

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 3735

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MERLI, COMPAGNA, BIANCHI GERARDO, de' COCCI,
PICCINELLI, CICCARDINI**

Presentata il 27 ottobre 1971

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

ONOREVOLI COLLEGHI! — Con la presente proposta di legge si intende affrontare il problema del credito navale in Italia nella sua globalità. Dopo 10 anni ormai dalla emanazione delle prime norme pregi e difetti del sistema sono divenuti evidenti e permettono di affermare: *a)* che si tratta di uno strumento base sul quale in gran parte poggiano le possibilità di vita della marina mercantile e della cantieristica nazionale; *b)* che sono necessarie alcune sostanziali modifiche per superare taluni difetti e strozzature che ne limitano le possibilità e l'efficacia.

La presente proposta di legge è pertanto sotto vari aspetti innovativa ed affronta alcuni problemi di base, fino ad oggi non affrontati o considerati in misura non adeguata, introducendo anche alcuni concetti nuovi.

I problemi affrontati sono:

la parità degli operatori di fronte alla legge; questi infatti debbono poter ottenere l'aiuto dello Stato in corrispondenza dell'effettivo lavoro eseguito e del costo sopportato e non sulla base di valutazioni di diversa natura effettuate dall'istituto mutuante;

la pluralità degli istituti mutuanti al fine di agevolare questo tipo di operazioni e di suscitare una possibilità di concorrenza sul mercato, a vantaggio anche dello Stato

che vedrebbe ridotto il suo intervento integratore sui tassi di interesse;

il problema delle garanzie, assai sentito specialmente dai piccoli e medi operatori che spesso debbono rinunciare ad iniziative o programmi di sviluppo a causa delle limitate garanzie aggiuntive che possono fornire.

La soluzione studiata, nuova in questo settore ma più positivamente sperimentata nell'industria, ha il pregio di risolvere il problema in modo estremamente semplice e con un onere per lo Stato di lievissima entità, ponendo inoltre i cittadini tutti sullo stesso piano, a differenza di quanto accade con le norme attuali;

il problema del finanziamento degli acquisti all'estero di buone navi di seconda mano, ponendolo su basi più razionali ed aderenti alla realtà odierna e facendo di questo strumento un elemento non trascurabile per lo sviluppo ed il perfezionamento tecnico della flotta;

infine si affronta in modo decisivo e su un sufficiente arco di tempo il problema del finanziamento della legge.

Giova sottolineare che la presente proposta di legge pur affrontando problemi non indifferenti e prospettando soluzioni originali non comporta sostanzialmente nuovi oneri per lo

Stato se non in misura limitatissima. Un certo maggior onere peraltro deriverà, non in funzione di questa proposta di legge ma per la situazione obiettiva del mercato e principalmente a causa dell'aumento dei costi delle costruzioni e del previsto maggiore sviluppo della capacità costruttiva dei cantieri italiani.

Il credito navale agevolato è stato istituito in Italia con la legge 9 gennaio 1962, n. 1. Detta legge, con le successive trasformazioni, si è rivelata strumento fondamentale per la marina mercantile e la cantieristica nazionale. Il notevole sforzo di ammodernamento e sviluppo che ha portato la flotta mercantile italiana da 5,4 milioni nel 1962 a 7,5 nel 1970 si è svolto tutto sotto l'egida di questo strumento creditizio. Qualsiasi sforzo che oggi come in futuro si vorrà fare per dare all'Italia una flotta più adeguata alle sue esigenze dovrà sempre avere a base un efficiente strumento creditizio.

I quasi dieci anni di funzionamento delle norme sul credito hanno tuttavia posto in luce anche taluni limiti e difetti che ne intralciano il funzionamento e ne diminuiscono l'efficacia, con sensibili ripercussioni sia sull'armamento che sulla cantieristica.

Per queste ragioni riteniamo sia giunto il momento di provvedere ad un generale riordino di questo importante strumento trasformando le attuali norme frammentarie in un sistema di credito navale efficiente e durevole.

