

ATTI PARLAMENTARI
X LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. LXI
N. 3

R E L A Z I O N E

SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLE LEGGI RECANTI PROVVIDENZE A FAVORE DELL'INDUSTRIA DELLE COSTRUZIONI E DELLE RIPARAZIONI NAVALI E SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA TRIENNALE DI INTERVENTI RIGUARDANTI LA CANTIERISTICA E L'ARMAMENTO (PRIMO SEMESTRE 1988)

(Articolo 1, ultimo comma, della legge 14 agosto 1982, n. 599, modificata e prorogata dalla legge 22 marzo 1985, n. 111, e articolo 26 della legge 11 dicembre 1984, n. 848)

PRESENTATA DAL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE

(PRANDINI)

Trasmessa alla Presidenza il 14 luglio 1988

PAGINA BIANCA

INDICE

—

Relazione ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 1 della legge 14 agosto 1982, n. 599 e dell'articolo 26 della legge 11 dicembre 1984, n. 848 in merito allo stato di attuazione del programma di interventi riguardanti la cantieristica e l'armamento (periodo 1° gennaio-30 giugno 1988).

1. - Lo scenario internazionale e la situazione italiana ...	Pag.	7
2. - Legge 14 agosto 1982, n. 599 con successiva proroga attuata dalla legge 22 marzo 1985, n. 111	»	11
3. - Legge 11 dicembre 1984, n. 848	»	12

ALLEGATI INFORMATIVI.

Allegato n. 1. - Chiusura pendenze V Direttiva	»	17
Allegato n. 2. - Attuazione della VI Direttiva CEE ..	»	18

Allegato n. 3. - Riconversione industriale e misure di supporto sociale	Pag.	19
Allegato n. 4. - Bacini di carenaggio	»	21
Allegato n. 5. - Politica commerciale esterna della CEE	»	22
Allegato n. 6. - Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (O.C.S.E.)	»	26
ALLEGATI STATISTICI	»	27

RELAZIONE

SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLE LEGGI RECANTI PROVVIDENZE A FAVORE DELL'INDUSTRIA DELLE COSTRUZIONI E DELLE RIPARAZIONI NAVALI E SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA TRIENNALE DI INTERVENTI RIGUARDANTI LA CANTIERISTICA E L'ARMAMENTO (PRIMO SEMESTRE 1988)

PAGINA BIANCA

MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE

Direzione generale del Naviglio

Relazione ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 1 della legge 14 agosto 1982, n. 599 e dell'articolo 26 della legge 11 dicembre 1984, n. 848 in merito allo stato di attuazione del programma di interventi riguardanti la cantieristica e l'armamento (periodo 1° gennaio-30 giugno 1988).

1. — LO SCENARIO INTERNAZIONALE E LA SITUAZIONE ITALIANA.

L'andamento dei traffici marittimi internazionali nel corso dei primi anni 1980 ha mostrato tendenze prevalentemente flettenti, mentre negli anni più recenti il mercato internazionale del trasporto via mare ha mostrato una certa irregolarità sul piano della domanda di stiva, tale da non consentire previsioni molto precise.

Contemporaneamente, il ristagno generale delle domande di nuovo naviglio ha evidenziato il sussistere di un « surplus » di capacità produttiva superiore al 40 per cento, nonostante gli sforzi realizzati in quasi tutti i Paesi produttori e soprattutto nei Paesi comunitari (dal 1976 la riduzione della capacità a livello mondiale è stata stimata intorno al 20 per cento, ma nella Comunità Economica Europea essa ha superato il 50 per cento, valore praticamente corrispondente alla contrazione avutasi in Italia).

Le più recenti rilevazioni OCSE mostrano tuttavia che il settore dei trasporti marittimi ha visto verificarsi nel corso del 1987, per la prima volta dopo la fine degli anni 1970, un reale miglioramento del mercato.

Nel comparto dei traffici petroliferi, dopo un primo trimestre caratterizzato da una certa esiguità della domanda di petrolio e di *stocks* in aumento, con conseguenze negative a livello di noli, si sono manifestate crescenti richieste di prodotti petroliferi. Ciò ha determinato una riduzione dei disarmi ed un rallentamento della corsa alla demolizione.

Rilevazioni statistiche hanno infatti evidenziato che nell'anno 1987 le variazioni di consistenza della flotta mondiale (per navi sopra le 10.000 tonnellate di D.W.) hanno fatto registrare, nel complesso, diminuzioni di gran lunga inferiori a quelle del 1986 — Vedi allegati statistici 1 e 2.

Il sopracitato rallentamento della corsa alle demolizioni ha peraltro prodotto come effetto, nel corso del 1987, una forte impennata del prezzo per tonnellate di light displacement, prezzo che ha raggiunto a Taiwan i 250 dollari circa e in Spagna i 120 dollari circa, traguardi mai raggiunti negli ultimi 5 anni. Vedi allegato statistico 3.

Malgrado il livello attuale dei noli dei prodotti petroliferi e le incertezze concernenti la situazione politica nel Golfo Persico e pur tenendo conto delle fluttuazioni del dollaro e delle difficoltà dei mercati finanziari, sembra giustificarsi, sia pure con una certa prudenza, il ricorso a nuove costruzioni.

Nel settore delle rinfuse secche, che ha registrato il suo livello più basso nel 1986, i trasporti marittimi hanno avuto un incremento nel corso del 1987 e nei primi mesi del 1988, per cui le eccedenze di stiva, per il complesso delle rinfuse secche, si sono ridotte ad un livello piuttosto basso, con conseguente miglioramento dei noli.

Ciò trova conferma nell'assestamento — nel 1987 — della domanda e quindi dell'acquisizione di ordini per nuove costruzioni, interrompendo una discesa che perdurava ormai da 5 anni. Vedi allegato statistico 4 che mostra tale discesa da circa 28 m.dwt del 1983 a circa 10 m.dwt del 1986 e la tendenza a stabilizzarsi intorno a 8 m.dwt del 1987.

Altro indice molto significativo della domanda di tonnellaggio sta nell'impennata del prezzo di tali tipi di navi, usate, con età dai 5 ai 10 anni, con una ascesa che ancora continua nel 1° trimestre dell'anno in corso. Vedi allegato statistico 4.

Più modesta è stata la crescita dei trasporti effettuati dalla flotta di portacontenitori e di navi per merce varia.

Nel complesso, se il mercato non sarà turbato dagli effetti negativi di commesse speculative, vari settori tenderanno ad avvicinarsi ad una situazione di equilibrio e pertanto è prevedibile a medio termine una situazione più favorevole per il mercato delle costruzioni.

Quanto all'andamento delle nuove costruzioni nel mondo, le rilevazioni statistiche mostrano che nel 1987 i paesi del Sud-Est asiatico (Giappone e Corea) hanno ancora mantenuto la loro assoluta

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

e schiacciante predominanza rispetto ai paesi CEE nella acquisizione di nuovi ordini; i primi due mesi dell'anno in corso confermano ancora tale situazione.

Una situazione comparativa della riferita circostanza è rilevabile dal prospetto dell'allegato statistico 5 (fonte: *Annual Report del Lloyd's Register*) in termini di gt (T.S.L.).

Più in particolare, in termini di dwt — vedi allegati statistici 5 e 6 — dal Lloyd's Shipping Economist si rilevano i seguenti dati:

DENOMINAZIONE	1987				1988
	TRIMESTRI				1°
	1°	2°	3°	4°	
Totale nuovi ordini mil.tdw	4,21	5,06	3,49	6,10	4,02
Percentuali di acquisizione:					
— Giappone + Corea	64	75	85	67	75
— Paesi CEE	16,2	4,74	4,3	16,4	3,73

Il dato del 1° trimestre 1988 non è confortante e giustifica le preoccupazioni della cantieristica Europea e Italiana in particolare.

Sul piano dei prezzi delle navi, com'è noto, la cantieristica mondiale è negativamente influenzata dalla politica perseguita al riguardo dal Giappone e, soprattutto, dalla Corea del Sud, mentre le tensioni registrate negli ultimi mesi sul mercato dei cambi hanno contribuito a dare instabilità ed irregolarità al mercato.

