

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

Doc. **XL-bis**

N. 1

## 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 1993)

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

PRESENTATA DAL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

**(FIORI)**

Comunicata alla Presidenza il 4 agosto 1994

12-MMM-INA-0001-0



**INDICE**  
—

Relazione annuale sullo stato di attuazione della legge  
n. 234 del 1989:

1. — La situazione del mercato mondiale di settore . . . . .	Pag.	7
2. — Gli interventi normativi . . . . .	»	8
3. — Utilizzazione dei fondi . . . . .	»	9
4. — L'impatto degli interventi <i>ex lege</i> n. 234 del 1989 sul settore cantieristico ed armatoriale . . . . .	»	9
5. — Prospettive future dell'industria cantieristica . . . . .	»	10
ALLEGATI . . . . .	»	13



MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE  
COMITATO CONSULTIVO PER LA CANTIERISTICA

---

## 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 1993)

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



RELAZIONE ANNUALE  
SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE N. 234 DEL 1989

1. — *La situazione del mercato mondiale di settore.*

Nel 1993 la cantieristica mondiale ha avuto un *trend* contrastante. Mentre infatti la produzione ha subito una modesta flessione, determinata senz'altro dal calo di commesse avutosi nel 1992, il flusso di nuovi ordini si è manifestato in salita, a vantaggio soprattutto della Corea del Sud, la cui quota di acquisizione è passata dal 13 per cento al 25 per cento del totale mondiale, a fronte di una stabilità sul 25 per cento della quota dell'Europa Occidentale, e in presenza di una flessione dal 35 per cento al 22 per cento del Giappone.

Questa tendenza, confermata anche nei primi mesi del 1994, sembra da imputarsi alla convenienza per gli armatori a rinnovare il naviglio in un momento come questo in cui, nonostante l'aumento della domanda, i prezzi continuano a scendere, condizionati anche dall'ingente immissione nel mercato coreano di nuove capacità produttive a basso costo.

Se a tutto ciò si aggiunge la considerazione che in sede di politica comunitaria sempre più evidente è la tendenza a ridurre il livello di aiuti al settore (il massimale per il 1993 è rimasto infatti nominalmente invariato al 9 per cento, nonostante il *gap* accertato sia stato di fatto più elevato) e che in sede OCSE l'obiettivo è quello di ridurli sostanzialmente lasciando che il mercato sia governato solo da corrette regole di concorrenza, è agevole comprendere come le prospettive per il settore non siano le più rassicuranti. Un'accanita competizione tra l'industria cantieristica giapponese e quella coreana potrebbe determinare infatti ulteriori ribassi dei prezzi, fatali per la cantieristica europea.

Un ulteriore spunto di riflessione al riguardo è offerto dalla deliberazione politica assunta il 4 maggio 1993 dal Consiglio dei Ministri dell'Industria della CEE — formalizzata nel successivo mese

di dicembre — con cui si è prorogato sino al 31 dicembre 1994 il regime di aiuti alla costruzione navale previsto dalla VII Direttiva: traspare la consapevolezza della Unione Europea della necessità di rafforzare la sua posizione contrattuale in vista delle trattative OCSE.

Anche sul fronte del trasporto marittimo la situazione è delicata: l'offerta di stiva sempre superiore alla domanda di trasporto, da un canto, e la presenza di una consistente flotta di navi *substandard*, dall'altro, determinano un basso livello dei noli che deprime ulteriormente il mercato.

## 2. - *Gli interventi normativi.*

Nel 1993 ha avuto concreta attuazione la disposizione di cui all'articolo 21 della legge n. 234 del 1989: sono pertanto divenuti pienamente operativi gli Albi speciali delle imprese navalmeccaniche di costruzione (n. 19 iscritti), di riparazione (n. 26 iscritti) e di demolizione (n. 1 iscritto). (Tavole nn. 8, 9 e 10).

Il decreto ministeriale 18 marzo 1993, in attuazione del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, ha poi definito i programmi da attuarsi nell'anno, assegnando i relativi fondi e determinandone i criteri di gestione. In particolare, in considerazione della limitatezza delle risorse, si è previsto, quale limite, la sola concessione in via preliminare dei contributi di settore per un importo pari al 75 per cento del beneficio, nel caso di lavori di costruzione e trasformazione, rinviando la liquidazione in via definitiva e l'attualizzazione degli stessi agli stanziamenti degli esercizi successivi. Ciò ha consentito di assistere un maggior numero di iniziative arrecando alle imprese un sia pur parziale beneficio per superare una congiuntura quanto mai difficile.