Primo elemento a questo fine è quello di assicurare una disponibilità di fondi sufficiente e per un adeguato periodo di tempo in modo da far sì che il credito intervenga effettivamente al momento del bisogno e non come avviene attualmente, con due, tre o più anni di ritardo rispetto alla effettuazione della spesa, costringendo gli operatori a forti costi di prefinanziamento ed i cantieri ad ingenti oneri passivi, costretti come sono dalle esigenze del mercato a concedere dilazioni per sopperire in parte ai ritardi del finanziamento.

Con gli ultimi fondi stanziati con il decreto-legge 5 luglio 1971, n. 430, convertito con legge 4 agosto 1971, n. 594 si è giunti a finanziare i lavori iniziati a tutto il 1969 ma sono ancora in attesa di ammissione tutti i lavori iniziati successivamente, mentre le nuove operazioni vengono fatte nella più completa incertezza non essendo più coperte dai fondi disponibili.

Con il presente disegno di legge si prevede pertanto a portare i limiti di impegno annuali a 5 miliardi per ciascuno degli anni dal 1972 al 1980.

Questa cifra è resa necessaria dal maggior costo delle costruzioni navali, aumentate di quasi il 50 per cento negli ultimi due anni e per le quali è logico prevedere si avranno ulteriori aumenti negli anni che intercorrono fino al 1980, dalla maggiore capacità produttiva dei cantieri italiani ed infine dalla necessità di coprire le operazioni che non hanno trovato copertura negli stanziamenti fino ad oggi disposti.

La durata degli stanziamenti fino al 1980 è necessaria per dare certezza e tranquillità al mercato per questo tipo di operazioni i cui contratti spesso si chiudono con i cantieri per consegne che avverranno a distanza di 4 o 5 anni.

È opportuno sottolineare che la maggior durata e la maggiore entità dello stanziamento non rappresentano un maggior onere per lo Stato, ma soltanto un riordino che tende a far sì che venga dato tempestivamente ed al momento opportuno quello stesso credito che già oggi viene dato ma con ritardo.

Come già si è detto, con la presente proposta di legge non si intende tuttavia provvedere al solo finanziamento del credito navale ma piuttosto ad un suo generale riordino in modo da renderlo uno strumento pronto ed efficace, cercando di eliminare le difficoltà che nei dieci anni ormai di applicazione sono emerse.

Per questi motivi vengono introdotte le seguenti modifiche.

Con l'articolo 1 si dispone che il contributo dello Stato venga concesso per tutta la somma riconosciuta finanziabile dal Ministero della marina mercantile e per tutta la durata prevista dalla legge, indipendentemente dalla entità e durata del finanziamento effettivo concesso dall'istituto mutuante. Si verifica infatti che questo, che agisce in forma privatistica, spesso concede il finanziamento per cifre inferiori e per durate minori di quelle concedibili, a seconda anche delle garanzie aggiuntive che gli operatori possono offrire oltre alla ipoteca sulla nave. Si verifica perciò che l'operatore che può concedere minori garanzie non solo ha minor finanziamento agevolato (e deve quindi coprire il rimanente con altre forme di credito più costose), ma riceve anche minor aiuto da parte dello Stato. Con ciò si vengono a creare differenze tra i cittadini sulla base di decisioni delle quali è solo arbitro l'istituto mutuante.

Con la formula di cui all'articolo 1 questa incongruenza viene eliminata a vantaggio specialmente degli operatori minori.