A questo riguardo assumono particolare rilevanza i negoziati che la Commissione CEE ha avviato con i predetti Paesi per riportare il settore a condizioni meno squilibrate agendo sull'autolimitazione della produzione, fatto questo che dovrebbe avere positivi riflessi sul livello dei prezzi ed assicurare un migliore equilibrio tra domanda ed offerta.

Nel quadro di crisi prima descritto e muovendosi lungo le direttrici del Documento programmatico governativo approvato a metà del 1984, l'industria cantieristica italiana è da tempo impegnata nella realizzazione di un radicale piano di ristrutturazione, che ha portato, per la navalmeccanica di maggiori dimensioni, ad un vero e proprio riassetto organizzativo e produttivo volto a migliorare la capacità reattiva alle oscillazioni del mercato, e per la navalmeccanica medio-minore, ad una significativa riduzione del numero dei

cantieri, in un'ottica rivolta alla consorzializzazione delle imprese esistenti secondo « poli geografici ».

In tale direzione infatti si muoveva la V Direttiva CEE sugli aiuti alle costruzioni navali ed analogamente — ma con maggiore incisività — si muove la VI Direttiva, la quale, partendo dal presupposto che i problemi del settore derivano principalmente dallo squilibrio tra domanda ed offerta di naviglio, è finalizzata a ridurre la sovraccapacità tramite un deciso ridimensionamento dell'industria navalmeccanica — da perseguire limitando l'incidenza degli aiuti — in modo che possano operare sul mercato solo le aziende più competitive e più sane.

Va comunque rilevato che la normativa nazionale di applicazione delle disposizioni comunitarie — finora solo predisposta, ma non ancora inoltrata per l'iter parlamentare a causa delle limitazioni poste dalle leggi di bilancio — va messa in relazione con l'individuazione e la difesa a livello comunitario di una soglia minima vitale di capacità produttiva per ogni Stato membro e con un deciso rafforzamento dell'azione della CEE in campo internazionale per una migliore ripartizione del « fardello della crisi ». A ciò aggiungasi l'esigenza di contenere gli effetti negativi che sul piano socio-economico deriveranno dall'applicazione della Direttiva.

Tenuto conto soprattutto del ritardo con cui il nostro Paese emanerà le disposizioni di attuazione della VI Direttiva e del conseguente vantaggio che gli altri Paesi CEE si sono già assicurati facendo ricorso rapidamente ed in misura molto ampia a tutte le possibilità offerte alla Direttiva, occorre proseguire — e con urgenza — nella politica di sostegno al settore, ovviamente nei limiti imposti dalla Comunità, affinché in questi anni di crisi ed in vista di una possibile ripresa dei traffici, e quindi, degli ordinativi, la « soglia minima vitale » di capacità produttiva nazionale non vada irreversibilmente perduta ed il valore « strategico » di tale industria non abbia a venir meno.

Anche in relazione alla importante scadenza del 1992 (benché nell'ambito dell'industria navalmeccanica la VI Direttiva in vigore dal 1° gennaio 1987 abbia già fissato un massimale comune per i vari mercati nazionali dei paesi CEE), occorre che l'industria navalmeccanica italiana sia posta in condizioni di poter competere ad armi pari con gli altri più accorti sistemi produttivi europei; occorre far proseguire, come si è fatto in questo primo semestre del 1988, ed incentivare maggiormente nell'immediato futuro, il processo di razionalizzazione dell'industria cantieristica italiana, seguendo e finalizzando le direttrici già tracciate nel documento approvato dal CIPI nel giugno del 1984.

Occorre, infatti, che non si verifichi alcuna pausa nella prosecuzione degli sforzi sinora compiuti per accrescere la produttività e competitività del settore, in modo che esso non giunga impreparato all'appuntamento del 1992.

Considerazioni analoghe si impongono per quanto concerne l'industria armatoriale. Va infatti considerato, in connessione con la situazione dell'industria navalmeccanica, lo stato di crisi in cui versa l'armamento nazionale, costretto da tempo a subire l'agguerrita con-

correnza dei vettori esteri ed a far fronte a costi gestionali decisamente più elevati di quelli della maggior parte dei paesi concorrenti (vedi, per un confronto tra Paesi CEE, l'allegato 7).

Com'è noto, le difficoltà in cui si dibatte l'industria armatoriale italiana impediscono una adeguata politica di investimento in naviglio tecnologicamente avanzato e rischiano pertanto di aggravare ulteriormente la situazione competitiva delle imprese di trasporto marittimo.

In merito, va osservato che l'intervento dello Stato ha consentito di contenere significativamente le conseguenze negative dell'attuale stato di cose, mirando al risanamento finanziario delle predette imprese e mantenendo ad un livello adeguato il volume di investimenti nel settore, con evidente beneficio per l'industria armatoriale e cantieristica e, quel che più conta, per la flotta nazionale, che non ha così subito il tracollo tecnologico.

Si forniscono qui di seguito le opportune informazioni e dati sulle iniziative che hanno formato oggetto, nel 1° semestre 1988, di interventi ai sensi delle leggi di settore.

2. — LEGGE 14 AGOSTO 1982, N. 599 CON SUCCESSIVA PROROGA ATTUATA DALLA LEGGE 22 MARZO 1985, N. 111.

Contributi all'attività di costruzione e riparazione navale.

In applicazione della legge 14 agosto 1982, n. 599 e della legge 26 luglio 1984, n. 396, si comunica che nel primo semestre dell'anno 1988 sono stati emessi per nuove costruzioni 4 provvedimenti di pagamento per lire 537.084.000; 5 provvedimenti di elevazione del contributo come previsto dall'articolo 11 per lire 2.713.093.600 ed è stato inoltre emanato un provvedimento e contestuale pagamento per lire 624.000.000 relativo a lavori di modificazione navale.

In applicazione del Titolo III della legge n. 599 che prevede la concessione di contributi per nuovi investimenti alle imprese cantieristiche è stato emesso 1 provvedimento di pagamento per lire 148.870.000, per le stesse motivazioni, ai sensi della legge n. 111 del 1985, sono stati emessi 2 provvedimenti per un impegno di lire 860.000.000 e contemporaneamente sono state pagate lire 430.000.000.

In applicazione della legge 22 marzo 1985, n. 111 sono stati emanati 40 provvedimenti di contribuzione per nuove costruzioni per lire 409.977.500.000 e pagamenti per lire 56.225.403.000; 6 provvedimenti per attività di trasformazione e modificazione navale per lire 2.412.299.748 e 5 provvedimenti, ai sensi dell'articolo 7, per attualizzazione del contributo, per lire 976.014.414.

È stato emesso, poi, un provvedimento di approvazione di piani di investimento e di concessione del relativo contributo per un importo di lire 518.048.064 ai sensi dell'articolo 8 della legge 22

marzo 1985, n. 111, per iniziative comprese nel periodo 1° gennaio 1984-31 dicembre 1988.

In applicazione delle leggi n. 598 del 1982, n. 396 del 1984 e n. 111 del 1985 (provvidenze per l'industria delle riparazioni navali) sono stati emessi 56 provvedimenti per complessive lire 4.193.838.120.

3. — LEGGE 11 DICEMBRE 1984, N. 848.

Erogazione anticipata di rate di contributo di credito navale.

Le misure di incentivazione a favore dell'armamento sono regolate dalle norme di cui ai Titoli I, II, III della legge sopraindicata.

Il *Titolo I* prevede l'erogazione anticipata di rate del contributo di credito navale alle imprese che abbiano effettuato entro il 31 dicembre 1985 investimenti ai sensi della legge 9 gennaio 1962, n. 1 e successive modificazioni e della legge 10 giugno 1982, n. 361; scopo della normativa è quello del risanamento delle imprese armatoriali e della ripresa degli investimenti.

Ai fini della concessione dei benefici di cui trattasi, per l'esercizio finanziario 1988, la somma stanziata ammonta a lire 50 miliardi sia in termini di competenza che di cassa, cui va aggiunta la somma residua dell'esercizio finanziario 1987 di lire 89.774.759.596 per un numero di 6 decreti di concessione del contributo previsto dalla legge.

