

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

(N. 434-A)

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
E MARINA MERCANTILE)

(RELATORE FLORENA)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro della Marina Mercantile

di concerto col Ministro del Bilancio

col Ministro delle Finanze

col Ministro del Tesoro

e col Ministro del Commercio con l'Estero

NELLA SEDUTA DEL 25 FEBBRAIO 1964

Comunicata alla Presidenza il 14 aprile 1964

Integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1,
riguardante l'esercizio del credito navale

LEGISLATURA IV - 1963-64 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ONOREVOLI SENATORI. — In aggiunta alla relazione del Governo, già completa ed esauriente, che accompagna il disegno di legge sottoposto al nostro esame, si ritiene utile richiamare la vostra attenzione su alcuni argomenti che rendono ancora più evidente la necessità che si approvi il disegno di legge stesso per le conseguenze utili allo sviluppo della nostra attività marittima che deve non solo migliorare nella quantità, ma anche nella qualità del naviglio per affermarsi sempre di più nella competitività internazionale.

La legge 9 gennaio 1962, n. 1, reca norme per agevolare l'esercizio del credito navale consentendo agli armatori di ottenere finanziamenti per lavori di costruzione, trasformazione e grandi riparazioni di navi mercantili.

La durata massima dei finanziamenti, effettuati dall'I.M.I. tramite la Sezione autonoma per il credito navale, è di 15 anni e l'importo non può superare il 50 per cento del prezzo dei lavori determinato dal Ministero (nel caso di navi da passeggeri, di navi da pesca oceanica e di navi con impianti ed attrezzature speciali, a norma della legge 7 novembre 1962, n. 1599, che ha integrato quella n. 1, il limite del finanziamento è elevato al 60 per cento).

Lo Stato concede, dal canto suo, un contributo di interesse del 3,50 per cento annuo per la intera durata dei finanziamenti, in guisa da assicurare agli armatori tassi di interesse vicini a quello corrente in altri Paesi marittimi. A tal fine la legge prevede uno stanziamento complessivo di 30 miliardi di lire, ripartito in 18 esercizi finanziari e da valere per impegni che potranno essere assunti, entro un limite di 500 milioni di lire per esercizio finanziario, sino al 30 giugno 1965.

Le domande di ammissione ai benefici sin qui presentate si riferiscono ad un ammontare complessivo di finanziamento di circa 150 miliardi di lire, laddove gli stanziamenti previsti per la corresponsione del contributo di interesse potranno prevedibilmente offrire una copertura per un assieme di finanziamenti di circa 100 miliardi di lire (ascendendo l'onere su un periodo quindicennale al 28 per cento del finanziamento).

Tenuto anche conto delle nuove domande di ammissione che perverranno in avvenire, appare opportuno un raddoppiamento degli stanziamenti, con la concessione di altri 30 miliardi di lire, ripartiti in 18 esercizi finanziari, di guisa che la situazione delle somme disponibili nei singoli esercizi diverrebbe la seguente (in milioni di lire):

Esercizio	Nuovi impegni		Oneri per impegni assunti negli esercizi precedenti	
	legge n. 1	nuova legge e legge n. 1	legge n. 1	nuova legge e legge n. 1
1961-62	500	500	—	—
1962-63	500	500	500	500
1963-64	500	1.000	1.000	1.000
1964-65	500	1.000	1.500	2.000
1965-66	—	500	2.000	3.000
1966-67	—	500	2.000	3.500
1967-68	—	—	2.000	4.000
1968-69	—	—	2.000	4.000
1969-70	—	—	2.000	4.000
1970-71	—	—	2.000	4.000
1971-72	—	—	2.000	4.000
1972-73	—	—	2.000	4.000
1973-74	—	—	2.000	4.000
1974-75	—	—	2.000	4.000
1975-76	—	—	2.000	4.000
1976-77	—	—	1.500	3.500
1977-78	—	—	1.000	3.000
1978-79	—	—	500	2.000
1979-80	—	—	—	1.000
1980-81	—	—	—	500

Lo stanziamento complessivo di 60 miliardi di lire, ripartito in 20 esercizi finanziari, consentirebbe di operare su un complesso di finanziamenti di oltre 200 miliardi di lire, corrispondenti ad un investimento complessivo in nuove costruzioni, grandi riparazioni e trasformazioni navali valutabile in circa 380-390 miliardi di lire, pari, secondo valutazioni comparative, a circa 1.500.000 tonn. di naviglio di nuova costruzione, ivi compreso quello sostitutivo di navi demolite.

I benefici di cui trattasi consentirebbero, in altri termini, di portare la consistenza totale della flotta in prossimità dei 6,5 milioni di tonn. lorde, laddove il mancato adeguamento degli stanziamenti non permetterebbe, probabilmente, di superare una consistenza di 6 milioni, da ritenersi insufficiente nei confronti delle sempre crescenti esigenze di trasporto.

