

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

N. 1193

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro *ad interim* della marina mercantile

(TESINI)

di concerto col Ministro del tesoro

(BARUCCI)

col Ministro del bilancio e della programmazione economica

(ANDREATTA)

col Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato

(GUARINO)

e col Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie
e gli affari regionali

(CIAURRO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 29 APRILE 1993

Provvedimenti a favore dell'industria navalmeccanica e
della ricerca nel settore navale

INDICE

Relazione	Pag.	3
Relazione tecnica	»	9
Disegno di legge	»	12

ONOREVOLI SENATORI. - Il mancato recepimento nell'ordinamento italiano della direttiva CEE 21 dicembre 1990, n. 90/684, concernente gli aiuti alla costruzione navale (VII direttiva) a distanza di ormai due anni dalla sua entrata in vigore costituisce una circostanza che, oltre ad avere rilevanti ripercussioni negative sulla programmazione dell'attività produttiva delle imprese, assume un'evidente connotazione negativa anche sul piano «politico» e su quello del processo di integrazione comunitaria cui il nostro Paese è chiamato a partecipare.

Rappresenta certamente un'anomalia, nel contesto comunitario, il fatto che solo l'Italia non abbia potuto a tutt'oggi attuare il regime d'intervento previsto per il settore dalla predetta direttiva comunitaria, che - va sottolineato - mentre stabilisce regole, condizioni e limiti del sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale, ha altresì lo scopo di tradurre in azioni concrete la politica industriale della Comunità nello specifico comparto.

A fronte degli indirizzi di politica industriale chiaramente scaturenti dalla VII direttiva è assolutamente irrinunciabile per l'Italia la partecipazione alla messa in applicazione della strategia industriale ivi delineata, affinché la «convergenza» dell'apparato produttivo italiano con quello del resto della Comunità voluta, tra l'altro, dagli Accordi di Maastricht, non sia ulteriormente ed irreparabilmente ritardata.

Del resto, l'industria cantieristica italiana si trova in un delicato momento di transizione, che viene a coincidere con una fase alquanto difficile dell'economia internazionale.

Lo scenario economico mondiale, infatti, dopo un periodo contrassegnato da un significativo ritmo di espansione dell'attività economica, è stato caratterizzato da un

marcato rallentamento della crescita e da un generalizzato clima di incertezza legato sia ai persistenti sintomi di recessione che al nuovo assetto delle relazioni internazionali.

Nel commercio internazionale via mare è ricomparso il problema dell'eccedenza dell'offerta di stive per cui il mercato di noli, pur tra le difformità che normalmente si registrano in relazione alle varie categorie merceologiche, ha manifestato nel complesso una flessione.

La flotta mondiale, a seguito delle consegne degli ultimi anni ha segnato una netta ripresa, attestandosi alla data del 31 dicembre 1991 ad un livello di 436,6 milioni di tonnellate di stazza lorda e, in base a più recenti rilevazioni, sembra destinata a registrare una conferma del proprio trend positivo. Nel contempo, la flotta della Comunità continua a ridursi in rapporto a quella mondiale per i noti problemi connessi ai costi gestionali ed alle conseguenti difficoltà sul piano della competitività.

Gli ordinativi per la costruzione di nuove navi nei cantieri mondiali ammontano nel 1991 a circa 11,9 milioni di tonnellate di stazza lorda, con una netta prevalenza (circa il 57 per cento) di commesse nei cantieri del Giappone e della Corea del Sud ed un'incidenza sempre più significativa di paesi produttori emergenti, tra cui la Cina ed il Brasile. La quota di mercato della Comunità economica europea è di circa il 18,4 per cento.

Anche la cantieristica italiana ha beneficiato del trend positivo dei mercati marittimi di questi ultimi anni: con una produzione nel 1991 di 435 mila tonnellate di stazza lorda compensata convenzionale essa segna infatti un picco massimo dopo la lunga crisi degli anni '70 e '80.

I prezzi delle nuove costruzioni hanno segnato una ripresa nell'ultimo triennio,

ma, considerato il declino dei prezzi stessi negli anni precedenti ed il costante aumento dei costi di produzione, tale incremento non è stato sufficiente, soprattutto per l'industria europea, a coprire i costi di produzione. Peraltro, negli ultimi mesi, i prezzi hanno mostrato un andamento cedente e sono rimasti su valori reali inferiori a quelli del 1991.

Se si tiene conto delle attuali incertezze del quadro economico generale e delle fluttuazioni delle monete e dei tassi di interesse, si può ben comprendere le ragioni per cui un reale equilibrio tra domanda ed offerta di navi non sia certamente a portata di mano, con l'effetto del perpetuarsi di condizioni concorrenziali perturbate, come si evince, d'altronde, dalla decisione assunta già da tempo dalla Comunità di prorogare di 3 anni il sistema di aiuti alla cantieristica mediante l'adozione della VII direttiva CEE n. 90/684 del 21 dicembre 1990.

L'industria cantieristica italiana, dopo il significativo flusso di ordinativi del 1989-90, ha attraversato un periodo molto difficile a causa del forte ritardo col quale sono state adottate e rese operative le misure di attuazione della VI direttiva CEE n. 87/167 del 26 gennaio 1987 dopo una già difficile chiusura dell'attività produttiva ricadente sotto il regime della V direttiva CEE 81/363 del 28 aprile 1981. Le imprese interessate si sono trovate ad acquisire e portare a compimento una consistente mole di commesse in un momento in cui il quadro normativo e finanziario di riferimento è stato incerto, esponendosi, tra l'altro, consistentemente col sistema bancario per la realizzazione delle iniziative.

Non è stato quindi possibile annullare gli svantaggi comparativi della cantieristica italiana in rapporto a quella del Nord Europa.

Per far fronte a questa situazione, già la legge n. 234 del 1989 ha creato la struttura normativa necessaria ad accelerare i processi di ammodernamento e ristrutturazione del settore ed a ridurre il divario che tuttora sussiste tra tali imprese e la concorrenza asiatica. A tutt'oggi sono state però

assegnate per l'applicazione della legge solo le risorse necessarie a coprire parzialmente i fabbisogni relativi all'attività produttiva realizzata nel periodo di riferimento.

Se si vogliono mettere a frutto le circostanze favorevoli, che hanno visto lo scorso anno il nostro Paese ai primi posti tra i Paesi della Comunità quanto al portafoglio ordini, è necessario non solo destinare all'applicazione dello strumento legislativo le risorse sufficienti a sostenere lo sforzo che le imprese navalmeccaniche stanno effettuando per rimanere competitive sul mercato ma anche assicurare una rapida adozione dei provvedimenti legislativi di attuazione della VII direttiva CEE.