Il *Titolo II* modifica ed integra la disciplina di cui alla legge 10 giugno 1982, n. 361 concernente le norme per la concessione di contributo di credito navale per i lavori di costruzione, modificazione, trasformazione e grande riparazione di navi.

Nel primo semestre dell'anno 1988 sono stati concessi contributi per 46 iniziative per lire 82.671.073.334, cui corrispondono complessivamente 987,9 miliardi circa nell'arco dell'intero periodo di contribuzione.

Delle 46 iniziative assistite, 28 unità sono destinate al naviglio di cabotaggio (16 nuove costruzioni per complessive 59.730 TSLC per un impegno annuale di lire 14.562.649.018; 9 modificazioni e trasformazioni per un impegno annuale di lire 1.173.569.250; 3 grandi riparazioni per lire 148.550.000 di contribuzione).

I dati riferiti al cabotaggio si basano sul criterio assunto, per cui è stata considerata la probabile destinazione al cabotaggio del naviglio inferiore a 5.000 TSLC se adibito al trasporto di carichi liquidi o gas liquefatti, e inferiore a 3.000 negli altri casi.

È da evidenziare che delle altre 18 iniziative, 5 nuove costruzioni sono destinate al servizio turistico e crocieristico per complessive 112.000 TSLC, 1 al carico di contenitori refrigerati di nuova concezione per 12.000 TSLC, 3 sono portacontenitori ad avanzata tecnologia per circa 70.000 TSLC e 2 sono del tipo *roll-on/roll-off* e carico misto per 30.000 TSLC.

Il *Titolo III* della legge che proroga, con modificazioni ed integrazioni, la legge 14 agosto 1982, n. 600 prevede la concessione di benefici ad imprese che demoliscono naviglio e costruiscono nuove unità o effettuano lavori di trasformazione allo scopo di accelerare il processo di rinnovamento della flotta mercantile ed assistere le imprese armatoriali in crisi.

Per quanto riguarda la concessione dei benefici previsti dalla legge medesima, nel 1° semestre 1988 non è stato assunto alcun impegno; mentre i pagamenti riferiti ad impegni assunti nei precedenti esercizi finanziari ammontano a lire 2.110.537.500.

In conclusione, nel corso del 1° semestre 1988 sono state assistite con contributi diretti alla produzione (contributi ai cantieri) 40 nuove unità per un tonnellaggio complessivo di 328.806 tonnellate di stazza lorda compensata, di cui 2 aliscafi per 2.100 TSLC, 8 M/ cisterne per 37.778 TSLC, 3 rimorchiatori per 7.745 TSLC, 2 M/ pescherecci per 2.150 TSLC, 5 M/n portacontenitori per 86.942 TSLC, 2 M/n trasporto da 40.816 TSLC, 10 M/n traghetto per 63.675 TSLC e 8 unità passeggeri per 87.600 TSLC.

Il suddetto elenco solo in parte corrisponde con quello riguardante le unità assistite con il beneficio del credito navale, operazione quest'ultima che di norma precede quella della concessione del contributo al cantiere.

Si comprende in tal modo come nel periodo in esame alle società armatoriali siano stati accordati i benefici relativi alla costruzione di 27 unità per un tonnellaggio complessivo di stazza lorda compensata di poco inferiore a 284 mila tonnellate.

Ovviamente gli altri provvedimenti — a parte quelli emanati in applicazione del Titolo I della legge n. 848 del 1984 — riguardano iniziative diverse dalle nuove costruzioni ovvero interventi conseguenti a decisioni adottate in precedenza.

PAGINA BIANCA

ALLEGATI INFORMATIVI

PAGINA BIANCA

ALLEGATO N. 1.

CHIUSURA PENDENZE V DIRETTIVA

È attualmente in corso la procedura ex articolo 93/2 del Trattato nei confronti del rifinanziamento della legge n. 111 del 1985 per quanto riguarda le commesse aggiuntive acquisite dai cantieri medio-minori prima della fine del 1986.

L'Amministrazione ha fornito elementi giustificativi al riguardo nel dicembre 1987 e nel maggio scorso, mettendo in evidenza i progressi compiuti nel processo di ristrutturazione del settore e la riduzione del numero dei cantieri assistibili.

L'atteggiamento degli organi comunitari è tuttavia negativo, soprattutto per l'asserita mancanza di dati che concretamente dimostrino il completamento dell'azione di razionalizzazione del comparto, come è risultato anche dai contatti avuti ad alto livello con i rappresentanti della Commissione.

Si è ritenuto opportuno, al riguardo, facendo riserva di far conoscere maggiori dettagli sulla ristrutturazione in atto, chiedere un limitato aumento del *plafond*, che, a titolo di compromesso, la Commissione potrebbe accettare. Ciò anche allo scopo di non prolungare ulteriormente la situazione di incertezza che grava sui contratti in questione e per ottenere una sollecita definizione della procedura.

D'altra parte, la stessa Commissione ebbe a verificare come le commesse registrate dai cantieri navali nel periodo 1984/1986 riguardavano unità piuttosto sofisticate e che, quindi, lo stanziamento originario era stato, nel complesso, sottostimato.

Sulla base di dati concreti sulla evoluzione della capacità produttiva e muovendo dall'assunto dell'accresciuto valore tecnologico delle unità assistite, la Commissione potrebbe essere disposta ad accogliere sia pur parzialmente le richieste italiane.

D'altra parte occorrerà comunque assicurare il completamento della copertura finanziaria delle iniziative ammesse con l'assenso della Commissione, tenuto conto che la legge finanziaria 1987 non ebbe a prevedere il necessario stanziamento.

ALLEGATO N. 2.

ATTUAZIONE DELLA VI DIRETTIVA CEE

Nel mese di novembre 1987 è stata avviata l'elaborazione dello schema di disegno di legge per l'attuazione delle disposizioni della VI Direttiva sugli aiuti alle costruzioni navali.

Il testo messo a punto nella prima fase del lavoro di adeguamento alla Direttiva, in conformità con quanto concordemente auspicato da FINCANTIERI - FINMARE - CONFITARMA - ANCANAP, intendeva dare una risposta complessiva alle esigenze dei vari settori industriali interessati — compreso quello della demolizione navale — procedendo nel contempo ad istituire gli Albi, strumento necessario al contenimento della capacità produttiva, e ad assicurare il sostegno finanziario alle attività della ricerca applicata al settore navale.

I limiti imposti dalle attuali previsioni di spesa dello Stato per il comparto industriale in questione hanno reso necessario restringere, per il momento, il campo d'azione del Governo, in attesa delle maggiori disponibilità finanziarie che si sta provvedendo ad assicurare per il 1989.

A tale riguardo, sono stati presi contatti con i competenti uffici del Ministero del tesoro per concordare le linee d'azione da seguire allo scopo di garantire, nella più ampia misura possibile, la copertura delle iniziative adottate e da adottare per assistere i settori oggetto delle proposte legislative in argomento.

Negli ultimi tempi, per le note ragioni connesse al contenimento della spesa pubblica, le giustificazioni relative a previsioni di spesa contenute in iniziative legislative e gli adempimenti formali in merito sono oggetto di rigorosissimo esame da parte del Ministero del tesoro e si sono resi necessari, pertanto, numerosi incontri con i funzionari di quella Amministrazione per definire in maniera particolarmente puntuale sia il fabbisogno di spesa concernente il pregresso regime di aiuto autorizzato ai sensi della V Direttiva comunitaria, sia le necessità attuali e future scaturenti dal nuovo regime di aiuti che si va a proporre.

Sono state individuate, al riguardo, le procedure tecnico-contabili e le valutazioni politico-economiche necessarie per assicurare la migliore copertura possibile alle provvidenze che si intendono erogare.

Lo schema di disegno di legge con il quale si dà una prima attuazione alla VI Direttiva CEE e che prevede interventi a favore dell'industria armatoriale (allineamento condizioni finanziarie in sede OCSE), misure a favore della ricerca, e l'istituzione degli Albi speciali delle imprese navalmeccaniche, dovrà essere seguito quanto prima da un provvedimento legislativo più completo che stabilisca tutte le misure possibili in base alla Direttiva stessa, a favore dell'industria navalmeccanica ed armatoriale.

