SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

(N. 1007-A)

RELAZIONE DELLA 8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE TONUTTI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei trasporti e « ad interim » della Marina mercantile

di concerto col Ministro del Tesoro

e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 23 NOVEMBRE 1977

Provvidenze integrative per l'industria cantieristica navale
per il periodo 1° aprile 1977-30 settembre 1978

Comunicata alla Presidenza il 7 aprile 1978

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1500) — 2-3-4

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge n. 1007 recante « provvidenze integrative per l'industria cantieristica navale per il periodo 1° aprile 1977-settembre 1978 » deve essere considerato un provvedimento urgente, ma parziale, sia per la modestia degli stanziamenti previsti, sia per la temporaneità della sua efficacia, ma principalmente perchè è impensabile affrontare i vasti e complessi problemi della cantieristica senza la preliminare predisposizione di un piano di settore.

Il pericolo che si può correre è che, nonostante che il disegno di legge al nostro esame preveda all'ultimo comma dell'articolo 1 che il Governo debba presentare al Parlamento un piano organico riguardante la ristrutturazione dell'industria cantieristica navale, questo piano, per la sua indubbia complessità, comporti tempi lunghi di elaborazione ed inoltre che, dovendosi formalmente osservare la scadenza prevista, non ci si preoccupi, nell'*iter* della elaborazione, di attuare ampie collaborazioni non solo con i settori interessati, ma con le stesse Commissioni parlamentari che dovrebbero essere messe nella condizione di poter valutare, nel loro complesso, le linee di fondo sulle quali il Governo intende agire per la predisposizione del piano.

La richiesta delle organizzazioni sindacali, condivisa dalle forze politiche, di inquadrare i necessari e indilazionabili provvedimenti urgenti in un concreto piano della cantieristica non può essere soddisfatta solamente da un impegno formale che fissa un termine di presentazione del relativo disegno di legge.

Se infatti il provvedimento di emergenza per le più immediate esigenze dei cantieri (e quello che esamineremo per il rifinanziamento del credito navale) potrà far prevedere un nuovo carico di lavoro è necessario ed urgente — proprio di fronte alla drammatica situazione caratterizzata dal ricorso alla cassa integrazione a Monfalcone, Venezia e Palermo ed alle prospettive ancora più gravi che possono verificarsi — esaminare il quadro produttivo dell'intero settore per elaborare un piano generale che inquadri in maniera organica e in tempi brevi tutti i problemi della cantieristica. L'urgenza quindi dei provvedimenti di emergenza non può far rinviare alcune scelte di fondo, per non trovarci di fronte nuovamente all'adozione di misure-tampone.

L'esigenza di un approfondito esame del settore e di un ripensamento della politica fin qui svolta emerge dalla situazione mondiale delle costruzioni navali e dalla sua influenza sulla situazione europea e quindi nazionale.

Il problema principale (che non può essere risolto dai provvedimenti di emergenza al nostro esame, peraltro come vedremo, indispensabili), è di prevedere e precisare quale sarà realisticamente, il futuro della cantieristica nazionale nel quadro del mercato europeo e mondiale, tenendo presenti alcuni dati che in questa sede la Commissione indica solamente come aspetti di un problema complesso e vasto che, per l'evolversi, nel giro di un biennio, della situazione hanno di fatto capovolto prospettive e previsioni.

La situazione attuale può essere riassunta dalla valutazione fatta nel preambolo della proposta di direttiva della Commissione delle Comunità europee concernente gli aiuti alla costruzione navale:

« La situazione — dice questo documento che è del 28 ottobre 1977 — della costruzione navale è andata notevolmente aggravandosi negli ultimi anni e i cantieri della Comunità,

in una situazione di generale flessione della domanda, devono affrontare sul mercato mondiale depresso una concorrenza vivace a livello dei prezzi, dal che ne deriva una riduzione considerevole dei portafogli di commesse dei cantieri che ha l'effetto di aggravare i problemi strutturali del settore e potrà anche pregiudicarne la sopravvivenza ».