La legge n. 234 del 1989 ed il presente schema di disegno di legge di recepimento della VII direttiva CEE per l'industria navalmeccanica, si collocano infatti a chiusura dei processi di adattamento strutturale dell'industria cantieristica europea ed hanno l'obiettivo di predisporre gli strumenti per il passaggio del settore ad una logica sempre più vicina ai meccanismi del libero mercato.

Un pronto adeguamento della legislazione nazionale al nuovo strumento comunitario unitamente all'adozione di criteri opportunamente selettivi, necessari a «forzare» i tempi del recupero di competitività, si rivelano pertanto indispensabili a preparare l'industria navalmeccanica nazionale alle nuove sfide dell'economia di mercato nella quale dovrà prossimamente operare.

In relazione a ciò, occorre altresì tenere conto del ruolo svolto dalla ricerca ai fini del recupero di competitività delle imprese navalmeccaniche. Tale ruolo assume un rilievo determinante in un periodo, come l'attuale, caratterizzato da profonde esigenze di consolidamento delle basi tecnologiche dell'industria in generale e di quella cantieristica in particolare.

È noto infatti che il comparto industriale della costruzione navale e quello dei trasporti marittimi rappresentano settori in costante e rapida evoluzione, sia sotto il profilo della necessaria ottimizzazione della remuneratività del naviglio, sia in relazione

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

agli interessi pubblici connessi alla salvaguardia della vita umana in mare ed alla tutela dell'ambiente degli inquinamenti.

L'incremento - quantitativo e qualitativo - delle conoscenze tecnico-scientifiche relative al mezzo nautico, alle sue caratteristiche costruttive, alle sue connotazioni idrodinamiche, alle sue possibilità d'impiego, costituisce, per i Paesi industrializzati, una via obbligata per evitare ulteriori cedimenti nei confronti della concorrenza estera ed assicurare, soprattutto con riferimento ai prodotti ad elevata tecnologia, la preservazione ed il consolidamento delle potenzialità tecnologiche del nostro Paese nel campo della navigazione marittima.

Tenuto conto di tutto ciò, la direttiva del Consiglio CEE del 21 dicembre 1990, n. 90/684, fa propri gli obiettivi di valorizzazione del ruolo della ricerca nel campo navale e considera compatibili col mercato comune gli aiuti conformi all'apposita «Disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla ricerca ed allo sviluppo» del 1986, che fissa i limiti, le forme e le modalità delle misure di sostegno ammissibili. L'orientamento nettamente favorevole della Comunità nei confronti dell'incentivazione della ricerca è altresì confermato nei nuovi sviluppi della politica industriale CEE che prendono le mosse dal documento di politica industriale della Commissione del 9 luglio 1991 denominato «New challenges for maritime industries: a global and horizontal approach for the E.E.C».

In tale quadro il nostro Paese non può mancare di proseguire gli sforzi fin qui compiuti per il sostegno delle attività di ricerca condotte, nell'interesse di tutta l'industria cantieristica italiana, dall'INSEAN (Vasca Navale) e dal CETENA, al fine di non vanificare i vantaggi della politica sinora perseguita e preservare le potenzialità tecnologiche già acquisite, promuovendone anzi l'ulteriore valorizzazione.

Occorre pertanto assicurare, mediante la concessione di contributi annuali, la realizzazione dei programmi di ricerca, sviluppo e sperimentazione dei due suddetti istituti di ricerca, secondo le linee già tracciate

dalle precedenti leggi di settore e, da ultimo, dalla legge n. 234 del 1989.

Per quanto concerne l'importo percentuale dei contributi e la determinazione dei costi ammissibili, il provvedimento è stato formulato in conformità con le disposizioni comunitarie in materia ed in particolare con la «Disciplina» che lasciando, in principio, un ampio margine d'azione agli Stati membri per quanto attiene alla ricerca fondamentale, sottopone a limiti il livello di aiuto ammissibile a favore della ricerca di base (percentuale massima del 50 per cento) e della ricerca applicata (percentuale massima del 25 per cento) a garanzia della compatibilità di tali aiuti con le norme del Trattato.

* * *

I punti salienti della VII direttiva possono essere così sintetizzati:

a) mantenimento del massimale unico di aiuto per nuove costruzioni, espresso in percentuale del valore contrattuale; la relativa determinazione è basata su di una indagine tecnica di mercato che valuti i costi di una tipologia ampia di navi costruite in un numero non limitato di cantieri della Comunità;

b) espressa applicazione alla commessa del massimale di aiuto vigente alla data di firma del contratto definitivo;

c) applicazione ai lavori di trasformazione navale del medesimo massimale applicabile alle commesse di valore inferiore ai 10 milioni di ECU e, quindi, di un livello di sostegno inferiore a quello previsto per la costruzione navale;

d) conferma del principio di degressività dell'aiuto come obiettivo della politica comunitaria per il settore;

e) completamento delle costruzioni entro tre anni dalla data del contratto, pena l'applicazione del massimale in vigore tre anni prima della consegna della nave; deroghe di carattere eccezionale possono essere al riguardo concesse dalla Commissione CEE;

f) mantenimento dei sistemi di «credito navale» che siano conformi all'Accordo-navi dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE).

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Alla luce delle limitate, ma per certi versi, significative innovazioni apportate dalla VII direttiva, nonché in relazione ad una corretta politica industriale a livello nazionale, la legislazione applicativa da adottare deve necessariamente sia pur parzialmente innovare il regime della legge n. 234 del 1989.

A tale proposito si evidenzia che non si è ritenuto opportuno riproporre la normativa diretta ad assicurare sostegno agli investimenti delle imprese navalmecaniche (articolo 6 legge n. 234 del 1989) in quanto, tenuto conto della esiguità delle risorse finanziarie disponibili, sembra più utile concentrare gli sforzi dello Stato per il settore sull'attività produttiva in quanto tale; peraltro, la previsione di un regime di aiuto agli investimenti, a fronte della limitatissima disponibilità di fondi, finirebbe per avere addirittura effetti negativi poiché creerebbe nelle imprese cantieristiche aspettative cui non si potrebbe dare adeguata soddisfazione nell'attuale situazione di forti vincoli alla spesa pubblica.