ALLEGATO N. 3.

RICONVERSIONE INDUSTRIALE E MISURE DI SUPPORTO SOCIALE

Nel quadro di una comunicazione relativa agli aspetti industriali, sociali e regionali dell'industria cantieristica della Comunità, la Commissione CEE ha presentato al Consiglio due proposte di Regolamento concernenti, rispettivamente, misure per favorire la riconversione delle zone dell'industria cantieristica e misure sociali d'accompagnamento a favore dei lavoratori dell'industria cantieristica licenziati o minacciati di licenziamento.

Il primo progetto di Regolamento istituisce il programma denominato RENAVAL, che a somiglianza di quanto già fatto nell'ambito del programma RESIDER per il settore siderurgico, prevede l'erogazione di contributi complementari rispetto a quelli stabiliti in un programma nazionale, allo scopo di incentivare vari tipi di iniziative per la riconversione e la reindustrializzazione.

L'impostazione « regionale » del programma risulta scarsamente idonea a risolvere i problemi dell'industria navalmeccanica italiana — diffusa sul territorio nazionale e non particolarmente concentrata in determinate zone — tanto più che la politica regionale della CEE privilegia solo le regioni più « povere », in cui, per quanto concerne l'Italia, non vi sono localizzazioni dell'industria cantieristica.

Tenuto conto dell'approccio prescelto dalla Commissione, che avrebbe totalmente escluso il nostro Paese dall'applicazione delle misure comunitarie la navalmeccanica italiana, il Governo ha assunto una posizione molto critica.

La presa di posizione italiana ha contribuito a far slittare ogni decisione sul testo originario della proposta della Commissione (che avrebbe richiesto l'unanimità), tenuto anche conto che, nel contesto della riforma dei Fondi strutturali, la CEE sta procedendo a definire il Regolamento-quadro in cui vanno inserite le iniziative riguardanti gli specifici settori industriali di volta in volta interessati.

Cadute le proposte iniziali della Commissione in tema di individuazione delle zone eleggibili per l'intervento comunitario, i criteri sono stati riformulati in termini più aderenti alle previsioni del Regolamento-quadro e su questa base si sta attualmente discutendo.

La nuova redazione all'esame del Consiglio è certamente più consona alle esigenze italiane, quantunque sia ancora lontana dal soddisfarle del tutto.

Considerazioni solo parzialmente diverse vanno fatte per il Regolamento relativo alle misure di supporto sociale, che parimenti forma oggetto della riserva di principio sollevata dall'Italia per il fatto di essere accomunata all'iniziativa RENAVAL.

Non avendo però questo secondo progetto di Regolamento un'impostazione « regionale », il nostro Paese si è dimostrato comunque interessato alle misure da esso previste, che possono trovare agevolmente applicazione a favore dell'industria italiana. Anche per questo specifico provvedimento è in corso il lavoro di riformulazione del testo sulla base del relativo Regolamento-quadro.

Per entrambi i Regolamenti, tuttavia, postoché la materia non è di diretta competenza del Ministero della marina mercantile, occorre l'iniziativa politica delle Amministrazioni più interessate perché siano concretate le misure nazionali su cui potranno innestarsi i provvedimenti comunitari (che, come si è detto, hanno carattere « complementare »).

ALLEGATO N. 4.

BACINI DI CARENAGGIO

In occasione dell'elaborazione dello schema di disegno di legge concernente l'attuazione della VI Direttiva comunitaria sugli aiuti alla costruzione navale, è emersa l'esigenza di definire in maniera adeguata l'assetto dei bacini di carenaggio attualmente esistenti, anche in relazione alla riscontrata difficoltà di far fronte agli oneri finanziari necessari per la gestione e ancor più per l'ammodernamento e la ristrutturazione delle opere esistenti.

Com'è noto, la VI Direttiva, in materia di riparazioni navali, ha un orientamento molto negativo e consente solo interventi finalizzati alla ristrutturazione del settore, con l'obiettivo di ridurre la capacità globale della riparazione navale nazionale.

Si pone certamente per questo settore (e, più in generale per il settore della riparazione navale) una concreta necessità di tenere sotto controllo la capacità produttiva e di evitare pertanto tendenze « centrifughe » che si possono determinare a livello regionale.

È per questi motivi che l'Amministrazione, nel mettere allo studio le possibilità e modalità di un riassetto strutturale dei bacini di carenaggio esistenti in Italia, si è mostrata tendenzialmente contraria ad assecondare nuovi interventi regionali in materia.

Per ciò che concerne, infatti, la procedura ex articolo 93/2 nei confronti delle misure di aiuto concesse dalla Regione Sicilia ai bacini di carenaggio di Trapani, Palermo e Messina, trattandosi di procedura ormai in corso, si è provveduto a coordinare con i rappresentanti della Regione Sicilia la posizione da assumere in sede CEE.

Per quanto riguarda la proposta avanzata presso la Presidenza del Consiglio — Ufficio per gli interventi nel Mezzogiorno — a proposito della costruzione di un nuovo bacino a Gioia Tauro, sono state fatte presenti tutte le difficoltà che tale iniziativa comporterebbe sia in termini di riassetto del settore, sia a livello comunitario.

Occorre comunque definire, a livello nazionale, una strategia globale per il riassetto del settore, se possibile con lo stesso strumento legislativo che darà attuazione alla VI Direttiva CEE sugli aiuti alla costruzione navale.

ALLEGATO N. 5.

POLITICA COMMERCIALE ESTERNA DELLA CEE

Rispondendo alle pressanti richieste di taluni Stati membri e, soprattutto, dell'Italia, la CEE ha recentemente avviato dei colloqui con le autorità giapponesi e con quelle coreane per l'esame dei problemi e delle prospettive dell'industria cantieristica mondiale.

La Commissione sembra aver finalmente constatato che gran parte delle difficoltà attuali del settore sono provocate essenzialmente da fattori esterni alla Comunità e trovano la loro origine principalmente nella politica seguita dai predetti Paesi che non riducono la loro capacità produttiva e anzi (come nel caso della Corea) cercano di acquisire quote di mercato sempre più consistenti.

Dalle prime generiche informazioni fornite dalla Commissione sarebbe stata definita una strategia in tre fasi:

1) avviare dei colloqui esplorativi innanzitutto con il Giappone e poi con la Corea del Sud, in vista di esaminare la possibilità di concludere con questi Paesi degli accordi sulla stabilizzazione del mercato. Le misure previste mirerebbero a: ristabilire un livello dei prezzi remunerativo per i cantieri; risolvere i problemi delle disparità in materia di finanziamento e di aiuti; procedere a delle riduzioni eque delle capacità di produzione;

2) se il risultato di questi colloqui fosse positivo, la Commissione domanderebbe al Consiglio un mandato per portare avanti un negoziato ufficiale e risolvere il problema;

3) se il risultato è negativo, la Commissione potrebbe prevedere un meccanismo che permetta di lottare contro i prezzi anormali dei cantieri coreani e giapponesi. Si tratterebbe di un prelievo riscosso in occasione del carico e dello scarico in un porto della Comunità di una nave acquistata in Giappone o in Corea del Sud a condizioni anormali. Tale prelievo si applicherebbe a qualsiasi nave venduta a prezzi anormali, qualunque sia la sua bandiera, ed ordinata dopo il 1° gennaio 1989, appena questa nave penetra in un porto della Comunità. Le modalità di questo meccanismo devono ancora essere precisate; la Commissione ha chiesto ai suoi servizi di esaminarlo immediatamente, per prepararsi all'eventualità di un fallimento delle conversazioni con le autorità giapponesi e sudcoreane.

Nei primi contatti avuti a Tokyo con le autorità giapponesi, la Commissione, allo scopo di garantire la sopravvivenza della cantieristica comunitaria, ha pertanto chiesto al Governo precise garanzie in materia di ridimensionamento della struttura produttiva giapponese (che comunque continua a detenere il 55 per cento del mercato mondiale a fronte del 13 per cento della CEE) ed una più efficace

collaborazione per evitare distorsioni della concorrenza provocata dall'attuale livello dei prezzi del naviglio.

