

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

N. 1785

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri

(CIAMPI)

e dal Ministro della marina mercantile

(COSTA)

di concerto col Ministro del bilancio e della programmazione economica

(SPAVENTA)

col Ministro del tesoro

(BARUCCI)

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

(SAVONA)

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

(PALADIN)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 31 DICEMBRE 1993

---

Conversione in legge del decreto-legge 24 dicembre 1993,  
n. 564, recante provvedimenti a favore dell'industria  
navalmecanica e della ricerca nel settore navale

---

## INDICE

Relazione .....	Pag.	3
Relazione tecnica .....	»	10
Disegno di legge .....	»	14
Decreto-legge .....	»	15

ONOREVOLI SENATORI. - Il mancato recepimento nell'ordinamento italiano della direttiva CEE del 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'attivi-

tà 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 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.

## XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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 tre anni il sistema di aiuti alla cantieristica mediante l'adozione della VII direttiva CEE n. 90/684 del 21 dicembre 1990, che si riferisce ai contratti stipulati dal 1° gennaio 1991 al 31 dicembre 1993, poi ulteriormente prorogata a tutto il 1994 con decisione del Consiglio dei Ministri CEE del 4 maggio 1993.

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 n. 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 14 giugno 1989, n. 234, 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 e l'accluso decreto-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 agli interessi pubblici connessi alla salvaguardia della vita umana in mare ed alla tutela dell'ambiente dagli 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, promuovendo 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 predetta «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 sui crediti all'esportazione di navi dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE).

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 navalmeccaniche (articolo 6 della 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 decreto-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 sopra citati.

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 esigen-

ze 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 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 ragioni 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 concessione ed erogazione dei contributi anche facendo rinvio a quanto disposto dalla legge 31 dicembre 1991, n. 431.

Inoltre, apposite disposizioni regolano l'accertamento del prezzo contrattuale da parte degli organi tecnici dell'Amministrazione.

Con gli articoli 10, 11 e 12 viene confermato il regime di cui alla legge n. 234 del 1989, inteso a ridurre gli oneri finanziari che gli armatori nazionali devono sostenere 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 13, 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 14, 15 e 16 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 14 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 citata legge n. 234 del 1989.

L'articolo 15 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 europea.

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 16 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 17 si ribadisce la funzione del Comitato consultivo per l'industria cantieristica come previsto dall'articolo 23 della legge n. 234 del 1989.

L'articolo 18 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.

Inoltre, rifacendosi ad un principio già fatto proprio dal legislatore con la legge 22 marzo 1985, n. 111, prevede che eventuali limitazioni od esclusioni imposte dalla Comunità europea all'atto dell'assenso alla normativa legislativa in questione possono essere recepite mediante decreto del Ministro della marina mercantile.

Precisa infine, riprendendo una disposizione già contenuta nella legge 12 agosto 1982, n. 599, e ribadita dalla legge 31 dicembre 1991, n. 431, qual'è il regime fiscale applicabile ai contributi previsti dal

decreto, allo scopo di evitare incertezze sul piano applicativo.

Gli articoli 19 e 20 ricalcano le disposizioni già sperimentate sotto il regime della legge n. 234 del 1989 o ad esse fanno semplicemente rinvio.

All'articolo 21 si dispongono interventi per la definizione di iniziative pregresse previste dalle leggi di settore. La previsione di risorse finanziarie a tale titolo è infatti propedeutica rispetto all'applicazione delle misure della VII direttiva.

In particolare al comma 3 è prevista la corresponsione dei saldi e dell'attualizzazione dei contributi relativi alla produzione pregressa in quanto le provvidenze in questione costituiscono a tutti gli effetti una integrazione del prezzo contrattuale ed il contributo mancherebbe pertanto di svolgere la sua naturale funzione se non fosse corrisposto integralmente.

Il comma 7 determina infine la copertura finanziaria relativa agli interventi disposti dalla legge.

\* \* \*

Nelle suesposte considerazioni sono le ragioni che giustificano la necessità e l'urgenza del ricorso alla decretazione d'urgenza.