Per meglio documentare queste affermazioni è utile aver presenti questi dati:

1) è prevista una eccedenza della capacità cantieristica mondiale del 40 per cento;

2) l'involuzione dei mercati mondiali, a seguito della crisi economica che ha colpito i maggiori Paesi industrializzati, si è riflessa direttamente sui traffici marittimi;

3) si è verificato un vero e proprio crollo della domanda di cisterne. La crisi petrolifera ha influito negativamente sulla richiesta dei trasporti petroliferi. L'eccesso della capacità di petroliere veniva stimato dalla CEE nel 1976 in circa il 60 per cento. Ciò ha comportato una riconversione della produzione in alcuni cantieri specializzati in queste costruzioni (specialmente in Giappone) occupando di conseguenza spazi di mercato di altri tipi di naviglio;

4) c'è stata una caduta verticale degli ordini di nuove costruzioni navali che nel biennio 1973-1975 è stato di soli 13 milioni di tonnellate (a fronte di circa 25 milioni di tonnellate di stazza lorda nel 1974 e di 72 milioni nel 1973). Nel primo semestre del 1977 il flusso delle nuove ordinazioni ai cantieri è stato pari a 6,7 milioni di tonnellate, con la previsione quindi di mantenere il livello del 1975, contro una capacità produttiva mondiale del settore valutata sui 35 milioni di tonnellate;

5) il settore cantieristico attualmente dispone di un carico di lavoro che, mediamente, non va oltre il 1978 e quindi in progressivo esaurimento;

6) si è sviluppata di conseguenza una concorrenza nei prezzi specialmente da parte del Giappone con un divario che tocca punte del 40 per cento sui prezzi europei e con l'acquisizione di cospicue quote di mercato. Nella recente riunione a Tokio, nel mese di novembre, del gruppo di lavoro dell'OCSE per le costruzioni navali è emerso che la percentuale delle nuove ordinazioni del Giappone rispetto a quella dei paesi europei dell'OCSE, dopo essere scesa nel secondo trimestre del 1977, è nuovamente aumentata nel corso dell'estate. Nei primi otto mesi del 1977 la percentuale andata al Giappone è stata del 71,2 per cento contro il 28,8 per cento per l'Europa occidentale.

Il rapporto era di 65-35 per cento nel secontro trimestre e di 77-23 per cento nel primo trimestre dell'anno in corso. Nella stessa riunione è stata pure discussa la concorrenza sempre più viva dei nuovi produttori (Corea del Sud, Jugoslavia, Brasile).

Di fronte a questa situazione (caduta della domanda, sovradimensione degli impianti, concorrenza sui prezzi) molti cantieri europei e tra questi quindi anche i cantieri italiani si trovano nella impossibilità di mantenere la loro attività. « Gli Stati membri della Comunità — afferma la proposta di direttiva della CEE — si trovano pertanto nella necessità di adottare misure nazionali idonee a fronteggiare la crisi che con ogni probabilità si protrarrà oltre l'anno 1980 ».

Ma il problema che è emerso anche in sede di elaborazione della stessa proposta di direttiva CEE è quello dello stretto nesso tra le disposizioni previste in funzione anti-crisi e la loro durata effettiva. Il che fa emergere ancora una volta l'urgenza di una visione organica delle prospettive di tutto il settore, di un coordinamento degli interventi di emergenza e di una valutazione delle possibilità future del settore nella mutata situazione mondiale.

Ora la elaborazione di un piano organico per la cantieristica nazionale si inserisce in questa realtà mondiale, ne è condizionata sul piano oggettivo e sul piano giuridico deve tener conto della nostra partecipazione alla Comunità europea, ma principalmente deve costituire una direttiva operativa sul piano strettamente industriale e produttivo.