In tal senso, l'articolo 1 del disegno di legge richiama gli obiettivi propri della direttiva cui occorre dare attuazione, mentre l'articolo 2, ad evitare la polverizzazione delle risorse pubbliche, limita esclusivamente alle unità mercantili di una certa stazza (400 tonnellate) l'applicabilità del regime di sostegno tenuto conto che è necessario preservare i segmenti di mercato più significativi, su cui è più intensa la concorrenza internazionale e per cui può prospettarsi, in un prossimo futuro, un concreto recupero di competitività da parte delle imprese nazionali. Per i restanti aspetti, l'articolo 2 ricalca il campo d'applicazione della direttiva comunitaria.

L'articolo 3 consente di concedere ai cantieri navali nazionali un contributo che, per le iniziative di costruzione dell'anno 1991 non deve essere superiore al 13 per cento del valore della commessa, o al 9 per cento nel caso di costruzione di valore inferiore ai 10 milioni di ECU. Tali aliquote per gli ordinativi del 1992 e del 1993 passano rispettivamente al 9 per cento per le costruzioni di valore superiore ai 10

milioni di ECU e al 4,5 per cento negli altri casi, in conformità delle decisioni che la Commissione - nell'ambito dei poteri attribuiti dalla direttiva - ha assunto per gli anni sopracitati.

Per eventuali commesse provenienti da Paesi in via di sviluppo, è possibile superare il predetto massimale di aiuto, con i limiti e le modalità indicate dalla normativa comunitaria e nel rispetto degli indirizzi della politica nazionale di cooperazione allo sviluppo.

Analogamente le commesse relative a costruzioni di valore inferiore ai 10 milioni di ECU possono fruire di un'aliquota più elevata di quella per esse indicata, se ciò si renda necessario per far fronte nel caso specifico alla concorrenza extracomunitaria, fermo restando però il limite massimo consentito per le navi di maggiori dimensioni e la previa autorizzazione della Commissione CEE.

Per le iniziative di trasformazione navale, conformemente alle disposizioni della direttiva, il medesimo tipo di contributo può essere concesso a norma dell'articolo 4 applicando un'aliquota non superiore al 9 per cento per le iniziative del 1991 ed al 4,5 per cento per quelle del 1992 e del 1993, introducendo un limite minimo di assistibilità, costituito dal valore dell'iniziativa, che non deve essere inferiore ai 2,5 miliardi di lire. Ciò al fine di non disperdere risorse assistendo trasformazioni navali di scarso rilievo sul piano economico.

Anche in questo caso, la concorrenza di Paesi terzi per l'acquisizione della commessa, può giustificare una maggiorazione dell'aliquota contributiva con i limiti sopra precisati.

L'articolo 5 specifica le modalità contabili di riferimento del contributo alla data del contratto e, per rispondere a precise esigenze fatte valere dalla Commissione CEE già in occasione dell'assenso al regime di aiuti della legge n. 234 del 1989, rende autonomo tale calcolo per quanto attiene ad eventuali atti aggiuntivi alla commessa.

In aderenza alle norme della direttiva, l'articolo 6 precisa che l'aliquota applicabile a ciascuna iniziativa è quella vigente alla

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

data in cui l'iniziativa è stata perfezionata, salvo nell'ipotesi in cui la consegna dell'unità avvenga oltre il termine di tre anni dalla stipula del contratto o dall'inizio dei lavori: in quest'ultimo caso, se la Commissione CEE non accorda un'apposita deroga, viene infatti applicata la percentuale di aiuto in vigore tre anni prima della consegna, a garanzia dell'osservanza del principio di degressività dell'aiuto.

Il regime del massimale, per ciò che concerne eventuali atti aggiuntivi che incrementino il valore dell'iniziativa è, per le regioni già esposte, il medesimo che la legge riserva al contratto originario.

L'articolo 7 disciplina gli adempimenti di massima cui sono tenuti i potenziali beneficiari dei contributi ai fini dell'ottenimento degli stessi ed indica le conseguenze della mancata osservanza degli obblighi posti a loro carico.

L'articolo 8 stabilisce il termine entro il quale devono essere ultimati i lavori e determina le ipotesi in cui il Ministro della marina mercantile può concedere eventuali proroghe del predetto termine: è utile sottolineare che tale facoltà di proroga incide sulla permanenza del diritto al contributo (in caso di mancata proroga è infatti prevista la decadenza da quest'ultimo) ed ha funzione ben diversa dalla deroga di cui all'articolo 6, che può essere consentita dalla Commissione CEE e che riguarda soltanto la percentuale di aiuto applicabile.

L'articolo 9 indica le modalità di erogazione dei contributi facendo rinvio a quanto disposto dalla legge 31 dicembre 1991, n. 431, che prevede al riguardo il ricorso al sistema creditizio.

Apposite disposizioni dell'articolo 10 regolano l'accertamento del prezzo contrattuale da parte degli organi tecnici dell'Amministrazione e l'articolo 11 disciplina le modalità di concessione e liquidazione dei contributi, facendo rinvio a quanto prescritto dalla legge 431 del 1991.

Con gli articoli 12, 13 e 14 viene confermato il regime di cui alla legge n. 234 del 1989, inteso a ridurre gli oneri finanziari che gli armatori nazionali devono soste-

nere per il finanziamento delle proprie commesse. Il sistema ricalca, sostanzialmente, quello che è stato in vigore fino al 31 dicembre 1990 e persegue l'obiettivo di porre l'impresa armatoriale italiana sullo stesso piano del committente estero.

Disposizioni coordinate con quelle riguardanti il contributo al cantiere regolano il regime della proroga dei termini di inizio ed ultimazione dei lavori ed i criteri relativi all'accertamento del valore della commessa.

L'articolo 15, conformemente a quanto praticato anche da altri Paesi CEE, ed in linea con gli orientamenti di cui all'articolo 6, comma 2, della legge 31 dicembre 1991, n. 431, prescrive la permanenza nei registri nazionali per almeno quattro anni delle unità per cui sia stato concesso il contributo di credito navale, in modo da evitare rivendite sollecite delle unità stesse che vanifichino l'impegno dello Stato per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta nazionale.

In merito ai provvedimenti a favore della ricerca nel campo navale, coerentemente ai principi sopraesposti, gli articoli 16, 17 e 18 stabiliscono la disciplina dei contributi per l'INSEAN ed il CETENA.

Ferme restando, in buona sostanza, le modalità e procedure già efficacemente sperimentate con le precedenti leggi in materia, l'articolo 16 estende ai programmi di ricerca dell'INSEAN e del CETENA per il triennio 1991-1993 la concessione dei contributi di cui alla legge n. 122 del 1985 come modificata dalla legge n. 234 del 1989.

