

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XII LEGISLATURA —————

Doc. XL-bis

n. 2

RELAZIONE

DEL COMITATO CONSULTIVO PER L'INDUSTRIA CANTIERISTICA
SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLE DISPOSIZIONI CONCERNENTI
L'INDUSTRIA NAVALMECCANICA ED ARMATORIALE E I PROVVEDIMENTI
A FAVORE DELLA RICERCA APPLICATA AL SETTORE NAVALE
(ANNO 1994)

(articolo 23, comma 5, della legge 14 giugno 1989, n. 234)

**Presentata dal Ministro dei trasporti e della navigazione
(CARAVALE)**

—————
Comunicata alla Presidenza il 3 luglio 1995
—————



SOMMARIO

1. **Scenario internazionale: la situazione e le prospettive del mercato mondiale di settore.**
2. **L'accordo O.C.S.E. sull'abolizione degli aiuti alla cantieristica.**
3. **La situazione nei principali Paesi produttori: Europa, Estremo Oriente.**
4. **La situazione della cantieristica italiana.**
5. **L'attività amministrativa di attuazione delle leggi di settore: in particolare legge n. 234/89 e 132/94.**
 - A) **l'attività svolta nel 1994**
 - B) **i problemi emersi**
 - C) **valutazione dei risultati**
6. **Le prospettive produttive dell'industria navalmecanica nazionale nel breve termine.**
7. **Valutazioni del Comitato sulle misure opportune per una più stabile ripresa del settore anche alla luce delle indicazioni del Forum delle industrie marittime dell'Unione Europea.**

1 - Lo scenario internazionale: la situazione e le prospettive del mercato mondiale di settore.

Il 1994, pur fra luci ed ombre, può essere considerato per l'economia mondiale un anno di svolta in quanto esso ha segnato, per l'insieme dei paesi industrializzati, la fine della recessione generalizzata che ha caratterizzato questi primi anni del decennio.

Anche se in maniera non uniforme, i tassi di sviluppo dell'economia mondiale hanno presentato un significativo e graduale incremento sotto l'impulso di una ripresa che, nel complesso, inizia a consolidarsi.

Una svolta si è avuta anche - e parallelamente - in virtù dell'accelerazione dei processi di integrazione economica e di globalizzazione dei mercati, sia a livello regionale che a livello mondiale, con l'evento dominante della conclusione, dopo lunghi anni di difficili trattative, dei negoziati GATT dell'Uruguay Round e la creazione dell'Organizzazione Mondiale del Commercio, che dovrebbe promuovere in maniera molto più rapida che in passato lo sviluppo degli scambi commerciali internazionali e far cadere gran parte delle residue barriere protezionistiche.

Un "corollario" delle più ampie intese raggiunte in sede GATT è stato la finalizzazione dell'accordo in sede O.C.S.E. per il ripristino di normali condizioni di concorrenza nel settore della costruzione, trasformazione e riparazione navale, avvenuta il 21 dicembre 1994 e sulla quale ci si soffermerà più avanti. A ciò aggiungasi anche l'entrata in vigore della Convenzione delle Nazioni Unite di Montego Bay sul diritto del Mare.

Nonostante le non poche conflittualità etnico-politiche che si sono manifestate in varie aree del mondo, il mercato dei trasporti marittimi ha cominciato a sentire gli effetti della più favorevole congiuntura internazionale, soprattutto nei traffici petroliferi, dove l'incremento è stato del 3%, e nei trasporti containerizzati, dove si è registrato un aumento della domanda dell'8,5% nel 1994, dopo performances già

considerevoli di tale segmento di mercato negli anni precedenti. Più incerta e altalenante è stata, invece, la ripresa degli scambi via mare per gli altri settori di traffico.

I prezzi delle navi di nuova costruzione hanno fatto registrare una generale debolezza, con la sola eccezione delle cisterne a doppio scafo.

Il mercato delle unità di seconda mano è rimasto, invece, sostanzialmente stabile. I disarmi continuano a mantenersi su livelli modesti e le demolizioni hanno avuto un incremento del 24% rispetto all'anno precedente.

La flotta mondiale ha visto accrescere ulteriormente la propria consistenza, raggiungendo un livello di 431 milioni di tonnellate di stazza lorda (T.S.L.) (1), con la previsione di un ulteriore aumento per effetto delle consegne di nuovo naviglio programmate nel corso del 1995.

Il portafoglio ordini dei cantieri mondiali ha raggiunto, a fine settembre 1994, il numero di 2.095 unità, per un tonnellaggio pari a circa 42 milioni di T.S.L. (equivalente all'8,8% della flotta esistente), con un incremento del 9,2% del tonnellaggio rispetto all'anno precedente. I dati a consuntivo in corso di elaborazione all'O.C.S.E. per l'intero anno 1994, di prossima pubblicazione, dovrebbero confermare e rafforzare il trend positivo nell'acquisizione di nuovi ordini. Secondo dati preconsuntivi, peraltro, gli ordini emessi nel corso del 1994 sono stati pari a 16,6 milioni di T.S.L.C. (2) con un incremento del 13,4% rispetto al 1993, il più alto dei valori registrati negli ultimi 15 anni.

Non si sono tuttavia sostanzialmente modificati i "rapporti di forza" fra i diversi Paesi produttori, con il Giappone, che, in base agli ordinativi 1994, detiene una quota di mercato del 40,5%, la Corea del Sud che ha una percentuale di mercato del 18,4% e

(1) Il dato si riferisce alle unità superiori alle 300 T.S.L..

(2) T.S.L.C.: Tonnellate di Stazza Lorda Compensata.

Tale unità di misura ha lo scopo di rendere omogeneo, per le varie tipologie di navi, l'impegno in termini di numero di addetti, ore-lavoro e complessità costruttiva, relativo alla costruzione di una tonnellata di stazza.

che si ripropone di attuare un'ambiziosa quanto pericolosissima politica di espansione della propria capacità produttiva, l'Unione Europea attestata intorno al 19% ed altri Paesi di nuova industrializzazione che acquistano progressivamente terreno (Cina, Taiwan, Polonia, Russia, Ucraina, Brasile, Croazia).

Il nostro Paese ha una quota di mercato pari al 2,1%.

La capacità produttiva globale disponibile a livello mondiale è di circa 17/18 milioni di T.S.L.C.. La capacità produttiva disponibile dovrebbe raggiungere i 19 milioni di T.S.L.C. intorno all'anno 2000 per effetto del miglioramento della produttività e della nuova capacità derivante dalla conversione al settore mercantile della produzione navale militare. Se si tiene conto della prevista espansione della capacità produttiva delle imprese coreane, è prevedibile che la capacità globale si attesterà nel 2000 intorno ai 20 (e forse più) milioni di T.S.L.C..

Nel contempo, anche la domanda di nuove navi è prevista in aumento nella seconda metà degli anni '90 fino a raggiungere il picco intorno al 2000 per poi assestarsi su valori leggermente più bassi negli anni seguenti, a causa delle prevedibili più ridotte esigenze di "ricambio" della flotta in tale periodo.

La media annuale della domanda di nuove navi dal 1992 al 2005, tuttavia, come previsto dall'AWES e dal SAJ (associazioni, rispettivamente, dei costruttori dei Paesi occidentali e del Giappone), non supererà i 13/14 milioni di T.S.L.C., con riferimento alle unità di stazza superiore alle 100 tonnellate.

In sostanza, ed in conclusione, può dirsi che, già attualmente, secondo le più accreditate previsioni, esiste una capacità produttiva eccedentaria rispetto alle reali esigenze di rinnovo della flotta: tale capacità eccedentaria è di circa 4 milioni di T.S.L.C. e non sarà assorbita nemmeno nell'indicato periodo "di picco" dell'anno 2000.

In queste condizioni, è ben facile immaginare quale potrà essere l'effetto di un ulteriore, significativo, incremento di capacità produttiva programmato (e ormai, in parte, in atto) da parte della Corea del Sud., nonché di Taiwan e Singapore; il surplus

della potenzialità produttiva non potrà non avere conseguenze sulla remuneratività dei prezzi, con forti effetti negativi per l'industria cantieristica e per quella marittima più in generale.

2. L'accordo O.C.S.E. sull'abolizione degli aiuti alla cantieristica.

Come già accennato, il 21 dicembre 1994 è stato parafato ed aperto alla firma, ratifica o adesione dei Paesi contraenti (3) l'Accordo multilaterale elaborato sotto l'egida dell'O.C.S.E. per il ripristino di normali condizioni di concorrenza nel settore della costruzione e della riparazione navale.

