle costruzioni navali, possono essere adottate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro della marina mercantile di concerto con quello del tesoro.

Art. 12.

Per l'attuazione della presente legge è autorizzata, per l'anno 1984, la maggiore spesa di lire 20.000 milioni destinata quanto a:

a) lire 5.000 milioni alla concessione dei contributi di cui agli articoli 3, 11, 12 e 13 della legge 14 agosto 1982, n. 599;

b) lire 5.000 milioni alla concessione dei contributi di cui all'articolo 1 della legge 14 agosto 1982, n. 598;

c) lire 5.000 milioni alla concessione dei contributi di cui all'articolo 16 della legge 14 agosto 1982, n. 599;

d) lire 5.000 milioni alla concessione dei contributi di cui all'articolo 9 della presente legge.

Art. 13.

All'onere di lire 20.000 milioni derivante dall'applicazione della presente legge nell'anno finanziario 1984, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento « Fondo investimenti ed occupazione ».

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