La Commissione non ha per ora rilevato da parte giapponese un'apertura soddisfacente, tale da lasciar intravedere, magari a medio termine, una soluzione dei problemi prospettati ed ha conseguentemente deciso di continuare la negoziazione preannunciando fin d'ora drastiche misure difensive in caso di fallimento della trattativa.

Più recentemente, la Commissione ha incontrato le autorità coreane ed i rappresentanti delle quattro principali società operanti nel settore. La parte coreana ha riconosciuto il problema dell'eccesso della capacità produttiva, che riguarda anche la propria industria nazionale, ma, per quanto concerne il livello dei prezzi, gli operatori di tale Paese hanno riversato le relative responsabilità su altri Paesi, quali Brasile e Cina, pur prevedendo comunque una sostanziale crescita dei prezzi entro fine anno per l'apprezzamento del Won e per l'aumento del costo del lavoro.

Le due parti, pur essendosi dichiarate concordi sulla necessità di riportare equilibrio nel mercato, si sono trovate in posizioni discordanti per ciò che attiene alle concrete modalità di intervento nel settore, tanto più che si registrano idee divergenti al riguardo anche tra le stesse imprese coreane. La congiuntura particolare ed il contenimento dei prezzi avrebbero infatti inciso in misura diversa sui margini di profitto delle varie imprese ed i forti attivi conseguiti dalla HYUNDAI avrebbero determinato un atteggiamento meno disponibile di quest'ultima impresa circa negoziati veramente costruttivi con la CEE.

I funzionari della comunità hanno comunque prospettato l'ipotesi di incontri trilaterali CEE — Giappone — Corea per una migliore collaborazione in materia.

La Commissione non ha ancora riferito ufficialmente al Consiglio in ordine ai menzionati colloqui ed ai relativi risultati. Tuttavia, essendo state fornite informazioni preliminari al riguardo nel corso della riunione del Gruppo di lavoro OCSE sulle costruzioni navali (Parigi, 19-20 aprile 1988) la Delegazione italiana ha avuto modo di esprimere il proprio accordo con la linea di condotta seguita dalla Commissione ed ha auspicato che la fermezza sinora dimostrata nei confronti dei Paesi concorrenti non venga a mancare nel prosieguo dei colloqui.

I miracolosi bambini asiatici

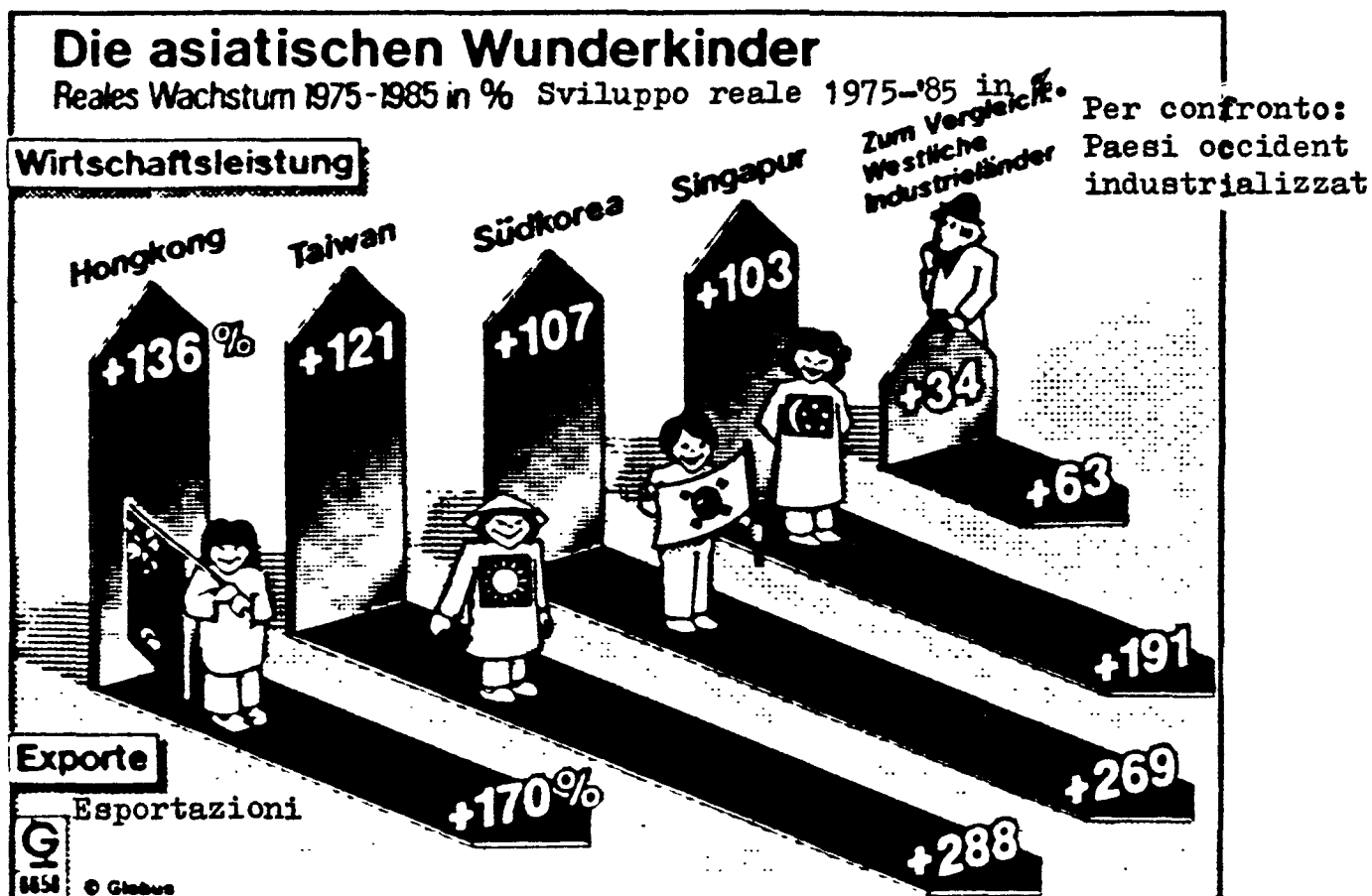


Foto: Werner Catrina, Zürich

Wirtschaftswachstum der vier fernöstlichen «Drachen» im Vergleich zu den westlichen Industrieländern.

Sviluppo economico dei quattro "Draghi" dell'Estremo Oriente in rapporto a Paesi occidentali industrializzati.

Fonte : Agenzia giornalistica grafica GLOBUS di Amburgo.

Lavoro in Asia : a buon mercato e diligente



Jahresarbeitszeiten und Arbeitskosten im Vergleich zur Bundesrepublik Deutschland.

Ore lavorative e costo del lavoro in rapporto alla R.F.T.

Fonte: Agenzia giornalistica grafica GLOBUS di Amburgo.

ALLEGATO N. 6.

**ORGANIZZAZIONE PER LA COOPERAZIONE
E LO SVILUPPO ECONOMICO (O.C.S.E.)**

In sede OCSE è all'esame una proposta giapponese per una revisione dell'Accordo sui crediti all'esportazione di navi.

Com'è noto, il Giappone considera penalizzante per la propria industria cantieristica l'attuale livello del tasso minimo previsto da tale Accordo (8 per cento) per le operazioni di credito all'esportazione di navi, dato che il proprio tasso commerciale è situato ad un livello ancora inferiore.

Pertanto il Giappone chiede che l'Accordo venga modificato per consentire ai Paesi con un tasso di riferimento più basso di applicare quest'ultimo alle operazioni effettuate nella propria valuta.

La rinegoziazione dell'Accordo è stata oggetto di numerose riunioni di coordinamento in sede CEE ed è emerso al riguardo un orientamento generalmente favorevole dei Paesi della Comunità (soprattutto di Germania ed Olanda, che trarrebbero vantaggio dalla modifica, in quanto hanno tassi inferiori all'8 per cento), mentre una decisa opposizione è venuta dall'Italia e, in minor misura, da Francia e Belgio, che non vorrebbero fare concessioni ai Giapponesi, tradizionali concorrenti della CEE, senza ottenerne una concreta contropartita sul piano della riduzione della capacità produttiva.

