

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 2038}

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE
(CARTA)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO
(GORIA)

COL MINISTRO DEL BILANCIO
E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
(ROMITA)

COL MINISTRO DELLE PARTECIPAZIONI STATALI
(DARIDA)

E COL MINISTRO PER IL COORDINAMENTO DELLE
INIZIATIVE PER LA RICERCA SCIENTIFICA E TECNOLOGICA
(GRANELLI)

Modifiche ed integrazioni della legge 5 maggio 1976, n. 259,
recante provvidenze per lo sviluppo della ricerca applicata
nel settore della costruzione e della propulsione navale

Presentato il 12 settembre 1984

ONOREVOLI DEPUTATI! — Il precipitare della crisi dell'industria delle costruzioni navali per la rarefazione della domanda di nuove navi ed ancor più per l'aggressività concorrenziale dei paesi dell'estremo oriente ha posto in serio pericolo la sopravvivenza stessa dei cantieri navali in Italia e nella stessa Europa per le crescenti difficoltà a modificare la composizione dei

costi e a ridurre il divario con le quotazioni internazionali.

Il futuro della navalmeccanica, quindi, appare sempre più legato non soltanto al miglioramento generale delle condizioni del mercato ma ancor più alla capacità di trovare risposte altamente innovative nei processi di produzione che debbono sempre essere aperti all'apporto di soluzioni

tecnologiche in linea con le esigenze delle economie fortemente industrializzate.

Gli investimenti nel campo della ricerca applicata, compresa la fase di preindustrializzazione del prodotto, finiscono, quindi, per costituire una via obbligata per evitare continui cedimenti alla concorrenza estera e conseguentemente assicurare, soprattutto con riferimento ai prodotti ad elevata tecnologia, una nuova linfa vitale ad una attività sempre più esposta all'aggressività soprattutto dei paesi di recente industrializzazione.

Le possibilità offerte dalla « robotizzazione » e dall'uso di nuove tecnologie di lavorazione inducono a ritenere che il settore sia largamente maturo per un salto qualitativo tale da modificare profondamente l'organizzazione stessa del lavoro nei cantieri navali attraverso una più spinta standardizzazione ed una più razionale progettazione delle componenti delle navi anche di tipo tradizionale e la messa a punto di vettori marini di nuova concezione e di più elevato livello tecnologico.

Di rilievo sono anche gli sviluppi che, nel quadro della crisi energetica, va assumendo la propulsione navale con motori *diesel*. La ragguardevole possibilità di miglioramento (in termini di consumo e di rendimento), di cui il *diesel* sembra ancora capace, inducono a riservare il massimo sostegno alla ricerca in questo campo, nel quale sono ravvisabili possibilità e convenienza di applicazione a prototipi di concezione originale italiana.

Sin dalla formulazione del primo piano per l'industria naval-meccanica fu chiaramente individuato il ruolo della ricerca applicata in relazione all'obiettivo del contenimento dei costi di produzione e a salvaguardia del futuro di un settore che è in grado — a differenza di quanto si ritiene comunemente — di affrontare un profondo processo di sviluppo qualitativo.

Per perseguire tale indirizzo è tuttavia necessario puntare sulle strutture settoriali di ricerca e valorizzare ulteriormente la funzione svolta dalla società « Centro per gli studi di tecnica navale » di Geno-

va; un organismo che gode di un notevole prestigio in campo internazionale sia per la collaborazione avviata con gli analoghi organismi dei paesi marittimi europei, sia per l'attività di coordinamento e di stimolo nell'ambito di programmi di ricerca realizzati o avviati dalle diverse strutture di enti ed aziende che operano nel settore.

È evidente che le possibilità che i risultati corrispondano alle aspettative generali sono strettamente correlate sia alla misura delle risorse finanziarie mobilitate sia alla profonda conoscenza delle problematiche delle aziende navalmeccaniche e marittime e conseguentemente ad una reale capacità di indirizzo in modo da sollecitare il contributo degli esperti nelle varie discipline ed evitare duplicazioni e sprechi.

