SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

(N. 1469)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti e « ad interim » della Marina Mercantile

(COLOMBO)

di concerto col Ministro del Tesoro

(PANDOLFI)

col Ministro delle Finanze

(MALFATTI)

col Ministro di Grazia e Giustizia

(BONIFACIO)

e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

(MORLINO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 NOVEMBRE 1978

Disposizioni per agevolare il risanamento finanziario delle imprese di navigazione

ONOREVOLI SENATORI. — Le imprese marittime di tutto il mondo si dibattono in gravi difficoltà da circa un quadriennio, in seguito alla depressione del mercato dei noli, determinata a sua volta dalla crisi del commercio internazionale susseguente ai noti avvenimenti dell'autunno del 1973.

Secondo una valutazione di larga massima è stato ritenuto che l'esposizione delle banche internazionali nei confronti del settore mercantile abbia superato negli ultimi tempi di 23 miliardi di dollari il valore complessivo attuale di mercato delle navi.

In tale quadro si inserisce, con caratteristiche conformi, la situazione delle imprese marittime italiane.

Da qui la necessità di ricorrere a misure eccezionali, al fine di evitare il crollo definitivo di un settore, quale l'armamento, che è determinante per l'economia dei singoli Paesi; e ciò sia per salvaguardare gli istituti di credito che dal protrarsi dell'attuale situa-

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1800) — 2-3-4

zione verrebbero ad essere gravemente danneggiati con conseguenti ripercussioni in senso negativo sui finanziamenti futuri a tasso agevolato, sia per tutelare l'importante patrimonio costituito dalla flotta mercantile, il cui mantenimento ha, a sua volta, considerevoli riflessi sull'occupazione diretta e indiretta.

Vari provvedimenti di natura contingente sono stati adottati all'estero per far fronte a tale grave situazione; basti accennare all'accollo da parte dello Stato di quote di capitale costituenti le rate di mutuo da rimborsare all'istituto di credito.

Tali benefici si aggiungono, ovviamente, a quelli già precedentemente disposti negli stessi Paesi (e che superano a volte gli analoghi benefici corrisposti in Italia) e sono giustificati da una diffusa fiducia che nel volgere di pochi anni possano venire meno gli ostacoli che attualmente rendono il settore improduttivo.

In Italia, come accennato, la situazione dell'armamento non è meno drammatica.

È da notare che in tale situazione le imprese più colpite sono proprio quelle che, fidando su un mercato promettente — del quale non era prevedibile un successivo crollo — si sono maggiormente esposte sul mercato finanziario per commesse di nuove unità di ottime caratteristiche tecniche, quasi tutte costruite nei cantieri nazionali.

Se è vero che, come detto prima, la situazione attuale di crisi del settore è da ritenere, in rilevante misura, di carattere congiunturale e non strutturale, connessa com'è al *trend* negativo dei trasporti commerciali mondiali, tuttavia la temporaneità del fenomeno non può far passare sotto silenzio una preoccupante circostanza; e cioè il fatto che nell'ultimo quinquennio la flotta mercantile italiana è passata dal nono all'undicesimo posto nel novero dei Paesi marittimi e, in termini percentuali (pertanto specificamente indicativi), da circa il 3 per cento della consistenza mondiale a poco più del 2,4 per cento.

Consegue che ridurne ancora la consistenza comporterebbe un ulteriore rilevantissimo aggravio del già preoccupante squilibrio della bilancia dei noli, passata dal passivo di 100 miliardi del 1969 a quello di circa 600 miliardi dello scorso anno.

Nè è ipotizzabile un'ulteriore contrazione dell'interscambio marittimo italiano, se si tiene conto del fatto che il 90 per cento delle importazioni ed il 65 per cento delle esportazioni si avvale del mezzo marittimo, e che l'Italia è un Paese basato quasi esclusivamente su una economia di trasformazione.

Un'ulteriore contrazione del tonnellaggio mercantile italiano è sconsigliata anche sotto il profilo strategico; non a caso i Paesi marittimi dominanti (Gran Bretagna, Giappone, Germania occidentale, per non parlare dell'Unione sovietica) proseguono, ad onta del momento economico marittimo non facile, nella loro annosa politica di potenziamento della componente armatoriale.

