CAMERA DEI DEPUTATI N. 924

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del Deputato LECCISI

Presentata il 12 novembre 1979

Provvedimenti in favore dell'industria cantieristica navale

ONOREVOLI COLLEGHI ! — In una recente mozione, presentata con riferimento alla situazione dei cantieri navali italiani, e pubblicata nel bollettino della XXIX seduta pubblica di martedì 2 ottobre 1979, si proponeva di impegnare il Governo perché intervenisse, nel settore, con un piano di ristrutturazione, con un piano stralcio e con altre iniziative legislative idonee a fornire adeguati finanziamenti e validi incentivi.

La mozione raccoglie le esigenze più pressanti che emergono nel settore navale. Sembra opportuno segnalare ancora una volta le urgenze che affiorano nel mondo produttivo in questione.

L'aggravarsi della situazione produttiva e dell'occupazione nei cantieri navali italiani si manifesta in modo particolare nella Cassa integrazione, nella riduzione e nella distorsione degli organismi; occorre valutare il peso negativo che questa crisi ha in centri spesso a fragile struttura economica e produttiva, in particolare nel Mezzogiorno.

Non è accettabile una progressiva dequalificazione dell'apparato produttivo italiano in un settore strategico come quello della navalmeccanica, e mentre la flotta italiana rimane inferiore per capacità di trasporto ai bisogni nazionali, e si aggrava il *deficit* della bilancia dei noli.

Il piano di settore preparato a suo tempo dal Governo e presentato alle Camere nella scorsa legislatura è stato giudicato in modo negativo dalle Commissioni parlamentari competenti ed è stato respinto dalle Regioni e dalle organizzazioni sindacali.

Negli ultimi anni, l'andamento del settore ha confermato le gravissime difficoltà di una situazione che si protrae ormai da tempo e le prospettive non appaiono chiare, ma piuttosto delineano la fondatezza di un certo pessimismo che si diffonde sempre più. Le possibilità di miglioramento dei vari profili produttivi sono condizionate dalla ripresa economica dei Paesi industrializzati; diversi altri profili non si presentano favorevolmente nella evoluzione ipotizzabile.

La premessa indispensabile per la emanazione di provvedimenti di legge dovrebbe essere l'approvazione definitiva del piano di ristrutturazione dell'industria cantieristica navale che il Governo deve presentare al Parlamento ai sensi della legge 25 maggio 1978, n. 231. Non si può tuttavia attendere l'approvazione di tale piano per intervenire nel settore; l'*iter* procedurale si presenta talmente articolato che la sua definizione può, ragionevolmente, fissarsi a tempi poco ravvicinati.

Nel frattempo, sarebbe non solo inopportuno, ma oltremodo dannoso, sospendere la erogazione di contributi e di incentivi che potrebbero mantenere in vita quei sintomi di risveglio che appaiono presenti nella domanda di nuove costruzioni.

Si deve, peraltro, sottolineare che, a quanto è dato sapere, diversi armatori hanno chiesto di essere autorizzati ad acquistare navi all'estero. Ciò dimostra che una domanda esiste e che deve essere sostenuta allo scopo di evitare squilibri nella bilancia dei pagamenti, unitamente alla riduzione della occupazione di settore.

A livello mondiale, deve riconoscersi, esiste in effetti uno squilibrio rilevante tra il fabbisogno di nuove navi e la capacità produttiva; sicché è comprensibile il ricorso a meccanismi protezionistici che possono assicurare la sopravvivenza delle diverse imprese nazionali. È anche noto che a livello internazionale è stata imposta l'esigenza di contenere gli interventi in tale settore. Non si può, però, pregiudicare la cantieristica italiana, lasciando dissolvere il ricco patrimonio di capacità tecniche e di strumenti produttivi che sono oggi pienamente validi e che non si possono abbandonare ad un discorso di futura ristrutturazione, che non si sa quando potrà attuarsi. Occorre, invece, agevolare le iniziative che permettano alla cantieristica di sopravvivere e produrre tramite l'inserimento di un mercato certamente difficile.

Da quanto esposto appare urgente provvedere a corrispondere adeguati incentivi, che agevolino una domanda spontanea dell'armamento nazionale, ai suoi differenti livelli dimensionali: grosse navi, naviglio minore, cabotaggio, nonché trasformazioni navali.

La proposta di legge, che viene presentata, intende raggiungere lo scopo di far proseguire la feconda e necessaria erogazione di incentivi alla cantieristica navale. Si è inteso limitare il contributo alla misura massima del 40 per cento del prezzo di contratto allo scopo di conformarsi agli orientamenti presenti in sede CEE. I dettagli di concessione vengono affidati alla competenza del Ministro della marina mercantile.

Specificamente utile, infine, è apparsa la previsione di consentire l'erogazione di anticipi alle imprese cantieristiche.

La copertura di spesa fa riferimento alle disponibilità che devono necessariamente essere previste nell'apposito capitolo di bilancio, che un tempo costituiva la sede dello stanziamento per i contributi che sono stati erogati sino a qualche tempo fa.

La proposta di legge che si presenta, nella sua linearità ed immediatezza, intende raggiungere un obiettivo di preminente interesse pubblico che il Parlamento non può ignorare; si confida, perciò, nell'accoglimento della proposta medesima.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

Il Ministero della marina mercantile è autorizzato a concedere contributi in favore dell'industria cantieristica navale nei limiti e nei modi di cui alla presente legge.

La costruzione di navi a struttura metallica, destinate ad attività industriali o di ricerca che si svolgono in acque marittime, nonché la costruzione di naviglio minore e di cabotaggio, unitamente alla attività di trasformazione di navi mercantili in esercizio, possono usufruire di contributi in misura non eccedente il 40 per cento del prezzo dei contratti di costruzione, comprese eventuali aggiunte e varianti concordate per iscritto prima dell'ultimazione dei lavori.

Il contributo è concesso con riferimento ai contratti stipulati successivamente al 1° luglio 1979 e fino al 31 dicembre 1980.

Il Ministero della marina mercantile accerta la congruità del prezzo contrattuale e fissa, con proprio decreto, i criteri per la determinazione della percentuale del contributo.

ART. 2.

Ai fini dell'applicazione dell'articolo precedente sono prorogate le disposizioni di cui alla legge 27 dicembre 1973, n. 878.

ART. 3.

Il cantiere destinatario del contributo di cui alla presente legge, ove presti idonea fidejussione, può usufruire degli anticipi di cui all'articolo 9 della legge 27 dicembre 1973, n. 878, in corrispondenza allo stato di avanzamento dei lavori.

Le percentuali degli anticipi anzidetti sono fissate con decreto del Ministro della marina mercantile.

ART. 4.

Le spese previste per l'attuazione della presente legge, relativamente al quadriennio 1980-1983 saranno coperte con gli stanziamenti di cui al capitolo n. 7543 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile relativa all'anno 1980 per un importo di lire 200.000.000.000. Per i successivi esercizi finanziari gli stanziamenti saranno determinati ai sensi della legge 5 agosto 1978, n. 468.