L'articolo 17 precisa i tipi di attività che possono essere oggetto di sostegno da parte dello Stato, richiamandosi alla distinzione, contenuta nell'apposita disciplina comunitaria, tra ricerca fondamentale, ricerca di base e ricerca applicata.

Per le ultime due, viene fissata una percentuale di aiuto, rispettivamente del 50 per cento e del 25 per cento dei costi sostenuti per l'effettuazione dei programmi, conformemente alle disposizioni della Comunità economica europea.

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Lo stesso articolo richiama inoltre le modalità di corresponsione dei contributi tramite il sistema bancario di cui alla legge n. 431 del 1991.

L'articolo 18 indica il termine per la presentazione del programma di ricerca e disciplina la procedura relativa al riconoscimento provvisorio e definitivo del contributo.

Con l'articolo 19 si provvede ad abolire l'obbligo di presentazione dei bilanci disposto dalle precedenti leggi di settore a carico delle imprese beneficiarie dei contributi a favore dell'industria navalmeccanica ed armatoriale.

I relativi adempimenti devono infatti ritenersi soddisfatti per quanto attiene alle imprese cantieristiche con l'avvenuta istituzione degli Albi speciali, di cui all'articolo 19 della legge n. 234 del 1989 la cui funzione è quella di acquisire tutti gli elementi tra cui quelli relativi alla struttura economico-finanziaria delle imprese, necessari a «modulare» e programmare l'azione governativa per il settore, sulla base della conoscenza delle varie realtà produttive. Il nuovo sistema consente di ottenere sistematicamente le relative informazioni evitando un appesantimento delle procedure relative all'erogazione dei contributi alle singole iniziative.

Per le imprese armatoriali, l'esigenza di accertare la solidità economico-finanziaria dei potenziali beneficiari è soddisfatta dal comma 4 dell'articolo 13 del disegno di legge, che riprende quanto disposto dall'articolo 6 della legge n. 431 del 1991.

Gli articoli 20, 21, 22, 23 e 24 ricalcano le disposizioni già sperimentate sotto il regime della legge n. 234 del 1989 o ad esse fanno semplicemente rinvio.

L'articolo 25, rifacendosi ad un principio già fatto proprio dal legislatore con la legge n. 111 del 1985, prevede che eventuali limitazioni od esclusioni imposte dalla Comunità economica europea all'atto dell'assenso alla normativa legislativa in questione possono essere recepite mediante decreto del Ministro della marina mercantile.

L'articolo 26, riprendendo una disposizione già contenuta nella legge n. 599 del 1982 e ribadita dalla legge 31 dicembre 1991, n. 431, precisa quale è il regime fiscale applicabile ai contributi previsti dalla legge, allo scopo di evitare incertezze sul piano applicativo.

L'articolo 27 determina infine la copertura finanziaria relativa agli interventi disposti dalla legge.

RELAZIONE TECNICA

L'iniziativa si muove nel quadro della VII direttiva del Consiglio CEE del 21 dicembre 1990 (n. 90/684) concernente gli aiuti alla costruzione navale per il periodo 1° gennaio 1991-31 dicembre 1993.

La direttiva, nei programmi della Comunità, dovrebbe essere l'ultima per il sostegno del settore nell'ambito di una politica comune di difesa dalla concorrenza sleale dei Paesi dell'Estremo Oriente.

In tale ottica la Commissione CEE ha già fissato per l'anno 1991 un massimale di aiuti alla produzione del 13 per cento del valore del contratto, (pari al 15 per cento del prezzo del contratto valutato al netto del contributo stesso) e per gli anni 1992 e 1993 un massimale del 9 per cento del prezzo del contratto (pari al 10 per cento del prezzo del contratto valutato al netto del contributo stesso). Per le costruzioni navali aventi un valore contrattuale inferiore ai 10 milioni di ECU, nonchè per le trasformazioni navali il massimale del 1991 è pari al 9 per cento (10 per cento al netto) quello del 1992 e del 1993 è pari al 4,5 per cento (4,71 per cento al netto).

Il nostro Paese per non porre l'industria nazionale in una situazione di svantaggio rispetto a quella dei *partners* europei deve al più presto dare attuazione a tale direttiva ed offrire così il necessario riferimento agli operatori (cantieri ed armatori) onde poter operare nel mercato, considerato anche che con il 31 dicembre del 1993 la direttiva stessa verrà a scadenza.

Articolo 27, commi 1 e 2 - Cantieristica ed armamento

A tutt'oggi i contratti segnalati, riferiti alle commesse assunte nel corso degli anni 1991 e 1992, comporterebbero investimenti per circa 2500 miliardi, di cui 1700 circa per nuove costruzioni e 800 circa per trasformazioni.

L'esperienza di questi ultimi anni dimostra tuttavia che tra l'importo degli ordinativi acquisiti e la produzione effettivamente realizzata c'è sempre un notevole sfasamento, in quanto solo una percentuale degli ordinativi si traduce in effettive realizzazioni produttive. A ciò aggiungasi che i tempi di costruzione consentiti della nuova direttiva sono ristretti (3 anni al massimo) rispetto a quelli previsti dalla legge n. 234 del 1989 e che eventuali proroghe potranno essere eccezionalmente accordate solo dalla Commissione CEE.

Quanto sopra premesso e tenuto presente che il nostro sistema industriale è impegnato a completare gli ordinativi acquisiti in regime di VI direttiva, e che dai rilevamenti trimestrali del Registro italiano navale (R.I.Na) a tutt'oggi per nessuno dei contratti notificati all'Amministrazione si è avuto l'inizio dei relativi lavori è ragionevole presumere un contenimento del reale fabbisogno per la produzione 1991-1993.

Di contro è da considerare che il carico di lavoro attuale è idoneo ad assicurare l'attività produttiva in genere solo fino alla metà dell'anno

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

1993 ed è prevedibile pertanto che nel secondo semestre di tale anno i cantieri saranno chiamati a far fronte ad una difficile situazione. Motivi industriali, politici e sociali richiedono quindi la immediata previsione di un certo livello d'intervento in relazione alle iniziative che potranno essere avviate in tale periodo, per assicurare la continuità produttiva.

Una stima realistica della situazione complessiva inoltre, induce prudenzialmente a contenere il fabbisogno di risorse da destinare al sostegno delle iniziative di costruzione ancora da avviare per evitare di impegnare fin da ora risorse che possono essere utilmente destinate ad altre finalità, e, per tener conto al tempo stesso, in relazione alla limitazione delle risorse recate dalla legge finanziaria, dell'esigenza di far proseguire la produzione in corso.