Nel 1993 si è altresì completato il quadro dei provvedimenti di attuazione della legge n. 431 del 1991 che ha rifinanziato la legge n. 234 del 1989: per tale provvedimento si è reso necessario ottenere apposita deroga al blocco della spesa pubblica disposto dal decreto legge n. 155 del 1993.

Un ulteriore rifinanziamento si è avuto con il decreto legge n. 149 del 1993 convertito nella legge 19 luglio 1993, n. 237. L'importo complessivo di tale intervento normativo è stato di lire 18 miliardi: di questi, lire 10 miliardi in limiti di impegno per ciascuno degli anni 1993 e 1994 sono stati destinati agli interventi *ex* articoli 9, 10, 11 e 12 della legge n. 234 del 1989, nella misura del 50 per cento rispettivamente per le provvidenze *ex* articoli 9 e 10 e del 50 per cento *ex* articoli 11 e 12 della legge medesima.

Infine, con il decreto legge 29 ottobre 1993, n. 431, poi reiterato con decreto legge 24 dicembre 1993, n. 564, e convertito nella legge 22 febbraio 1994, n. 132, è stata emanata la normativa di attuazione della VII Direttiva CEE sugli aiuti alle costruzioni navali, con contestuale ulteriore rifinanziamento della precedente legge n. 234 del 1989 attuativa della VI Direttiva CEE.

Al riguardo si fa altresì presente che il decreto ministeriale 18 aprile 1994 ha fissato, ai sensi dell'articolo 12 della legge n. 241 del

1990 sulla trasparenza del procedimento amministrativo, i criteri cui l'Amministrazione deve attenersi nella concessione dei contributi di cui alla suddetta legge n. 132 del 1994, per una precisa indicazione al settore e per porre le premesse di una piena utilizzazione delle risorse entro l'anno in corso.

### 3. - Utilizzazione dei fondi.

Sulla base dei fondi disponibili nel 1993 sono stati assunti i seguenti impegni di spesa: nel settore della cantieristica: L. 55,82 miliardi per gli interventi di cui all'articolo 7 della legge n. 111 del 1985; L. 179,78 miliardi complessivi (tra disponibilità dirette ed in limite di impegno) per contributi ai cantieri per nuove costruzioni e trasformazioni, L. 20,21 miliardi complessivi per contributi agli investimenti ex articolo 6, legge n. 234 del 1989 e L. 0,49 miliardi per contributi alle imprese di demolizione ex articolo 7, legge n. 234 del 1989. Nel settore del credito navale: sono stati impegnati L. 15,13 miliardi per rate di contributi di credito navale ex lege n. 361 del 1982 e L. 63,02 miliardi quale contributo sempre a favore delle imprese armatoriali ex articoli 9 e 10 della legge n. 234 del 1989. (L'analisi degli interventi è sviluppata nelle Tavole dal n. 1 al n. 6).

### 4. - L'impatto degli interventi ex lege n. 234 del 1989 sul settore cantieristico ed armatoriale.

La generalità delle imprese nazionali del settore cantieristico ha dichiarato di aver portato a compimento la più parte degli investimenti programmati in regime di legge n. 234 del 1989: i cantieri hanno rafforzato le proprie dotazioni strutturali ed impiantistiche, con un consistente ricorso alle tecniche dell'automazione, con un adeguato miglioramento dei mezzi operativi, con la modifica dei sistemi di lavorazione ed, in qualche caso, anche con opportune iniziative di riqualificazione del personale. Il tutto al fine di realizzare strutture produttive rispondenti ai più elevati standard di efficienza e produttività.

In questo quadro, l'industria navalmeccanica italiana sembra orientata verso forme di specializzazione produttiva: gasiere, unità destinate al trasporto veloce a breve e medio raggio di auto e passeggeri, ma soprattutto navi da crociera. Questa tendenza è peraltro confermata anche nel primo trimestre 1994: alla data del 31 marzo u.s., infatti, l'industria nazionale aveva un carico di lavoro pari al 3,6 per cento in TSLC del carico di lavoro mondiale comprensivo di ogni tipologia di nave, ma ben il 35,4 per cento in TSLC del carico di lavoro mondiale per navi da crociera.