A tal fine, esso prevede:

- disposizioni intese a vietare sovvenzioni dirette ed indirette alla cantieristica, nonché regolamentazioni e pratiche ufficiali che favoriscono la costruzione navale;
- un regime particolare in materia di aiuti alla ricerca ed allo sviluppo, di aiuti ai prepensionamenti connessi a chiusure o riduzioni di capacità produttiva, oltrechè in materia di credito all'esportazione e di credito navale interno;
- un codice di repressione delle pratiche sleali in materia di prezzi delle navi di nuova costruzione, che applica per la prima volta alla costruzione navale le regole antidumping del GATT, con gli opportuni adattamenti del caso;
- un meccanismo obbligatorio di risoluzione delle controversie, in caso di violazione delle regole fissate in tema di sovvenzioni o di pratiche sleali, con la previsione di strumenti compensativi o sanzionatori.

Per impedire che vengano concessi aiuti "dell'ultimo momento" (prima cioè dell'entrata in vigore dell'accordo stesso prevista per il 1° gennaio 1996) le parti

(3) Tutti i Paesi produttori dell'Europa, gli Stati Uniti, il Giappone e la Corea del Sud.

negoziali hanno concordamente deciso di non aumentare il livello d'aiuto delle misure di sostegno esistenti, e di non adottare nuove misure, a decorrere dalla data del 21 dicembre 1994. Nella stessa logica, è previsto che nessuna sovvenzione sarà consentita per navi la cui consegna avvenga oltre il 1998.

Solo in casi marginali, espressamente previsti per determinati Paesi quali Belgio, Corea, Spagna e Portogallo, è consentita la possibilità di completare le misure di ristrutturazione previste al momento della conclusione dell'Accordo, mentre nessun altro nuovo programma di ristrutturazione può essere più consentito. Peraltro va segnalato che, ai sensi della più generale normativa del GATT, la Francia ha ottenuto dalla Commissione CEE l'approvazione di un "pacchetto" di misure transitorie di carattere straordinario ed analoga, ma limitata, richiesta ha preannunciato il nostro Paese alla detta Commissione al fine di permettere alla propria cantieristica di meglio adeguarsi alle nuove condizioni del mercato.

La finalità dell'Accordo O.C.S.E. è quella di porre fine, mediante regole comuni, alla "guerra delle sovvenzioni" che ha caratterizzato per un trentennio i rapporti fra Paesi produttori. Secondo l'orientamento pressochè unanime dell'Unione Europea, i risultati del negoziato vanno valutati muovendo dagli squilibri che hanno fino ad oggi caratterizzato il settore. Sovvenzioni pubbliche su vasta scala ed altre forme di sostegno finanziario indiretto hanno prodotto un'ingente emorragia di risorse pubbliche a danno dei contribuenti di ciascun Paese, incidendo negativamente sul deficit pubblico di alcuni di essi con l'effetto di incentivare oltretutto, in alcuni casi, l'eccesso strutturale di capacità produttiva, anzichè porre un rimedio al fenomeno. Pertanto, tutti i Paesi dell'Unione Europea, e tra essi anche il nostro Paese - nel quale è sempre più pressante l'esigenza di una rigorosa politica di contenimento della spesa pubblica - hanno convenuto di prendere atto dell'opportunità, nello stesso interesse delle imprese del settore, di un approccio multilaterale alla soluzione del problema, che ponga un argine alle distorsioni della concorrenza, migliori le condizioni operative

del comparto industriale in questione ed al tempo stesso eviti ulteriori sacrifici ai contribuenti. L'Accordo inoltre dovrebbe consentire di spegnere sul nascere le nuove velleità protezionistiche del Congresso USA a tutela dei propri cantieri -che in ogni caso l'Amministrazione americana si è impegnata a bloccare - e di evitare il potenziale conflitto commerciale che gli Stati Uniti non esiterebbero ad avviare con leggi 'particolarmente aggressive di cui farebbero le spese in primo luogo gli armatori (4) e, conseguentemente, i cantieri dei Paesi che sovvenzionano la cantieristica. L'Accordo aprirà anche la possibilità di un utile confronto dialettico con i Paesi, come la Corea del Sud, che hanno programmato piani di aumento della capacità produttiva non rispondenti all'effettiva situazione del mercato.

3. La situazione nei principali Paesi produttori: Europa, Estremo Oriente.

In seno all'Unione Europea, la Germania è da tempo impegnata a rafforzare il proprio ruolo di primo piano, grazie anche al grande sforzo di recupero e ristrutturazione della cantieristica della ex Repubblica Democratica Tedesca. Al riguardo, giova ricordare che le preoccupazioni del nostro e di tutti gli altri Paesi europei per il massiccio sforzo finanziario sostenuto dal Governo Tedesco al fine di realizzare la radicale ristrutturazione di alcuni siti produttivi dei Lander orientali, si sono dovute a suo tempo superare per ragioni di solidarietà comunitaria, ragioni del resto correlate al prezzo "politico" che l'Europa ha dovuto pagare in conseguenza della caduta del muro di Berlino.

(4) Con due progetti di legge di analogo contenuto presentati al Congresso U.S.A. e pronti all'adozione, taluni parlamentari statunitensi hanno previsto la possibilità, per il Governo del loro Paese, di imporre pesanti ammende nei porti U.S.A. alle navi in cui siano direttamente o indirettamente coinvolti interessi di quei Paesi che accordano aiuti alla propria industria navalmecanica.

Danimarca e Olanda hanno una cantieristica competitiva, agile e flessibile, capace di stare sul mercato per determinate tipologie navali più o meno standardizzate.

La Francia, dopo la sensibile e non indolore riduzione della capacità produttiva operata nel corso degli anni '80, cerca di conservare attualmente una "soglia minima vitale" che costituisce per essa lo "zoccolo duro" della cantieristica, con non poche difficoltà tenuto conto dell'apprezzamento della valuta francese rispetto a quella dei Paesi del sud Europa.

La Spagna sta invece faticosamente, e tardivamente, completando il proprio programma di ristrutturazione, grazie anche a misure di carattere derogatorio rispetto alla disciplina comunitaria di settore.

La Gran Bretagna ha da tempo sostanzialmente abbandonato il comparto industriale in esame, considerato non più "strategico".

Gli altri Paesi europei hanno una posizione competitiva alquanto più fragile, mentre tra i nuovi Paesi aderenti all'Unione solo la Finlandia può destare qualche preoccupazione per la cantieristica italiana, in quanto le sue imprese sono presenti in un segmento di mercato, quello delle navi da crociera, di vitale interesse per il nostro Paese, in particolar modo nell'attuale periodo.

A tale riguardo, oltre che essere particolarmente vigili, occorrerà che le imprese italiane raccolgano questo ulteriore elemento di sfida accrescendo ulteriormente la propria efficienza al fine di mantenere la propria quota di mercato.

All'esterno dell'Europa il Giappone attraversa un momento di temporanea difficoltà, ma rappresenta comunque, insieme alla Corea del Sud, il più temibile concorrente. Incognite vengono - come si è accennato - da altri potenziali Paesi produttori quali la Cina, i Paesi dell'ex blocco sovietico e gli stessi Stati Uniti; Paesi questi ultimi, che, per i nuovi equilibri internazionali, hanno il problema di riconvertire la propria industria, in passato destinata soprattutto alle costruzioni militari.

4. La situazione della cantieristica italiana.

L'industria cantieristica navale italiana, dopo la ristrutturazione degli anni '80, si colloca oggi, secondo i dati elaborati dall'O.C.S.E., al secondo posto nell'Unione Europea dopo la Germania per il volume di produzione, con una quota del mercato mondiale pari, come si è detto, al 2,1%.

Se si considerano le dimensioni della realtà produttiva antecedente la grande crisi e la ristrutturazione e razionalizzazione che hanno caratterizzato il settore negli anni '80, può certamente affermarsi che, nel suo complesso, la cantieristica nazionale ha saputo superare gli anni più difficili, recuperando posizioni fino ad assumere, nel contesto mondiale, la posizione di tutto rispetto di cui sopra è cenno.

Sul piano della capacità produttiva - il cui assetto è essenziale per una corretta impostazione della produzione nel quadro di un sano equilibrio tra domanda ed offerta - l'istituzione, nell'anno 1992, degli Albi Speciali delle imprese navalmeccaniche ha consentito di ottenere uno "spaccato" più che soddisfacente, permettendo altresì di verificare che la capacità produttiva nazionale si è ormai attestata sulle 430.000 tonnellate annue di stazza lorda compensata, peraltro con un elevato grado di utilizzazione negli ultimi anni.

Si tenga al riguardo presente che in termini di consegne la produzione dell'anno 1994 è stata pari a 395 mila T.S.L.C. (nell'anno 1993 era stata pari a 385 mila T.S.L.C., nel 1992 a 412 mila T.S.L.C. e nel 1991 a 430 mila T.S.L.C.).