Si ritiene pertanto che sia sufficiente un intervento prudenzialmente limitato, che possa comunque garantire in concreto l'avvio delle iniziative ricadenti sotto il regime di VII direttiva, salvo poi a riquantificare più realisticamente la portata di tale fabbisogno, qualora il settore abbia, come è augurio di tutti, a rispondere positivamente al quadro economico-normativo della legge.

Tenuto conto che, in relazione alla politica di degressività del massimale di aiuto previsto a favore dei cantieri, può ragionevolmente assumersi quale dato medio del triennio un valore dell'11 per cento del prezzo del contratto prima dell'aiuto, pari cioè al 12,35 per cento del prezzo al netto del contributo stesso per le nuove costruzioni ed un valore medio del 7 per cento del prezzo al lordo del contributo, pari al 7,52 per cento del prezzo della commessa al netto del contributo per le trasformazioni si ricava il seguente fabbisogno:

Cantieristica	Valori contratti pervenuti (miliardi di lire)	Massimale medio	Fabbisogno (miliardi di lire)
Nuove costr.	1.700	12.35%	210
Trasform.	800	7.52%	60
Totale contratti pervenuti 1991/92	2.500		270

Il fabbisogno ipotetico per l'erogazione dei contributi diretti per tale volume di produzione dovrebbe, quindi, ammontare a 270 miliardi di lire che, espresso in limiti di impegno, risulterebbe pari a circa 51 miliardi.

Armamento

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

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

articoli 9 e 10 della legge n. 234 del 1989, essendo per tale parte la VII direttiva del tutto conforme alle corrispondenti norme della VI direttiva, è valutabile in lire 36.125.126 all'anno, per otto anni e mezzo, per ogni miliardo di investimento (calcolo fatto al tasso di riferimento per le operazioni di credito navale del semestre gennaio-giugno 1993=15,05 per cento):

Investimento	Contributo annuo (x 1 miliardo di lire)	Totale contributo annuo
Miliardi di lire 2.500	× 36.125.126	= Lire 90.312.815.000

Tenuto conto delle risorse disponibili, per bilanciare equamente gli interventi tra il settore armatoriale e quello cantieristico (il sistema attuale prevede un limite di impegno di 8 anni e mezzo per gli armatori ed uno di 10 anni per i cantieri) è stato valutato necessario almeno uno stanziamento (in limiti di impegno) pari a lire 25.000 milioni per gli interventi di cui all'articolo 12 della legge (industria armatoriale) ed a lire 15.000 per le provvidenze di cui all'articolo 3 e 4 (aiuti alla produzione cantieristica).

Lo stanziamento previsto dai primi due commi dell'articolo 27 del disegno di legge consente di assistere investimenti per circa 700 miliardi, equivalenti ad oltre un quarto delle iniziative già segnalate a questa Amministrazione.

Articolo 27, comma 3

La copertura del programma di ricerca relativo al triennio 1991-1993 è assicurata dallo stanziamento previsto dal comma 3 dell'articolo 27 del disegno di legge.

Tale copertura consente la continuità delle attività di ricerca svolte nell'interesse dell'industria navalmeccanica nel suo complesso.

DISEGNO DI LEGGE
—**Art. 1.**

1. Le disposizioni della presente legge sono intese alla realizzazione degli obiettivi di politica industriale di cui alla direttiva 90/684/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1990, concernente gli aiuti alla costruzione navale, di seguito denominata «direttiva CEE».

Art. 2.

1. Gli aiuti previsti nella presente legge si riferiscono a lavori di costruzione di unità a scafo metallico o realizzate con materiali a tecnologia avanzata di seguito indicate:

a) navi mercantili di stazza lorda non inferiore alle 400 tonnellate o alle 150 tonnellate, se trattasi di navi passeggeri aventi a pieno carico ed alla massima potenza continuativa una velocità non inferiore ai 30 nodi;

b) rimorchiatori e spintori con apparato motore di potenza non inferiore a 365 kW (500 cavalli vapore);

c) draghe semoventi ed altre navi per lavori in mare di stazza lorda non inferiore a 400 tonnellate, ad esclusione delle piattaforme di trivellazione.

2. Ai fini della presente legge per nave mercantile si intende qualunque mezzo nautico idoneo alla navigazione marittima a scopo commerciale o industriale; tale idoneità viene valutata secondo criteri di normalità della destinazione in base alla corrispondenza tra le caratteristiche strutturali della nave e l'attitudine allo svolgimento dei relativi servizi.

3. Sono escluse dal campo di applicazione della presente legge le navi militari, le unità da diporto a quelle abilitate esclusivamente al servizio marittimo dei porti e delle rade, nonché le unità da pesca commesse da armatori nazionali che non rientrino nei programmi di cui ai piani nazionali della pesca marittima e dell'acquacoltura nelle acque marine e salmastre e nei programmi comunitari di orientamento della flotta peschereccia.

4. Sono altresì esclusi i lavori di costruzione e trasformazione navale effettuati per conto dello Stato.

Art. 3.

1. Per le nuove costruzioni delle unità di cui all'articolo 2, il Ministro della marina mercantile può concedere alle imprese di costruzione navale nazionali, per i contratti di costruzione stipulati nel periodo dal 1° gennaio 1991 al 31 dicembre 1993, un contributo, calcolato sul valore contrattuale prima dell'aiuto, non superiore al 13 per cento per l'anno 1991 ed al 9 per cento per gli anni 1992 e 1993. La predetta percentuale è, rispettivamente, ridotta al 9 per cento per l'anno 1991 ed al 4,5 per cento per gli anni 1992 e 1993, per le commesse relative a nuove costruzioni di valore inferiore ai 10 milioni di ECU.

2. Il Ministro della marina mercantile, con proprio decreto, tenuto conto di quanto disposto dall'articolo 4, paragrafo 3, della direttiva CEE, stabilisce le eventuali variazioni alle aliquote di contribuzione previste nel comma 1.

3. Qualora la Commissione delle Comunità economiche europee richieda la notifica preventiva delle proposte di singoli aiuti ai sensi del paragrafo 5 dell'articolo 4 della direttiva CEE, la concessione dell'aiuto è sospesa fino alla comunicazione agli interessati dell'autorizzazione della Commissione e sono sospesi i termini previsti per lo stesso aiuto.