Con gli articoli 2 e 3 viene affrontato il problema della pluralità degli istituti mu-

tuanti. Secondo le norme attuali il credito navale agevolato può essere concesso soltanto dall'apposita Sezione autonoma dell'Istituto mobiliare italiano mentre, come è noto, l'intervento di una pluralità di istituti è prevista in tutte le altre forme di credito agevolato (artigiano, industriale, alberghiero, edilizio, ecc.), nelle quali interviene lo Stato. Il problema è già stato affrontato in sede parlamentare durante la discussione della legge 30 maggio 1970, n. 379. In tale occasione venne riconosciuta l'opportunità di estendere la possibilità di effettuare questo credito ad altri istituti. Un emendamento in tal senso venne approvato dalla Camera nella seduta del 14 maggio 1970. Al Senato l'emendamento venne soppresso per l'intervento dell'allora Ministro della marina mercantile, basato esclusivamente su alcuni aspetti tecnici che si riteneva necessario approfondire. La Camera tuttavia nella seduta del 21 maggio 1970 nell'approvare il testo definitivo della legge votò un ordine del giorno, accettato come raccomandazione dal Ministro, con il quale si impegna il Governo a provvedere a questa estensione.

Il problema è stato ora studiato ed approfondito in tutti i suoi aspetti e trova soluzione nell'attuale formulazione degli articoli 2 e 3.

Con l'articolo 4 si affronta un altro importante problema fino ad oggi non risolto, quello delle garanzie. Le attuali norme prevedono la possibilità di concedere il finanziamento fino al 70 per cento della spesa riconosciuta. Tuttavia l'IMI, e certamente domani anche gli altri istituti mutuanti, ritengono che l'ipoteca sulla nave possa giungere a coprire al massimo fino al 50 per cento del costo della costruzione, per cui per accordare finanziamenti più elevati chiedono garanzie aggiuntive. Si verifica perciò che gli operatori che possono fornire queste garanzie possono ottenere fino al 70 per cento del costo, mentre coloro che non hanno altre garanzie da offrire non riescono ad ottenere più del 50 per cento.

Per ovviare a questo inconveniente che limita notevolmente la possibilità di nuove iniziative e di rinnovo anche della classe imprenditoriale, si è pensato di ricorrere ad una copertura di tipo assicurativo a garanzia della parte di finanziamento eccedente il 50 per cento. Questo tipo di copertura è già in atto nell'industria e gli istituti assicurativi sono pronti ad attuarlo anche nel settore marittimo.

Con questo articolo si prevede che lo Stato si accoli la metà del costo della assicurazione riconosciuto dal Ministero dell'industria. L'in-

tervento dello Stato è limitato alla metà del costo al fine di evitare che a questa forma di garanzia ricorra chi ha la possibilità di fornire garanzie personali o aziendali d'altro tipo. In tal modo si viene incontro soltanto a coloro che hanno reale necessità di ricorrere a questa forma di garanzia non potendo disporre altrimenti.

È da tener presente che l'onere per lo Stato è molto limitato trattandosi del 50 per cento di un premio assicurativo che si applica al massimo al 20 per cento del valore della nave, essendo la rimanente parte coperta da ipoteca. L'onere per lo Stato può pertanto valutarsi attorno allo 0,10 per cento che deve aggiungersi al 4-4,20 per cento di contributo di interesse che lo Stato paga attualmente.

Con un onere aggiuntivo molto modesto può essere quindi portato a soluzione il problema delle garanzie che è di ostacolo specialmente allo sviluppo delle piccole e medie imprese armatoriali.

Con l'articolo 5 si è abolito il limite di 3.000 tonnellate per il finanziamento delle navi di seconda mano acquistate all'estero, sostituendolo con un limite di valore commisurato a 2 miliardi. In realtà il limite di tonnellaggio appare irrazionale e poco rispondente alla realtà. Si hanno infatti navi inferiori a questo tonnellaggio, ad esempio: chimiche, traghetti, porta gas, passeggeri, ecc. che hanno un valore superiore a navi anche di tonnellaggio 3 o 4 volte maggiore. D'altra parte non è detto che le navi piccole appartengano ad aziende piccole e viceversa che le navi grandi appartengano a grandi aziende. È quindi molto più razionale abolire qualsiasi limite di tonnellaggio in modo che tutti gli acquisti all'estero possono usufruire del credito agevolato, stabilendo tuttavia una cifra massima per detto credito. Questa è stata indicata in due miliardi, cifra che appare congrua in rapporto agli attuali alti valori delle navi ed alla spiccata tendenza alle specializzazioni e quindi agli alti valori unitari, ed al fine anche di favorire l'acquisto di navi più nuove e di elevate caratteristiche.