Volendo entrare in un'analisi più dettagliata della "performance" della cantieristica italiana in questi recenti anni, si può precisare che gli anni 1991 - 1994 possono certamente essere considerati come periodi di "pieno impiego" per quanto attiene all'utilizzazione delle risorse strumentali disponibili, tenuto conto del carico di lavoro assunto negli anni 88-89 e 90, in regime di legge 14 giugno 1994, n. 234,

allorchè le imprese armatoriali nazionali hanno effettuato investimenti per la costruzione o la trasformazione di navi per un importo complessivo di oltre 8000 miliardi. I dati statistici sopra riportati si riferiscono peraltro alle consegne. La situazione diviene meno rosea, se si analizzano i dati relativi alle nuove commesse ed agli inizi lavori avutisi nell'anno 1994.

L'esaurirsi del ricordato carico di lavoro da parte delle imprese armatoriali italiane ed il rallentamento di nuovi ordinativi - dovute sia a problemi di economia generale, sia alla necessità di un assestamento dopo gli ingenti impegni finanziari precedenti, sia a specifiche difficoltà connesse a costi di gestione non allineati a quelli della concorrenza internazionale - iniziano a determinare in alcuni cantieri momenti di vuoto produttivo, tenuto conto anche dei tempi e della cadenza (progettazione, costruzione, allestimento) del prodotto nave.

Va, comunque, segnalato che nel periodo gennaio-dicembre 1994 le nuove commesse che hanno riguardato l'industria cantieristica del nostro Paese hanno raggiunto un totale complessivo di 373.595 T.S.L.C., a loro volta così ripartite: 4 navi porta contenitori (132.000 T.S.L.C.), 3 navi traghetto per il trasporto di autovetture (48.000 T.S.L.C.), 2 navi passeggeri (193.595 T.S.L.C.) e 2 unità minori (2.100 T.S.L.C.). Nel 1994 l'insieme delle commesse in portafoglio, comprensivo delle varie tipologie di unità, è ammontato ad un totale di 1.545.260 T.S.L.C. (105 unità).

E' ben noto, al riguardo, che quello delle costruzioni navali è un tipico mercato soggetto a fasi cicliche, influenzate in modo determinante dall'andamento dei noli i quali raggiungono a loro volta livelli non remunerativi nei periodi di recessione e stagnazione dei commerci mondiali. Con bassi noli è evidente che le imprese armatoriali non possono affrontare investimenti per la costruzione di nuovo naviglio a causa delle difficoltà di programmarne i relativi ammortamenti e per non accrescere la capacità di stiva, che comprimerebbe ulteriormente i noli. In una tale situazione, quand'anche i vari Paesi possano programmare incentivazioni economiche ed i cantieri

naturalmente comprimano i prezzi dei propri prodotti, gli effetti di tali interventi sul mercato non sono determinanti.

La ripresa economica in atto a livello mondiale e nel nostro Paese, con il relativo aumento delle importazioni ed esportazioni, sarà ovviamente la condizione essenziale per un positivo approccio ai problemi del settore e per il realizzarsi di migliori prospettive.

Grazie anche agli specifici interventi previsti dall'art.6 della legge n.234/89, è proseguito l'ammodernamento delle dotazioni strutturali ed impiantistiche dei vari siti produttivi - sia pure con un ritmo meno elevato rispetto agli scorsi anni a causa della negativa congiuntura finanziaria delle imprese - così come lo sforzo di miglioramento della produttività e dell'efficienza del comparto, in una con la specializzazione dei cantieri su quei segmenti di mercato (navi da crociera, unità per il trasporto veloce, gasiere) che appaiono più promettenti per le aziende stesse in un futuro privo di un organico e scontato sistema di aiuti.

Non si sono registrate invece ancora nell'anno 1994 particolari novità sul piano delle forme di integrazione e cooperazione tra cantieri, ma sembra confermato che le iniziative già avviate negli anni precedenti e segnalate nelle antecedenti relazioni del Comitato abbiano dato positivi risultati per le aziende che ne sono state protagoniste, secondo una logica opportunamente tracciata dal Forum per le industrie marittime della Unione Europea e che le aziende dovranno ulteriormente perseguire negli anni a venire se vorranno operare nel nuovo contesto disegnato dall'Accordo O.C.S.E. sulla eliminazione degli aiuti.

Per saldare il periodo che ancora manca al 1° gennaio 1996, l'Unione Europea ha prorogato fino al 31 dicembre 1995 la VII Direttiva, mantenendo per il 1995 al 9% la percentuale di contribuzione e prevedendo un termine di 3 anni per l'ultimazione delle unità. L'industria cantieristica italiana avrà, pertanto, ancora un margine di tempo di circa 4 anni complessivi per proseguire nel suo adattamento all'eliminazione

degli aiuti pubblici sancita dall'Accordo O.C.S.E., incentivando i propri processi di ristrutturazione e definendo quelle strategie che le possano consentire di affrontare il mercato.

5. L'attività amministrativa di attuazione delle leggi di settore, in particolare legge n. 234/89 e 132/94.

A) L'attività svolta nel 1994

I Decreti del Ministro in data 11 febbraio 1994 e 3 novembre 1994 hanno determinato, ai sensi degli artt. 3 e 14 del D.L. n. 3 febbraio 1993, i programmi dell'attività amministrativa che la competente Direzione generale è stata chiamata a svolgere per il settore nell'anno 1994. Detti decreti hanno nel contempo assegnato le relative risorse finanziarie ammontanti complessivamente a circa Lit. 200,8 miliardi, nella quasi totalità in limiti di impegno.

In particolare detto programma ha previsto l'utilizzazione dei residui di stanziamento per il completamento degli interventi relativi all'esercizio 1993 e l'impiego dei fondi attribuiti in competenza per l'anno 1994 per la definizione dei saldi dei contributi già concessi in via preliminare, nonché, successivamente, dall'attualizzazione dei contributi stessi e delle nuove concessioni per le iniziative della VII Direttiva.

A seguito della conversione in legge, con la legge 22 febbraio 1994 n. 132, del D.L. 24 dicembre 1993 recante attuazione nel nostro ordinamento della VII Direttiva (90/684 CE) dell'Unione Europea, il D.M. 18 aprile 1994 (pubblicato nella G.U. n. 113 del 17 maggio 1994) ha determinato i criteri per la concessione dei contributi ai cantieri per la produzione ricadente sotto il regime della ricordata Direttiva utilizzando

le risorse recate al detto fine dai provvedimenti legislativi stessi (15 miliardi di limiti di impegno).

In attuazione di tali programmi sono stati emessi n.284 provvedimenti, comprensivi dei decreti di impegno riferiti a concessioni già effettuate nell'anno precedente, e di nuove concessioni di contributi per un importo complessivo pari a Lit. 577.637.552.198.=, così articolati:

- contributi per la costruzione e trasformazione di navi (ex art.2 L.n.234/89), Lit 344.995.324.969.=

- contributi per gli investimenti dei cantieri volti a migliorare la efficienza e la produttività (ex art.6 L.n.234/89), Lit 4.366.332.818.=

- contributi di credito navale (ex art. 9 L.n.234/89), Lit 70.972.315.581.=

- contributi per la costruzione e trasformazione di navi (ex art.3 L.n.132/94) Lit 75.004.095.282.=

- contributi di credito navale (ex art.10 L.n.132/94), Lit. 87.249.952.873.=

E' da segnalare, tuttavia, che per quanto concerne i contributi alla costruzione o trasformazione di navi, nonché per quelli agli investimenti, pur avendo l'Amministrazione emesso il proprio provvedimento di concessione, molte imprese interessate non hanno potuto conseguire il beneficio in quanto il sistema bancario chiamato a provvedere alla concreta anticipazione delle somme concesse (il sistema introdotto dalla L.31 dicembre 1991 n.431 prevede che le banche eroghino tali somme a seguito di stipula di appositi mutui, il cui ammortamento decennale è a totale carico dello Stato) non ha acconsentito a finalizzare le relative operazioni poichè ha ritenuto non remunerativo il tasso di riferimento fissato dal Ministero del tesoro con decreto 28 giugno 1994. Ciò ha comportato l'ulteriore conseguenza della impossibilità di assumere formale impegno delle risorse disponibili in bilancio per l'ammortamento dei mutui , con la formazione di consistenti residui di stanziamento

L'art. 14 del D.L. 564/93 - convertito nella L.132/94 - ha recato lo stanziamento di Lit 5 miliardi in limiti di impegno per il finanziamento dei programmi di ricerca applicata al settore navale per il triennio 1991-1993 dell'Istituto Nazionale per gli Studi e le Esperienze di Architettura Navale (INSEAN) e per il Centro per gli studi di Tecnica Navale (CE.TE.NA.). L'Amministrazione successivamente all'entrata in vigore della ricordata L. n.132 ha sollecitamente avviato l'iter per la approvazione dei programmi di cui trattasi ; l'iter non si è però concluso nell'anno 1994 in quanto il programma CE.TE.NA., pur essendo stato più volte iscritto all'ordine del giorno del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) (organo deputato alla sua approvazione ai sensi dell'art.2 del D.P.R.20 aprile 1994 n.373) non è stato esaminato, mentre il programma INSEAN, pur oggetto di analoga sollecita istruttoria, non ha potuto essere esaminato nel 1994 dal Comitato tecnico scientifico di cui all'art. 4 della legge 5 maggio 1976, n.° 259 (chiamato ad esprimere parere obbligatorio sullo stesso ai sensi della vigente normativa) in quanto l'organo ha visto mutata la propria composizione per effetto del D.P.R. 9 maggio 1994 n.684 , con la necessità di una sua ricomposizione per potersi validamente riunire e deliberare.

