

# CAMERA DEI DEPUTATI <sup>N. 3666-A</sup>

## RELAZIONE DELLA IX COMMISSIONE PERMANENTE

(TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

*Presentata alla Presidenza il 7 febbraio 1994*

(Relatore: **Raffaele RUSSO**)

SUL

### DISEGNO DI LEGGE

**APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA**

*il 27 gennaio 1994 (v. stampato Senato n. 1785)*

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

**(CIAMPI)**

E DAL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE

**(COSTA)**

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

**(SPAVENTA)**

CON IL MINISTRO DEL TESORO

**(BARUCCI)**

CON IL MINISTRO DELL'INDUSTRIA, DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO

**(SAVONA)**

E CON IL MINISTRO PER IL COORDINAMENTO DELLE POLITICHE COMUNITARIE

E PER GLI AFFARI REGIONALI

**(PALADIN)**

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

*Trasmesso dal Presidente del Senato della Repubblica alla Presidenza della Camera  
il 27 gennaio 1994*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, reitera l'analogo provvedimento 29 ottobre 1993, n. 431, e recepisce la VII direttiva CEE del 21 dicembre 1990, n. 90/684, concernente gli aiuti alla costruzione navale. Recepiamo quindi con oltre tre anni di ritardo nell'ordinamento italiano tale nuova direttiva comunitaria e ciò è veramente grave sia sotto il profilo politico, sia per le notevoli conseguenze negative che comporta sulla programmazione delle imprese di settore.

Già da anni la Comunità europea si è preoccupata di emanare direttive nel settore facendosi carico sia delle difficoltà della cantieristica pubblica e privata sia di quelle dell'armamento, nascenti anche dalla fortissima concorrenza asiatica. Difatti, mentre la flotta mondiale prosegue la sua espansione toccando livelli che si avvicinano ai 450 milioni di tonnellate di stazza lorda, quella comunitaria continua a ridursi in rapporto a quella globale per i noti problemi connessi ai costi gestionali ed alle conseguenti difficoltà sul piano della competitività.

I cantieri della Corea del Sud, del Giappone, della Cina e del Brasile assorbono tre quarti degli ordinativi mondiali per la costruzione di nuove navi mentre la quota di mercato comunitaria è ridotta a circa il 18 per cento!

Sette direttive in poco più di dieci anni stanno a dimostrare quale impegno notevole la Comunità profonde in questo settore per l'armonizzazione di una seria politica comune. Il ritardo dell'ordinamento italiano nel recepimento di tali direttive ha aggravato gli svantaggi comparativi della cantieristica del nostro Paese in rapporto a quella del Nord Europa.

Mentre la normativa che ha recepito le direttive precedenti ha attribuito alle imprese navalmeccaniche le risorse suffi-

cienti per sostenere lo sforzo che stanno compiendo per rimanere competitive sul mercato, la normativa scaturente dalla settima direttiva si colloca a chiusura dei processi di adattamento strutturale ed ha l'obiettivo di predisporre gli strumenti per il passaggio ad una logica sempre più vicina alle leggi del libero mercato.

Si tratta quindi di adottare criteri selettivi necessari per stringere i tempi e far diventare il più competitive possibili le aziende di settore; tale recupero di competitività risulta possibile tenendo conto anche del consistente ruolo svolto dalla ricerca scientifica e tecnologica. Difatti, la ricerca svolge un ruolo importante sia nel comparto della costruzione navale sia in quello dei trasporti marittimi, entrambi in costante e rapida remuneratività del naviglio nonché in relazione agli interessi primari connessi alla salvaguardia della vita umana in mare ed alla tutela ambientale.

Su queste due linee direttrici si muove il decreto-legge che reca specificamente norme in materia di:

a) concessione di contributi ai cantieri per iniziative di costruzione di nuove unità (a scafo metallico o realizzate con materiali a tecnologia avanzata);

b) concessione di contributi per la trasformazione navale;

c) interventi per ridurre gli oneri finanziari che gli armatori nazionali devono sostenere per il finanziamento delle proprie commesse;

d) contributi a favore della ricerca in campo navale.

I contributi per le nuove costruzioni fanno riferimento ad aliquote percentuali progressivamente decrescenti specie per le nuove costruzioni inferiori a 10 milioni di ECU.

Anche per le trasformazioni i contributi sono progressivamente decrescenti ma con una maggiore elasticità di erogazione anche in relazione ai tempi di costruzione del naviglio.

Per quanto attiene ai contributi alle imprese armatoriali relativi alla costruzione o trasformazione navale, essi sono finalizzati a ridurre la maggiore incidenza degli oneri finanziari sostenuti ferma l'osservanza di determinati requisiti, previsti dagli articoli 10, 11 e 12 del decreto-legge limitatamente al naviglio che resta iscritto nei registri previsti dal codice della navigazione per un periodo di almeno quattro anni alla data di ultimazione dei lavori.

Al fine di incrementare la ricerca nel settore, sono previsti contributi per favorire programmi di ricerca nel triennio 1991-1993. La direttiva 90/684/CEE considera aiuti ammissibili quelli destinati a coprire costi direttamente connessi alla ricerca fondamentale, alla ricerca industriale di base, alla ricerca applicata e allo sviluppo. Il decreto-legge prevede al riguardo contributi per programmi finalizzati ad attività di: ricerca fondamentale; ricerca di base; ricerca applicata, limitando, per queste due ultime attività, la percentuale di contribuzione, rispettivamente al 50 per cento ed al 25 per cento dei costi sostenuti (articoli 14 e 15). Per detti contributi è prevista la possibilità di concessione provvisoria - per un ammontare fino al 75 per cento degli stessi -

dopo l'approvazione dei relativi programmi di ricerca per gli anni 1991-1993, da presentare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del decreto-legge.

Gli enti beneficiari del contributo sono rispettivamente l'INSEAN (Istituto nazionale per gli studi ed esperienze di architettura navale); ed il CETENA (Centro studi di tecnica navale).

All'articolo 21 si dispone infine un rifinanziamento aggiuntivo della legge n. 234 del 1989 per interventi di costruzione e trasformazione navale; per interventi a favore delle imprese armatoriali; per il completamento di procedure relative alla concessione di benefici per il credito navale.

Un'ultima considerazione: anche se con notevole ritardo il Governo è consapevole della gravità delle problematiche recate dal decreto-legge, tanto è vero che il provvedimento comporta un onere di 605 miliardi, onere certamente modesto per il tipo di intervento operato, ma significativo e veramente cospicuo in un momento di eccezionale contenimento della spesa.

Il relatore raccomanda quindi l'approvazione del provvedimento senza emendamenti, come già avvenuto al Senato, evitando ulteriori gravi ritardi e garantendo così certezza al quadro normativo di un comparto così importante.

RAFFAELE RUSSO, *Relatore.*

TESTO  
DELLA COMMISSIONE  
IDENTICO A QUELLO APPROVATO  
DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

---

ART. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, recante provvedimenti a favore dell'industria navalmecanica 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 navalmecanica  
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, sempreché 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, purché 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, sempreché 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 similari 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, sempreché 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, oltreché 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 navalmeccanica, 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 accessi 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 navalmecanica, 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 navalmecanico 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.

#### SCALFARO

CIAMPI, *Presidente del Consiglio dei Ministri.*

COSTA, *Ministro della marina mercantile.*

SPAVENTA, *Ministro del bilancio e della programmazione economica.*

BARUCCI, *Ministro del tesoro.*

SAVONA, *Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.*

PALADIN, *Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie e per gli affari regionali.*

Visto, il Guardasigilli: CONSO.