Questa formula tende fra l'altro a favorire lo sviluppo della marina e la sua specializzazione tecnologica intervenendo ad agevolare anche le operazioni che implicano costi elevati, sia pure entro limiti predeterminati.

Con gli articoli 6 e 7 infine si provvede ad un congruo rifinanziamento della legge secondo gli intendimenti e le modalità già illustrate all'inizio.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Per le operazioni di credito navale previste dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni e integrazioni, il contributo dello Stato, è concesso per l'ammontare e per la durata massima del finanziamento previsti dagli articoli 2 e 3 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e dall'articolo 2 della legge 30 maggio 1970, n. 379, quali che siano l'ammontare e la durata del finanziamento stabiliti dall'Istituto mutuante.

ART. 2.

Le operazioni di credito navale di cui alla legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni e integrazioni sono effettuate anche da Sezioni autonome di credito navale aventi personalità giuridica a patrimonio e bilancio propri delle quali è autorizzata la costituzione presso gli istituti di credito di diritto pubblico e le banche di interesse nazionale.

Le norme di costituzione e di funzionamento delle Sezioni autonome di cui al comma precedente son deliberate dai rispettivi istituti ed approvate con decreti del Ministro per il tesoro, di concerto con il Ministro per la marina mercantile sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio.

Degli organi di tali sezioni faranno parte due funzionari designati rispettivamente dal Ministro per il tesoro e dal Ministro per la marina mercantile.

Alle sezioni sono estese in quanto applicabili, le disposizioni, anche fiscali, che riguardano il « Credito navale » — Sezione autonoma dell'IMI.

ART. 3.

Entro novanta giorni dalla pubblicazione della presente legge, con decreto del Ministro del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio, saranno stabilite le modalità e le procedure per ottenere l'autorizzazione di cui all'articolo 2.

ART. 4.

Su richiesta dell'impresa finanziata il contributo dello Stato determinato in base a quanto disposto dall'articolo 3 della legge 30 mag-

gio 1970, n. 379, potrà essere maggiorato della metà dell'onere assicurativo inerente alla garanzia fornita nei confronti dell'istituto mutuante per la parte di finanziamento eccedente il 50 per cento del prezzo dei lavori come determinato dal Ministro per la marina mercantile.

L'impresa finanziata dovrà presentare copia autentica del contratto di assicurazione il cui onere dovrà essere riconosciuto conforme a mercato dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

ART. 5.

Il limite di tonnellaggio di cui all'articolo 2 della legge 21 giugno 1964, n. 461, modificato dall'articolo 4 della legge 30 maggio 1970, n. 379, è soppresso.

Il finanziamento per l'acquisto all'estero di navi già in esercizio non potrà superare l'importo massimo di 2 miliardi di lire per unità.

ART. 6.

Il limite di impegno annuale autorizzato all'articolo 9 del decreto-legge 5 luglio 1971, n. 430, convertito con legge 4 agosto 1971, n. 594, è elevato a lire 5 miliardi per ciascuno degli anni finanziari dal 1972 al 1974 ed è esteso nella stessa misura a ciascuno degli anni finanziari dal 1975 al 1980.

Le eventuali somme non impegnate nei singoli esercizi potranno essere utilizzate negli esercizi successivi.

ART. 7.

All'onere derivante dalla attuazione della presente legge, per l'anno finanziario 1972 si provvederà mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno 1972, destinato a sopperire agli oneri derivanti da provvedimenti legislativi in corso.

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