B) I problemi emersi

L'esposizione dell'attività svolta consente di evidenziare i principali problemi che hanno caratterizzato l'azione amministrativa per il settore.

Le difficoltà incontrate possono essenzialmente ricondursi a tre ordini di problemi.

1b - Il sistema di erogazione dei contributi alla cantieristica.

La stragrande maggioranza degli interventi viene effettuata mediante le procedure di cui alla legge 431/91. Quest'ultima prevede - come ricordato - che l'Amministrazione proceda alla concessione del contributo ai cantieri con contestuale

autorizzazione per l'impresa beneficiaria a stipulare un mutuo con le banche di importo pari al contributo concesso, le cui rate di ammortamento sono a carico dello Stato.

Tale ricorso agli Istituti di credito per la corresponsione dei contributi ha, innanzitutto, reso più complessi gli adempimenti che i beneficiari devono compiere per acquisire la concreta disponibilità delle somme in questione, in quanto è stata così introdotta una ulteriore fase, quella della ricerca dell'Istituto di credito disponibile a concedere il relativo finanziamento, della delibera del finanziamento stesso da parte di quest'ultimo, della conseguente stipula del mutuo e dell'atto di quietanza, tutte attività che richiedono spesso tempi notevoli e sono talvolta oggetto di difficoltà di vario tipo.

Inoltre - così come segnalato per il secondo semestre del 1994 - in presenza di difficoltà e turbolenze del mercato finanziario gli Istituti sono quanto mai prudenti nella stipula dei mutui - anche per considerazioni in ordine alla remuneratività delle relative operazioni - con la conseguenza di ulteriori intoppi all'intero, già complesso, meccanismo. A ciò aggiungasi la recente modifica del sistema di determinazione dei tassi di riferimento operata dal Ministero del Tesoro con decreti del 21 e 22 dicembre 1994, che ha complicato ulteriormente i problemi di programmazione di gestione delle risorse, venendo i tassi a subire variazioni non più semestrali, ma mensili, su cui va basata la pianificazione degli interventi, resa, già, peraltro, meno fluida dal citato andamento turbolento dei mercati finanziari.

Sembra pertanto doveroso concludere che le scelte del legislatore in tal senso (L. n. 431 del 31 dicembre 1991), pur se imposte dall'esigenza di contenere nell'immediato gli oneri per l'erario della politica di sostegno dell'industria navalmeccanica rendendola così compatibile con le necessità di contenimento della spesa pubblica, non si sono tuttavia dimostrate felici sul piano dei costi e della efficienza amministrativa. Oltre infatti agli oneri finanziari connessi all'ammortamento dei mutui ed al notevole appesantimento dei carichi di lavoro dell'Amministrazione - in quanto si è resa necessaria una doppia decretazione, la prima per la concessione del

beneficio e la contestuale autorizzazione a stipulare il mutuo, la seconda per l'assunzione dell'impegno di spesa ed il pagamento delle rate di ammortamento dello stesso, ed infine la materiale operazione del pagamento delle venti rate semestrali - la ricordata procedura ha fisiologicamente allungato i tempi dell'incasso del contributo da parte dei beneficiari, e ritardato gli effetti che l'aiuto pubblico si prefigge.

2b - L'inadeguatezza degli stanziamenti.

E' noto che le restrizioni alla spesa pubblica non hanno consentito, nemmeno nel 1994, di assicurare la totale copertura dei fabbisogni per il sostegno di iniziative da tempo ultimate. Ciò costituisce un problema fondamentale della legislazione di settore, la cui incisività ed i cui benefici sul piano industriale - con miglioramento della competitività delle imprese assistite - potrebbero essere di ben altra portata se le risorse disponibili fossero state adeguate ai fabbisogni segnalati (nella allegata tab. è indicato il grado di copertura finanziaria finora recato per gli interventi previsti, dalla L.n.234/89 e 132/94).

3b - L'acquisizione dell'informazione prefettizia di cui all' art. 4 D.L. 8 agosto 1994, n.490.

Un altro elemento suscettibile di determinare una anomala dilatazione dei tempi di emissione dei provvedimenti e, quindi, una minore efficacia degli interventi di sostegno, è l'acquisizione dell'informazione prefettizia richiesta dalla normativa antimafia. Le modalità del rilascio di detta comunicazione sono divenute, a seguito della più recente normativa, più complesse ed articolate in una serie di passaggi con tempi inevitabilmente più lunghi che nel passato.

Il D.L. 490/94 oltretutto, nel dettare la nuova disciplina, muove dal presupposto dell'informatizzazione dell'Amministrazione, evento ancora lontano dal realizzarsi; pertanto all'oggi può senz'altro dirsi che il rispetto delle procedure in argomento costituisce un forte ostacolo ad un rapido svolgimento dell'attività amministrativa di

settore, con riflessi negativi sulla dinamica degli interventi e, quindi, sulla situazione delle stesse imprese beneficiarie.

C) Valutazione dei risultati.

Una prima, peraltro ovvia, valutazione dell'impatto delle misure di sostegno sul settore cantieristico ed armatoriale va fatta muovendo dal presupposto che tanto i contributi accordati ai cantieri quanto quelli concessi agli armatori in relazione alla costruzione o trasformazione di navi hanno la sostanziale finalità di collocare cantiere e committente sullo stesso piano dei loro concorrenti internazionali: per il cantiere il contributo è, in definitiva, un'integrazione del prezzo contrattuale, necessaria per offrire al cliente un prezzo che sia in linea con l'offerta del mercato internazionale, dominato, com'è noto, dai "price leaders" asiatici; per il committente, il costo del finanziamento del relativo investimento è parificato a quello disponibile presso i cantieri extracomunitari in base alle condizioni standard concordate in sede O.C.S.E..

Per il pareggio dei conti economici delle imprese beneficiarie, la concessione e, soprattutto, l'erogazione del contributo alla produzione rappresenta, pertanto, a tutt'oggi un elemento necessario ed, in tal senso, l'impatto dell'azione governativa al riguardo è, per la natura stessa degli interventi, certamente positivo.

Volendo operare una più puntuale valutazione dei benefici che l'industria marittima ha tratto dall'applicazione delle norme sulle provvidenze di settore, deve evidenziarsi che la sostanziale "tenuta" dell'apparato produttivo di settore nonostante le molteplici difficoltà che hanno caratterizzato l'anzidetto intervento pubblico (carenza di adeguate risorse finanziarie, conseguente tempistica nell'erogazione dei benefici, frequenti "blocchi" dell'assunzione degli impegni di spesa connessi alla politica economica del Governo) dimostra "a posteriori" l'opportunità dell'azione svolta, la sostanziale vivacità e potenzialità delle imprese ed i loro grado di adattamento alle variazioni del mercato.

Resta, peraltro, evidente che ben più significativo avrebbe potuto essere l'impatto delle misure governative di sostegno se la disponibilità delle relative risorse pubbliche fosse stata più immediata ; come più volte sottolineato, infatti, in attesa del concretizzarsi dei benefici di settore, molte imprese sono costrette ad esporsi col sistema bancario per far fronte agli oneri connessi alla realizzazione delle unità navali oggetto d'intervento e questo fenomeno genera una notevole fragilità nell'assetto economico delle imprese cantieristiche (un po' meno accentuata per quelle armatoriali), fino a sconfinare in situazioni prossime al dissesto economico.

I ritardi italiani non trovano certo riscontro negli altri Paesi dell'Unione Europea, con obiettivi svantaggi comparativi, quindi, per i nostri cantieri nei confronti della concorrenza, che può ricevere i contributi in tempi ragionevoli se non addirittura contestualmente alla stipula del contratto.

