

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

(N. 1007)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei trasporti e « ad interim » della Marina mercantile

(LATTANZIO)

di concerto col Ministro del Tesoro

(STAMMATI)

e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

(MORLINO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 23 NOVEMBRE 1977

Provvidenze integrative per l'industria cantieristica navale
per il periodo 1° aprile 1977-30 settembre 1978

ONOREVOLI SENATORI. — L'intervento statale nel settore dell'industria cantieristica per il periodo dal 1° gennaio 1972 al 31 dicembre 1977 è stato attuato con la legge 27 dicembre 1973, n. 878, successivamente prorogata dall'articolo 4 della legge 23 dicembre 1975, n. 720, che prevede, tra l'altro, misure di sostegno relative alla costruzione di nuove navi, strutturate secondo aliquote di degressività annuale, applicate al prezzo contrattuale, con inizio del 9 per cento per l'anno 1972 e fino a raggiungere, per l'anno in corso, la misura del 3,80 per cento.

Tali benefici, unitamente ai contributi di incentivazione delle iniziative di nuovi investimenti delle imprese cantieristiche, avevano lo scopo di facilitare il riassetto generale del settore per renderlo strutturalmente atto ad una maggiore competitività, nel senso di una progressiva riduzione delle differenze di costo che ancora distanziavano le imprese nazionali dagli altri cantieri europei e, ancor più, giapponesi.

In effetti, le operazioni di ristrutturazione già realizzate hanno creato la disponibilità dell'apparato cantieristico alla offerta di tipi di navi e di tonnellaggio richiesti dalla

evoluzione del trasporto marittimo di merci e da altre attività della navigazione marittima, in uno con la riduzione dei tempi tecnici della costruzione e con l'orientamento verso specializzazioni più sofisticate.

Questo primo adeguamento della capacità produttiva alle esigenze del mercato, tenuto conto della posizione raggiunta da altri Paesi costruttori di navi ed in particolare dal Giappone, ha consentito alla cantieristica italiana di non essere relegata in posizioni di marginalità per deficienza di strutture indispensabili e, quindi, di mantenere e, in taluni casi, allargare prospettive aperte in funzione del completamento delle iniziative stesse, nel quadro di una preventivata generale normalizzazione della concorrenza sul piano internazionale.

Ai risultati tecnici conseguiti non sono, peraltro, corrisposte negli ultimi due anni adeguate acquisizioni di commesse, venendo meno i previsti effetti sul piano economico e finanziario, a causa di perduranti distorsioni della competitività, sul piano mondiale, nonostante gli sforzi compiuti in sede internazionale, e di una situazione in atto, sempre a livello mondiale, di supercapacità di produzione.

Unanimesi previsioni indicano, infatti, che la crisi del settore, iniziata nel 1974 in diretta connessione con la crisi energetica, comporterà l'inevitabile crisi della capacità produttiva dei cantieri mondiali, che era di 38-39 milioni di tonnellate di stazza lorda annue nel 1976, di fronte ad un livello della prevista domanda annua a medio termine (e cioè fino ai primi anni '80) valutabile in 12-13 milioni di tonnellate di stazza lorda.

È da aggiungere che anche dopo il superamento della crisi non è ipotizzabile un flusso di commesse corrispondente a quello degli anni passati, per cui il contenimento della capacità produttiva appare un obiettivo di fondo.

Ad una tale contrazione è seguita, da parte del Giappone, la maggior area produttiva mondiale, una più penetrante azione di accaparramento delle commesse mondiali particolarmente nei confronti degli armatori europei, riuscendo in tal modo ad ottenere tra il 60 per cento ed il 70 per cento delle

nuove commesse nel 1976, pur essendo costretto esso stesso a ridurre sensibilmente la produzione.

In tale contesto, continuano a non dare esito positivo i tentativi finora effettuati in sede OCSE per giungere ad un accordo col Giappone per una temporanea ripartizione equitativa delle nuove commesse mondiali; da qui l'azione concordata a livello comunitario, intesa a consentire, sul piano di ciascun paese, la concessione straordinaria di aiuti al fine di colmare l'attuale divario, che tocca punte dell'ordine sino al 40 per cento, fra i prezzi dei cantieri europei e quelli giapponesi, permettendo così la sopravvivenza dell'industria europea nell'attesa di giungere ad un nuovo equilibrio strutturale.

La CEE ha già dato il proprio assenso al progetto olandese ed a quello inglese, ha anche in esame il progetto di aiuti all'industria cantieristica francese, mentre provvedimenti di emergenza sono stati messi in opera anche in Germania federale, Svezia e Norvegia e provvedimenti similari sono in via di studio in altri paesi.

