

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 1016)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro della Marina Mercantile

(LUPIS)

di concerto col Ministro del Tesoro

(MALAGODI)

col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

(TAVIANI)

e col Ministro del Commercio con l'Estero

(MATTEOTTI)

NELLA SEDUTA DEL 29 MARZO 1973

Integrazione della legge 9 gennaio 1962, n. 1,
e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale

ONOREVOLI SENATORI. — L'evoluzione del trasporto marittimo è orientata ormai decisamente verso le unità di grandissime dimensioni per carichi di massa solidi e liquidi e verso unità specializzate in determinati tipi di trasporto e i relativi investimenti sono talmente elevati che non potrebbero essere realizzati senza un cospicuo finanziamento a lungo termine assistito da un contributo negli interessi; inoltre, le esigenze

dell'economia nazionale richiedono una espansione della flotta, al termine del quinquennio 1971-75 non inferiore a 5 milioni di tonnellate di stazza lorda, tenuto conto anche del rimpiazzo delle navi che andranno in demolizione.

La costruzione di tale tonnellaggio dovrebbe comprimere il pesante deficit della bilancia dei trasporti marittimi; tale risultato potrà ottenersi con la eliminazione del note-

vole squilibrio dell'ultimo decennio tra il tasso d'incremento dei traffici che interessano l'economia nazionale e quello della flotta mercantile.

Indirettamente ne trarrà beneficio anche l'industria cantieristica, che vedrà assicurata continuità di lavoro per l'aumentata potenzialità globale, dovuta ai cospicui investimenti di ristrutturazione degli impianti e di razionalizzazione del processo produttivo, in esecuzione del piano di riassetto generale del settore.

Come è noto le provvidenze in atto in materia di credito navale sono quelle previste dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, e dai successivi provvedimenti di integrazione e modifica, l'ultimo dei quali è costituito dalla legge 30 maggio 1970, n. 379.

La citata legge n. 1 prevede che le operazioni di credito navale possono essere effettuate e gestite dalla Sezione autonoma « Credito navale » dell'IMI, costituita ai sensi del regio decreto-legge 2 giugno 1946, n. 491. I finanziamenti vengono concessi dalla predetta Sezione autonoma dell'IMI a favore di imprese legittimate ad avere in proprietà navi italiane nella misura del 50-60 per cento del prezzo relativo e per una durata non superiore a 15 anni, ovvero del 70 per cento del prezzo e per 10 anni, nell'ipotesi prevista dalla legge 30 maggio 1970, n. 379.

Nell'applicazione sia della legge 9 gennaio 1962, n. 1, sia dei successivi provvedimenti integrativi, si è accertata una macroscopica insufficienza delle autorizzazioni annuali di spesa che condizionano, per l'assegnazione del contributo, i finanziamenti da parte della Sezione autonoma credito navale dell'IMI.

I vari provvedimenti succedutisi dopo il 1962 sono stati perfezionati sempre con notevole ritardo, pur essendo stata avviata tempestivamente la procedura preliminare necessaria; pertanto le integrazioni di spesa sono servite esclusivamente o quasi a concedere il finanziamento ed il relativo contributo per navi o già in esercizio o in avanzato stato di costruzione.

Il carattere programmatico ed incentivante dei provvedimenti è risultato sempre meno incisivo ed efficace, stante la perduran-

te incertezza in ordine alla tempestività dell'intervento statale per nuove iniziative.

L'ultimo provvedimento in materia, e cioè la legge 30 maggio 1970, n. 379, che ha integrato i limiti annuali di spesa per un importo globale di lire 4.700 milioni variamente distribuiti nel quinquennio 1970-74, avviato nell'ottobre 1968 si è perfezionato ed è diventato operante soltanto a due anni circa di distanza.

Anche tale provvedimento, già all'atto della sua emanazione, risultava insufficiente per la copertura degli oneri relativi alla concessione del contributo sugli interessi dovuti per navi in esercizio e in corso di costruzione; conseguentemente non poteva soddisfare le giacenti richieste di finanziamento presso la sezione autonoma « Credito navale » dell'IMI, avanzate dagli armatori interessati per le nuove iniziative previste o programmate.

Detta insufficienza è da attribuirsi, in via primaria, alla aumentata grandezza, negli ultimi anni, delle navi ed al conseguente rilevantissimo finanziamento occorrente, nonchè al notevole inasprimento del costo unitario delle costruzioni navali e, in via derivata, al maggior contributo da corrispondere in applicazione del meccanismo del credito navale.