4. Il Ministro della marina mercantile può stabilire, con proprio decreto, aliquote di contributo superiore a quelle indicate

nel presente articolo per le commesse provenienti da Paesi in via di sviluppo, sempre che ricorrano le condizioni previste dall'articolo 4, paragrafo 7, della direttiva CEE e l'iniziativa sia conforme agli indirizzi di politica di cooperazione allo sviluppo di cui alla vigente normativa in materia. Le singole proposte di aiuto sono previamente notificate alla Commissione delle Comunità economiche europee per la verifica della specifica componente «sviluppo» dell'aiuto proposto e della conformità dello stesso con le condizioni stabilite dal gruppo di lavoro n. 6 dell'OCSE (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico), richiamate dall'articolo 4, paragrafo 7, della direttiva CEE.

5. Qualora, per l'acquisizione di una commessa relativa alla costruzione di unità di valore inferiore ai 10 milioni di ECU, un'impresa navalmecanica nazionale sia in concorrenza con una o più imprese di Paesi non appartenenti alla Comunità economica europea, il Ministro della marina mercantile, previa autorizzazione della Commissione delle Comunità economiche europee, può elevare l'aliquota di contribuzione applicabile per tali unità senza tuttavia superare l'aliquota prevista per le commesse di valore superiore ai 10 milioni di ECU, semprechè l'impresa stessa provi che tale elevazione del livello di aiuto è necessaria a contrastare nel caso specifico la concorrenza extracomunitaria ed a consentire l'acquisizione della commessa.

6. Il contributo è riferito alla data di stipulazione del contratto di costruzione.

Art. 4.

1. Per le iniziative di trasformazione delle unità indicate all'articolo 2, rispondenti alle caratteristiche di cui al comma 2 del presente articolo, il Ministro della marina mercantile può concedere alle imprese navalmecaniche nazionali, per lavori commessi nel periodo dal 1° gennaio 1991 al 31 dicembre 1993 un contributo, calcolato sul valore contrattuale prima

dell'aiuto, non superiore al 9 per cento per l'anno 1991 ed al 4,5 per cento per gli anni 1992 e 1993.

2. Gli aiuti di cui al comma 1 si riferiscono ai lavori di trasformazione navale riguardanti unità, indicate al comma stesso, aventi, prima della trasformazione, stazza lorda non inferiore alle 1.000 tonnellate, purchè i lavori eseguiti comportino modifiche radicali del piano di carico, dello scafo, del sistema di propulsione, delle cabine e servizi dei passeggeri ed abbiano valore contrattuale complessivo prima dell'aiuto non inferiore ai 2.500.000.000 di lire.

3. Con il decreto di cui al comma 2 dell'articolo 3 sono stabilite le eventuali variazioni alle aliquote di contribuzione di cui al comma 1.

4. Il contributo è riferito alla data di stipulazione del contratto.

5. Qualora, per l'assunzione di un'iniziativa di trasformazione navale, un'impresa navalmeccanica nazionale sia in concorrenza con una o più imprese di Paesi non appartenenti alla Comunità economica europea, il Ministro della marina mercantile, previa autorizzazione della Commissione delle Comunità economiche europee, può elevare le aliquote di contribuzione di cui al comma 1, senza tuttavia superare l'aliquota prevista dal comma 1 dell'articolo 3, semprechè l'impresa stessa provi che tale elevazione del livello di aiuto è necessaria a contrastare nel caso specifico la concorrenza extracomunitaria ed a consentire l'acquisizione della commessa.

Art. 5.

1. Il calcolo per riferire il contributo alla data del contratto, ai sensi degli articoli 3 e 4, è effettuato in sede di liquidazione finale, tenendo conto dei tempi con cui il contributo stesso è effettivamente corrisposto, sulla base del tasso commerciale.

2. Il calcolo di cui al comma 1, relativamente ad eventuali atti aggiuntivi, è effettuato in via autonoma, prendendo in considerazione la data di stipula dei medesimi.

Art. 6.

1. L'aliquota massima di contributo applicabile alle iniziative di costruzione navale e trasformazione navale è quella in vigore alla data di stipulazione del contratto.

2. Nel caso di consegna dell'unità oltre il termine di tre anni dalla data di stipula del contratto, si applica all'iniziativa l'aliquota contributiva massima in vigore tre anni prima della data di consegna, salvo che la Commissione delle Comunità economiche europee consenta la deroga ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, della direttiva CEE.

3. Ai fini della determinazione del contributo per lavori di costruzione e trasformazione navale, gli atti aggiuntivi di cui al comma 3 dell'articolo 7 sono assoggettati alla percentuale di aiuto in vigore alla data della relativa pattuizione e sono oggetto di autonoma procedura di concessione, a cui si applicano le medesime disposizioni relative ai lavori originari, tenuto conto della natura ed entità delle lavorazioni aggiuntive.

Art. 7.

1. Per la concessione dei contributi di cui agli articoli 3 e 4, le imprese interessate iscritte agli Albi di cui all'articolo 19 della legge 14 giugno 1989, n. 234, presentano domanda al Ministero della marina mercantile entro quindici giorni dalla data in cui è stato stipulato il contratto.

2. La domanda di concessione deve indicare:

- a) il tipo e le caratteristiche tecniche dell'unità da costruire o trasformare;
- b) la data presunta di inizio dei lavori e la presunta durata dei medesimi;
- c) il prezzo dei lavori;
- d) il committente.

3. Gli atti aggiuntivi comportanti lavori che determinino un aumento del valore dell'iniziativa devono essere comunicati al Ministero della marina mercantile entro trenta giorni dalla data di conclusione della

relativa pattuizione contrattuale, pena l'inammissibilità degli stessi al contributo di cui agli articoli 3 e 4.

4. Entro novanta giorni dalla data di presentazione della domanda di concessione l'impresa è tenuta a presentare la relativa documentazione. Il rispetto dei termini previsti nel comma 1 e nel presente comma è condizione di ricevibilità della domanda di concessione.

5. La domanda di cui al comma 1 è irricevibile, per le iniziative avviate anteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge, qualora le imprese interessate non abbiano provveduto a comunicare al Ministero della marina mercantile gli elementi di cui all'articolo 12 della direttiva CEE. Per le iniziative avviate successivamente a tale data, all'atto della presentazione di ciascuna istanza di concessione, le imprese interessate sono tenute a presentare, debitamente compilata per la parte di competenza, la relazione sugli ordinativi e le consegne di navi mercantili di cui al modulo 1 allegato alla direttiva CEE.

Art. 8.