Tale finalità giustifica l'intervento a favore dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, per il quale è stato predisposto, dopo un'accurata disamina delle molteplici cause che ne hanno ridotto la funzionalità, un disegno di legge modificativo della legge istitutiva che mira ad assicurare, anche attraverso la concessione di un contributo d'avviamento, le condizioni ritenute necessarie per consentire il più razionale utilizzo delle risorse disponibili sotto il profilo dell'efficienza e della qualità dei servizi.

Il finanziamento dei programmi di ricerca di cui all'articolo 5 rientra quindi in un disegno più ampio che, pur ponendo su piani diversi le problematiche connesse all'esecuzione delle esperienze e quelle riguardanti la ricerca nel settore dell'architettura navale, mira ad evidenziare le interconnessioni esistenti e la conseguente necessità di promuovere la realizzazione di programmi finalizzati anche per gli effetti positivi sull'attività ordinaria dell'ente.

L'articolo 1 prevede l'ampliamento delle attribuzioni del Centro per gli studi di tecnica navale di Genova in modo da consentire l'attuazione di programmi di ricerca, nel settore della costruzione e della

propulsione navale, articolati fino alla soglia della progettazione e preindustrializzazione dei prototipi.

Lo stesso articolo determina il contributo a carico del bilancio statale nella misura del novanta per cento delle spese che annualmente la società prevede di sostenere per l'attuazione dei programmi di ricerca, per i quali può avvalersi della collaborazione delle aziende che operano nel settore.

Le disposizioni contenute nel successivo articolo 2 mirano ad assicurare il necessario coordinamento secondo uno schema che trova il suo riscontro anche nelle soluzioni adottate nella maggioranza dei paesi europei che attribuiscono ad uno o più organismi specializzati nel settore marittimo anche il compito, a livello strettamente tecnico, di fungere da capofila per evitare dispersione di mezzi finanziari o duplicazioni di iniziative.

L'approvazione dei programmi del Centro per gli studi di tecnica navale (CE.TE.NA.) da parte del Comitato interministeriale per la politica industriale (CIPI) costituisce la fase più significativa dell'intero procedimento che prevede fra l'altro l'esame del comitato tecnico scientifico, ai cui lavori partecipano esperti designati dalle amministrazioni e da enti interessati e dalle parti sociali.

Per consentire che la società, in attesa dell'approvazione da parte del CIPI, possa avviare i programmi di ricerca senza essere comunque costretta a sopportare gli oneri finanziari conseguenti all'espletamento dell'intera procedura, il Ministro della marina mercantile è autorizzato a corrispondere una anticipazione pari al cinquanta per cento del contributo calcolato in ammissione, previa presentazione di idonea fidejussione bancaria ed assicurativa.

Il penultimo comma dell'articolo prevede la possibilità di apportare variazioni al programma con la stessa procedura

prevista per l'approvazione del programma annuale.

L'ultimo comma dell'articolo 2 innova profondamente il sistema per l'accertamento del contributo spettante il cui esatto importo, ovviamente entro i limiti del contributo inizialmente concesso, è desunto in via esclusiva dal bilancio certificato della società.

L'articolo 3 abroga le disposizioni incompatibili con la nuova procedura di erogazione del contributo e quelle contenute all'articolo 5 della presente legge che in sede di applicazione hanno comportato un appesantimento del procedimento amministrativo relativo all'erogazione periodica a favore delle imprese armatoriali del contributo nel pagamento degli interessi, in ogni caso ingiustificato rispetto all'ammontare delle sovvenzioni assicurate per tale via al Centro di tecnica navale.

L'articolo 4 prevede l'erogazione di un contributo annuale d'importo non superiore a mille milioni per i programmi di ricerca, sviluppo e sperimentazione su modelli navali, predisposti dall'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale di Roma.

Il procedimento per la concessione ed il finanziamento dei contributi è sostanzialmente analogo a quello previsto dal precedente articolo 2 ad eccezione delle modifiche che scaturiscono dalle diversità dell'organo preposto all'approvazione del programma annuale di ricerca.

Il quarto comma dello stesso articolo regola le modalità per la determinazione dell'importo contributivo che resta ancorato, entro il tetto di mille milioni di lire, ai costi del personale e dei materiali utilizzati per l'effettuazione dei programmi di ricerca, con l'aggiunta delle spese generali, individuati in via presuntiva ma realistica.