6. Le prospettive produttive dell'industria navalmecanica nazionale nel breve termine

La situazione attuale dell'assunzione di nuovi ordinativi da parte della nostra cantieristica, come già accennato, non presenta un quadro generalmente positivo. Una scomposizione del dato globale è però interessante anche per esaminare le situazioni che presentano maggiore delicatezza e che richiedono, di conseguenza, una maggiore attenzione.

E' indubbio che la svalutazione della lira nell'ultimo biennio ha avuto un non trascurabile effetto positivo per il settore.

Tuttavia, nel contesto di un'industria navalmecanica - nel suo insieme scarsamente vocata all'esportazione - il mutato corso dei cambi, ha ridato fiato soprattutto alla cantieristica maggiore, che ha potuto ottenere consistenti commesse da

armatori esteri soprattutto per una tipologia navale, quella delle unità da crociera, in cui l'Italia ha oggi una posizione di assoluta preminenza.

A fronte della segnalata quota complessiva del 2,92% del carico di lavoro mondiale dei cantieri italiani, l'Italia al 31 dicembre 1994 deteneva il 32,8% del carico di lavoro mondiale per navi da crociera superiori alle 20.000 tonnellate di stazza, su di un portafoglio mondiale complessivo di 1,8 milioni di T.S.L..

Meno incisivi sono - invece - stati gli effetti della svalutazione della lira sul comparto dei cantieri medio-minori, la cui offerta è stata sempre tradizionalmente rivolta soprattutto al mercato interno.

Quanto all'acquisizione di nuove commesse ed alle trattative in corso, accanto ad una leggera ripresa registratasi nella prima parte dell'anno 1994, si è avuta, tuttavia, in generale nell'anno stesso per la gran parte dei siti produttivi se non un vuoto di attività, preoccupazione per la continuità della stessa, anche in considerazione dei ricordati cicli tecnici di tale tipo di produzione.

Dopo le ristrutturazioni e riorganizzazioni degli scorsi anni cui si è fatto sopra cenno, può comunque affermarsi che l'industria italiana è in linea di massima allineata sul piano produttivo agli standard degli altri Paesi; ciò naturalmente con le dovute differenze tra comparto e comparto e tra singoli siti produttivi.

Un fattore negativo generale per tutta la nostra industria nei confronti dei concorrenti stranieri - come già accennato in precedenza - è rappresentato, invece, dal sistema Paese, con un riferimento particolare ai limiti ed ai tempi di attuazione delle misure di sostegno recate dalle leggi di settore; pesantissime procedure amministrative, ripetuti interventi a livelli di governo e del sistema bancario con misure di stop and go e soprattutto il fatto che le leggi di settore hanno recato sempre una copertura inadeguata ai fabbisogni stimati, tenuto conto delle compatibilità generali del bilancio dello Stato, hanno avuto effetti distruttivi sulla programmazione, sulla gestione

finanziaria ed in ultima analisi sulle possibilità di competitività delle nostre imprese cantieristiche.

I risultati complessivamente positivi che sono stati evidenziati poc'anzi, a proposito della quota di mercato della cantieristica italiana e del pieno impiego degli impianti, sono anche il risultato concreto dell'attuazione della VI Direttiva CEE del 21 gennaio 1987, e della successiva VII Direttiva, che disciplina la produzione 1991-1994. Sono strumenti questi improntati a principi di sostanziale liberismo, in quanto essi - innovando rispetto al sistema precedente basato su quote di produzione per ciascun Paese - hanno introdotto condizioni e regole comuni, a garanzia di una corretta concorrenza intracomunitaria, con la previsione di massimali comuni di aiuto per ciascuna commessa, determinati sulla base del differenziale esistente fra i costi dei cantieri più competitivi dell'Unione e i prezzi praticati dalla concorrenza asiatica. Tale sistema muove dal presupposto che le imprese marginali, per le quali cioè il massimale non è sufficiente a colmare il divario tra costi e prezzi, debbano uscire dal mercato, dando così luogo ad una "selezione naturale" che consenta solo alle imprese più efficienti e produttive di operare.

Un tale approccio, a consuntivo - e nell'imminenza dell'entrata in vigore dell'Accordo O.C.S.E. - non può che essere giudicato positivamente ed è ben chiaro perciò che quella scaturita dalla VI e dalla VII Direttiva è la filosofia vincente in un mondo economico fortemente integrato e globalizzato, nel quale le esigenze socio-economiche di determinate aree, città o regioni, per quanto rilevanti possano essere, devono necessariamente coordinarsi con la superiore esigenza di creare un tessuto industriale solido e competitivo, capace di assicurare stabili livelli occupazionali in aziende che abbiano promettenti prospettive di mercato.

La sfida posta dall'Accordo O.C.S.E., che suscita non poche preoccupazioni, d'altra parte non sembra avere alternative per le sicure guerre commerciali che altrimenti si scatenerebbero, con costi enormi sul piano sociale ed economico.

7. Valutazioni del Comitato sulle misure opportune per una più stabile ripresa del settore anche alla luce delle indicazioni del Forum delle industrie marittime dell'Unione Europea (5).

Il Comitato Consultivo per la cantieristica, nella sua riunione del 24 novembre 1994, ha avviato l'esame delle tematiche che assumono vitale importanza - alla luce dell'attuale scenario internazionale - per le prospettive future dell'industria cantieristica, al fine di delineare gli indirizzi strategici che dovranno informare l'azione del Governo e delle imprese nei prossimi anni.

In tale occasione è stato rilevato che la politica del nostro Paese in materia di contenimento della spesa pubblica - in parallelo con il generale trend internazionale volto a ristabilire più trasparenti regole di concorrenza ed a porre fine, dal 1° gennaio 1996, alla politica degli aiuti - è venuta ponendo rigidi vincoli all'azione del Governo, finora basata su misure tradizionali di sostegno concretantisi in erogazione di contributi.

Il Comitato ha pertanto manifestato i propri orientamenti circa le iniziative opportune da intraprendere nell'immediato e nel medio-lungo periodo per la salvaguardia degli interessi dell'industria navalmeccanica ed armatoriale in un contesto non protezionistico.

Il primo, indispensabile, passo da compiere nell'immediato è rappresentato dalla necessità di reperire adeguate risorse per "saldare i crediti" che le imprese vantano nei confronti dello Stato per la produzione pregressa e per quella in atto,

(5) Il Forum delle industrie marittime CEE e l'organismo costituito nel 1992 dalla Commissione per l'esame delle problematiche dell'economia marittima vista nel suo complesso e nelle sue varie componenti (cantieristica, armamento, trasporti, pesca, ricerca nel settore navale.) Al Forum prendono parte esponenti dei vari settori interessati, le Commissioni e gli Stati membri.

assicurando così continuità produttiva fino al 1998 e dando modo e tempo all'industria di completare il processo di adattamento alle nuove condizioni del mercato.

Nel medesimo contesto temporale occorre assicurare che, alla data del 1° gennaio 1996, l'industria nazionale possa operare su di un piano di parità rispetto a quella concorrente dei Paesi dell'Unione Europea. Tale obiettivo è conseguibile mediante l'adozione di specifiche azioni "mirate" di carattere transitorio e straordinario dello stesso tipo di quelle adottate da altri Stati dell'Unione in vista dell'entrata in vigore dell'Accordo O.C.S.E. sull'abolizione degli aiuti al settore (sostegno degli oneri sociali connessi al prepensionamento dei lavoratori, misure a favore della ricerca, ristrutturazione di singoli siti produttivi situati in aree particolarmente svantaggiate dal punto di vista economico), attivando al più presto i contatti con la Commissione dell'Unione Europea per ottenerne l'assenso e avviando le iniziative legislative del caso.

Particolare rilievo va dato in proposito all'esigenza di evitare soluzioni di continuità nell'azione sinora svolta per il sostegno della ricerca.

Va ricordato al riguardo che la ricerca nel settore navale e marittimo occupa un posto di notevole rilievo nell'azione della maggior parte dei Paesi produttori e, segnatamente, in Corea del Sud, in Giappone e negli Stati Uniti: in quest'ultimo Paese, le notevoli risorse a suo tempo destinate dal Governo alla ricerca nel settore della costruzione navale militare ed il perpetuarsi di una politica di sostegno alle imprese navalmeccaniche ed armatoriali a tale titolo creano senza dubbio situazioni di vantaggio comparativo a favore di dette imprese rispetto a quelle europee.

Non mancano neppure in Europa Paesi, come l'Olanda, che privilegiano particolarmente quest'aspetto del sostegno al settore.

La necessità della valorizzazione ed ottimizzazione del ruolo della ricerca come fattore di salvaguardia e sviluppo delle potenzialità industriali del settore è stata

indicata come una delle priorità assolute dell'azione auspicata dal Forum per le industrie marittime dell'Unione Europea.

