

ATTI PARLAMENTARI

X LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. LXI
n. 4

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

(Secondo 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 1° febbraio 1989

PAGINA BIANCA



Ministero della Marina Mercantile

**RELAZIONE AI SENSI DELL'ULTIMO COMMA DELL'ART. 1 DELLA LEGGE
14 AGOSTO 1982, N. 599 E DELL'ART. 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° luglio - 31 dicembre 1988).**

**1) La situazione attuale del mercato dei trasporti marittimi
e della cantieristica**

Il 1988 ha confermato la tendenza al miglioramento del mercato dei trasporti marittimi.

L'evoluzione macroeconomica generale continua a mostrare, a livello mondiale, un ritmo abbastanza sostenuto di crescita delle economie industrializzate, che ha favorito, in connessione con una certa ripresa delle importazioni dei Paesi in via di sviluppo, l'incremento degli scambi internazionali e pertanto ha determinato positivi riflessi sul mercato dei trasporti via mare.

La contrazione dell'offerta di trasporti marittimi - dovuta all'andamento delle demolizioni e ad una moderata acquisizione di nuove commesse - grazie anche alla recente ripresa della domanda, ha comportato un miglioramento sensibile nel settore dei traffici, che, nel complesso, appare avviato verso il raggiungimento di una situazione di equilibrio tra domanda e offerta.

La riduzione delle eccedenze di capacità nel mercato dei trasporti via mare è divenuta pertanto significativa, portando, ad esempio, il tasso di sovraccapacità nel comparto

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

delle navi petroliere dal 39% nell'82 al 29% nell'87 (All. 1).

Il risanamento del mercato dei trasporti si è altresì riflesso sul livello dei noli, che hanno, in taluni casi, mostrato delle vere e proprie impennate, soprattutto nel campo dei noleggi a tempo, nonché sui prezzi delle navi di seconda mano (All. 2 e 3).

Il miglioramento verificatosi nel mercato dei trasporti marittimi non ha tuttavia trovato, per ora, corrispondenza nel settore delle costruzioni navali, benché si sia registrata una leggera ripresa degli ordinativi. Stime ancora provvisorie relative agli sviluppi intervenuti nel corso dell'anno indicano, comunque, una tendenza al miglioramento della domanda di nuove navi, mentre l'offerta, pur tra marcate diversità fra i vari Paesi, ha sinora fatto registrare, almeno stando ai rilevamenti definitivi che riguardano il 1987, un decremento del 20% delle consegne rispetto all'anno precedente nell'insieme dei Paesi industrializzati, Corea compresa.

Si è intanto consolidato il processo di assestamento della capacità produttiva dei cantieri europei, mentre gli stessi cantieri giapponesi e coreani cominciano a trovarsi nella necessità di procedere a taluni aggiustamenti strutturali atti a ridimensionare le capacità disponibili. I cantieri asiatici, inoltre, hanno subito significativi aumenti dei costi produttivi, con l'importante conseguenza di un incremento dei prezzi delle nuove costruzioni a livello mondiale (All. 4).

In sostanza, la ripresa dei traffici marittimi, tradottasi inizialmente in una domanda di navi di seconda mano, ha condotto ad un aumento dei prezzi dell'usato e, conseguen-

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

temente, sta favorendo la tendenza degli armatori ad ordinare la costruzione di nuovo naviglio.

Nel lungo termine, la ripresa dei prezzi dovrebbe essere sostenuta sia dall'effetto delle riduzioni di capacità realizzate nei Paesi OCSE sia dalla probabile ripresa della domanda di navi, necessaria al rinnovamento della flotta mondiale (il trend evolutivo dei prezzi dal 1980 al 1987 è descritto nella tabella di cui all'allegato 5).

Permangono preoccupazioni per la concorrenza esercitata dai Paesi non aderenti all'OCSE, anche se la recente intensificazione dei contatti fra i principali Paesi produttori (CEE-Giappone-Corea) lascia intravedere la possibilità di pervenire ad un più efficace controllo della tenuta del mercato, anche in forza della più marcata coincidenza registratasi tra le previsioni elaborate dall'AWES e quelle Giapponesi in tema di domanda di naviglio a lungo termine (All. 6).