Devesi aggiungere inoltre che la crisi economica che sta attraversando il nostro Paese si sta facendo particolarmente sentire nel settore navalmeccanico, con un ampio ricorso alla cassa integrazione e con i primi casi di crisi aziendale che occorre circoscrivere al più presto.

I contratti stipulati per nuove commesse nel periodo di vigenza della VII direttiva da parte dei nostri cantieri, come già detto, sono ancora sospensivamente condizionati ai fini della loro concreta attuazione, a causa dell'impossibilità per gli operatori di avere un quadro di certezza relativamente agli aspetti finanziari della commessa.

Si ricorda al riguardo che i contributi previsti dalla direttiva hanno la natura di vera e propria integrazione dei prezzi della cantieristica europea, nonchè la finalità di ridurre gli oneri finanziari che il commit-

## XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

tente incontra nelle operazioni di credito navale legate all'iniziativa.

Sempre ai fini di evidenziare le ragioni della necessità ed urgenza di una immediata entrata in vigore della normativa di attuazione della VII direttiva CEE - che nel suo insieme deve rappresentare un corpo organico - devesi evidenziare infine che secondo quanto previsto dalla direttiva il livello massimo di aiuto va rapportato al massimale fissato dalla CEE anno per anno, per i contratti stipulati nell'anno stesso. La direttiva prevede tuttavia che ciascun contratto debba avere esecuzione con la realizzazione della nave entro un periodo massimo di tre anni; qualora la costruzione non venisse terminata in tale periodo, al contratto si applicherà il massimale vigente tre anni prima della data di consegna, salvo eccezionale deroga da concedersi, per comprovati motivi di carattere tecnico, dalla stessa Commissione CEE.

I massimali di aiuto normalmente decrescono di anno in anno. La circostanza, pertanto, che ai contratti stipulati negli

scorsi anni non sia stata ancora data concreta esecuzione, costituisce ragione di ulteriore penalizzazione della nostra industria rispetto a quella dei *partner* comunitari, con il rischio che le commesse acquisite siano disdette con una crisi per il settore che diverrebbe allora davvero irreparabile.

Anche per quanto concerne la ricerca navale, che è parte integrante dell'azione di sostegno dello Stato al settore, deve farsi presente che poichè tale attività opera secondo programmi che non ammettono soluzioni di continuità (il precedente programma si riferisce al triennio 1988-1990) gli Enti a ciò deputati, e in particolare il CETENA, hanno già svolto, con proprie dirette risorse, l'attività di ricerca che era logica prosecuzione del precedente piano triennale.

Si pone ora la necessità con urgenza di definire sul piano amministrativo e contributivo l'attività finora svolta sia per consentire la sopravvivenza economica dell'Ente, sia per permettergli la programmazione dell'eventuale futura attività.

## RELAZIONE TECNICA

Lo stanziamento previsto dall'articolo 21, assicurerà la prosecuzione degli interventi relativi ad iniziative di costruzione e trasformazione navale ricadenti sotto il regime della VI direttiva CEE n. 87/167, garantendo copertura, sia pure non esaustiva, ad iniziative finora non assistite per carenza di fondi ma che si trovano in uno stato avanzato di realizzazione.

Tenuto conto delle istanze ancora in essere ai sensi dell'articolo 2 e dell'articolo 9 della legge n. 234 del 1989 si ha il seguente quadro; considerato che l'aiuto ai cantieri, sia per le nuove costruzioni che per le trasformazioni, per i contratti al netto del contributo, è pari al 38,89 per cento per quelli assunti nel biennio 1987-1988, del 35,13 per cento per quelli assunti nel 1989 e del 25 per cento per quelli assunti nel 1990, il fabbisogno per l'erogazione dei contributi diretti ex articolo 2 della legge n. 234 del 1989 è valutabile in 2.235 miliardi di lire, così determinato:

Anni	Investimento (miliardi)	Aliquota (contributiva)	Fabbisogno (miliardi)
<i>Nuove costruzioni</i>			
1987-1988 .....	809	× 38,89%	L. 314,6
1989 .....	2412,9	× 35,13%	» 847,7
1990 .....	2587,1	× 25 %	» 646,8
	5809		L. 1809,1
<i>Trasformazioni</i>			
1987-1988 .....	203	× 38,89%	L. 78,9
1989 .....	888	× 35,13%	» 312
1990 .....	140	× 25 %	» 35
	1231		L. 425,9
Totale contributo diretto .....			L. 2235