Va tenuto presente, al riguardo, che nel 1958, anno nel quale la nostra flotta raggiunge il traguardo dei 5 milioni di tonn. di consistenza, le navi italiane trasportarono, per conto nazionale, circa 48 milioni di tonn. di merce, pari al 60,3 per cento del movimento totale delle merci nei porti italiani ed al 45,5 per cento del movimento in navigazione internazionale. Dal 1958 al 1963 la consistenza della nostra flotta è aumentata secondo un tasso medio del 2 per cento per anno, toccando i 5,6 milioni di tonn. lorde nel 1963, ma la percentuale di partecipazione della bandiera italiana ai traffici marittimi interessanti il nostro Paese ha avuto un andamento discendente, come risulta dal seguente prospetto:

Anno	Partecipazione della bandiera italiana	
	al traffico portuale complessivo	al traffico portuale internazionale
1958	60,3	45,5
1959	55,1	37,5
1960	53,0	34,3
1961	52,7	34,2
1962	51,1	32,6
1963	49,0	30,1

Risulta chiara la continua flessione della partecipazione della nostra bandiera, fonte di una corrispondente flessione nel risparmio di valuta conseguente all'uso di navi nazionali.

Dai dati pubblicati dalla Banca d'Italia risulta che il risparmio di valuta per le importazioni via mare nel quinquennio 1958-62 è stato il seguente (in milioni di dollari e confrontato con l'incremento delle importazioni stesse):

Anno	Risparmio di valuta	Importazioni via mare (t)
1958	161,0	45.625.000
1959	144,9	46.878.000
1960	184,4	59.143.000
1961	189,0	68.859.000
1962	193,1	79.189.000

Nella ipotesi che la partecipazione della bandiera italiana fosse rimasta equivalente in percentuale a quella del 1958, nel 1962 il risparmio di valuta sarebbe asceso a circa 280 milioni di dollari; in effetti il minor risparmio di valuta risulta, per il solo 1962, di 90 milioni di dollari, pari a 55 miliardi di lire.

Ciò dimostra che quello stanziamento di 60 miliardi di lire, ripartito, come si è detto, in 20 esercizi finanziari, è altamente produttivo, costituendo una delle premesse necessarie per lo sviluppo della consistenza della flotta, il quale può consentire di ammortizzare in brevissimo tempo in termini di risparmio di valuta, la misura globale dell'investimento.

Analoghe considerazioni vanno fatte per ciò che concerne il guadagno di valuta derivante dal potenziamento della flotta mercantile.

Il guadagno netto di valuta conseguente all'impiego di navi italiane in operazioni di trasporto di merce esportate in transito e fra terzi Paesi e di trasporto di passeggeri stranieri è stato determinato dalla Banca d'Italia come segue nel medesimo periodo:

LEGISLATURA IV - 1963-64 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Anno	Guadagno di valuta (milioni di dollari)
1958	122,1
1959	111,2
1960	134,7
1961	144,8
1962	149,8

Prescindendo da altre considerazioni, come quelle relative all'andamento del mercato dei noli, si può rilevare che il modesto aumento della consistenza della flotta ha pur consentito un incremento nel guadagno di valuta, pari a circa 27 miliardi di lire nel 1962 rispetto al 1958, onde si può legittimamente ritenere che un potenziamento quantitativo e qualitativo della marina nazionale avrebbe per effetto un ben più consistente apporto valutario, cumulativamente od almeno alternativamente in termini di risparmio o di guadagno di valuta.

Per quanto attiene alla specifica funzione del contributo di interesse, va rilevato che l'assunzione da parte dello Stato di un onere siffatto, oltre a costituire in sé un investimento di elevata redditività, rappresenta altresì un mezzo per porre le imprese armatoriali in una posizione di maggiore competitività sul mercato internazionale. Il ridotto onere degli interessi, comporta, infatti, una riduzione dei costi aziendali tale da rendere, al limite, remunerativi noli che altrimenti non lo sarebbero e tale, comunque, da consentire migliori condizioni di gestione delle navi.

Si tratta di una misura che è posta in essere anche in altri Paesi, generalmente in quelli dove il saggio di interesse del mercato finanziario è superiore alla media ed il cui rilievo è dimostrato dal fatto che l'intervento del pubblico erario consente, nella fattispecie della legge n. 1, un risparmio per l'armatore pari al 14-16 per cento del prezzo pagato al cantiere fornitore della nave ed a 7-10 milioni di lire all'anno per una nave del valore di un miliardo di lire (il che consente, ad esempio, di trasportare nel corso dell'anno 45-65.000 tonn. di merce ad un nolo unitario ridotto di un quarto di dollaro).