Orbene, tale tendenza alla specializzazione va senz'altro incoraggiata e sviluppata non solo per tipologia, di navi, ma anche per fasi del processo produttivo. Ciò permetterebbe infatti un grado sempre maggiore di finalizzazione ed ammodernamento delle dotazioni strutturali

ed impiantistiche e delle tecniche di automazione, a tutto vantaggio dei costi di produzione e della competitività del settore.

Alquanto marginale è stato poi il ruolo svolto dalle imprese di riparazione (che non usufruiscono di aiuti alla produzione) e demolizione navale: con riferimento a quest'ultima attività, i valori al dicembre 1993 risultavano in lieve flessione rispetto al corrispondente periodo del 1992, ma il primo trimestre del 1994 mostra già segni di ripresa, anche se il comparto — per caratteristiche e dimensioni assunte — si conferma come non strategico all'interno dell'economia di settore.

Sempre più rilevanza hanno, invece, le attività di cooperazione ed integrazione tra partners europei nel comparto della costruzione e della grande trasformazione navale; così un primo interessante esempio si è avuto con la collaborazione instaurata con la cantieristica danese (accordo tra la Soc. FINCANTIERI ed il cantiere BURMEISTER AND WAIN di Copenhagen per la costruzione di 5 unità portarinfuse), dopo il successo della cooperazione sul piano progettuale realizzata con la cantieristica tedesca, francese e spagnola per la costruzione della petroliera ecologica E3.

In definitiva, dunque, gli effetti dell'intervento pubblico sul settore sono stati giudicati dalle imprese come determinanti, in quanto tale intervento è stato essenziale per colmare il gap tra i prezzi internazionali ed i costi di produzione europei.

Le imprese stesse non hanno mancato, peraltro, di sottolineare gli effetti negativi che le modalità dell'intervento pubblico nazionale determinano nel settore: il mancato completamento a tutt'oggi degli interventi previsti dalla legge n. 234 del 1989 infatti — a causa della esiguità delle risorse finanziarie stanziata — ha di fatto avuto effetti quanto mai negativi sui bilanci delle imprese ed in definitiva sulla competitività delle stesse.

Tra la produzione realizzata e le risorse pubbliche destinate ad assisterla, si è determinato un divario considerevole, che va a costituire un « credito » delle imprese verso lo Stato. Tale gap indebolisce queste ultime — sotto il profilo finanziario — rispetto alle imprese dei principali partners europei, alle quali, come ripetutamente evidenziato, i contributi vengono erogati in tempi ragionevolmente contenuti, se non contestualmente alla conclusione del contratto.

##### 5. - *Prospettive future dell'industria cantieristica.*

Le prospettive dell'industria cantieristica europea ed in particolare italiana per i prossimi anni sono in larga misura dipendenti dai risultati dell'ormai annoso negoziato OCSE sull'eliminazione delle misure e pratiche distortive della concorrenza nel settore.

A fronte di una politica di progressivo ridimensionamento dell'intervento pubblico perseguita dalla Commissione dell'Unione Europea, anche in vista della prevista ripresa del mercato, gli altri Paesi produttori — e soprattutto il Giappone e la Corea del Sud nonché, di recente, anche gli Stati Uniti — sono d'accordo sulla totale e radicale abolizione degli aiuti alla produzione dei cantieri, tuttavia essi inten-

dono con fermezza salvaguardare le forme di aiuto già riconosciute agli armatori sotto forma di credito navale (Home credit schemes).

Pertanto, le imprese si troveranno ad operare in un contesto caratterizzato da una minore incisività dei sistemi di sostegno al settore, mentre — coerentemente con gli orientamenti europei — dovrà prevalere un approccio « orizzontale », come in altri settori industriali: le imprese stesse dovranno soprattutto fare affidamento sulle proprie forze mettendo a frutto, nel migliore dei modi, le sinergie ottenibili da una più intensa cooperazione sul piano industriale e da un miglioramento della produttività.

Secondo gli orientamenti espressi dalla Comunità, peraltro, non va trascurata la circostanza che l'Accordo in via di conclusione in sede OCSE dovrebbe permettere un più agevole accesso ai vari mercati, mediante l'allineamento ed il livellamento delle condizioni finanziarie che accompagnano l'investimento in nuove navi e l'ottenimento di un sistema di garanzie parimenti omogeneo.