A tale contributo diretto bisogna aggiungere gli oneri per l'attuazione del contributo da calcolarsi, ai sensi del comma 9 dell'articolo 2 della legge n. 234 del 1989, come modificato dal comma 3 dell'articolo 3 della legge n. 431 del 1991, in sede di liquidazione

finale; tali oneri possono essere stimati in circa 1.200 miliardi in relazione all'intero volume delle commesse, per cui gli oneri complessivi per l'attuazione dell'articolo 2 della legge n. 234 del 1989 possono stimarsi in 3.435 miliardi di lire.

Gli stanziamenti già recati sono pari a 1.494,6 miliardi.

Con tali stanziamenti si ha una copertura del 43,5 per cento dell'intero fabbisogno per cui necessitano ancora 1.940,4 miliardi, corrispondenti a circa 400 miliardi in limiti di impegno.

Tale ulteriore fabbisogno si riduce a 233 miliardi con gli stanziamenti di cui all'articolo 21.

L'onere massimo per il contributo agli armatori ex articolo 9 della legge n. 234 del 1989, in base a quanto già esposto in merito all'articolo 2 della stessa legge, è valutabile in circa 250 miliardi di lire in limiti di impegno.

Gli stanziamenti già recati sono pari a 161 miliardi.

Con tale copertura si assicura il 64,4 per cento del fabbisogno per cui necessitano ancora 89 miliardi in limiti di impegno.

Tale ulteriore fabbisogno si riduce a 26 miliardi con gli stanziamenti di cui all'articolo 21.

In ordine al comma 3, si evidenzia che la pregressa normativa di cui alla legge 10 giugno 1982, n. 361, prevede che i contributi di credito navale vengano, in una prima fase, concessi in via preliminare e successivamente determinati in via definitiva, a fine lavori, a seguito dell'accertamento sul valore dell'opera realizzata.

Per le ultime iniziative ricadenti sotto il regime di tale legge, si stima un fabbisogno complessivo di circa 37 miliardi in limiti di impegno.

Per quanto concerne gli interventi ricadenti nella VII direttiva CEE si rappresenta che a tutt'oggi i contratti segnalati, riferiti alle commesse assunte nel corso degli anni 1991 e 1992, comporterebbero investimenti per circa 2.500 miliardi, di cui 1.700 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 dalla nuova direttiva sono ristretti (tre 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 1993 ed è prevedibile pertanto che nel secondo semestre di tale anno i cantieri saranno chiamati a far fronte ad una difficile situazione. Motivi

## XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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 costruzioni	1.700	12,35%	210
Trasformazioni	800	7,52%	60
Totale contratti 1991/92 pervenuti	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 articoli 9 e 10 della legge n. 234 del 1989, essendo per tale parte la VII

## XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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 per un 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 10 della legge (industria armatoriale) ed a lire 15.000 milioni per le provvidenze di cui agli articoli 3 e 4 (aiuti alla produzione cantieristica).

Lo stanziamento previsto dall'articolo 21 del decreto-legge consente di assistere investimenti per circa 700 miliardi di lire, equivalenti ad oltre un quarto delle iniziative già segnalate a questa Amministrazione.

## **DISEGNO DI LEGGE**

---

### **Art. 1.**

1. È convertito in legge il decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, recante provvedimenti a favore dell'industria navalmeccanica e della ricerca nel settore navale.

2. Restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi ed i rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge 29 ottobre 1993, n. 431.

*Decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 306 del 31 dicembre 1993.*

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

**IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA**

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Vista la direttiva 90/684/CEE del Consiglio del 21 dicembre 1990, concernente gli aiuti alla costruzione navale (VII direttiva);

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di dare immediata attuazione alla direttiva 90/684/CEE per tradurre in azioni concrete la politica industriale della Comunità nello specifico comparto, al fine di ovviare alle rilevanti ripercussioni negative sulla programmazione dell'attività delle imprese interessate;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 22 dicembre 1993;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica, del tesoro, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il coordinamento delle politiche comunitarie e gli affari regionali;

EMANA

il seguente decreto-legge:

**Articolo 1.**

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

## Articolo 2.

1. Gli aiuti previsti nel presente decreto 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 internazionale 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. Sono escluse dal campo d'applicazione del presente decreto le navi militari, le unità da diporto e 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.