In conformità di quanto richiesto da questi ultimi Paesi, la Commissione ha risposto alla richiesta giapponese di revisione dell'Accordo-navi ponendo sul tavolo della trattativa la più ampia problematica della politica industriale nel settore, con riferimento ai due problemi-chiave del ridimensionamento della capacità produttiva e dell'adeguamento dei prezzi praticati sul mercato.

Il Giappone, dal canto suo, ha illustrato i provvedimenti adottati per far fronte alla difficoltà del mercato delle costruzioni navali e soprattutto per favorire la razionalizzazione del settore.

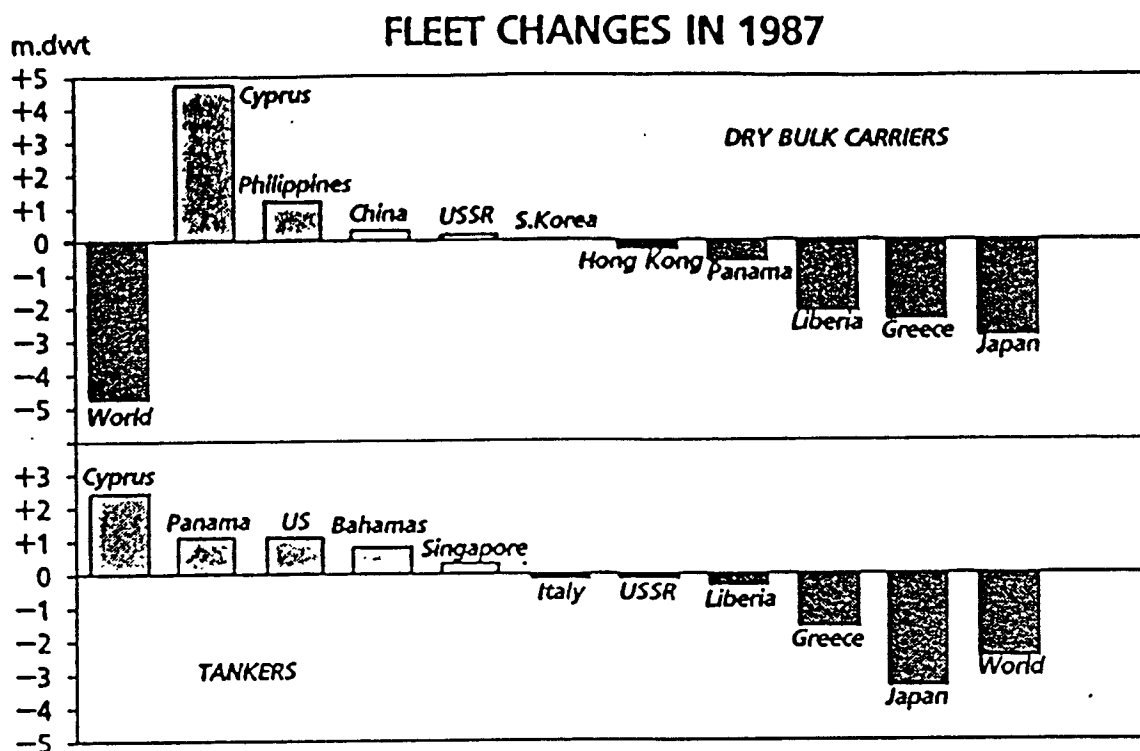
Le iniziative giapponesi, per la loro scarsa concretezza e consistenza non sono tali da poter essere considerate soddisfacenti, per cui la Commissione non ha, per ora, ritenuto opportuno pronunciarsi in sede OCSE circa la richiesta di revisione dell'Accordo-navi, mantenendo la posizione a suo tempo assunta a risultante dal mandato conferitole dal Consiglio.

La Commissione si è per ora limitata ad osservare al riguardo una pausa di riflessione, in attesa della prosecuzione dei colloqui bilaterali sulla politica industriale e delle necessarie direttive che il Consiglio dovrà impartirle.

ALLEGATI STATISTICI

PAGINA BIANCA

FLOTTA MONDIALE PER BANDIERA - DICEMBRE 1987



NOTES: (i) Tankers, gas carriers and dry bulk carriers of 10,000 dwt plus
 (ii) Tankers include gas carriers and 50% of combined carriers. Dry bulk carriers includes 50% of combined carriers.

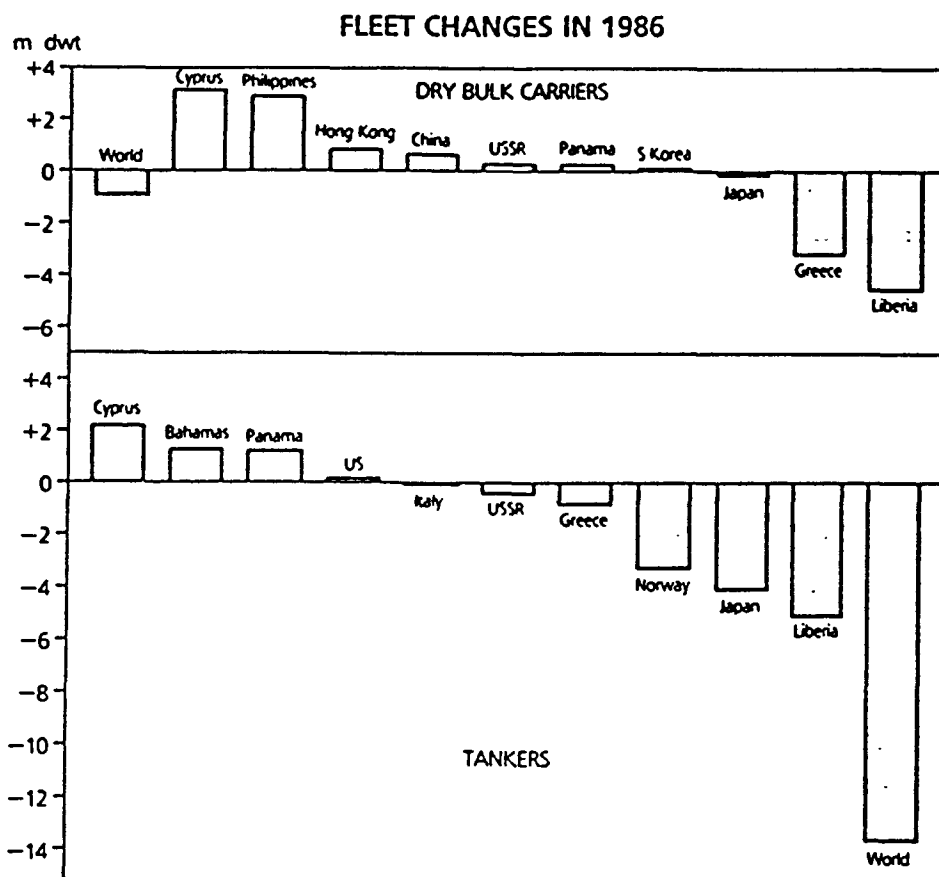
SOURCE: LR Computer

THE TOP TEN MERCHANT FLEETS END 1987

	Total Fleet	m. dwt	Tankers	m. dwt	Dry bulk Carriers	m. dwt	General Cargo Carriers	m. dwt
1	LIBERIA	96.9	LIBERIA	66.5	PANAMA	28.3	PANAMA	16.8
2	PANAMA	67.1	PANAMA	22.0	LIBERIA	25.3	USSR	10.9
3	JAPAN	44.5	JAPAN	19.0	JAPAN	19.5	US	8.4
4	GREECE	40.6	GREECE	18.9	GREECE	18.0	CHINA	7.9
5	CYPRUS	30.3	US	17.3	CYPRUS	13.1	JAPAN	6.0
6	US	26.9	CYPRUS	12.2	PHILIPPINES	10.8	LIBERIA	5.1
7	USSR	22.4	BAHAMAS	11.1	HONG KONG	9.0	CYPRUS	5.0
8	CHINA	17.5	USSR	6.5	CHINA	7.2	GREECE	3.7
9	BAHAMAS	15.3	ITALY	5.5	S.KOREA	6.7	SINGAPORE	2.7
10	PHILIPPINES	13.8	SINGAPORE	4.9	USSR	5.0	W.GERMANY	2.5

NOTES: (i) Tankers, gas carriers and dry bulk carriers of 10,000 dwt plus. General cargo carriers, including conventional and unitised tonnage, of 5,000 dwt plus. (ii) Tankers includes gas carriers and 50% of combined carriers. Dry bulk carriers includes 50% of combined carriers. SOURCE: Lloyd's Register.

