SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

(N. 663-A)

RELAZIONE DELLA 8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE TONUTTI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla 10ª Commissione permanente (Trasporti e Aviazione civile, Marina mercantile, Poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati nella seduta del 9 gennaio 1980 (V. *Stampato n.* **930**)

presentato dal Ministro della Marina Mercantile

di concerto col Ministro del Tesoro

e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza il 17 gennaio 1980

Provvidenze integrative per l'industria delle riparazioni navali per il periodo 1° gennaio 1979-31 dicembre 1980

Comunicata alla Presidenza il 21 febbraio 1980

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1600) — 2-3-4

ONOREVOLI SENATORI. — L'industria delle riparazioni navali detiene una modesta quota del mercato internazionale ed è esposta ad una seria concorrenza, specialmente mediterranea.

Questo settore è privo inoltre attualmente di qualsiasi credito diretto, essendo scadute con il 31 dicembre 1977 le provvidenze della legge n. 878 del 1973.

Nel progetto di piano di ristrutturazione dell'industria cantieristica, presentato nella passata legislatura, non si fa alcun accenno all'industria delle riparazioni navali, mentre è necessario che questo comparto sia inquadrato nella politica generale dell'industria cantieristica cui è complementare.

Vi è infatti uno stretto rapporto tra iniziative per le nuove costruzioni navali e l'industria delle riparazioni.

Per i problemi di ristrutturazione degli impianti di riparazione è necessario un attento esame, in relazione anche alle particolari situazioni locali, attesa la sempre più acuta concorrenza dei paesi estranei alla CEE nel bacino del Mediterraneo (vedi Fiume e Malta).

L'industria delle riparazioni navali interessa circa 15.000 addetti (calcolati per difetto), ai quali bisogna aggiungere circa 8.000 unità generate dall'indotto.

La particolare situazione di difficoltà dell'industria delle riparazioni navali è attentamente seguita in sede CEE, dove si può rilevare una particolare predisposizione ad esaminare con spirito aperto le proposte di intervento e di sostegno a favore delle riparazioni navali, nel quadro della ristrutturazione del settore.

Particolare attenzione va inoltre posta al ritardo con cui viene attuato il programma di costruzione dei bacini di carenaggio e all'incidenza che queste strutture pubbliche potranno avere (anche negative, se non razionalizzate) sull'industria delle riparazioni navali. L'esame di questo settore è stato fatto in sede di approvazione di ulteriori finanziamenti per la costruzione dei bacini di Genova, Trieste, Napoli (provvedimento approvato dal Senato alla fine di ottobre del 1979 e reso definitivo dalla Camera dei deputati in questi giorni).

Finora gli interventi a favore delle riparazioni navali hanno seguito due linee:

a) provvidenze concernenti contributi per il rinnovamento del naviglio della marina mercantile e per la demolizione del naviglio vetusto abbinata alla costruzione di nuove unità (legge 24 maggio 1967, n. 389 — legge 25 maggio 1970, n. 362 — legge 28 gennaio 1974, n. 19).

La validità di questi interventi per la demolizione di naviglio vetusto è stata prorogata al 31 dicembre 1980 con l'articolo 3 della legge 23 dicembre 1975, n. 720.

Tali provvedimenti prevedono contributi per la demolizione e per la costruzione di nuove unità (30.000 lire per tonnellata di stazza lorda di naviglio da demolire qualora la stazza lorda del naviglio da costruire sia almeno pari al 75 per cento di quella da demolire). Detta misura del contributo è aumentata del 30 per cento quando il naviglio da costruire sia di tipo specializzato o quando il naviglio da demolire abbia oltre 25 anni, ovvero quando la demolizione riguardi unità di stazza lorda non superiore a 3.000 tonnellate e sempre che abbia una età non inferiore a 15 anni.

La citata legge n. 720 del 1975 prevede uno stanziamento, dal 1976 al 1980, di 3 miliardi all'anno;

b) altre provvidenze riguardano lavori diversi da quelli di costruzione (e quindi di-

versi anche dalla demolizione) per i quali è calcolato un contributo in percentuale (diversa e decrescente anno per anno fino al 31 dicembre 1977) sul prezzo dei lavori stessi.

Questi interventi sono regolati dalla legge 27 dicembre 1973, n. 878, e prorogati dall'articolo 4 della legge 23 dicembre 1975, n. 720, che fissa per il 1977 la percentuale del contributo, sempre sul prezzo dei lavori, al 4,80 per cento.

La legge n. 878 precisa che per lavori navali diversi da quelli di costruzione si intendono quelli di trasformazione, modificazione e riparazione di navi mercantili in esercizio e indica il campo di applicazione del contributo (articolo 11).

Il testo accolto dalla 8ª Commissione segue la legge n. 878 e la legge n. 720 per quanto riguarda le riparazioni (elevando la percentuale di intervento sino al 15 per cento del prezzo dei lavori e per certi lavori sino al 30 per cento) e innova profondamente gli interventi per la demolizione non ancorandoli ad impegni per la costruzione di nuove navi.