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

## Articolo 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, iscritte agli albi speciali di cui al titolo IV della legge 14 giugno 1989, n. 234, per i contratti di costruzione stipulati nel periodo dal 1° gennaio 1991 al 31 dicembre 1994, 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, determina le aliquote di contribuzione da applicare ai contratti stipulati nell'anno 1994.

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 superiori a quelle indicate nel presente articolo per le commesse provenienti da Paesi in via di sviluppo, previa

notifica alla CEE, 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.

5. Qualora, per l'acquisizione di una commessa relativa alla costruzione di unità di valore inferiore ai 10 milioni di ECU, 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 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.

#### Articolo 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 navalmeccaniche nazionali, iscritte agli albi speciali di cui al titolo IV della legge 14 giugno 1989, n. 234, per lavori commessi nel periodo dal 1° gennaio 1991 al 31 dicembre 1994 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 internazionale 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 aliquote di contribuzione da applicare ai contratti stipulati nell'anno 1994.

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 europea, il Ministro della marina mercantile, previa autorizzazione della Commissione delle Comunità economiche europee, può elevare l'aliquota 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.

## Articolo 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.

## Articolo 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 ultimazione dei lavori relativi all'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 ultimazione dei lavori, salvo che la Commissione delle Comunità economiche europee consenta 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.

## Articolo 7.

1. Per la concessione dei contributi di cui agli articoli 3 e 4, le imprese interessate presentano domanda al Ministero della marina mercantile entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto e per i nuovi contratti entro quindici giorni dalla data di stipula degli stessi.

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 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 del presente decreto, 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.

#### Articolo 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 trentasei mesi dalla data di stipula 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.

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.

#### Articolo 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.

2. Ai fini della concessione del contributo di cui all'articolo 3, il Ministero della marina mercantile accerta la conformità del prezzo contrattuale 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.

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

4. La concessione e liquidazione dei contributi di cui agli articoli 3 e 4, corrisposti con le modalità indicate al comma 1, 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 la liquidazione definitiva, del calcolo per riferire il contributo alla data di stipulazione del contratto ai sensi dell'articolo 5.

#### Articolo 10.

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 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 1994. 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.

#### Articolo 11.

1. Il contributo di cui all'articolo 10 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 10 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. Le imprese armatoriali che intendono ottenere la concessione del contributo di cui all'articolo 10 presentano al Ministero della marina mercantile, oltre ai documenti all'uopo prescritti, anche una relazione sui programmi di sviluppo aziendale che esse intendono realizzare mediante il contributo richiesto, con particolare riferimento al settore d'impiego delle unità da assistere.

#### Articolo 12.

1. Il Ministero della marina mercantile valuta l'accettabilità del prezzo dei lavori secondo i criteri definiti all'articolo 9 e, successivamente all'ultimazione dei lavori, ne valuta la congruità e determina, in via definitiva, il contributo secondo le modalità previste dall'articolo 10, 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 Ministero della marina mercantile provvede a corrispondere le maggiorazioni a rate semestrali costanti per la durata di otto anni e sei mesi.

#### Articolo 13.

1. Il contributo di cui all'articolo 10 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.

#### Articolo 14.

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.), nonché 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.

## Articolo 15.

1. I contributi di cui all'articolo 14 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 14 sono corrisposti secondo le modalità indicate all'articolo 9.

## Articolo 16.

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

2. I contributi di cui all'articolo 14 sono concessi e liquidati in via provvisoria, dopo l'approvazione dei relativi 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.

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.

## Articolo 17.

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 dal presente decreto, 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 del presente decreto, ai sensi dell'articolo 24 della legge 14 giugno 1989, n. 234, limitatamente all'utilizzazione delle provvidenze stesse.

#### Articolo 18.

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

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, 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.

