

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

(N. 951)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**

(COLOMBO VITTORINO)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(COLOMBO EMILIO)

col **Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica**

(CARON)

e col **Ministro del Commercio con l'Estero**

(MISASI)

NELLA SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1969

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

ONOREVOLI SENATORI. — La politica creditizia verso l'armamento marittimo, alla quale non può non riconoscersi una decisiva posizione nelle iniziative governative per lo sviluppo quantitativo e qualitativo della flotta nazionale, come del resto è comprovato dai risultati conseguiti negli ultimi anni, ha trovato, com'è noto, la sua definitiva impostazione, dopo gli interventi frammentari del passato, nella legge 9 gennaio 1962, n. 1, con la quale venne istituita presso l'IMI una sezione autonoma per il credito navale allo scopo di consentire la concessione di finanziamenti, a tasso agevolato a lungo termine e con un particolare contri-

buto dello Stato, per la costruzione di nuove unità e per l'esecuzione di grandi lavori di adattamento su quelle in esercizio.

Il problema del finanziamento era in precedenza e rimane tuttora quello di più difficile soluzione per l'armamento nazionale stante che da un lato la tendenza verso noli sempre più bassi in dipendenza della concorrenza internazionale e dall'altro l'alto costo del mercato italiano dei capitali hanno quasi annullato nel settore ogni possibilità di autosufficienza.

La favorevole esperienza della prima suddetta impostazione legislativa indusse quindi a continuare sulla imboccata strada per

non disperdere i vantaggi conseguiti e per accelerare il processo di sviluppo della flotta, avuto riguardo ai crescenti bisogni del trasporto marittimo posti dall'evoluzione dell'economia nazionale e alla bilancia dei pagamenti del traffico via mare.

La indicata originaria legge venne perciò integrata, prima, con la legge 21 luglio 1964, n. 461, che estese anche i benefici del credito navale all'acquisto all'estero di navi efficienti, in esercizio, fino a 1.500 tonnellate di stazza lorda e successivamente con la legge 24 maggio 1967, n. 451.

Le integrazioni si sono tradotte nella autorizzazione di nuovi limiti annui di spesa in parte in aggiunta a quelli preesistenti e in parte in prosecuzione per ulteriori periodi annuali.

Il meccanismo del credito navale contempla la concessione di finanziamenti da parte della citata sezione dell'IMI ad un tasso stabilito annualmente dal Ministero del tesoro di concerto con quello della marina mercantile, sentito il Comitato interministeriale per il credito e risparmio; i finanziamenti non possono avere durata superiore a quindici anni e il loro importo non può eccedere il 50 per cento e solo in alcuni casi il 60 per cento del prezzo dei lavori, determinato previa istruttoria, dal Ministero della marina mercantile. Nell'ambito dei limiti annui di spesa, sugli interessi dovuti dalle imprese finanziate, viene concesso un contributo nella misura del 3,50 per cento per tutta la durata dei finanziamenti, ridotto al 3 per cento nel caso di finanziamenti per acquisto all'estero.

In aderenza al piano di ammortamento dei finanziamenti il contributo è pagato in rate semestrali posticipate.

I risultati conseguiti per effetto delle citate leggi sono da ritenere più che soddisfacenti. Infatti, sono state finora perfezionate 288 operazioni, di cui 212 relative a nuove costruzioni per un volume di 2 milioni 168.640 tonnellate di stazza lorda e 76 inerenti a grandi lavori; l'importo globale di finanziamento risulta di lire 238 miliardi 953.060.000.

Considerato il limite del prezzo dei lavori entro il quale i finanziamenti agevolati e

assistiti possono essere concessi, è facile dedurre che si è promosso un investimento globale superiore a 500 miliardi.

Alle realizzazioni acquisite occorre aggiungere le richieste di finanziamento corrispondenti a lavori in parte ultimati, in parte in corso e in parte rientranti in programmi da attuare a breve scadenza.

Infine va rilevato che sono giacenti altre numerose richieste relative a programmi la cui realizzazione è in gran parte subordinata alla concessione dei benefici creditizi.

Da quanto precede risulta evidente come gli attuali limiti annui di spesa, cui corrisponde un onere ammontante a lire 90 miliardi distribuito in relazione alla durata quindicennale dei vari finanziamenti, siano insufficienti essendo già il limite dell'anno 1969 anche formalmente assorbito.

Tenendo conto, poi, che le domande ancora da accogliere, rappresentano un volume di ordini che sarà eseguito prima della fine del 1970, il limite di spesa di tale anno risulta di fatto anche impegnato.

In conseguenza, può fin d'ora considerarsi esaurita l'operatività e l'efficacia della politica creditizia instaurata nel 1962.

Pertanto, rimarrebbero prive di accoglimento quelle richieste di finanziamento relative alle nuove iniziative già avviate, in relazione anche alla nuova legge 4 gennaio 1968, n. 19, che reca provvidenze a favore della cantieristica navale fino al 1971 con stanziamenti protraentesi fino al 1973.