È dunque palese la necessità di adottare anche nel nostro Paese misure di sostegno delle imprese armatoriali. In caso contrario il crollo di alcune aziende porterebbe alla svendita — prevalentemente verso l'estero — di parte cospicua della flotta italiana a prezzi irrisori (è da tener presente al riguardo che le quotazioni di mercato di alcune navi sono scese anche di 3/5 negli ultimi cinque anni), senza possibilità di immediata (e comunque economica) ricostituzione di tale patrimonio nell'eventualità di un miglioramento del mercato dei noli a breve o a medio termine.

A parte ciò, non si possono non mettere nella dovuta luce le conseguenze disastrose che deriverebbero nei confronti del personale imbarcato, che dovrebbe essere riconvertito ad altre attività lavorative nelle quali non si intravvede, peraltro, possibilità concreta di occupazione. Le imprese di navigazione hanno attualmente circa 40.000 dipendenti, la più gran parte dei quali proveniente dalle regioni meridionali.

Da quanto si è prima esposto risulta evidente che la crisi che affligge la gran parte delle imprese marittime nazionali ha carattere finanziario; ricorrono pertanto i presupposti perchè si faccia ricorso ad un provvedimento straordinario, che valga ad offrire alle imprese di navigazione (almeno a quelle

tra esse che si avvalgono di più solida tradizione tecnico-imprenditoriale) la possibilità di superare l'attuale momento di crisi congiunturale attraverso un reale sostentamento di una situazione strutturalmente sana e quindi suscettibile di recupero appena si tornerà a una situazione di normalità nel mercato dei noli.

A ciò si provvede con l'allegato disegno di legge, il quale — in analogia di quanto previsto per le imprese industriali dal disegno di legge sul loro risanamento finanziario, attualmente all'esame delle Camere — offre alle imprese di navigazione la possibilità di consolidare le rate dei prestiti ricevuti in passato, che esse attualmente non hanno la possibilità di restituire, e di rimborsarle secondo piani di ammortamento di durata sufficientemente ampia (non meno di 5 anni).

Il meccanismo che si propone per il consolidamento dei debiti delle imprese di navigazione è sostanzialmente identico a quello previsto nel disegno di legge sul risanamento finanziario delle imprese industriali.

In aggiunta, con l'articolo 2 dell'allegato disegno di legge viene poi previsto che lo Stato concorra con un proprio contributo nel pagamento degli interessi dovuti dalle imprese di navigazione per l'ammortamento dei debiti consolidati, sempre però che questi ultimi siano relativi a finanziamenti ricevuti per spese di investimento e non per spese di esercizio.

La concessione del detto contributo si trova, così, ad essere sottoposta alle seguenti condizioni:

a) che si tratti unicamente di imprese di navigazione in difficoltà tali da non potere rimborsare, alle relative scadenze, le rate di prestiti ricevuti;

b) che, come si è detto, detti prestiti siano stati ottenuti per operazioni di investimento;

c) che si tratti di debiti consolidati dalle banche ed inclusi in piani di ammortamento almeno quinquennale; è evidente, pertanto, che non tutte le imprese di navigazione in difficoltà potranno fruire dell'aiuto statale, ma solo quelle che, in base alla valutazione tecnica dei creditori (banche), dànno garanzia di ripresa dopo le difficoltà del momento;

d) che detto contributo non ecceda il 50 per cento del tasso d'interesse concretamente dovuto dalla impresa per il piano di ammortamento; in pratica, poichè i tassi d'interesse che le banche potranno applicare per i piani di ammortamento dei debiti consolidati dovranno necessariamente essere inferiori al tasso di riferimento per il settore del credito agevolato marittimo, che attualmente è pari al 15,40 per cento, ne deriva che il tetto massimo dell'ammontare del contributo statale non potrà superare il 7,50 per cento circa;

e) che, infine, il sostegno dello Stato non ecceda la durata di un quinquennio.