1. I lavori di costruzione e trasformazione navale per i quali sia stata chiesta rispettivamente la concessione del contributo di cui all'articolo 3 ed all'articolo 4 devono essere ultimati entro 36 mesi dalla data di stipulazione del contratto.

2. Salvo quanto disposto dal comma 3, l'inosservanza del termine di ultimazione dei lavori determina la decadenza dal contributo.

3. Fermo quanto stabilito dal comma 2 dell'articolo 6, il termine di cui al comma 1 può essere prorogato dal Ministro della marina mercantile, ove ne sia fatta richiesta prima della scadenza e venga accertato che la complessità tecnica del progetto di costruzione navale o ritardi dovuti a perturbazioni inattese, gravi e giustificabili, che si ripercuotono sul programma di lavoro del cantiere, rendono necessaria tale proroga. Gli effetti dell'eventuale concessione della proroga al-

l'impresa di costruzione e trasformazione navale si estendono, anche ai fini dell'accoglimento della richiesta di proroga del termine di ultimazione dei lavori presentata dal committente l'unità, ai sensi del comma 2 dell'articolo 13, qualora quest'ultima sia fondata sulle medesime motivazioni.

4. Le navi di nuova costruzione per conto di armatori nazionali, per le quali sia stato concesso il contributo, devono essere iscritte nella più alta classe del Registro italiano navale nei casi in cui la classificazione sia obbligatoria.

Art. 9.

1. Alla corresponsione dei contributi accordati ai sensi degli articoli 3 e 4 si procede secondo le modalità di cui all'articolo 2 della legge 31 dicembre 1991, n. 431.

Art. 10.

1. Ai fini della concessione del contributo di cui all'articolo 3, il Ministero della marina mercantile accerta la conformità del prezzo contrattuale o di quello dichiarato dal cantiere ai prezzi praticati sul mercato per unità simili od assimilabili, tenendo conto di ogni utile elemento conoscitivo, della documentazione prodotta, nonché della struttura dei costi di produzione e dell'organizzazione produttiva dell'impresa di costruzione navale, risultante dall'iscrizione della stessa agli Albi speciali di cui all'articolo 19 della legge 14 giugno 1989, n. 234.

2. Ai fini della concessione del contributo di cui all'articolo 4, il Ministero della marina mercantile accerta l'accettabilità del prezzo contrattuale o di quello dichiarato, tenendo conto degli elementi di cui al comma 1.

Art. 11.

1. La concessione e liquidazione dei contributi di cui agli articoli 3 e 4, corrisposti con le modalità indicate all'articolo 9, è

effettuata alle condizioni e secondo le procedure di cui all'articolo 3 della legge 31 dicembre 1991, n. 431, tenuto conto, per quanto concerne la concessione e liquidazione definitiva, del calcolo per riferire il contributo alla data di stipulazione del contratto ai sensi dell'articolo 5.

Art. 12.

1. Per i lavori relativi alla costruzione delle unità di cui all'articolo 2 ed alla trasformazione delle medesime unità alle condizioni di cui al comma 2 dell'articolo 4, semprechè tali lavori siano effettuati nei cantieri nazionali iscritti negli Albi di cui all'articolo 19 della legge 14 giugno 1989, n. 234, o nei cantieri dei Paesi membri della Comunità economica europea, 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 praticate dagli enti creditizi nazionali a quelle conformi alla risoluzione del Consiglio dell'OCSE 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 ed è concesso ad iniziative i cui contratti siano stati stipulati nel periodo dal 1° gennaio 1991 al 31 dicembre 1993. Per le sole unità adibite in via esclusiva al trasporto di contenitori il contributo è ragguagliato, oltrechè al prezzo contrattuale dell'opera, al prezzo contrattuale relativo all'acquisto di due mute di contenitori.

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 e vigente alla data del contratto.

Art. 13.

1. Il contributo di cui all'articolo 12 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 fideiussione bancaria o assicurativa.

2. I lavori di cui al comma 1 dell'articolo 12 devono essere ultimati, pena la decadenza dal contributo, entro il termine di cui al comma 1 dell'articolo 8. Detto termine può essere prorogato dal Ministro della marina mercantile per le ragioni indicate al comma 3 dell'articolo 8, ove ne sia fatta richiesta prima della scadenza.

3. Qualora per l'iniziativa, oggetto della richiesta di proroga di cui al comma 2, sia stato concesso anche il contributo dell'articolo 3 o dell'articolo 4, l'impresa può far rinvio all'analoga istanza ed alla relativa documentazione eventualmente presentata dall'impresa di costruzione navale per la proroga dei termini di ultimazione dei lavori ai sensi del comma 3 dell'articolo 8.

4. Le imprese armatoriali che intendono ottenere la concessione del contributo di cui all'articolo 12 presentano al Ministero della marina mercantile, oltre ai documenti all'uopo prescritti, anche idonea documentazione comprovante lo stato di consistenza e la situazione patrimoniale e finanziaria delle imprese stesse, nonché i programmi di sviluppo aziendale che esse intendono realizzare mediante il contributo richiesto, con particolare riferimento al settore d'impiego delle unità da assistere.

Art. 14.

1. Il Ministero della marina mercantile valuta l'accettabilità del prezzo dei lavori

secondo i criteri definiti all'articolo 10 e, successivamente all'ultimazione dei lavori, ne valuta la congruità e determina in via definitiva il contributo secondo le modalità previste dall'articolo 12, tenendo conto anche delle aggiunte e varianti risultanti da atti di data certa anteriore all'ultimazione dei lavori.

2. 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 mediante rate semestrali costanti per la durata di otto anni e sei mesi.

Art. 15.

1. Il contributo di cui all'articolo 12 è subordinato al mantenimento dell'iscrizione nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione dell'unità per la quale il contributo è concesso per un periodo di quattro anni a decorrere dalla data di ultimazione dei relativi lavori di costruzione o trasformazione.

2. Il venir meno dell'iscrizione di cui al comma 1 prima della scadenza ivi prevista, fatto salvo il caso di perimento dell'unità, comporta la decadenza dal contributo.

Art. 16.

1. Al fine di incrementare il ruolo della ricerca e sviluppo nel miglioramento della competitività e di consolidare le basi tecnologiche dell'industria navalmecanica, il Ministro della marina mercantile può concedere i contributi previsti dalla legge 1° aprile 1985, n. 122, come modificata dalla legge 14 giugno 1989, n. 234, per favorire lo svolgimento di programmi di ricerca nel settore navale relativi al triennio 1991-1993 svolti dall'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (I.N.-S.E.A.N.), nonchè dalla società Centro per gli studi di tecnica navale (CE.TE.NA.) nel quadro della disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla ricerca e sviluppo di cui

alla comunicazione della Commissione delle Comunità economiche europee n. 86/C83/02 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee* n. C-83 dell'11 aprile 1986.