FLOTTA MONDIALE PER BANDIERA - DICEMBRE 1986



NOTES: (i) Tankers, gas carriers and dry bulk carriers of 10,000dwt plus.
 (ii) Tankers include gas carriers and 50% of combined carriers. Dry bulk carriers includes 50% of combined carriers.

SOURCE: LR Computer

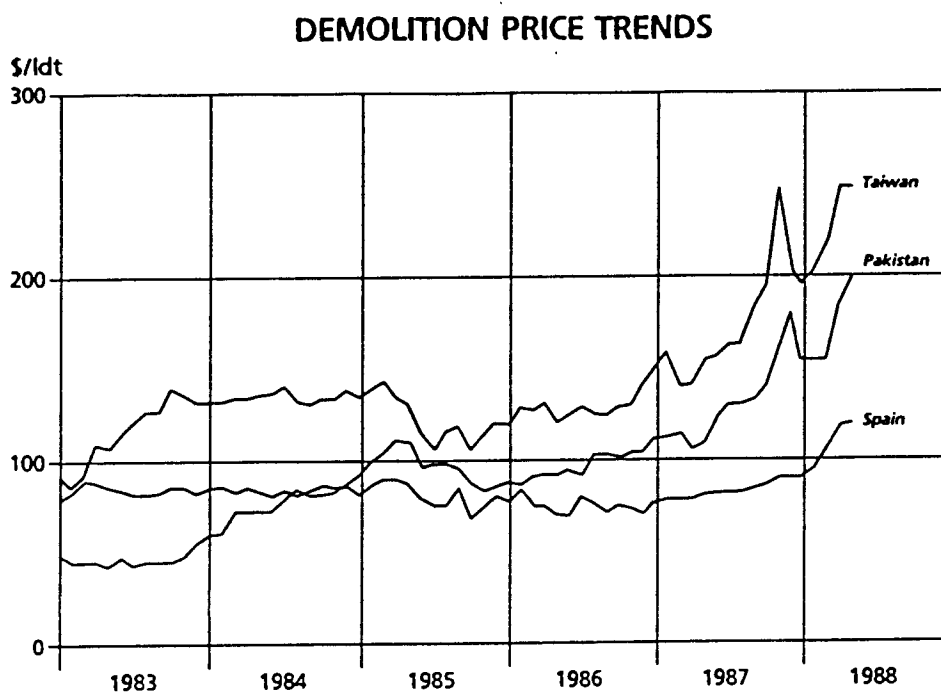
THE TOP TEN MERCHANT FLEETS END-1986

	Total Fleet	m. dwt	Tankers	m. dwt	Dry Bulk Carriers	m. dwt	General Cargo Carriers	m. dwt
1	LIBERIA	99.0	LIBERIA	66.9	PANAMA	29.0	PANAMA	16.6
2	PANAMA	66.5	JAPAN	22.2	LIBERIA	27.4	USSR	9.8
3	JAPAN	51.2	PANAMA	20.9	JAPAN	22.4	US	7.8
4	GREECE	46.0	GREECE	20.5	GREECE	20.4	CHINA	7.3
5	US	25.0	US	16.2	PHILIPPINES	9.6	JAPAN	6.6
6	CYPRUS	22.1	BAHAMAS	10.3	HONG KONG	9.3	GREECE	5.1
7	USSR	21.3	CYPRUS	9.8	CYPRUS	8.4	LIBERIA	4.7
8	CHINA	16.6	NORWAY	7.4	CHINA	6.9	CYPRUS	3.9
9	HONG KONG	13.3	USSR	6.6	S.KOREA	6.7	W.GERMANY	3.0
10	PHILIPPINES	12.7	ITALY	5.6	USSR	4.9	SINGAPORE	2.5

NOTES: (i) Tankers, gas carriers and dry bulk carriers of 10,000dwt plus. General cargo carriers, including conventional and unitised tonnage, of 5,000dwt plus.
 (ii) Tankers includes gas carriers and 50% of combined carriers. Dry bulk carriers includes 50% of combined carriers. SOURCE: Lloyd's Register.

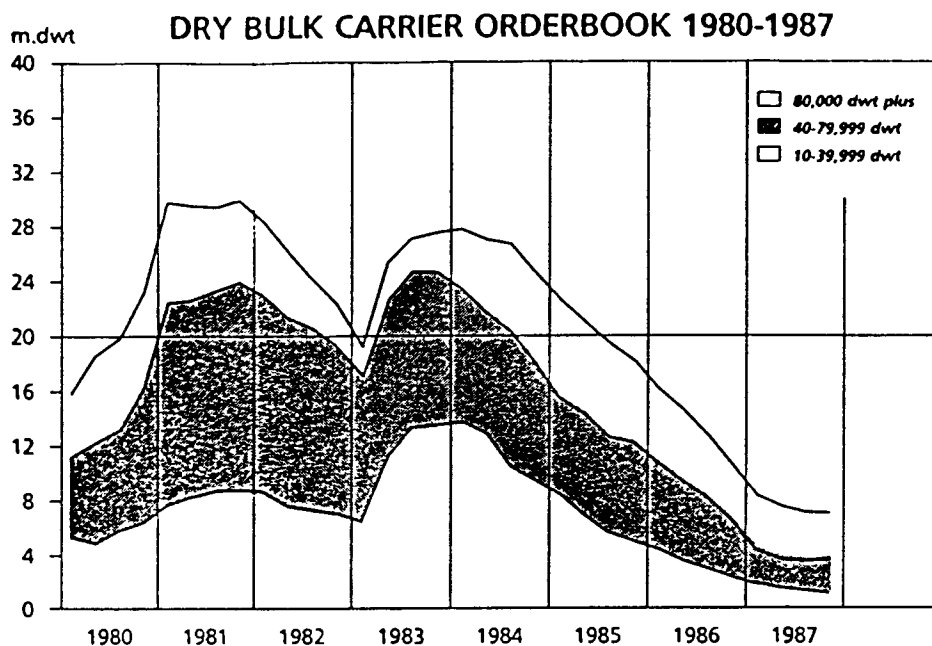
ANDAMENTO DEL PREZZO DELLE DEMOLIZIONI

Fonte: Lloyd's Shipping Economist



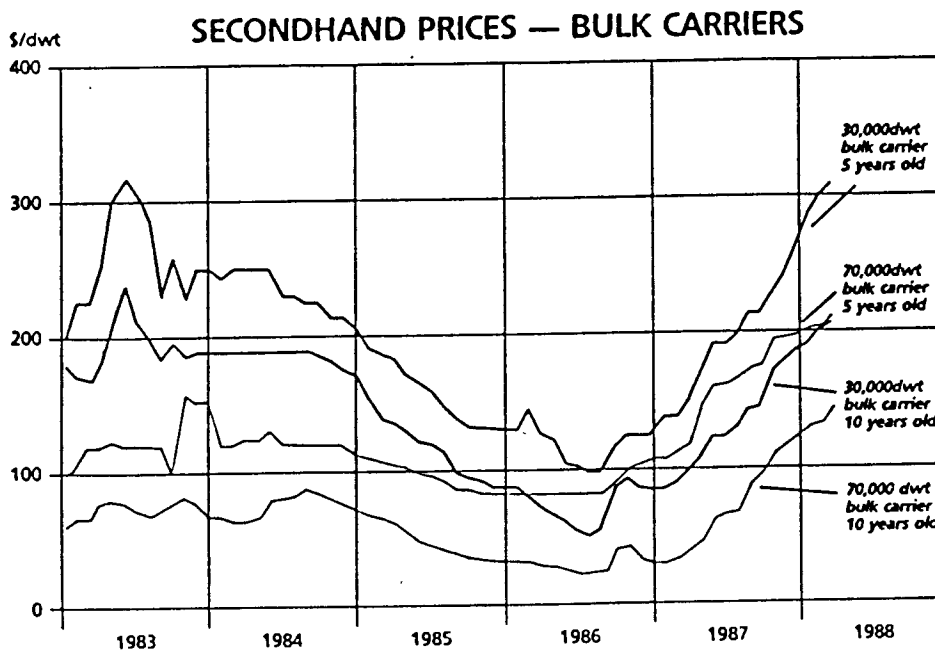
BULK CARRIERS - NUOVE COSTRUZIONI E PREZZO USATO

Fonte: Lloyd's Shipping Economist



NOTE: excludes combined carrier orderbook

SOURCE: LLP Computer



NUOVE COSTRUZIONI-RIEPILOGO ORDINI PIAZZATI 1987

Nota: In gt (T.S.L.) - Fonte: Annual Report L.R.