In questo quadro il problema non è solo quello di ridurre il divario dei costi esistente a livello internazionale (a cui rispon-

de in via temporanea il disegno di legge numero 1007) ma di determinare, in un momento di crisi, una linea di razionalizzazione delle strutture produttive in vista anche di una prevedibile ripresa della domanda, pur negli anni '80.

Il piano della cantieristica nazionale quindi dovrà tener presenti tra l'altro questi punti:

1) la possibilità di un allargamento della domanda interna in relazione alle esigenze della flotta mercantile nazionale;

2) l'apporto delle commesse della Marina militare;

3) l'acquisizione dei mercati esteri.

È noto, e lo riporta la Relazione all'assemblea della Banca d'Italia del 1977, che nel complesso il settore marittimo si è chiuso nel 1976 (considerate le spese sostenute dalle flotte in Italia e all'estero) con un disavanzo di 527 miliardi superiore di 153 miliardi a quello del 1975. Pur registrando un aumento nel 1976 della partecipazione della bandiera italiana ai traffici di importazione, su 177.400 tonnellate di merce importata 45.871 sono stati di pertinenza della bandiera italiana e ben 131.520 della bandiera estera e conseguentemente i noli sono aumentati a 466,7 miliardi per la bandiera italiana e a 1.549 miliardi per la bandiera estera. Per riscontro noi vediamo che l'apporto delle flotte italiane comprendente sia i guadagni sia i risparmi di valuta è ammontato, al netto delle spese all'estero, a 1.097,2 miliardi.

Esiste quindi una potenzialità della domanda interna e sarà inoltre da valutare l'apporto delle commesse militari, come sarà da puntualizzare l'attuazione dei programmi della Finmare in relazione all'utilizzo della flotta a partecipazione statale secondo le linee indicate dalla legge n. 684.

Per quanto riguarda l'esportazione di navi l'apporto dei nostri cantieri è stato minimo nel 1974 e nel 1975 (rispettivamente 3.756 tonnellate di stazza lorda e 8.121) ed è attualmente pari al 10 per cento del tonnellaggio in costruzione con una previsione di completo esaurimento.

Nella prospettiva di una continuazione degli interventi di sostegno l'esigenza di un piano si fa quindi pressante per il necessario coordinamento tra la situazione mondiale ed europea e quella interna inserita nella problematica che riguarda il settore dei trasporti in generale. Sarebbe un errore infatti non inquadrare il piano settoriale della cantieristica nel più vasto contesto dei trasporti marittimi, come sarebbe un errore pensare ad interventi di sostegno alla costruzione, senza un esame della funzionalità del credito navale e, nell'industria delle riparazioni navali, dei programmi per i bacini di carenaggio, dei programmi degli investimenti nei porti e della loro funzionalità e del loro costo. Come sarebbe un errore non affrontare realisticamente le prospettive di ristrutturazione correndo il pericolo di smantellare definitivamente una industria che potrebbe non essere più capace di rispondere allorchè si svilupperà nuovamente la domanda.

Il provvedimento al nostro esame è quindi urgente, ma riguarda solamente gli aiuti alla cantieristica nell'attuale momento e rinvia ad un nuovo provvedimento la predisposizione organica di un piano di interventi che indichi una linea di razionalizzazione.

Il provvedimento si inserisce nelle normative in vigore ed in particolare puntualizza alcuni aspetti della legge 27 dicembre 1973, n. 878, le cui norme restano tuttora valide. Questa legge prevedeva per la costruzione di nuove navi mercantili la concessione di un contributo ai cantieri navali nazionali. In armonia con le direttive CEE veniva stabilito il criterio del contributo decrescente che era fissato al 9 per cento per i contratti di costruzione stipulati entro il 1972 per arrivare al 4 per cento per i contratti stipulati entro il 1976.