È da tener presente infatti che nei settori delle costruzioni navali e dell'armamento, per lo stretto legame che li unisce, le varie disposizioni legislative di sostegno sono tra loro complementari; tali provvidenze vengono, infatti, congiuntamente invocate dagli operatori e la loro efficacia dipende dalla loro contemporanea applicazione.

Un'eventuale sospensione dell'aiuto alle iniziative armatoriali si tradurrebbe, da un lato, in un ulteriore aggravamento della bilancia dei trasporti marittimi, che a non lunga scadenza verrebbe a denunciare uno squilibrio insostenibile e, dall'altro, renderebbe vani gli sforzi intesi a porre in una situazione di efficienza e di rispondenza ai bisogni l'industria cantieristica, la quale ri-

ceve ordinazioni quasi esclusivamente dall'armamento nazionale.

Il *deficit* progressivo degli ultimi anni della bilancia dei trasporti marittimi, deriva dalla inadeguata partecipazione della flotta all'accelerata espansione dei traffici che interessano l'economia nazionale e quella mondiale.

Questo profilo è comprovato dalla constatazione che la flotta italiana s'incrementa in una misura percentuale inferiore a quella registrata sul piano mondiale.

Poichè il bisogno dei trasporti marittimi, sia sul piano mondiale, sia su quello nazionale, continuerà ad espandersi, il *deficit* della bilancia dei trasporti marittimi è destinato ad aumentare se non viene incentivato lo sviluppo della nostra flotta mercantile.

Il problema è di carattere generale ed interessa tutti i Paesi altamente industrializzati, i quali hanno registrato negli ultimi anni un andamento negativo nella loro bilancia dei trasporti marittimi; ma occorre anche tener presente che in molti Paesi sono in corso adeguate iniziative per raggiungere posizioni di equilibrio.

Le accennate considerazioni sui rapporti tra la prevista espansione delle attività economiche sul piano nazionale e internazionale e della partecipazione per trasporto marittimo della bandiera italiana e di quelle estere, giustificano l'esigenza e l'urgenza di potenziare e prolungare l'efficacia delle provvidenze del credito navale.

Ma anche altri motivi di ordine economico e tecnico si aggiungono a convalidare la necessità e indifferibilità del provvedimento.

Occorre considerare al riguardo che, nel quadro delle misure che assistono le esportazioni nazionali, le ordinazioni ai cantieri navali italiani, passate da committenti esteri, conseguono un trattamento certamente non inferiore, rispetto a quello che l'armamento italiano ottiene attraverso le provvidenze attuali del credito navale; in conseguenza, un arresto di tali provvidenze finirebbe con il creare uno sfavorevole divario per l'armamento nazionale.

Infine in relazione all'aumentata grandezza media delle navi le quali, come è noto, raggiungono tonnellaggi anche smisurati, i tempi di costruzione, a causa dei progrediti sistemi tecnici di lavorazione (bacini scalo, catene di montaggio, prefabbricazioni, eccetera) e della crescente potenzialità dei cantieri nazionali, risultano minori in senso assoluto, rispetto al passato; e poichè i contributi sono in funzione degli alti prezzi delle ormai più grandi navi, gli impegni annuali per il pagamento degli stessi risultano talmente cospicui, che gli attuali limiti di spesa consentono l'accoglimento solo di un numero esiguo di richieste.

Il predisposto disegno di legge, che prevede il prolungamento dell'onere statale per contributo, sino al 1973 mediante una ulteriore autorizzazione annua di spesa di 500 milioni, con decorrenza dal 1970, mira a rimuovere la imminente stasi e ad avvicinare la corresponsione dei contributi alle iniziative armatoriali già realizzate, od in corso avanzato.

All'intervento finanziario, il disegno di legge, aggiunge una modifica al limite di tonnellaggio delle navi già in esercizio il cui acquisto all'estero è ammesso alle provvidenze del credito navale in misura ridotta.

Come in principio accennato le suddette provvidenze vennero estese al caso di acquisto, con legge 21 luglio 1964, n. 461, limitatamente alle navi di stazza lorda non superiore a 1500 tonnellate.

Il suddetto limite non è più corrispondente ai bisogni attuali e futuri del trasporto via mare di cabotaggio, mentre l'armamento del settore continua a versare in una situazione di depressione, che non gli consente di assumere adeguate iniziative di nuove costruzioni.

Il previsto aumento del limite da 1500 a 3000 tonnellate di stazza lorda, ferme restando le altre condizioni poste dalla citata legge, potrà consentire all'armamento medio di sostenere, con l'aiuto statale, l'onere dell'acquisto di unità usate ma per altro efficienti e di sollevarsi in parte dalla attuale persistente nota situazione di crisi.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

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 e dalla legge 24 maggio 1967, n. 451, sono autorizzati limiti di impegno annuali di lire 500.000.000 per ciascuno degli anni finanziari 1970, 1971, 1972 e 1973.

Art. 2.

Il limite di 1.500 tonnellate di stazza lorda stabilito dal primo comma dell'articolo 2 della legge 21 giugno 1964, n. 461, è elevato a 3.000 tonnellate.

Art. 3.

All'onere di lire 500.000.000 derivante dall'attuazione della presente legge nell'anno finanziario 1970 si provvederà mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo destinato a sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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