Benché, prima della conclusione dell'Accordo in argomento, sia prematuro prefigurare con certezza un tale scenario, esso tuttavia resta l'obiettivo quanto meno di medio-lungo termine che i Governi dell'OCSE si sono ormai irrevocabilmente posti.

Del resto, come sottolineato a più riprese dai Servizi della Commissione, il settore della costruzione navale è stato il solo settore industriale autorizzato, in ambito CEE, a ricevere aiuti alla produzione, e ciò in ragione della mancanza di un'adeguata protezione doganale.

Se opportunamente messo a punto ed efficacemente applicato, il meccanismo di repressione dei prezzi sleali previsto dal progetto di Accordo OCSE dovrebbe porre rimedio a questa mancanza e consentire nel breve termine, l'abolizione degli aiuti diretti alla produzione in seno all'Unione.

Appare in questo contesto generale decisivo per le sorti della cantieristica europea, ed in particolare italiana, la salvaguardia di un'industria armatoriale vitale e competitiva, attraverso interventi volti a consentire per le navi costi di gestione allineati con quelli prevalenti in sede internazionale.



## ALLEGATI



## TAVOLA N. 1.

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 14 GIUGNO 1989, N. 234  
(dati aggiornati al 31 dicembre 1993)

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

Leggi di rifinanziamento: 28 marzo 1991, n. 107; 31 dicembre 1991, n. 431; decreto-legge 20 maggio 1993, n. 149, convertito nella legge 19 luglio 1993, n. 237.

DESCRIZIONE	Stanzamenti 1989-1993 (lire-miliardi)	Somme impegnate (lire-miliardi)
<i>Costruzioni e trasformazioni:</i>		
Legge n. 234 del 1989, articolo 2 .....	259,6	247,12
Legge n. 107 del 1991 .....	15	15
Legge n. 431 del 1991 .....	* 174,5	174,5
Decreto-legge n. 149 del 1993, convertito in legge n. 237 del 1993 .....	* 30	*** 30
Totale ...	479,1	466,62
<i>Investimenti:</i>		
Legge n. 234 del 1989, articolo 6 .....	47	46,74
Legge n. 431 del 1991 .....	* 10	7,63
Totale ...	57	54,37
<i>Demolizioni:</i>		
Legge n. 234 del 1989, articolo 7 .....	15	15
Legge n. 431 del 1991 .....	* 1	0,5
Totale ...	16	15,5

\* Stanziamento in limiti di impegno per 10 anni.

\*\*\* Contributo concesso con prenotazione delle relative somme, ma non ancora tecnicamente impegnato.

Segue: TAVOLA N. 1.

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 14 GIUGNO 1989, N. 234  
(dati aggiornati al 31 dicembre 1993)

DESCRIZIONE	Stanzamenti 1989-1993 (lire-miliardi)	Somme impegnate (lire-miliardi)
<i>Credito navale:</i>		
Legge n. 234 del 1989, articoli 9 e 10 .....	** 36	36
Legge n. 107 del 1991 .....	** 55	55
Legge n. 431 del 1991 .....	** 60	59,96
Decreto-legge n. 149 del 1993, convertito in legge n. 237 del 1993 .....	** 5	3,02
Totale ...	156	153,98
<i>Contributo per chiusure totali o parziali dei cantieri (T.F.R.):</i>		
Legge n. 234 del 1989, articolo 14 .....	* 3,5	2,05
<i>Verifiche R.I.Na:</i>		
Legge n. 234 del 1989, articolo 4, comma 7 .....	24	3,96 (*)

\* Stanziamento in limiti di impegno per 10 anni.

\*\* Stanziamento in limiti di impegno per 8 anni e mezzo.

(\*) 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

*Costruzioni e trasformazioni:*

Legge n. 234 del 1989, articolo 2 .....	N.C. 1.011,65 TRA 255,54
	1.267,19

*Investimenti:*

Legge n. 234 del 1989, articolo 6 .....	83,95
---	-------

*Demolizioni:*

Legge n. 234 del 1989, articolo 7 .....	17,7
---	------

*Contributo per chiusure totali o parziali dei cantieri  
(T.F.R.):*

Legge n. 234 del 1989, articolo 14 .....	10,18
--	-------

## INDUSTRIA ARMATORIALE

*Credito navale:*

Legge n. 234 del 1989, articoli 9 e 10 .....	* 1.308,83
--	------------

*Verifiche R.I.Na:*

Legge n. 234 del 1989, articolo 4, comma 7 .....	3,96
--	------

N.C. = Nuove Costruzioni.