Non si può fare a meno di rilevare a tal proposito che in Italia anche il credito navale non è operante che in parte, a causa soprattutto di una persistente inadeguatezza dei relativi stanziamenti, che per gli anni venturi non saranno sufficienti, a meno di un tempestivo rifinanziamento, neppure a far fronte al fabbisogno per la realizzazione dei programmi di ristrutturazione della FINMARE.

Considerata la necessità che anche l'industria cantieristica nazionale sia messa in condizioni di poter ottenere nuove commesse per garantire un adeguato livello di utilizzazione degli impianti e l'occupazione del personale, è stato predisposto il presente disegno di legge che, pur limitato nel tempo di applicazione, permette l'inquadramento della norma in una prospettiva molto più ampia e consente, in vista appunto dell'emanazione di una legge organica per la completa ristrutturazione dell'industria delle costruzioni navali, la tempestiva acquisizione di nuovi ordini a copertura dei rilevanti vuoti di lavoro che altrimenti si manife-

steranno in misura consistente, nel settore della cantieristica italiana, già a partire dall'inizio del 1978.

La durata di efficacia del provvedimento, prevista sino al 30 settembre 1978, consentirà che, nel frattempo, venga elaborato un vero e proprio piano di settore, come richiesto dalle forze politiche e sociali, atto a consentire alla cantieristica italiana, come pure al settore delle riparazioni navali, che ha altri rilevanti problemi, di inserirsi stabilmente in modo competitivo nella produzione mondiale. A tal fine si sta iniziando un approfondito studio di base, necessaria premessa per le successive valutazioni e per le proposte conclusive che saranno presentate all'esame del Parlamento entro il termine del 24 maggio 1978.

L'aliquota di contribuzione è fissata al 30 per cento del costo di costruzione (criterio adottato nei provvedimenti olandese e francese) nella sua misura massima, allo scopo di far corrispondere l'entità del beneficio alle necessità particolari e contin-

genti dell'industria cantieristica secondo un motivato e ponderato giudizio connesso con le reali esigenze, come richiesto anche in sede comunitaria.

La retroattività della norma al 1° aprile 1977 è posta considerando che l'iniziativa legislativa è immediatamente precedente a questa data e gli operatori interessati ne hanno in qualche modo tenuto conto nella formulazione dei pochi contratti di costruzione in corso di trattativa.

L'articolo 1 prevede ancora l'estensione del campo di applicazione ad altri tipi di costruzioni eseguite nei cantieri navali (in particolare, piattaforme di ricerca e perforazione) secondo un criterio che si sta ponendo in sede comunitaria.

L'articolo 2, infine, contiene la previsione degli stanziamenti, negli anni dal 1978 al 1982, sulla base però di valutazioni aprioristiche necessariamente contenute, quindi suscettibili di variazioni in funzione delle future esigenze che di anno in anno si potranno manifestare.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

In vista dell'emanazione di una legge organica riguardante la ristrutturazione dell'industria per le costruzioni navali e fino alla data di entrata in vigore di tale legge, il contributo di cui all'articolo 1 della legge 27 dicembre 1973, n. 878, prorogata dall'articolo 4 della legge 23 dicembre 1975, n. 720, può essere concesso in misura non eccedente il 30 per cento del costo di costruzione accettato dal Ministero della marina mercantile per i contratti di costruzione o di prima vendita stipulati successivamente al 1° aprile 1977 e, comunque, non oltre il 30 settembre 1978. I criteri per la determinazione della detta percentuale di contribuzione saranno fissati con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro e quello

del bilancio e della programmazione economica.

Per i casi previsti dal comma precedente, sono prorogate le disposizioni dei titoli I e III della legge 27 dicembre 1973, n. 878.

La disciplina di cui ai commi precedenti è estesa alle costruzioni di ogni tipo, a struttura metallica, di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate, destinate ad attività industriali o di ricerche che si svolgono in acque marittime.

Il disegno di legge organico riguardante la ristrutturazione dell'industria per le costruzioni navali dovrà essere presentato dal Governo al Parlamento entro il 24 maggio 1978.

Art. 2.

Per far fronte agli oneri derivanti dalla applicazione del precedente articolo è autorizzata la spesa complessiva di lire 110.000 milioni così ripartita (in milioni di lire):

Anno finanziario	Contributo
1978	30.000
1979	20.000
1980	20.000
1981	20.000
1982	20.000

Gli stanziamenti di cui al primo comma possono essere integrati con la legge di approvazione del bilancio dello Stato.

Il Ministro della marina mercantile è autorizzato ad assumere impegni anche sugli stanziamenti degli esercizi successivi, a condizione che l'erogazione dei contributi non avvenga anteriormente all'anno cui si riferisce ciascuno stanziamento.

Alla copertura dell'onere di lire 30 miliardi, derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio finanziario 1978, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo numero 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anzidetto esercizio finanziario.

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