La Commissione ha sottolineato la diversità dei problemi dell'industria delle costruzioni da quelli dell'industria delle riparazioni. Infatti mentre gli interventi di sostegno alla prima possono essere ancorati e coordinati ad un'azione programmatoria, in relazione alle esigenze della flotta nazionale, alle strutture cantieristiche, alla domanda di trasporti marittimi, secondo criteri di priorità e di particolarità anche congiunturali nel quadro delle note difficoltà europee e mondiali, più difficile e più problematica si prospetta una anche minima previsione programmatica nel campo delle riparazioni navali.

A giudizio della Commissione non può essere infatti automaticamente trasferita una normativa o una procedura dal settore delle costruzioni a quello delle riparazioni.

Queste considerazioni hanno portato a valutare la funzione della Commissione ministeriale prevista nel disegno di legge n. 662 per il programma di interventi a favore delle costruzioni navali.

È stato valutato positivamente il parere di detta Commissione sulla determinazione dei criteri di fissazione della percentuale del contributo, ma è stato sottolineato che questi criteri non possono essere gli stessi valevoli per le costruzioni navali, nè possono essere ancorati alla tipologia delle navi, o alle dimensioni dei cantieri o, tanto meno, a criteri di priorità che privilegino alcuni settori anzichè altri.

Uno dei criteri, indicato nel disegno di legge, può essere quello che riguarda i grandi lavori di riparazione e di modificazione (non di trasformazione), ma queste valutazioni sulle modalità di intervento devono essere previste nel decreto interministeriale che fissa i criteri generali, ed è su questo decreto che deve essere sentito il parere della Commissione ministeriale.

È a seguito di queste valutazioni che è stato precisato negli emendamenti accolti che tale Commissione venga sentita per la determinazione di questi criteri, ivi compresi anche quelli di intervento per i grandi lavori di riparazione e di modificazione. È stato conseguentemente previsto che il parere della Commissione non possa essere dato sui singoli lavori. È parso poi opportuno che gli interventi a favore dei cantieri del Mezzogiorno non vengano ancorati alla tipologia delle navi, mentre ad essi dovrebbe essere concesso il contributo nella misura massima prevista.

In questo senso sono stati emendati anche i commi sesto e settimo dell'articolo 1.

Pur non apportando modifiche, la Commissione ha espresso la sua perplessità in relazione agli interventi per la demolizione delle navi, interventi di sostegno che non vengono ancorati alla costruzione di nuove navi. Tale novità può essere accettata in via del tutto congiunturale, data anche la limitata validità temporale della legge.

Il problema della demolizione del naviglio però deve essere esaminato e coordinato con la situazione delle costruzioni, in una visione unitaria (pur da definirsi) del naviglio vetusto e di quella nuovo (esistono precedenti legislativi in proposito e sono allo studio iniziative, anche in sede comunitaria) per ancorare anche gli incentivi per la demolizione alle provvidenze per la costruzione di nuove navi.

La Commissione ha espresso parere contrario all'incremento, tra i lavori di riparazione navale, anche di quelli di sabbiatura e pitturazione. Così come era desumibile dal testo della Camera, infatti questi lavori si sarebbero potuti finanziare indipendentemente dai lavori di manutenzione straordinaria, modificazione e riparazione, con conseguente sottrazione di risorse ai veri lavori di riparazione e senza alcuna sensibile conseguenza sulla occupazione nei cantieri.

Anche per questo disegno di legge, in relazione all'ultimo comma dell'articolo 1, valgono le considerazioni svolte per l'analoga disposizione del disegno di legge n. 662, relativamente alla vigenza dei titoli I e III della legge 27 dicembre 1973, n. 878, cui è sembrato opportuno rinviare.

La Commissione raccomanda perciò l'accoglimento del disegno di legge, con le modifiche apportate.

TONUTTI, *relatore*

PARERE DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE

(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)

(Estensore CAROLLO)

14 febbraio 1980

La Commissione programmazione e bilancio, esaminati i disegni di legge nn. 662, 663 e 664, per quanto di competenza, esprime parere favorevole.

Peraltro nel corso dell'esame sono stati posti in evidenza i seguenti punti, sui quali si richiama l'attenzione della Commissione di merito:

1) il rifinanziamento delle leggi vigenti in materia di credito navale e di contributi per la costruzione di nuove navi mercantili, riflesso contabilmente in bilancio nei capitoli 7541 e 7543 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per il 1980, appare attuato senza tener conto di quelli che sono i meccanismi normativi che disciplinano gli interventi nei vari settori, per cui le somme stanziate molto difficilmente potrebbero essere effettivamente spese nel corso dell'esercizio 1980;

2) nel complesso degli stanziamenti iscritti nello stato di previsione della Marina mercantile, la quota di risorse destinata all'ammodernamento e alla ristrutturazione dei cantieri appare obiettivamente molto modesta a fronte delle risorse che vengono invece utilizzate attraverso meccanismi normativi, di tipo creditizio e contributivo, scarsamente idonei o del tutto inidonei a promuovere l'auspicato rinnovamento tecnologico e strutturale della nostra cantieristica, nel quadro di un disegno di programmazione che tuttora appare carente.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO APPROVATO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Art. 1.