Per il 1977 detta percentuale veniva fissata al 3,80 per cento con la legge 23 dicembre 1975, n. 720, che inoltre prorogava la durata delle disposizioni della legge n. 878 del 1973 al 31 dicembre 1977.

La stessa legge prevede contributi per lavori navali diversi da quelli di costruzione

intendendo riferirsi ai lavori di trasformazione, modificazione e riparazione di navi mercantili in esercizio.

Questi contributi vanno dal 7 per cento per i lavori iniziati nel 1972 per arrivare al 5 per cento per i lavori iniziati nel 1976. Per il 1977 la citata legge n. 720 del 1975 fissa il contributo per questi lavori al 4,80 per cento.

Sostanzialmente la legge n. 878 del 1973 prevedeva un intervento decrescente del contributo dello Stato per le nuove costruzioni navali, e questo in armonia con l'articolo 2 punto 2 della direttiva CEE del 10 luglio 1975 concernente gli aiuti alla costruzione navale. Abbiamo già visto quale evoluzione ha avuto il mercato e come rapidamente si è capovolta la situazione.

Al contenuto ottimismo delle premesse della direttiva CEE citata è subentrato un esame realistico della situazione; pur riaffermando l'orientamento delle direttive precedenti verso la eliminazione degli aiuti alla produzione, il progetto della quarta direttiva CEE, nell'escludere la concessione di tali aiuti in situazioni normali, prevede tuttavia disposizioni specifiche che autorizzino gli aiuti in questione, purchè siano collegati alla ristrutturazione del settore e non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse. Questa ultima condizione, viene specificato, « significa che gli aiuti in oggetto possono essere tollerati soltanto a condizione di essere finalizzati all'allineamento dei prezzi dei cantieri comunitari su quelli dei Paesi terzi e a condizione altresì che non comportino la soppressione di ordinativi che, in mancanza di tali aiuti, normalmente sarebbero stati indirizzati ad un altro cantiere comunitario ».

Ora con l'articolo 1 del disegno di legge al nostro esame si stabilisce che, in attesa di una legge organica riguardante la ristrutturazione dell'industria per le costruzioni navali e fino alla data di entrata in vigore di tale legge, il contributo alla costruzione può essere concesso « in misura non eccedente il 30 per cento del costo di costruzione accertato dal Ministero della marina mercantile ».

Abbiamo visto che l'attuale contributo è previsto nella misura del 3,80 per cento e pertanto l'adeguamento previsto dal disegno di legge è in relazione allo stato di crisi della cantieristica nazionale che abbiamo descritto e alla necessità di farvi fronte allineando i costi di costruzioni (con interventi di sostegno) al mercato internazionale.

Non esiste il criterio del contributo decrescente previsto dalle direttive CEE in atto e contenuto anche nel progetto della nuova direttiva CEE, criterio comunque che può essere implicito dato il rinvio ad una nuova legge per provvedimenti organici di ristrutturazione e alla validità della norma prevista per i contratti di costruzione o di prima vendita stipulati fino al 30 settembre 1978.

In pratica quindi la percentuale del 30 per cento riguarda l'operatività della legge per il 1978.

La Commissione ha voluto chiarire l'aspetto che riguarda la data di operatività della legge. Il disegno di legge del Governo prevedeva che il contributo poteva essere concesso per i contratti di costruzione o di prima vendita stipulati successivamente al 1° aprile 1977 e comunque non oltre il 30 settembre 1978.

Questa retroattività della legge, che ha una sua giustificazione in relazione agli impegni già presi dai cantieri, a parere della Commissione deve essere regolata perchè il pur parziale intervento deve tendere anche a provocare nuove commesse e nuove iniziative di lavoro.

Pertanto la Commissione ha voluto precisare con un emendamento che una parte degli stanziamenti previsti deve essere riservata ai contratti di costruzione o di prima vendita stipulati successivamente al 1° gennaio 1978, semprechè le relative costruzioni abbiano avuto inizio dopo il 1° gennaio 1978.