TRA = Trasformazioni.

\* Contributi da erogare in 17 semestralità costanti.

## TAVOLA N. 3.

Stanziamenti del bilancio 1994 e quelli del bilancio pluriennale 1995 e 1996 (in lit/mldi e al netto dei trascinamenti dei limiti di impegno)

DESCRIZIONE	1994	1995	1996
-------------	------	------	------

## INDUSTRIA CANTIERISTICA

## VI DIRETTIVA CEE

*Costruzioni e trasformazioni:*

(Legge n. 234 del 1989, articolo 2)

Legge n. 234 del 1989 .....	15	60	30
Legge n. 237 del 1993 .....	30 *	—	—
Legge n. 132 del 1994 .....	35 *	57 *	65 *

*Investimenti:*

(Legge n. 234 del 1989, articolo 6)

Legge n. 132 del 1994 .....	5 *	5 *	—
-----------------------------	-----	-----	---

## VII DIRETTIVA CEE

*Costruzioni e trasformazioni:*

Legge n. 132 del 1994 .....	15 *	—	—
-----------------------------	------	---	---

## INDUSTRIA ARMATORIALE

## VI DIRETTIVA CEE

*Credito navale:*

Legge n. 132 del 1994 .....	—	23 **	25 **
-----------------------------	---	-------	-------

## VII DIRETTIVA CEE

*Credito navale:*

Legge n. 132 del 1994 .....	25 **	—	10 **
-----------------------------	-------	---	-------

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

\*\* 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 1993)  
INIZIATIVE ASSISTITE (in lire/miliardi)

## INDUSTRIA CANTIERISTICA

N. UNITÀ	Tipo	Contributo	Valore investimento (*)
104	TRA	255,54	1.075
103	N.C.	1.011,65	5.427
<b>Totali ...</b>	<b>217</b>	<b>1.267,19</b>	<b>6.502</b>

(di cui in via definitiva: 180 e in via preliminare: 37)

Le 103 iniziative di nuova costruzione hanno dato luogo ad una produzione complessiva di 1.078.190 t.s.l.c., così distinte per tipologia di nave:

N. UNITÀ	Tipologia	T.S.L.C.
8	petroliere	111.232
10	motocisterne	138.734
6	petrolchimiche	44.800
3	bulkcarriers	98.800
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
<b>Totali ...</b>	<b>103</b>	<b>1.078.190</b>

(\*) Prezzo previsto nel contratto, addizionato al contributo accordato al cantiere (articolo 1, punto e), della VI Direttiva CEE n. 87/167).

N.C. = Nuove Costruzioni. TRA = Trasformazioni.

Segue: TAVOLA N. 4.

**STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 14 GIUGNO 1989, N. 234**  
 (dati aggiornati al 31 dicembre 1993)  
 INIZIATIVE ASSISTITE (in lire/miliardi)

**INDUSTRIA ARMATORIALE**

N. UNITÀ	Tipo	Contributo (*)
110	TRA	265,285
113	N.C.	1.043,545
<b>Totali ...</b>	<b>223</b>	<b>1.308,830</b>

(di cui in via definitiva: 194 e in via preliminare: 29)

Le 113 iniziative di nuova costruzione assistite con il contributo di credito navale sono così suddivise per tipologia di nave:

N. UNITÀ	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)
4	portacontenitori
4	gasiere
21	traghetti passeggeri
13	traghetti veloci (7 aliscafi, 4 monoscafi e 2 cantamarani)
26	rimorchiatori
2	spintori
1	pontone/gru
5	unità per il disinquinamento
<b>Totali ...</b>	<b>113</b>

(\*) Contributi da erogare in 17 semestralità costanti.  
 N.C. = Nuove Costruzioni. TRA = Trasformazioni.