Fino all'emanazione di una legge organica concernente la ristrutturazione dell'industria navale, il contributo di cui all'articolo 10 della legge 27 dicembre 1973, n. 878, prorogata dall'articolo 4 della legge 23 dicembre 1975, n. 720, può essere concesso in misura sino al 15 per cento del prezzo per i lavori iniziati successivamente al 1° gennaio 1979 e, comunque, non oltre il 31 dicembre 1980, concernenti manutenzioni straordinarie, modificazioni e riparazioni di navi mercantili in esercizio, manutenzione dei relativi apparati motori, installazione di apparati motori di propulsione su navi di nuova costruzione con scafo diverso dal ferro, nonchè lavori di sabbiatura e pitturazione.

In caso di grandi lavori di riparazione, nonchè di modificazioni di particolare impegno e difficoltà, il contributo può essere elevato, in via eccezionale, sino al 30 per cento, sentito il parere della Commissione per il piano della cantieristica navale istituita presso il Ministero della marina mercantile.

Analogo contributo sino al 15 per cento del prezzo contrattuale ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile può essere concesso alle imprese di demolizione navale per la demolizione di navi di bandiera nazionale od estera.

Sono esclusi dal beneficio i prezzi inferiori a 50 milioni di lire.

Le disposizioni di cui ai commi precedenti sono estese alle navi a struttura metallica, destinate ad attività industriali o di ricerca che si svolgono in acque marittime.

La percentuale del contributo verrà fissata con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, sentita la Commissione per il piano della cantieristica, istituita presso il Ministero della marina mercantile, secondo criteri che tengano conto delle esigenze della struttura cantieristica nazionale, privilegino riparazioni inerenti a navi atte a contribuire alla so-

DISEGNO DI LEGGE

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

Fino all'emanazione di una legge organica concernente la ristrutturazione dell'industria navale, il contributo di cui all'articolo 10 della legge 27 dicembre 1973, n. 878, prorogata dall'articolo 4 della legge 23 dicembre 1975, n. 720, può essere concesso in misura non eccedente il 15 per cento del prezzo per i lavori, iniziati successivamente al 1° gennaio 1979 e, comunque, non oltre il 31 dicembre 1980, concernenti manutenzioni straordinarie, modificazioni e riparazioni di navi mercantili in esercizio, manutenzione dei relativi apparati motori, installazione di apparati motori di propulsione su navi di nuova costruzione con scafo diverso dal ferro.

Il contributo di cui al comma precedente può essere elevato, in via eccezionale, sino al 30 per cento per grandi lavori di riparazione nonchè per modificazioni di particolare impegno e difficoltà che non comportino comunque trasformazioni.

Un contributo sino al 15 per cento del prezzo contrattuale ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile può essere concesso anche alle imprese di demolizione navale per la demolizione di navi di bandiera nazionale od estera.

Identico.

Identico.

I criteri per la determinazione della percentuale del contributo di cui al primo comma saranno fissati con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, sentita la Commissione istituita in forza del disposto dell'articolo 1 della legge recante « Provvidenze integrative per l'industria delle costruzioni na-

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

luzione dei problemi energetici del paese, consentano all'industria delle riparazioni navali del Mezzogiorno l'utilizzo, nella massima misura possibile, della potenzialità operativa delle stesse.

In relazione ai problemi occupazionali, ai cantieri del Mezzogiorno verrà comunque accordata la misura massima del contributo previsto per i vari tipi di nave.

Ai fini dell'applicazione dei commi precedenti sono prorogate le disposizioni dei titoli I e III della legge 27 dicembre 1973, n. 878, ad eccezione dell'articolo 23 della medesima legge.

Art. 2.

Nel caso di imprese di riparazione operanti nel Mezzogiorno, il contributo di cui al titolo II, articolo 13 della legge 27 dicembre 1973, n. 878, può essere elevato al 20 per cento sul totale degli investimenti ammessi. Tra i richiedenti verranno preferite le imprese che entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge avranno presentato un piano di ristrutturazione tecnica, di consorziazione o di cooperazione con analisi del mercato e degli investimenti necessari, garantendo e incrementando i livelli occupazionali.

Art. 3.

Per far fronte agli oneri derivanti dall'applicazione dei precedenti articoli è autorizzata, nel biennio 1980-1981, la spesa complessiva di lire 25 miliardi, di cui lire 8 miliardi per l'anno 1980.

All'onere di lire 8 miliardi relativo all'anno 1980 si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, all'uopo parzialmente utilizzando la voce « Provvidenze per l'industria cantieristica, per il credito navale e per le riparazioni navali ».

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

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

vali, per il periodo 1° gennaio 1979-31 dicembre 1980 ».

In relazione ai problemi occupazionali, ai cantieri del Mezzogiorno verrà comunque accordata la misura massima del contributo.

Restano in vigore, in quanto applicabili, le disposizioni dei titoli I e III della legge 27 dicembre 1973, n. 878.

Art. 2.

Identico.

Art. 3.

Identico.