Non minore importanza ha il provvedimento in questione in termini di economia aziendale dei cantieri, in quanto stimola la effettuazione di commesse e può, quindi, contribuire al conseguimento di un livello soddisfacente di utilizzazione della capacità produttiva dell'industria cantieristica, livello necessario per una gestione attiva delle aziende.

Passando ora all'esame degli articoli, tenuto conto della nuova impostazione degli esercizi finanziari, che vengono, come è noto, a coincidere con gli anni solari, si rendono necessari emendamenti agli articoli stessi del disegno di legge in esame.

Di conseguenza all'articolo 1 sono autorizzati i limiti di impegno annuali di lire 250 milioni nel secondo semestre 1964; di lire 500 milioni in ciascuno degli esercizi finanziari 1965, 1966 e 1967 e di lire 250 milioni nell'esercizio finanziario 1968.

Poichè per effetto dell'anzidetta coincidenza dell'anno solare, l'esercizio finanziario 1964 è limitato a sei mesi, l'originario limite di lire 500 milioni valido per il periodo di 12 mesi (già esercizio 1964-65) viene conseguentemente ridotto alla metà. I successivi limiti validi per 12 mesi vengono considerati integralmente e per l'ultimo esercizio 1968 il limite viene indicato in 250 milioni a saldo del limite globale di 2 miliardi di lire.

Pertanto l'articolo 1 dovrà essere così modificato:

« *Articolo 1* - In aggiunta ai limiti di impegno previsti dal 1° comma dell'articolo 8 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, sono autorizzati limiti di impegno annuali di lire 250.000.000 nell'esercizio finanziario relativo al periodo 1° luglio-31 dicembre 1964; di lire 500.000.000 per ciascuno degli esercizi finanziari 1965, 1966 e 1967 e di lire 250.000.000 nell'esercizio finanziario 1968 ».

L'articolo 2 stabilisce che il finanziamento previsto dall'articolo 2 della legge n. 1 del 1962 riguardante « Norme per l'esercizio del credito navale » può essere concesso per una durata non eccedente i dieci anni, anche per l'acquisto all'estero di navi già in esercizio di stazza lorda non superiore a

1.500 tonnellate e di età non superiore a cinque anni. I finanziamenti di cui sopra sono corrisposti dallo Stato mediante la corresponsione di un contributo nel pagamento degli interessi.

L'articolo 3 è la conseguente applicazione dell'articolo 1 per quanto riguarda l'esercizio finanziario relativo al periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 e pertanto la riduzione dell'apposito fondo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro deve essere di lire 250.000.000.

L'articolo 3 in conseguenza dovrà essere così modificato:

« *Articolo 3* - All'onere di lire 250.000.000 derivante dall'attuazione della presente legge

nell'esercizio finanziario relativo al periodo 1° luglio-31 dicembre 1964, si provvederà mediante riduzione del fondo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 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 ».

Ci si augura, onorevoli colleghi, che la legge presentata al vostro esame possa essere sollecitamente approvata in considerazione dei benefici che essa apporterà nel settore dell'armamento e dei cantieri.

FLORENA, *relatore*.

DISEGNO DI LEGGE

PROPOSTO DAL GOVERNO

Art. 1.

In aggiunta ai limiti di impegno previsti dal primo comma dell'articolo 8 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, sono autorizzati limiti di impegno annuali di lire 500.000.000 in ciascuno degli esercizi finanziari dal 1964-65 al 1967-68.

Art. 2.

Il finanziamento di cui all'articolo 2 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, può essere concesso, per una durata non eccedente i dieci anni, anche per l'acquisto all'estero di navi già in esercizio di stazza lorda non superiore a 1.500 tonnellate e di età non superiore a cinque anni.

Per i finanziamenti concessi ai sensi del comma precedente, lo Stato concorre agli oneri derivanti all'impresa finanziata mediante la corresponsione all'impresa medesima — per la durata dei finanziamenti stessi — di un contributo nel pagamento degli interessi nella misura del 3 per cento annuo.

Art. 3.

All'onere di lire 500.000.000 derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio finanziario 1964-65, si provvederà mediante riduzione del fondo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo, destinato a sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

DISEGNO DI LEGGE

PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

In aggiunta ai limiti di impegno previsti dal primo comma dell'articolo 8 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, sono autorizzati limiti di impegno annuali di lire 250.000.000 nell'esercizio finanziario relativo al periodo 1° luglio-31 dicembre 1964; di lire 500.000.000 per ciascuno degli esercizi finanziari 1965, 1966 e 1967 e di lire 250.000.000 nell'esercizio finanziario 1968.

Art. 2.*Identico.***Art. 3.**

All'onere di lire 250.000.000 derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio finanziario relativo al periodo 1° luglio-31 dicembre 1964, si provvederà mediante riduzione del fondo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per l'esercizio medesimo, destinato a sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Identico.