La proposta di legge prevede inoltre che i criteri per la determinazione dell'ammontare della percentuale di contribuzione (che come è noto è fissata in misura non eccedente il 30%) siano fissati dal Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro del tesoro e quello del bilancio e della programmazione economica.

Vengono inoltre prorogate le disposizioni dei titoli I e III della legge n. 878 del 1973 il che praticamente vuol dire che non sono mutate le disposizioni precedenti per il campo di applicazione del contributo, per le modalità di presentazione delle domande e di concessione dei contributi, per la classificazione delle navi, per il termine di ultimazione dei lavori, per la liquidazione del contributo, per il controllo e la vigilanza per l'accertamento dell'esecuzione dei lavori, per il termine della presentazione dei documenti relativi alla liquidazione finale dei contributi, per la validità delle norme esplicative emanate dal Ministero della marina mercantile.

La proroga prevista dal secondo comma dell'articolo 1 del disegno di legge riguarda anche l'articolo 23 della legge n. 878 del 1973 in base al quale, sugli stanziamenti della stessa legge possono essere concessi i contributi di cui al titolo I della legge 4 gennaio 1968, n. 19, qualora non sia stato possibile accogliere le relative domande, debitamente documentate, per l'esaurimento degli stanziamenti.

Questa norma è attualmente funzionante come risulta dal documento CIPE del 1° febbraio 1977 che destina il 25 per cento degli stanziamenti della legge n. 878 del 1973 per il 1977 per la concessione dei contributi di costruzione di cui al titolo I della legge n. 19 del 1968. Era chiara, al momento dell'approvazione della legge n. 878 del 1973 la transitorietà della norma, del resto fatta rilevare anche nella relazione della Corte dei conti sul Rendiconto generale dello Stato per l'esercizio 1974, e pertanto a sei anni dalla scadenza della legge n. 19 del 1968 non è pensabile di prorogare l'operatività di una legge che è stata superata dalla legge n. 878 del 1973 e che praticamente permette di continuare ad erogare contributi in entità superiore a quella prevista dalla legge n. 878 del 1973.

Del resto le nuove norme recate dal disegno di legge n. 1007, ma più che le norme la realtà oggettiva del mercato, rendono superfluo il mantenimento del citato articolo 23 della legge n. 878 del 1973 e pertanto la Commissione ha proposto che non sia prorogato.

Il terzo comma dell'articolo 1 estende la operatività della legge anche alle costruzioni di ogni tipo a struttura metallica, di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate destinate ad attività industriali o di ricerca che si svolgono in acque marine. Analoga estensione era stata fatta con la legge per il credito navale n. 26 del 2 febbraio 1974.

Ora sono sorte alcune perplessità su questa norma: la perplessità ha riguardato, come vedremo anche quando esamineremo il disegno di legge sul credito navale, la dizione generica « costruzioni di ogni tipo » che per analogia con quanto precisato dalla legge n. 26 del 1974 comprende anche « galleggianti a scafo metallico anche non semoventi », cioè costruzioni per le attività industriali per le quali esistono già leggi e disposizioni per la concessione delle agevolazioni.

Dando la possibilità di finanziare con i fondi della legge anche queste attività si restringerebbe il campo di intervento per le costruzioni navali vere e proprie.

La Commissione quindi ha precisato con un emendamento la dizione « costruzioni di ogni tipo » sostituendola con le parole: « costruzioni di navi ».

L'erogazione dei contributi per questo settore dovrà essere ovviamente subordinata alla priorità dei piani annuali secondo le direttive del CIPE come previsto dall'articolo 2, secondo comma, della legge n. 878 del 1973.

L'articolo 2 del disegno di legge autorizza una spesa di 110 miliardi ripartita in 5 anni a partire dal 1978. Gli stanziamenti in parola possono essere integrati con la legge di approvazione del bilancio.