Percentage of new orders placed

Year	Japan %	Korea (South) %	EEC %	Comecon %	Rest of World %	World Total gt
1978	43.25	3.71	14.89	11.49	26.66	8 025 679
1979	49.47	6.20	14.02	6.82	23.49	16 843 354
1980	52.66	8.96	12.11	4.22	22.05	18 969 044
1981	48.00	8.08	14.04*	6.06	23.82	17 230 094
1982	49.75	9.57	13.47*	9.44	17.77	11 231 759
1983	56.56	19.21	7.40*	5.14	11.69	19 480 030
1984	56.73	14.69	9.95*	3.75	14.88	15 593 541
1985	49.26	10.37	13.31*	10.50	16.56	12 914 995
1986	43.37	24.05	11.42†	7.90	13.27	12 709 895
1987	35.62 est.	31.19 est.	15.86† est.	4.76 est.	12.57 est.	13 500 000 est.

*incl. Greece †incl. Greece, Spain, Portugal

NUOVE COSTRUZIONI-ORDINI PIAZZATI NEL I°TRIM.1988

Fonte: LLOYD'S SHIPPING ECONOMIST

ORDERS PLACED: FIRST QUARTER 1988 (m. dwt)

By country		By vessel type	
EEC	0.15	Tankers	1.64
Other W.Europe	0.25	Dry bulk carriers	1.65
Comecon	0.35	Combined carriers	—
Brazil	0.04	Gas carriers	0.11
Japan	1.74	Containerships	0.16
S.Korea	1.27	Other unitised*	0.08
US	—	General cargo carriers	0.38
Other	0.22		
Total	4.02	Total	4.02

NOTES: * — comprising ro/ros, barge carriers and semi-containerships

% EC/TOTAL = 3,73

NUOVE COSTRUZIONI - NUOVI ORDINI PIAZZATI NEL 1987

(in milioni di tonnellate di D.W.)

Fonte: LLOYD'S SHIPPING ECONOMIST

% EC/TOT.

ORDERS PLACED: FIRST QUARTER 1987 (m.dwt)

<i>By country</i>		<i>By vessel type</i>		
EEC	0.68	Tankers	2.48	16,15
Other W.Europe	0.19	Dry bulk carriers	0.73	
Comecon	0.35	Combined carriers	0.19	
Brazil	0.07	Gas carriers	0.15	
Japan	1.04	Containerships	0.35	
S.Korea	1.64	Other unitised*	0.04	
US	—	General cargo carriers	0.27	
Other	0.24			
Total	4.21	Total	4.21	

NOTES: * comprising ro/ros, barge carriers and semi containerships.

ORDERS PLACED: SECOND QUARTER 1987 (m. dwt)

<i>By country</i>		<i>By vessel type</i>		
EEC	0.24	Tankers	3.28	4,74
Other W.Europe	0.13	Dry bulk carriers	0.78	
Comecon	0.12	Combined carriers	—	
Brazil	0.40	Gas carriers	0.07	
Japan	1.74	Containerships	0.39	
S.Korea	2.05	Other unitised*	0.21	
US	—	General cargo carriers	0.33	
Other	0.38			
Total	5.06	Total	5.06	

NOTES: * — comprising ro/ros, barge carriers and semi containerships

ORDERS PLACED: THIRD QUARTER 1987 (m. dwt)

<i>By country</i>		<i>By vessel type</i>		
EEC	0.15	Tankers	2.00	4,3
Other W.Europe	0.01	Dry bulk carriers	0.56	
Comecon	0.19	Combined carriers	—	
Brazil	—	Gas carriers	—	
Japan	1.99	Containerships	0.59	
S.Korea	0.97	Other unitised*	0.07	
US	—	General cargo carriers	0.27	
Other	0.18			
Total	3.49	Total	3.49	

NOTES: * — comprising ro/ros, barge carriers and semi containerships

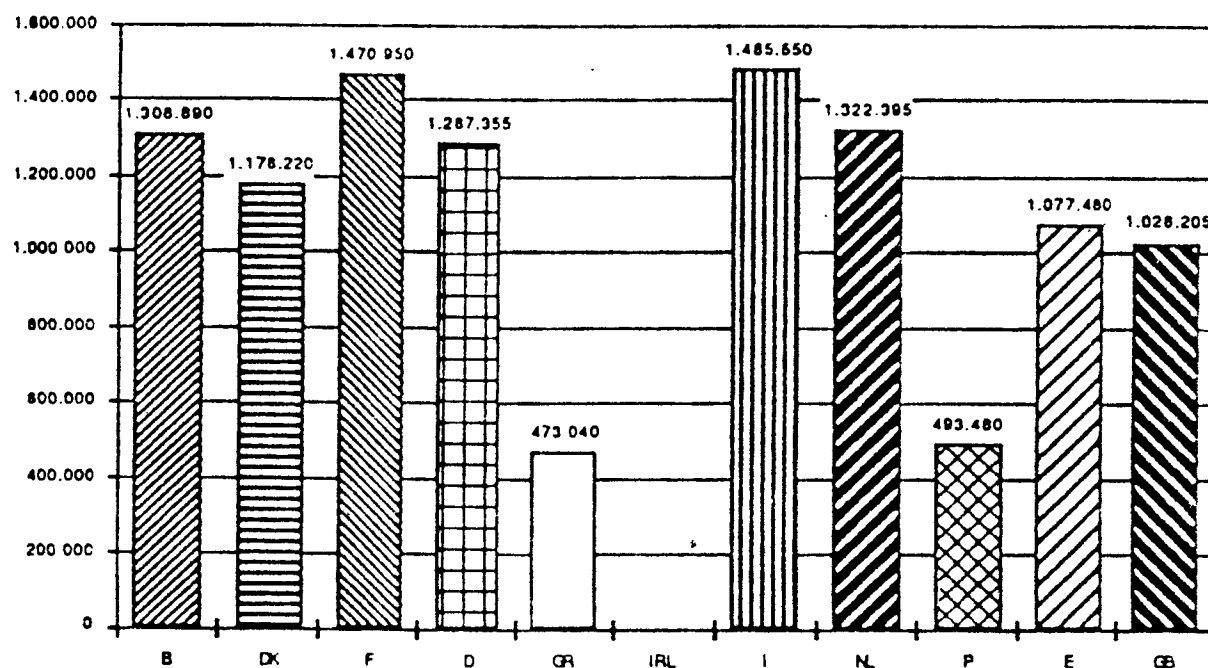
ORDERS PLACED: FOURTH QUARTER 1987 (m. dwt)

<i>By country</i>		<i>By vessel type</i>		
EEC	1.00	Tankers	3.57	16,39
Other W.Europe	0.01	Dry bulk carriers	1.61	
Comecon	0.33	Combined carriers	—	
Brazil	—	Gas carriers	0.05	
Japan	1.85	Containerships	0.52	
S.Korea	2.22	Other unitised*	0.04	
US	—	General cargo carriers	0.31	
Other	0.69			
Total	6.10	Total	6.10	

NOTES: * — comprising ro/ros, barge carriers and semi-containerships

**COSTO COMPARATO DEL PERSONALE MARITTIMO
NELLA C.E.E.**

**MANNING COSTS
US \$ / YEAR**



Fonte "A Social Survey in Maritime Transport" by MERC -1987
(rielabor. CEE).

28 GIU. 1988