Il motivo per cui si è ritenuto di dover far ricorso al concorso dello Stato nel pagamento da parte delle imprese di navigazione marittima degli interessi per i piani di ammortamento dei debiti consolidati (relativi a finanziamenti ricevuti per investimenti) è dovuto al fatto che la più gran parte dei debiti stessi concernono rate scadute di operazioni di credito navale, già assistite dal contributo statale per il 50 per cento degli interessi dovuti.

In mancanza di una norma che consenta di mantenere nella sostanza l'attuale livello del costo del denaro per le operazioni d'investimento, il mancato pagamento delle rate del credito navale alla scadenza aggiungerebbe pertanto, alle attuali difficoltà, quelle ulteriori di oneri cumulativi per dilazioni ricevute ad un costo di circa il doppio di quello del debito principale.

In un momento di congiuntura internazionale tanto delicato ciò costituirebbe certamente un'ulteriore grave difficoltà sulla via del superamento dell'attuale stato di crisi per molte delle imprese di navigazione.

Il limite della spesa per il detto intervento statale è stato fissato, nell'articolo 3 dell'allegato disegno di legge, in un ammontare massimo complessivo di 100 miliardi di lire.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

La Banca d'Italia, in conformità alle direttive del Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio, può autorizzare le aziende di credito a consolidare, entro tre anni dall'entrata in vigore della presente legge, crediti verso imprese di navigazione marittima, in essere alla data del 31 luglio 1978, prevedendone il recupero secondo piani di ammortamento di durata non inferiore a cinque anni, con l'applicazione di un tasso di interesse inferiore al tasso di riferimento per il credito agevolato al settore marittimo, vigente alla data del consolidamento.

Nella determinazione del reddito imponibile delle aziende di credito, che entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge provvedono ad operazioni di consolidamento a norma del comma precedente, è ammessa in deduzione in ciascun periodo di imposta una somma pari alla differenza tra gli interessi calcolati in base al detto tasso di riferimento e quelli corrispondenti al tasso applicato e in ogni caso non superiore alla metà degli interessi calcolati in base al tasso di riferimento.

La disposizione del secondo comma si applica anche agli istituti di credito a medio termine che, per i finanziamenti ad imprese di navigazione marittima in essere alla data del 31 luglio 1978, prevedano, nel termine indicato dal comma stesso, il recupero, in un periodo di tempo non inferiore a cinque anni e con l'applicazione di un tasso di interesse inferiore al tasso di riferimento vigente alla data del consolidamento, delle rate già scadute al 31 luglio 1978 e di quelle in scadenza entro tre anni da questa data. Per le rate non scadute e per il periodo fino alla scadenza, il tasso di riferimento, nel calcolo della deduzione fiscale, è sostituito dal tasso del contratto iniziale.

Art. 2.

Lo Stato concorre, per un periodo massimo di 5 anni, al pagamento degli interessi dovuti dalle imprese di navigazione marittima per i piani di ammortamento di cui al precedente articolo 1 con un contributo pari al 50 per cento di detti interessi, qualora i crediti di cui si prevede il recupero si riferiscano ai finanziamenti concessi per lavori relativi alla costruzione, alla trasformazione, alla modificazione, nonchè alle grandi riparazioni di navi.

La concessione del contributo di cui al precedente comma è disposta con le modalità di cui all'articolo 4 della legge 25 maggio 1978, n. 234.

Per le imprese ammesse al consolidamento di cui al precedente articolo 1 restano fermi i benefici del credito agevolato già concessi.

Art. 3.

Per la concessione del contributo di cui al precedente articolo 2 sono autorizzati i seguenti limiti di impegno:

anno 1978, 14 miliardi di lire;

anno 1979, 2 miliardi di lire;

anno 1980, 2 miliardi di lire;

anno 1981, 2 miliardi di lire.

Art. 4.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, di lire 14 miliardi per l'anno finanziario 1978 e di lire 16 miliardi per l'anno finanziario 1979, si provvede, rispettivamente, mediante corrispondente riduzione dei capitoli n. 6856 e n. 9001 degli stati di previsione del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi.

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