## TAVOLA N. 5.

INIZIATIVE ANCORA DA ASSISTERE RICADENTI SOTTO IL  
REGIME DELLA LEGGE n. 234 DEL 1989, ATTUATIVA  
DELLA VI DIRETTIVA CEE

## INDUSTRIA CANTIERISTICA

Sono ancora da assistere 64 iniziative di cui:

1. 37 iniziative hanno già ottenuto il contributo in via preliminare e si dovrà procedere alla liquidazione definitiva; si stima un ulteriore contributo di circa 220 miliardi.
2. 27 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)
27	2.757	710

Tali iniziative danno luogo ad una produzione pari a 428.548 t.s.l.c. così suddivisa per tipologia di nave:

N. UNITÀ	Tipologia	T.S.L.C.
2	motocisterne	41.343
3	petrolchimiche	25.930
8	unità trasporto GPL	118.204
1	etileniera	8.160
1	unità S.E.S.	8.250
5	aliscafi	7.740
2	monoscafi	9.966
1	unità da crociera	107.700
1	rimorchiatori	575
3	unità disinquinanti	1.350
<b>Totali ...</b>	<b>27</b>	<b>329.218</b>

(\*) Prezzo previsto nel contratto, addizionato al contributo accordato al cantiere (articolo 1, punto e), della VI Direttiva CEE n. 87/167).

Segue: TAVOLA N. 5.

3. per l'attualizzazione, ai sensi dell'articolo 2, comma 9, della legge n. 234 del 1989, 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. 29 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 3,4 miliardi in limiti di impegno;
2. 30 iniziative per le quali non è stato emanato alcun provvedimento di contribuzione; per provvedere a tal fine si stima quanto segue:

	N. unità	Tipo	Contributo in limiti di impegno (in lire/miliardi)
	29	N.C.	93,16
	1	TRA	0,26
Totale ...	30		93,42

N.C. = Nuove Costruzioni

TRA = Trasformazioni.

## TAVOLA N. 6

**PRODUZIONE DEI CANTIERI DI COSTRUZIONE NAZIONALI  
ASSISTITA CON LE PROVVIDENZE DELLE LEGGI DI SETTORE**

Triennio 1991 - 93

Produzione cantieristica mercantile italiana (TSLCx1000)