Proprio per il riconoscimento generalizzato di tale ruolo, l'accordo O.C.S.E. per il ripristino di normali condizioni di concorrenza nel settore stabilisce un'apposita deroga al principio dell'eliminazione degli aiuti, fissando comunque delle regole al riguardo.

E' per tali ragioni che le leggi italiane in materia di sostegno all'industria navalmeccanica non hanno mancato di prevedere, in particolare in quest'ultimi anni, interventi a favore della ricerca relativa al settore navale, per ottenere risultati che siano di beneficio per la globalità del comparto industriale interessato.

Va al riguardo evidenziato che, mentre gli altri Paesi europei ed extraeuropei canalizzano le risorse disponibili sulle singole imprese, la scelta del legislatore italiano è sempre stata quella di destinare le già limitate disponibilità di bilancio al finanziamento, secondo le percentuali previste dalla legge, dei programmi di ricerca condotti dalle due istituzioni specializzate (l'INSEAN ed il CETENA), che meglio risultano professionalmente attrezzate per lo svolgimento di tali specifici compiti.

Come si è detto la "ricaduta" delle predette attività, in assenza, peraltro, di specifici investimenti elaborati dalle singole imprese, riguardano, complessivamente, l'apparato industriale di settore, che può avvalersi dei risultati della predetta ricerca evitando così costi aggiuntivi che peserebbero sui loro conti economici.

o o o o o o

In una prospettiva di medio-lungo periodo vanno, invece, esaminate le iniziative dirette a risolvere una volta per tutte le limitazioni di carattere permanente e strutturale che si frappongono ad un adeguato sviluppo delle attività di settore, in un'ottica di tipo

globale, quale quella indicata dal Forum per le industrie marittime dell'Unione Europea.

Il Comitato evidenzia in proposito che uno dei problemi che maggiormente caratterizzano il sistema italiano e ne determinano la debolezza è la connaturale rigidità del sistema creditizio nazionale, che non ha raggiunto il grado di specializzazione operativa propria di altri Paesi, anche dell'Unione Europea.

E poichè le modalità di accesso al credito e l'elaborazione di un adeguato piano finanziario risultano essere le carte vincenti delle imprese del settore, molto più della disponibilità dei contributi pubblici (che è pressocchè impossibile, per le ragioni evidenziate, ottenere con immediatezza) è in tale direzione che occorre concentrare gli sforzi per far compiere al comparto quel "salto di qualità" che si rivela ormai improcrastinabile per operare sul mercato.

Uno dei meccanismi che meglio possono rispondere a tali esigenze è la costituzione di un fondo di garanzia del finanziamento di credito navale, diretto ad incentivare l'armamento ad ordinare nuove navi, nel rispetto della disciplina concordata in sede O.C.S.E..

Come già avviene in altri Paesi dell'Unione Europea, il Fondo dovrebbe consentire alla banca che interviene in una operazione di credito navale (sull'80% del prezzo contrattuale a fronte di una nave costruita nei cantieri nazionali), assistita da iscrizione di garanzia ipotecaria di primo grado valutata intorno al 50% del prezzo stesso, di poter assicurare l'insolvenza commerciale relativa al rimanente 30% del prezzo nave, non coperta da ipoteca. Ovviamente un tale Fondo può essere costituito solo attraverso un apposito strumento legislativo. Esso avrà un costo per lo Stato solo nella sua fase iniziale, in quanto i premi da parte dei beneficiari alimenteranno poi automaticamente il sistema.

L'esame di un meccanismo del tipo sopra delineato è stato già avviato dal Comitato.

Resterà altresì aperta la possibilità di adottare un meccanismo di credito navale conforme al nuovo regime O.C.S.E. e dello stesso tipo di quello sinora efficacemente sperimentato con le leggi 234/89 e 132/94.

L'adozione dei tassi di riferimento commerciali (C.I.R.R.) prevista dalla nuova disciplina in luogo del tasso fisso comune dell'8% renderà tuttavia tale intervento finanziariamente poco significativo ai fini dell'incentivazione ad effettuare investimenti in nuove navi nei cantieri nazionali.

In un'ottica di più ampio respiro, il Comitato sottolinea come nel contesto europeo ed internazionale si è fatta strada sempre di più la consapevolezza - evidenziata peraltro dal Forum per le industrie marittime dell'Unione Europea e condivisa dai settori operativi - che la politica in materia di industria cantieristica e la politica in favore dell'industria armatoriale devono essere, come già accennato, coordinate ed omogenee e, conseguentemente, iscritte in un unico disegno organizzativo. Solo la presenza di un'industria armatoriale nazionale sana e competitiva, che abbia raggiunto correttamente l'equilibrio dei costi di gestione in un mercato dei trasporti marittimi fortemente concorrenziale, può dare certezza anche alle attività cantieristiche nazionali e può costituire lo "zoccolo duro" su cui le imprese navalmeccaniche nazionali possono contare soprattutto nei momenti congiunturali meno favorevoli.

Un brillante esempio è dato, in tal senso, dall'esperienza danese, nella quale si assiste ad una forte compenetrazione tra interessi cantieristici ed armatoriali, col risultato di un'efficienza di entrambi i comparti che non ha significativi riscontri in altri Paesi dell'attuale Unione Europea.

Dall'analisi del declino della flotta nazionale è emerso con tutta evidenza che, su di un piano generale, una radicale soluzione dei problemi che frenano la capacità competitiva dell'industria armatoriale può fungere da "volano" per gli investimenti in nuove navi nei cantieri nazionali: in tal senso, data una sempre crescente

internazionalizzazione della flotta, non sembra possa ulteriormente procrastinarsi l'adozione di nuovi istituti idonei a ridurre il "gap" che tuttora sussiste tra i costi di gestione della bandiera "nazionale" e quelli delle navi che operano in regimi giuridici come detto internazionalizzati (registri bis ed istituti misti).

Nuove soluzioni in tal senso costituirebbero l'alternativa al dilemma o di perdere la propria flotta o di colmare con sostanziosi contributi statali i differenziali di costo accertati tra bandiera nazionale ed i ricordati regimi internazionali.

Sono stati predisposti in passato schemi di provvedimenti sia per misure positive a favore dell'armamento sia per l'introduzione anche nel nostro Paese di un secondo registro, sull'esempio di quanto fatto da gran parte dei Paesi europei. Tali iniziative non hanno ancora visto la luce in quanto le misure positive, che comporterebbero una spesa aggiuntiva di circa 280 miliardi di lire all'anno, non hanno trovato capienza nella legge finanziaria 1995, mentre per il "registro bis" sono tuttora in corso gli approfondimenti.

Il Comitato ritiene al riguardo di evidenziare, comunque, che, nei vari Paesi dove tali nuovi istituti sono stati adottati, alla perdita di posti di lavoro marittimo - ma non ai più elevati livelli di qualificazione professionale - ha fatto riscontro un recupero molto più consistente di posti nell'indotto, ed, in particolare, nel settore bancario-assicurativo dei brokers.

Gli esempi, ormai molteplici, dal successo di strumenti alternativi alla politica degli aiuti, apprezzati anche dai rappresentanti delle Organizzazioni sindacali dei lavoratori, inducono a riflettere sull'utilità di un tale approccio, che, a lato dell'istituzione del registro unico europeo (EUROS), può costituire un valido mezzo per risollevarne permanentemente le sorti dell'industria marittima italiana e, quindi, sia dell'armamento che della cantieristica.

Un rilancio della competitività della flotta avrebbe oltretutto l'effetto di dare vitalità ad un comparto industriale, quello delle riparazioni navali, che è quanto mai

vivo nella realtà economico-sociale di alcune regioni e che potrebbe così confermare l'andamento abbastanza positivo che della sua più recente attività.

A L L E G A T I

TAVOLA N. 1

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 14 GIUGNO 1989, N.234

(dati aggiornati al 31 dicembre 1994)

Legge 14 giugno 1989, n.234 - Disposizioni concernenti l'industria navalmecanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale - applicativa della VI^a Direttiva C.E.E.

Leggi di rifinanziamento: 28 marzo 1991, n.107; 31 dicembre 1991, n.431; D.L. 20 maggio 1993, n.149 convertito nella legge 19 luglio 1993, n.237; D.L. 24 dicembre 1993, n.564 convertito nella legge 22 febbraio 1994, n.132.