Art. 17.

1. I contributi di cui all'articolo 16 sono riferiti alle spese sostenute per l'attuazione dei programmi di ricerca finalizzati ad:

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

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

c) attività di ricerca applicata orientata alla soluzione delle problematiche progettuali e costruttive poste da determinati tipi di veicoli, impianti e componenti di caratteristiche avanzate o innovative e attività di sviluppo volta a creare prodotti, processi di produzione o servizi nuovi.

2. Per le attività di cui alle lettere b) e c) del comma 1 le percentuali di aiuto non potranno eccedere rispettivamente il 50 per cento ed il 25 per cento dei costi effettivamente sostenuti.

3. I contributi di cui all'articolo 16 sono corrisposti secondo le modalità di cui all'articolo 9.

Art. 18.

1. Il programma di ricerca relativo al triennio 1991-1993 è presentato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. I contributi di cui all'articolo 16, corrisposti con le modalità di cui all'articolo 9, sono concessi e liquidati in via provvisoria, dopo l'approvazione dei relati-

vi programmi, per un importo non superiore al 75 per cento della spesa prevista nei programmi stessi, previa presentazione di idonea fideiussione bancaria. La fideiussione, nel caso di decadenza per qualsiasi ragione del beneficiario, in tutto e in parte, dal diritto al contributo e di conseguente anticipata estinzione, totale o parziale, del mutuo da essa acceso, garantisce la restituzione allo Stato degli importi che lo Stato abbia versato o debba versare all'istituto di credito finanziatore per capitale, interessi ed oneri. La fideiussione è prestata fino alla concessione del contributo in via definitiva ai sensi del comma 3 del presente articolo.

3. I contributi sono concessi e liquidati in via definitiva a seguito del completamento dei programmi di ricerca e previa presentazione di una relazione sull'attività svolta e sui risultati conseguiti rapportati ai costi sostenuti.

Art. 19.

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge cessa l'obbligo di presentazione del bilancio disposto dall'articolo 25 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e dalle altre antecedenti leggi in materia di provvidenze a favore dell'industria navalmeccanica e armatoriale.

Art. 20.

1. Il Comitato consultivo per l'industria cantieristica di cui all'articolo 23 della legge 14 giugno 1989, n. 234, svolge, con riferimento alle provvidenze disposte dalla presente legge, le funzioni definite nel citato articolo, secondo le modalità ivi indicate.

2. Il Ministero della marina mercantile esercita il controllo e la vigilanza sull'attività delle imprese ammesse alle provvidenze della presente legge, limitatamente all'utilizzazione delle provvidenze stesse, con le medesime modalità ed i medesimi mezzi indicati nell'articolo 24 della legge 14 giugno 1989, n. 234.

Art. 21.

1. Hanno titolo per eccedere ai contributi previsti dagli articoli 3 e 4 le sole imprese iscritte agli Albi speciali delle imprese navalmeccaniche di cui al titolo IV della legge 14 giugno 1989, n. 234.

2. Sono escluse dai benefici di cui agli articoli 3 e 4 le imprese che abbiano ricevuto, nel quinquennio antecedente alla data di entrata in vigore della presente legge, aiuti a titolo di riconversione industriale o per chiusure totali degli stabilimenti di costruzione e trasformazione navale.

Art. 22.

1. Gli aiuti di cui alla presente legge non sono cumulabili con altre provvidenze aventi analoghe finalità.

2. La tonnellata di stazza lorda di cui alla presente legge indica la tonnellata di stazza lorda internazionale.

Art. 23.

1. In caso di decadenza o di rinuncia totale o parziale ai contributi di cui agli articoli 3, 4 e 16 della presente legge e di conseguente anticipata estinzione dei mutui accesi in relazione alla loro corresponsione, il beneficiario è tenuto a restituire le somme che lo Stato abbia versato o debba versare all'Istituto di credito finanziatore per capitale, interessi e relativi oneri.

2. In caso di decadenza o di rinuncia totale o parziale ai contributi di cui all'articolo 12 le somme percepite dovranno essere restituite, insieme ai relativi interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto in vigore alla data del provvedimento che pronuncia la decadenza o prende atto della rinuncia, aumentato di due punti.

Art. 24.

1. Restano applicabili, in quanto compatibili, le norme del regolamento recante disposizioni applicative della legge 14 giugno 1989, n. 234, in materia di interventi concernenti l'industria navalmeccanica, adottato con decreto del Ministro della marina mercantile 8 novembre 1990, n. 373, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* dell'11 dicembre 1990, n. 288, nonché le disposizioni del decreto del Ministro del tesoro 11 marzo 1992, recante determinazione delle modalità di corresponsione da parte dello Stato dei mutui previsti dalla legge 31 dicembre 1991, n. 431, concernente interventi a favore del settore navalmecanico e armatoriale ed individuazione degli istituti di credito che possono operare ai fini della legge stessa, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* dell'8 maggio 1992, n. 106.

Art. 25.

1. Con decreto del Ministro della marina mercantile sono adottate eventuali limitazioni alle misure degli interventi, nonché eventuali esclusioni di categorie di iniziative assistibili in base alla presente legge derivanti da atti emanati dalla Comunità economica europea in attuazione della politica comune nel settore delle costruzioni navali.

Art. 26.

1. I contributi di cui alla presente legge si considerano erogati in conto capitale e ad essi si applica la disposizione di cui alla lettera *b)* del comma 3 dell'articolo 55 del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni.

Art. 27.

1. Per le finalità di cui agli articoli 3 e 4 è autorizzata la spesa di lire 15.000 milioni, quale limite d'impegno per l'anno 1994.

2. Per le finalità di cui all'articolo 12 è autorizzata la spesa di lire 25.000 milioni, quale limite di impegno per l'anno 1994.

3. Per le finalità di cui agli articoli 16 e 17 è autorizzata la spesa di lire 5.000 milioni, quale limite di impegno per l'anno 1993.

4. All'onere derivante dall'applicazione di quanto previsto nei commi 1, 2 e 3, pari a lire 5.000 milioni per l'anno 1993 e a lire 45.000 milioni annui a decorrere dall'anno 1994, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1993-1995, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1993, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della marina mercantile.

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