La copertura dei 30 miliardi prevista per il 1978 fa capo al capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il 1978.

Per quanto riguarda gli stanziamenti, pur rilevando il carattere di transitorietà della legge, la Commissione ha sottolineato l'esiguità degli stessi.

La Commissione fa inoltre presente che non è compresa nella nuova normativa dell'articolo 1 del disegno di legge al nostro

esame la concessione di contributi per lavori diversi dalle nuove costruzioni navali (quali quelli di trasformazione, modificazione e riparazione di nuovi mercantili). Restano ancora valide per questi lavori le norme dell'articolo 10 della legge n. 878 del 1973. Rimane però aperto il problema della continuità della validità dell'articolo 10 citato, dopo il 31 dicembre 1977, visto che la validità della legge n. 878 del 1973 è stata fissata a questa data. Non facendosi menzione a questi lavori nel disegno di legge si presume che il Governo rinvii i nuovi interventi per questo settore (che la Commissione ritiene importante) al provvedimento organico annunciato.

Per concludere, il Senato è chiamato ad esprimersi su un provvedimento urgente e temporaneo che però non può risolvere i problemi di fondo della cantieristica nazionale. Provvedimenti analoghi sono stati presi o si stanno prendendo a livello comunitario. Finora l'Olanda e la Gran Bretagna hanno intrapreso iniziative di sostegno che sono state approvate in data 1° luglio 1977 dalla Comunità europea.

L'Olanda, in relazione ad un piano di ristrutturazione e di riduzione della capacità produttiva dei cantieri, ha deliberato un programma di aiuti all'armamento olandese pari a circa il 20 per cento del costo della nave ed un intervento sulle perdite dei cantieri derivante dall'allineamento ai prezzi internazionali pari al 75 per cento delle perdite: per metà attraverso un contributo a fondo perduto e per metà con finanziamento a basso tasso d'interesse.

Da parte del Governo britannico sono state decise misure d'urgenza e temporanee al fine di assicurare che l'industria cantieristica possa superare la difficile situazione. Il Governo britannico prevede che questo regime di sostegno sarà utilizzato per facilitare la ristrutturazione dell'industria cantieristica e per migliorare la sua competitività dopo la nazionalizzazione. Gli aiuti sono accordati sotto forma di una riduzione di certe imposte che raggiunge il 2 per cento della nave, oppure sotto un fondo di intervento per un importo globale di 65 milioni di sterline; quest'ultimo aiuto può raggiungere al massimo il 30 per cento del prezzo contrattuale ed è applicabile per gli ordini presi entro il marzo 1978.

Come abbiamo visto il progetto di legge, proprio perchè urgente, tocca solo l'aspetto dell'aumento del contributo ai cantieri per la costruzione delle navi; non affronta gli altri settori come quelli delle riparazioni e delle trasformazioni, degli investimenti nelle imprese cantieristiche, dei bacini di carenaggio, tutti aspetti di uno stesso problema.

Assume quindi particolare rilevanza l'impegno del Governo, riportato nell'ultimo comma dell'articolo 1 del disegno di legge così come modificato dalla Commissione, di presentare al Parlamento un piano di ristrutturazione dell'industria cantieristica.

Ma questo impegno acquista un carattere di assoluta urgenza in relazione alla reale situazione internazionale esistente e a ciò che si sta prospettando in sede comunitaria.

Come è noto, infatti, in sede CEE si stanno proponendo linee operative per portare a livello competitivo i cantieri navali della Comunità. È su queste linee operative, che prevedono la riduzione della capacità produttiva dei cantieri per i prossimi anni, con conseguente riduzione dei posti di lavoro e con costi conseguenti sul piano sociale e sul piano finanziario, che il Governo dovrà aprire un confronto con il Parlamento, con i sindacati, con gli imprenditori e con gli operatori economici.