	Stanzamenti 1989 - 1994 (lire/miliardi)	Somme impegnate (lire/miliardi).
COSTRUZ. e TRASFORM.		
L.234/89 art.2	274,6	273,96
L.107/91	15	15
L.431/91	*174,5	174,5
D.L. 149/93 conv. in L.237/93	* 60	*** 60
D.L. 564/93 conv. in L.132/93	* 35	*** 27
TOTALE	559,1	550,46
INVESTIMENTI		
L.234/89 art.6	47	47
L.431/91	* 10	8,07
D.L. 564/93 conv. in L.132/93	* 5	
TOTALE	62	55,07

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

DEMOLIZIONI		
L.234/89 art.7	15	15
L.431/91	* 1	0,72
TOTALE	16	15,72
CREDITO NAVALE		
L.234/89 artt. 9 e 10	** 36	36
L.107/91	** 55	55
L.431/91	** 60	60
D.L.149/93 conv. in L.237/93	** 10	9,57
TOTALE	161	160,57
Contributo per chiusure totali e parziali dei cantieri (T.F.R.) L.234/89 art.14	* 3,5	2,05
VERIFICHE R.L.Na L.234/89 art 4, comma 7	24	3,97 (*)

Note

- N.C. = Nuove Costruzioni
 TRA = Trasformazioni
 * = Stanziamento in limiti di impegno per 10 anni
 ** = Stanziamento in limiti di impegno per 8 anni e mezzo
 *** = Contributo concesso con prenotazione delle relative somme, ma non ancora tecnicamente impegnato
 (*) = sono state esaurite tutte le istanze presentate, aventi i requisiti di legge

TAVOLA N. 2

Contributi concessi in lire/miliardi alle imprese con gli stanziamenti di cui alla TAVOLA N. 1.

INDUSTRIA CANTIERISTICA

COSTRUZ. e TRASFORM.	
L.234/89 art.2	N.C. 1360,85 TRA 340,21
	<hr/>
	1701,06
INVESTIMENTI	86,37
L.234/89 art.6	
DEMOLIZIONI	18,8
L.234/89 art.7	
Contributo per chiusure totali o parziali dei cantieri (T.F.R.)	
L.234/89 art.14	10,18

INDUSTRIA ARMATORIALE

CREDITO NAVALE	
L.234/89 artt. 9 - 10	* 1364,85
VERIFICHE R.L.Na	
L.234/89 art.4, comma 7	3,97

N.C. = Nuove Costruzioni TRA = Trasformazioni
* = contributi da erogare in 17 semestralità costanti

TAVOLA N. 3

Stanziamanti del Bilancio 1995 e quelli del Bilancio pluriennale 1996 e 1997 (in LIT/MLDI e al netto dei trascinamenti dei limiti di impegno)

INDUSTRIA CANTIERISTICA

VI^A DIRETTIVA CEE

Costruz. e Trasform. (L.234/89 art.2)	1995	1996	1997
L.234/89	15	60	—
L.132/94	57*	65*	—
 Investimenti (L.234/89 art.6)			
L.132/94	5*	—	—

* Limiti di impegno decennali che sviluppano contributi pari a circa 5 volte il loro valore

INDUSTRIA ARMATORIALE

VI^A DIRETTIVA CEE

Credito Navale L.132/94	23*	25*	—
----------------------------	-----	-----	---

* Limiti di impegno della durata di 8 anni e mezzo

TAVOLA N. 4

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 14 GIUGNO 1989, N.234
(dati aggiornati al 31 dicembre 1994)

INIZIATIVE ASSISTITE (in lit/miliardi)

INDUSTRIA CANTIERISTICA

N°	Tipo	Contributo	Valore Investimento (*)
114	TRA	340,21	1431,2
107	N.C.	1360,85	7300,3
-----	-----	-----	-----
221	TOTALI	1.701,06	8731,5

(di cui in via definitiva: 212 e in via preliminare al 75%: 9)

(*) prezzo previsto nel contratto, addizionato al contributo accordato al cantiere (art. 1, punto e) della VI^a Direttiva CEE n. 87/167)

Le 107 iniziative di nuova costruzione danno luogo ad una produzione complessiva di 1.080.203 t.s.l.c., così distinte per tipologia di nave:

N°	Tipologia	t.s.l.c.
3	unità disinquinanti	1.350
8	petroliere	111.232
11	motocisterne	139.397
6	petrolchimiche	44.800
3	bulkcarriers	98.300
1	rinfusiera	39.900
5	portacontenitori	111.620
4	roll on / roll off	23.685
13	gasiere	65.776
4	traghetti	67.610
18	unità trasporto passeggeri	119.063
3	unità da crociera	227.250
22	rimorchiatori	22.870
3	spintori	2.650
1	pontone/gru	3.680
2	M/bette disinquinanti	1.020
	-----	-----
totale	107	1.080.203

INDUSTRIA ARMATORIALE

N° unità	Tipo	Contributo (*)
113	TRA	271,640
114	N.C.	1.093,210
<u>227</u>	<u>TOTALI</u>	<u>1.364,850</u>

(di cui in via definitiva:219 e in via preliminare:8)
 (*) contributi da erogare in 17 semestralità costanti

Le 114 iniziative di nuova costruzione assistite con il contributo di credito navale sono così suddivise per tipologia di nave:

N°	Tipologia
6	bette trasporto greggio
6	petrolchimiche
16	motocisterne
2	unità da carico secco
2	rinfusiere
5	roll on / roll off
	(di cui 3 adibite anche al trasporto contenitori)
5	portacontenitori
4	gasiere
21	traghetti passeggeri
13	traghetti veloci
	(7 aliscafi, 4 monoscafi e 2 catamarani)
26	rimorchiatori
2	spintori
1	pontone/gru
5	unità per il disinquinamento
<u>Totale</u>	<u>114</u>

N.C. = Nuove Costruzioni

TRA = Trasformazioni

TAVOLA N. 5

INIZIATIVE ANCORA DA ASSISTERE RICADENTI SOTTO IL REGIME DELLA LEGGE 234/89, ATTUTATIVA DELLA VI^A DIRETTIVA CEE**INDUSTRIA CANTIERISTICA**

Sono ancora da assistere 37 iniziative di cui:

1. 9 iniziative hanno già ottenuto il contributo in via preliminare e si dovrà procedere alla liquidazione definitiva; si stima un ulteriore contributo di circa 75 miliardi.
2. 28 iniziative, tutte nuove costruzioni, non hanno ottenuto alcun contributo in via preliminare e si stima quanto segue:

N° iniziative	Valore investimento (in lire/miliardi) (*)	Contributo (in lire/miliardi)
28	3.157	813

(*) prezzo previsto nel contratto, addizionato al contributo accordato al cantiere (art.1, punto e) della VI^A Direttiva CEE n. 87/167)

Tali iniziative danno luogo ad una produzione pari a 456.685 t.s.l.c. così suddivisa per tipologia di nave:

N°	Tipologia	t.s.l.c.
1	portacontenitori	28.500
2	motocisterne	41.520
4	petrolchimiche	35.070
5	unità trasporto GPL	17.244
1	etileniera	8.160
5	gasiere	187.600
4	aliscafi	5.280
1	unità da crociera	107.700
2	rimorchiatori	2.075
3	roll on/roll off	23.536
totale	28	456.685

3. per l'attualizzazione, ai sensi dell'art.2, comma 9 della Legge n.234/89, di tutti i contributi già concessi e da concedere (244 iniziative) è stato calcolato un ulteriore contributo da erogare alle imprese per complessivi 1.280 miliardi.

INDUSTRIA ARMATORIALE

1. 9 iniziative (che hanno già avuto il contributo in via preliminare) sono da assistere in via definitiva, per la qual cosa si stima un contributo ancora da concedere pari a 2,8 miliardi in limiti di impegno;
2. 25 iniziative, tutte di nuova costruzione, per le quali non è stato emanato alcun provvedimento; per provvedere a tal fine si stima un contributo totale pari a L.103,6 miliardi in limiti di impegno.

N.C. = Nuove Costruzioni

TRA = Trasformazioni

TAVOLA N. 6

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 22 febbraio 1994, n.132

(dati aggiornati al 31 dicembre 1994)

Decreto legge 24 dicembre 1993, n.564 convertito in legge 22 febbraio 1994, n.132 -
 "Provvedimenti a favore dell'industria navalmecanica e della ricerca nel settore navale -
 applicativa della VII^a Direttiva C.E.E."

	Stanziamenti 1993 - 1994 (lire/miliardi)	Somme impegnate (lire/miliardi)
COSTRUZ. e TRASFORM. L.132/94	*15	***13
CREDITO NAVALE L.132/94	**25	10,26
RICERCA (L.N.S.E.A.N. e C.E.TE.NA.) L.132/94	*5	—

Note

- N.C. = Nuove Costruzioni
- TRA = Trasformazioni
- * = Stanziamento in limiti di impegno per 10 anni
- ** = Stanziamento in limiti di impegno per 8 anni e mezzo
- *** = Contributo concesso con prenotazione delle relative somme, ma non ancora tecnicamente impegnato

TAVOLA N. 7

Contributi concessi in lire/miliardi alle imprese con gli stanziamenti di cui alla TAVOLA N. 6.