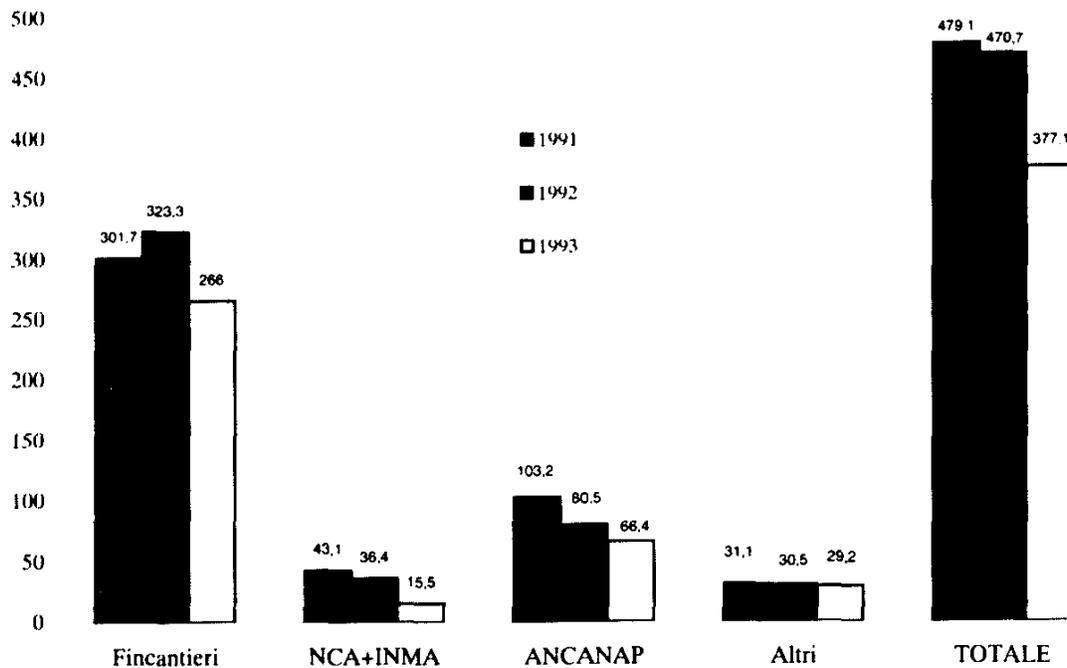


TAVOLA N. 7

**PRODUZIONE DEI CANTIERI DI COSTRUZIONE NAZIONALI  
ASSISTITA CON LE PROVVIDENZE DELLE LEGGI DI SETTORE**

Periodo 1981 - 1993

**PRODUZIONE CANTIERISTICA ITALIANA**

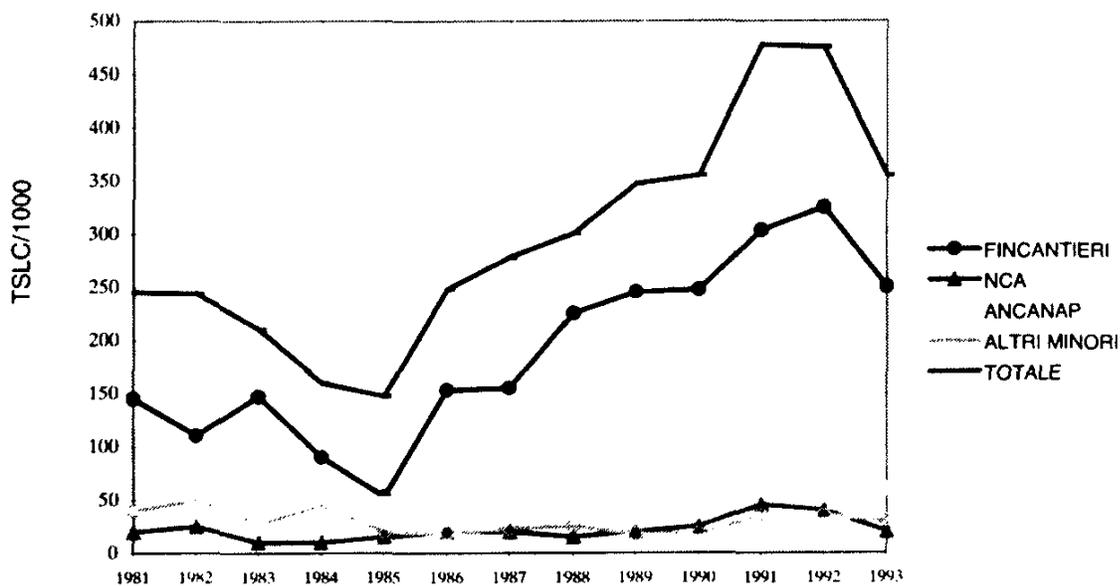


TAVOLA N. 8.

**IMPRESE ISCRITTE ALLA DATA DEL 31 DICEMBRE 1993  
ALL'ALBO SPECIALE DELLE IMPRESE DI COSTRUZIONE NAVALE  
(Articolo 19 della legge 14 giugno 1989 n. 234 e relativo regolamento  
approvato con decreto ministeriale 18 febbraio 1992 n. 280)**

IMPRESA	CAPACITÀ PRODUTTIVA tsc/anno	MASSIMA UNITÀ REALIZZABILE tsl	FASCIA DIMENSIONALE
1. - INMA .....	5.000	8.000	3
Finc. Livorno .....	11.500	10.000	
Finc. ATSM .....	6.500	10.000	
Finc. Marghera .....	75.000	100.000	
Finc. Monfalcone .....	85.000	150.000	
Finc. Ge. Sestri .....	30.000	80.000	
Finc. Ancona .....	40.000	60.000	
Finc. Palermo .....	10.000	30.000	
Finc. C/Stabia .....	42.000	40.000	
2. - Tot. Fincantieri .....	300.000	—	4
3. - NCA .....	25.000	50.000	4
4. - SEC/Benedetti .....	20.000	15.000	3
5. - Visentini .....	10.000	15.000	2
6. - De Poli .....	8.000	7.600	2
7. - Vittoria .....	3.000	3.500	1
8. - Ferrari .....	16.000	25.000	2
9. - ORAM .....	2.000	2.500	1
10. - Morini .....	9.000	10.000	2
11. - Giacalone .....	4.000	2.000	1
12. - Ortona .....	3.000	2.000	1
13. - Tommasi .....	3.500	2.000	1
14. - C.N. Pesaro .....	5.000	7.000	1
15. - Rosetti .....	2.000	4.000	1
16. - Baglietto .....	2.000	500	1
17. - CLEMNA .....	2.000	3.000	1
18. - C.N. Termoli .....	4.000	7.200	1
19. - Rodriguez .....	5.500	6.500	2