La situazione ha denunciato un ulteriore aggravamento per il fatto che alle cause generali di cui sopra si è aggiunto, a seguito dell'ultimo citato provvedimento legislativo, un cospicuo aumento, peraltro giustificato, dell'aliquota del contributo sugli interessi, che è stata portata dalla misura fissa del 3,50 per cento a misura variabile annualmente (per l'anno 1971, essa è risultata pari al 4,75 per cento).

Le imprese armatoriali hanno in parte ovviato alla insufficienza dell'intervento statale, che ha impedito la tempestiva concessione dei finanziamenti da parte della Sezione « Credito Navale » dell'IMI, ricorrendo temporaneamente a finanziamenti a tasso di mercato presso l'IMI stesso, nella speranza di poter poi trasformare le relative operazioni in altre assistite dai benefici legislativi, sopportando così non previsti maggiori oneri.

Successivamente all'entrata in vigore della legge 30 maggio 1970, n. 379, il Ministero della marina mercantile aveva predisposto, di concerto con le Amministrazioni interessate, uno schema di disegno di legge, che prevedeva la elevazione a tre miliardi per ciascuno degli anni finanziari dal 1971 al 1974 e l'estensione nella stessa misura all'anno finanziario 1975 dell'impegno annuale autorizzato con la predetta legge n. 379.

Nel frattempo veniva emanato il decreto-legge 5 luglio 1971, n. 430, convertito nella legge 4 agosto 1971, n. 594, che autorizzava, in aggiunta ai limiti d'impegno previsti dalla legge n. 379, un ulteriore impegno di un miliardo per il 1971 e di un miliardo e mezzo per il 1972.

L'integrazione disposta dal decreto-legge 5 luglio 1971, n. 430, non ha risolto neppure i più urgenti problemi del finanziamento relativo alla costruzione delle nuove unità, in quanto i fondi stanziati sono stati appena sufficienti a finanziare le navi i cui lavori sono stati iniziati entro il 1969.

Allo stato attuale resteranno insoddisfatte circa 90 istanze giacenti relative ad iniziative in corso, per non dire di quelle di prossimo avvio.

Dall'inizio dell'entrata in vigore della legge 9 gennaio 1962, n. 1, sono state finanziate 285 operazioni relative a nuove costruzioni per 3.260.746 tonnellate di stazza lorda e 99 operazioni per trasformazioni e grandi riparazioni navali; i finanziamenti ammontano a

lire 345.319.441.000, rispetto a un investimento globale di circa 800 miliardi; l'onere per contributo nel lungo arco di tempo dal 1961 al 1988 in proporzione annuale è quindi modesto in confronto con l'investimento promosso e comprova l'utilità e l'efficacia del sistema.

Non vi è dubbio che l'insufficiente operatività del credito navale abbia frenato lo sviluppo della flotta mercantile quale era previsto nel piano economico generale quinquennale, onde i relativi obiettivi, con gli attuali limiti autorizzati, non potranno essere raggiunti nel settore in questione.

In particolare, va tenuto anche presente che una rilevante aliquota delle unità in costruzione è stata iniziata dai Cantieri in conto proprio, per non interrompere l'attività produttiva, nella prospettiva di poterla gestire direttamente oppure di concludere contratti di vendita prima della loro ultimazione; il mancato finanziamento di tali unità, per carenza del sistema del credito navale, determinerebbe gravi squilibri.

Risulta da quanto detto la necessità urgente di adeguare alle previste esigenze i limiti annuali di spesa autorizzati dalla legge integrativa 30 maggio 1970, n. 379.

A ciò provvede l'allegato disegno di legge che consentirà di dare maggiore competitività alla flotta nazionale, considerato anche che la maggior parte delle flotte estere riceve dai propri governi benefici creditizi massicci e tempestivi.

DISEGNO DI LEGGE
—*Articolo unico.*

In aggiunta ai limiti di impegno previsti dal primo comma dell'articolo 8 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, aumentati dalla legge 21 giugno 1964, n. 461, dalla legge 24 maggio 1967, n. 451, dalla legge 30 maggio 1970, numero 379, e dal decreto-legge 5 luglio 1971, n. 430, convertito in legge 4 agosto 1971, numero 594, sono autorizzati ulteriori limiti di impegno annuali di lire 2.500 milioni per l'anno 1973, di lire 3.600 milioni per l'anno 1974 e di lire 5.000 milioni per ciascuno degli anni finanziari 1975 e 1976.

All'onere di lire 2.500 milioni derivante dall'attuazione della presente legge, nell'anno finanziario 1973, si provvede mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

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