Pertanto l'approvazione, che il relatore sollecita, delle proposte urgenti di sostegno, alla luce anche della portata delle iniziative comunitarie, non può essere altro che una risposta parziale e provvisoria.

TONUTTI, *relatore*

PARERE DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE

(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)

14 dicembre 1977

La Commissione bilancio e programmazione, esaminato il disegno di legge, comunica di non avere nulla da osservare per quanto di competenza.

GIACOMETTI

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DEL GOVERNO

Art. 1.

In vista dell'emanazione di una legge organica riguardante la ristrutturazione dell'industria per le costruzioni navali e fino alla data di entrata in vigore di tale legge, il contributo di cui all'articolo 1 della legge 27 dicembre 1973, n. 878, prorogata dall'articolo 4 della legge 23 dicembre 1975, n. 720, può essere concesso in misura non eccedente il 30 per cento del costo di costruzione accertato dal Ministero della marina mercantile per i contratti di costruzione o di prima vendita stipulati successivamente al 1° aprile 1977 e, comunque, non oltre il 30 settembre 1978. I criteri per la determinazione della detta percentuale di contribuzione saranno fissati con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro e quello del bilancio e della programmazione economica.

Per i casi previsti dal comma precedente, sono prorogate le disposizioni dei titoli I e III della legge 27 dicembre 1973, n. 878.

La disciplina di cui ai commi precedenti è estesa alle costruzioni di ogni tipo, a struttura metallica, di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate, destinate ad attività industriali o di ricerche che si svolgono in acque marittime.

Il disegno di legge organico riguardante la ristrutturazione dell'industria per le costruzioni navali dovrà essere presentato dal Governo al Parlamento entro il 24 maggio 1978.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

In vista dell'emanazione di una legge organica riguardante la ristrutturazione della industria cantieristica navale e fino alla data di entrata in vigore di tale legge, il contributo di cui all'articolo 1 della legge 27 dicembre 1973, n. 878, prorogata dall'articolo 4 della legge 23 dicembre 1975, n. 720, può essere concesso in misura non eccedente il 30 per cento del costo di costruzione accertato dal Ministero della marina mercantile per i contratti di costruzione o di prima vendita stipulati successivamente al 1° aprile 1977, e, comunque, non oltre il 30 settembre 1978.

Una quota degli stanziamenti di cui al successivo articolo 2 è riservata, nella misura di un terzo per il 1978 e della metà per gli esercizi successivi, ai contratti di costruzione o di prima vendita stipulati successivamente al 1° gennaio 1978, sempre che le relative costruzioni abbiano avuto inizio dopo tale data.

I criteri per la determinazione della percentuale del contributo di cui al primo comma saranno fissati con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro e quello del bilancio e della programmazione economica.

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

Le disposizioni di cui ai commi precedenti sono estese alle costruzioni di navi, a struttura metallica, di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate, destinate ad attività industriali o di ricerca che si svolgono in acque marittime.

Il Governo presenterà al Parlamento, entro due mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il piano riguardante la ristrutturazione dell'industria cantieristica navale.

(Segue: *Testo del Governo*)

Art. 2.

Per far fronte agli oneri derivanti dalla applicazione del precedente articolo è autorizzata la spesa complessiva di lire 110.000 milioni così ripartita (in milioni di lire):

Anno finanziario	*Contributo*
1978	30.000
1979	20.000
1980	20.000
1981	20.000
1982	20.000

Gli stanziamenti di cui al primo comma possono essere integrati con la legge di approvazione del bilancio dello Stato.

Il Ministro della marina mercantile è autorizzato ad assumere impegni anche sugli stanziamenti degli esercizi successivi, a condizione che l'erogazione dei contributi non avvenga anteriormente all'anno cui si riferisce ciascuno stanziamento.

Alla copertura dell'onere di lire 30 miliardi, derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio finanziario 1978, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo numero 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anzidetto esercizio finanziario.

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

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 2.

Identico.