## TAVOLA N. 9.

**IMPRESSE ISCRITTE ALLA DATA DEL 31 DICEMBRE 1993  
ALL'ALBO SPECIALE DELLE IMPRESSE DI RIPARAZIONE NAVALE  
(Articolo 19 della legge 14 giugno 1989 n. 234 e relativo regolamento  
approvato con decreto ministeriale 18 febbraio 1992 n. 280)**

NUMERO DI ISCRIZIONE	CANTIERE	FASCIA DIMENSIONALE
1	Ivaldi & Generale S.r.l P.zza Della Vittoria, 8/20 - Genova	1
2	Marinoni S.r.l Via Molo Giano (Scalo Grazie) - GE	1
3	General Montaggi Genovesi S.r.l Via dei Pescatori (Foce) - 16129 GE	1
4	Navalimpianti S.p.A Salita alla Guardia 55 - 16010 Ceranesi (GE)	1
5	I.N.M.A. S.p.A V.le S. Bartolomeo 362 - La Spezia	1
6	Fincantieri S.p.A Via Genova 1 - 34121 Trieste	4
7	Cantiere Varco Chiappella S.p.A Radice Ponte Assereto - 16126 Genova Porto	1
8	S. Giorgio del Porto Calata Boccardo 8 - 16126 Genova	3
9	Ignazio Messina & C. S.p.A V. G. D'Annunzio 91 - Genova	2
10	Coronella S.r.l V. Finocchiaro Aprile 31/16 - 16129 GE	1
11	T. Mariotti S.p.A Via dei Pescatori - 16129 GE	3
12	O.R.A.M. S.r.l V.le S. Bartolomeo 380 - La Spezia	1
13	Coop. Ing. Tommasi C.N. S.C.R.L. Via Mattei 14 - 60125 Ancona	1

Segue: TAVOLA n. 9.

**IMPRESE ISCRITTE ALLA DATA DEL 31 DICEMBRE 1993  
ALL'ALBO SPECIALE DELLE IMPRESE DI RIPARAZIONE NAVALE  
(Articolo 19 della legge 14 giugno 1989 n. 234 e relativo regolamento  
approvato con decreto ministeriale 18 febbraio 1992 n. 280)**

NUMERO DI ISCRIZIONE	CANTIERE	FASCIA DIMENSIONALE
14	C.N. Lucchese S.r.l Giudecca 604/M - 30133 VE	1
15	VE.GA. S.r.l Calata Gadda - 16126 Genova Porto	1
16	M.I.T.A. S.r.l Via della Pace 37/39 - Cogoleto (GE)	1
17	C.L.E.M.N.A. S.C.R.L Via G. Pascoli 44 - 19124 La Spezia	1
18	Rosetti Marino S.p.A Via Trieste 230 - 48100 Ravenna	2
19	Navital S.p.A Via dei Marini 1/12 A - 16149 GE	1
20	La Nuova Meccanica Navale S.r.l P.zza Garibaldi 91 - 80142 NA	1
21	G. Malvicini & Figli S.r.l Via dei Pescatori - 16129 GE	1
22	Campanella Off. Meccaniche Naval S.r.l Via Boscovich 14 - 20124 MI	1
23	Cantieri del Mediterraneo S.p.A Via Marinella Varco 6 - 80142 NA	2
24	G. & R. Salvatori Off. Meccaniche Navali S.P. Calata Villa del Popolo - 80133 Napoli Porto	1
25	C.N. Dante Castracani S.r.l Via Molo Sud 15 - 60125 Ancona	1
26	C.N. di Termoli S.r.l Molo Nord Est - 86039 (CB)	1

TAVOLA n. 10.

**IMPRESE ISCRITTE ALLA DATA DEL 31 DICEMBRE 1993  
ALL'ALBO SPECIALE DELLE IMPRESE DI DEMOLIZIONE NAVALE  
(Articolo 19 della legge 14 giugno 1989 n. 234 e relativo regolamento  
approvato con decreto ministeriale 18 febbraio 1992 n. 280)**

NUMERO DI ISCRIZIONE	
1	Cantiere Navale Salimbeni S.r.l Località Su Arrasolu - 07026 Olbia (SS)