Con gli articoli 5 e 6 si autorizza la spesa di cinque miliardi di lire e se ne indicano i mezzi di coperura.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

Alla società denominata « Centro per gli studi di tecnica navale » con sede in Genova, costituita ai sensi dell'articolo 1 della legge 5 maggio 1976, n. 259, è affidato, in aggiunta alle finalità previste dall'articolo 2 della stessa legge, il compito di attuare e promuovere programmi di sviluppo, sperimentazione, progettazione, preindustrializzazione dei prototipi, nel settore della costruzione e della propulsione navale, avuto anche riguardo alle esigenze determinate dai processi di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica e dagli interventi a sostegno dell'industria stessa.

Alla predetta società può essere concesso un contributo determinato in misura pari al novanta per cento delle spese previste annualmente per la realizzazione delle finalità e dei compiti di cui al precedente comma.

Per l'attuazione dei propri compiti, la società ha facoltà di stipulare contratti con aziende operanti nel settore della costruzione e della propulsione navale.

ART. 2.

I programmi relativi alle attività del Centro sono presentati al Ministro della marina mercantile e al Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica entro il 31 marzo di ciascun anno; il programma relativo all'anno 1984 è presentato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Il Ministro della marina mercantile, sentito il parere del comitato tecnico-scientifico di cui all'articolo 4 della legge 5 maggio 1976, n. 259, sottopone i predetti programmi all'approvazione del Comita-

to interministeriale per la politica industriale (CIPI).

In attesa di tale approvazione e previa presentazione di idonea fidejussione bancaria o assicurativa, il Ministro della marina mercantile è autorizzato a corrispondere, con proprio decreto, anticipazioni pari al cinquanta per cento del contributo disposto ai sensi del secondo comma del precedente articolo 1.

La liquidazione definitiva del contributo è disposta dal Ministro della marina mercantile, a seguito di presentazione di una relazione sull'attività svolta, sentito il citato comitato tecnico scientifico, sulla base dei costi annuali sostenuti per la realizzazione dei programmi, desunti in via esclusiva dai bilanci certificati della società.

ART. 3.

L'articolo 3 e il terzo e quarto comma dell'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 259, sono abrogati.

ART. 4.

Il Ministro della marina mercantile può concedere all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale - Vasca navale - di Roma speciali contributi corrispondenti alle spese previste per la realizzazione di programmi di ricerca e sviluppo sulla sperimentazione di modelli, nel settore della architettura navale, per un importo comunque non superiore a mille milioni all'anno.

I programmi sono presentati, entro il 31 marzo di ciascun anno, al Ministro della marina mercantile e al Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica; il programma relativo all'anno 1984 è presentato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge. Il Ministro della marina mercantile, previo parere del Comitato tecnico-scientifico, di cui all'articolo

4 della legge 5 maggio 1976, n. 259, sentito il Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica, approva i programmi annuali.

Successivamente all'approvazione di cui al precedente comma, il Ministro della marina mercantile è autorizzato a corrispondere, con proprio decreto, previa presentazione di idonea fidejussione bancaria e assicurativa, anticipazioni pari al cinquanta per cento della spesa prevista in ciascun programma di ricerca.

La liquidazione del contributo è disposta dal Ministro della marina mercantile ad ultimazione del programma di ricerca, sulla base dei documenti contabili riguardanti i costi del personale e dei materiali utilizzati per l'esecuzione dei lavori, aumentati di un'aliquota pari al trenta per cento per le spese generali.

Per l'esecuzione dei suddetti programmi l'Istituto può stipulare contratti con università, enti, o società ed assumere, con contratti a termine, personale tecnico specializzato, anche di cittadinanza straniera.

ART. 5.

In attuazione delle « Linee programmatiche per favorire, nel triennio 1984-1986, il processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale » approvate dal CIPI nella seduta del 19 giugno 1984, per far fronte agli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge, in aggiunta agli stanziamenti di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 259, è autorizzata, per l'anno 1984, la spesa complessiva di lire cinquemila milioni da iscrivere nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile.

ART. 6.

All'onere di lire cinquemila milioni, derivante dall'applicazione della presente leg-

ge per l'anno finanziario 1984, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, all'uopo utilizzando la voce « Fondo investimenti e occupazione ».

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