3. I benefici di cui agli articoli 3 e 4 non possono essere concessi a favore di iniziative realizzate in stabilimenti per la cui riconversione industriale, chiusura o riduzione di capacità produttiva, siano stati concessi aiuti nel quinquennio antecedente la data di entrata in vigore del presente decreto.

4. 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 al presente decreto, derivanti da atti emanati dalla Comunità europea in attuazione della politica comune nel settore delle costruzioni navali.

5. I contributi di cui al presente decreto 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.

#### Articolo 19.

1. In caso di decadenza, di rinuncia totale o parziale o riduzione dei contributi di cui agli articoli 3, 4 e 14 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 anche accessori.

2. In caso di decadenza, di rinuncia totale o parziale o riduzione dei contributi di cui all'articolo 10, 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, prende atto della rinuncia o determina la riduzione del contributo, aumentato di due punti.

#### Articolo 20.

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 navalmec-

canica, adottato con decreto del Ministro della marina mercantile 8 novembre 1990, n. 373, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 288 dell'11 dicembre 1990, nonché le disposizioni del decreto del Ministro del tesoro in data 11 marzo 1992 recante determinazione delle modalità di corresponsione da parte dello Stato delle rate di ammortamento dei mutui previsti dalla legge 31 dicembre 1991, n. 431, concernente interventi a favore del settore navalmeccanico ed armatoriale ed individuazione degli istituti di credito che possono operare ai fini della legge stessa, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 106 dell'8 maggio 1992.

#### Articolo 21.

1. Per consentire ulteriori interventi finalizzati alla costruzione ed alla trasformazione di navi ai sensi degli articoli 2 e 6 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e con le modalità stabilite dalla legge 31 dicembre 1991, n. 431, sono autorizzati, nel triennio 1994-1996, limiti di impegno in ragione di lire 40.000 milioni per l'anno 1994, di lire 62.000 milioni per l'anno 1995 e di lire 65.000 milioni per l'anno 1996. Con il medesimo stanziamento dovrà provvedersi alla definizione dell'intervento di sostegno per il quale l'articolo 31, comma 6, della legge 14 giugno 1989, n. 234, ha dettato principi di interpretazione autentica.

2. Per consentire ulteriori interventi a favore delle imprese armatoriali ai sensi degli articoli 9, 10 e 11 della citata legge n. 234 del 1989, sono autorizzati, nel triennio 1994-1996, limiti di impegno in ragione di lire 5.000 milioni per l'anno 1994, di lire 23.000 milioni per l'anno 1995 e di lire 25.000 milioni per l'anno 1996.

3. Per il completamento delle procedure concernenti i saldi relativi alle determinazioni definitive dell'ammontare dei contributi già concessi in qualità di benefici di credito navale ai sensi della legge 10 giugno 1982, n. 361, come modificata ed integrata dalla legge 11 dicembre 1984, n. 848, titolo II, è autorizzata la spesa di lire 10.000 milioni quale limite di impegno per l'anno 1994 e di lire 15.000 milioni quale limite di impegno per l'anno 1995.

4. 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.

5. Per le finalità di cui all'articolo 10 è autorizzata la spesa di lire 25.000 milioni quale limite di impegno per l'anno 1994, e di lire 10.000 milioni per il 1996.

6. Per le finalità di cui agli articoli 14 e 15 è autorizzata la spesa di lire 5.000 milioni, quale limite di impegno per l'anno 1993.

7. All'onere derivante dall'applicazione di quanto previsto dal presente articolo, pari a lire 5.000 milioni per l'anno 1993, 100.000 milioni per l'anno 1994, 200.000 milioni per l'anno 1995 e a lire 300.000 milioni a decorrere dall'anno 1996, si provvede:

a) quanto a lire 5.000 milioni per l'anno 1993, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto 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;

b) quanto a lire 100.000 milioni per l'anno 1994, lire 200.000 milioni per l'anno 1995 e lire 300.000 milioni a decorrere dall'anno 1996, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1994-1996, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1994, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

#### Articolo 22.

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 dicembre 1993.

SCÀLFARO

CIAMPI - COSTA - SPAVENTA - BARUC-  
CI - SAVONA - PALADIN

Visto, *il Guardasigilli*: CONSO