INDUSTRIA CANTIERISTICA

COSTRUZ. e TRASFORM.

N.C.	68,5
TRA	6,5
<hr/>	
	75

INDUSTRIA ARMATORIALE

CREDITO NAVALE

* 87,23

N.C. = Nuove Costruzioni TRA = Trasformazioni
* = contributi da erogare in 17 semestralità costanti

TAVOLA N. 8

Stanziamanti del Bilancio 1995 e quelli del Bilancio pluriennale 1996 e 1997 (in LIT/MLDI e al netto dei trascinamenti dei limiti di impegno)

INDUSTRIA CANTIERISTICA**VII^ DIRETTIVA CEE**

Costruz. e Trasform.	1995	1996	1997
L.132/94	—	—	—

INDUSTRIA ARMATORIALE**VII^ DIRETTIVA CEE****Credito Navale**

L.132/94	—	*10	—
----------	---	-----	---

* Limiti di impegno della durata di 8 anni e mezzo

RICERCA
(I.N.S.E.A.N. e CE.TE.NA)

VII^ DIRETTIVA CEE

L.132/94	—	—	—
----------	---	---	---

TAVOLA N.9

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 22 febbraio 1994, n.132
(dati aggiornati al 31 dicembre 1994)

INIZIATIVE ASSISTITE (in lire/miliardi)

INDUSTRIA CANTIERISTICA

N° unità	Tipo	Contributo	Valore Investimento(*)
5	TRA	6,5	99
11	N.C.	**68,5	1711
<u>16</u>	<u>TOTALI</u>	<u>75,0</u>	<u>1810</u>

(di cui in via definitiva: 5 e in via preliminare: 11)

(*) prezzo previsto nel contratto, addizionato al contributo accordato al cantiere

(**) contributo concesso in quota parte, da integrare con successive disponibilità di bilancio per la quota residua pari a 53,9 miliardi.

Le 11 iniziative di nuova costruzione hanno dato luogo ad una produzione complessiva di 319.902 t.s.l.c., così distinte per tipologia di nave:

N° unità	Tipologia	t.s.l.c.
2	petrolchimiche	18.300
2	rimorchiatori	1.900
2	unità da crociera	225.000
2	rinfusiere	38.000
1	roll on / roll off	6.562
1	motocisterna	800
1	traghetto	29.340
totale	11	319.902

INDUSTRIA ARMATORIALE

N° unità	Tipo	Contributo(*)
3	TRA	10,50
6	N.C.	76,73
<u>9</u>	<u>TOTALI</u>	<u>87,23</u>

(di cui in via definitiva:7 e in via preliminare:2)

(*) contributi da erogare in 17 semestralità costanti

Le 6 iniziative di nuova costruzione assistite con il contributo di credito navale sono così suddivise per tipologia di nave:

N°	Tipologia
4	rimorchiatori
1	rinfusiera
1	traghetto
<u>Totale</u>	<u>6</u>

N.C. = Nuove Costruzioni

TRA = Trasformazioni

TAVOLA 10

Previsione degli ulteriori stanziamenti necessari per il completamento degli interventi previsti dalle leggi 14 giugno 1989, n. 234 e 22 febbraio 1994, n. 132. (IN LIT/MLDI)

INTERVENTI	FABBISOGNO COMPLESSIVO	SOMME GIÀ STANZIATE	ULTERIORE FABBISOGNO
<u>VI[^] Direttiva</u>			
L. 234/89- art. 2 (costruz/trasform)	4.040	364,6 * 516,5	* 190
L. 234/89- art 4, c. 7 (verifiche R.I.Na.)	4	24	_____
L.234/89- art. 6 (investimenti)	165	47 * 25	_____
L. 234/89- art. 7 (demolizioni)	60	15 * 1	_____
L. 234/89- artt. 9 e 10 (credito navale)	* 264	* 244	* 20
L. 234/89- art. 14 (T.F.R.)	2,05	* 3,5	_____
<u>VII[^] Direttiva</u>			
L. 132/94- artt. 3 e 4 (costruz/trasform)	1040	* 35	* 165
L. 132/94- art. 10 (credito navale)	* 238	* 70	* 168
L. 132/94- artt. 14 e 15 (ricerca)	* 10	* 10	_____

Note: (1) negli stanziamenti complessivi sono computati anche quelli recati dal Bilancio 1995, nonché quelli dal decreto legge 17 gennaio 1995, n. 10 e successive reiterazioni.

(2) laddove gli stanziamenti recati non sono espressi tutti in limiti di impegno, il fabbisogno complessivo è indicato pari al valore del contributo.

* = limiti di impegno

**MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE DEL NAVIGLIO**

ALBI SPECIALI DELLE IMPRESE DI COSTRUZIONE, RIPARAZIONE E DEMOLIZIONE NAVALE

**ELENCO IMPRESE ISCRITTE
AL 31.12.1994**

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

IMPRESE ISCRITTE ALBO SPECIALE DELLE IMPRESE DI COSTRUZIONE NAVALE AL 31.12.1994

	IMPRESA	CAPACITA' PRODUTTIVA tslc/anno	MASSIMA UNITA' REALIZZABILE tsl	FASCIA DIM.LE
1	I.N.M.A.	5.000	8.000	3 ^A
	finc. LIVORNO	11.500	10.000	
	finc. ATSM	8.500	10.000	
	finc. MARGHERA	75.000	100.000	
	finc. MONFALCONE	85.000	150.000	
	finc. ANCONA	40.000	60.000	
	finc. PALERMO	10.000	30.000	
	finc. CASTELLAMMARE	42.000	40.000	
2	TOTALE FINCANTIERI	270.000	150.000	4 ^A
3	VITTORIA	3.000	3.500	1 ^A
4	GIACALONE	4.000	2.000	1 ^A
5	SEC	19.500	15.000	3 ^A
6	FERRARI	7.700	18.000	2 ^A
7	VISENTINI	12.500	25.000	2 ^A
8	NCA	25.000	50.000	4 ^A
9	DE POLI	8.000	7.600	2 ^A
10	ORTONA	2.500	2.000	1 ^A
11	MORINI	9.000	10.000	2 ^A
12	TOMMASI	3.500	2.000	1 ^A
13	C.N. DI PESARO	5.800	7.000	1 ^A
14	ROSETTI	2.000	4.000	1 ^A
15	BAGLIETTO	2.000	500	1 ^A
16	CLEMNA	2.000	3.000	1 ^A
17	C.N. TERMOLI	4.000	7.200	1 ^A
18	RODRIQUEZ	5.500	6.500	2 ^A
19	METALCOST	4.100	3.000	1 ^A
20	C.N. SESTRI	30.000	80.000	4 ^A
21	C.N. PARTENOPEI	2.300	1.000	1 ^A
22	SMEB	5.400	16.000	1 ^A

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

IMPRESE ISCRITTE ALBO IMPRESE RIPARAZIONI NAVALI AL 31.12.1994

N°	IMPRESA	FASCIA DIM.LE
1	IVALDI & GENERALE	1 ^A
2	MARINONI	1 ^A
3	GENERAL MONTAGGI GENOVESI	1 ^A
4	NAVALIMPIANTI	1 ^A
* 5	INMA	3 ^A
* 6	FINCANTIERI	4 ^A
7	CANTIERI VARCO CHIAPPELLA	1 ^A
8	SAN GIORGIO DEL PORTO	3 ^A
9	IGNAZIO MESSINA	2 ^A
10	CORONELLA	1 ^A
11	T. MARIOTTI	3 ^A
12	ORAM	1 ^A
* 13	COOP. ING. TOMMASI	1 ^A
14	C.N. LUCCHESI	1 ^A
15	VE.GA.	1 ^A
* 16	CLEMNA	1 ^A
* 17	ROSETTI MARINO	2 ^A
18	NAVITAL	1 ^A
19	LA NUOVA MECCANICA NAVALE	1 ^A
20	G. MALVICINI	1 ^A
21	CAMPANELLA	1 ^A
22	CANTIERI DEL MEDITERRANEO	3 ^A
23	SALVATORI	1 ^A
24	DANTE CASTRACANI	1 ^A
* 25	C.N. TERMOLI	1 ^A
26	SIDEM	1 ^A
27	C.N. NOE'	2 ^A
* 28	SMEB	3 ^A

I Cantieri contrassegnati con (*) svolgono attività mista per cui i dipendenti sono stati ripartiti fra i due Albi in funzione delle percentuali di attività dichiarata

IMPRESE ISCRITTE ALBO IMPRESE DEMOLIZIONE NAVALE AL 31.12.1994

N°	IMPRESA	VOLUME ANNUO DI DEMOLIZIONE
		(T.S.L.C.)
1	CANTIERE NAVALE SALIMBENI	10.000
2	NAVALCANTIERI	12.000