In questo contesto, l'industria cantieristica italiana sconta maggiormente il ritardo con cui vengono adottate le disposizioni di attuazione della VI Direttiva CEE, mentre si rende urgente completare il processo di ristrutturazione del settore, affinché le imprese italiane possano essere al passo con quelle degli altri Paesi comunitari e possano accrescere la loro competitività per far fronte alle esigenze di un mercato che tenderà sempre più marcatamente ad assumere connotazioni di normale concorrenzialità (si rileva al riguardo che il massimale previsto dalla Direttiva è stato ridotto al 26% per il 1989).

Tenuto conto che le previsioni degli ambienti interessati e delle istituzioni e centri specializzati lasciano intravedere, negli anni a venire, un certo miglioramento delle condizioni del settore, risulta confermata la tesi, a più

riprese sostenute, della necessità di adottare adeguati interventi, per il settore in questione, in attesa del previsto risanamento del mercato.

In tal senso, con riferimento al 2° semestre 1988, l'intervento dello Stato ha contribuito a ridurre le conseguenze negative della concorrenza internazionale ed ha favorito l'assetto finanziario delle imprese mantenendo ad un adeguato livello il volume di lavoro nei cantieri, in vista del rinnovo delle disposizioni legislative per la navalmeccanica (già approvate dal Senato), che dovranno consentire di continuare nei prossimi mesi a fronteggiare le difficoltà comunque caratterizzanti l'industria cantieristica.

Si forniscono, qui di seguito, le informazioni ed i dati sulle iniziative che hanno formato oggetto, nel predetto semestre, di interventi ai sensi delle leggi di settore.

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 secondo semestre dell'anno 1988 sono stati emessi per nuove costruzioni 2 provvedimenti di pagamento per L. 47.250.000 ed 1 provvedimento per aumento dei costi di produzione, come previsto dall'art.12 della legge 599, per L. 1.975.558.200.

In applicazione del Titolo III della legge n.599 che prevede la concessione di contributi per nuovi investimenti alle imprese cantieristiche, sono stati emessi 3 provvedimenti di pagamento per L. 2.695.099.024. Per le stesse motivazioni, ai sensi della legge n.111/85, sono stati emessi 8 provvedimenti per un impegno di L. 36.621.500.000 e contempo-

raneamente sono state pagate L. 25.206.250.000.

In applicazione della legge 22.3.1985, n.111 sono stati emanati 11 provvedimenti di contribuzione per nuove costruzioni per L. 171.524.292.182; 17 provvedimenti per attività di trasformazione e modificazione navale per L. 47.463.717.610 e 13 provvedimenti, ai sensi dell'art.7, per attualizzazione del contributo, per L. 15.481.125.062 e pagamenti per L. 356.778.105.652.

In applicazione delle leggi n.598/82, n.396/84 e n.111/85 (provvidenze per l'industria delle riparazioni navali) sono stati emessi 33 provvedimenti per complessive L. 1.154.158.199.

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, come modificata ed integrata dalla legge 11 dicembre 1984, n.848; scopo della normativa è quello del risanamento delle imprese armatoriali e della ripresa degli investimenti.

Nel secondo semestre 1988 sono stati concessi i benefici di cui trattasi per n.8 iniziative per complessive L.74.100.327.040.

Il Titolo II modifica ed integra la disciplina di cui

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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 secondo semestre dell'anno 1988 sono stati concessi contributi per 33 iniziative per L. 22.830.409.592, cui corrispondono complessivamente 272,6 miliardi circa nell'arco dell'intero periodo di contribuzione.

Delle 33 iniziative assistite, 6 unità sono destinate al naviglio di cabotaggio (modificazioni e trasformazioni per un impegno annuale di L. 240.640.000).

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, ed inferiore a 3.000 negli altri casi.

E' da evidenziare che delle altre 27 iniziative, 2 nuove costruzioni sono del tipo roll-on/roll-off per 16.800 TSLC, 1 è destinata al carico alla rinfusa per 39.900 TSLC ed 1 è una nave appoggio del tipo supply vessel di 3.520 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 2° semestre 1988 sono stati assunti 5 impegni per L. 15.215.762.500, mentre i pagamenti,

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

riferiti anche ad impegni assunti nei precedenti esercizi finanziari, ammontano a L. 16.216.078.125.

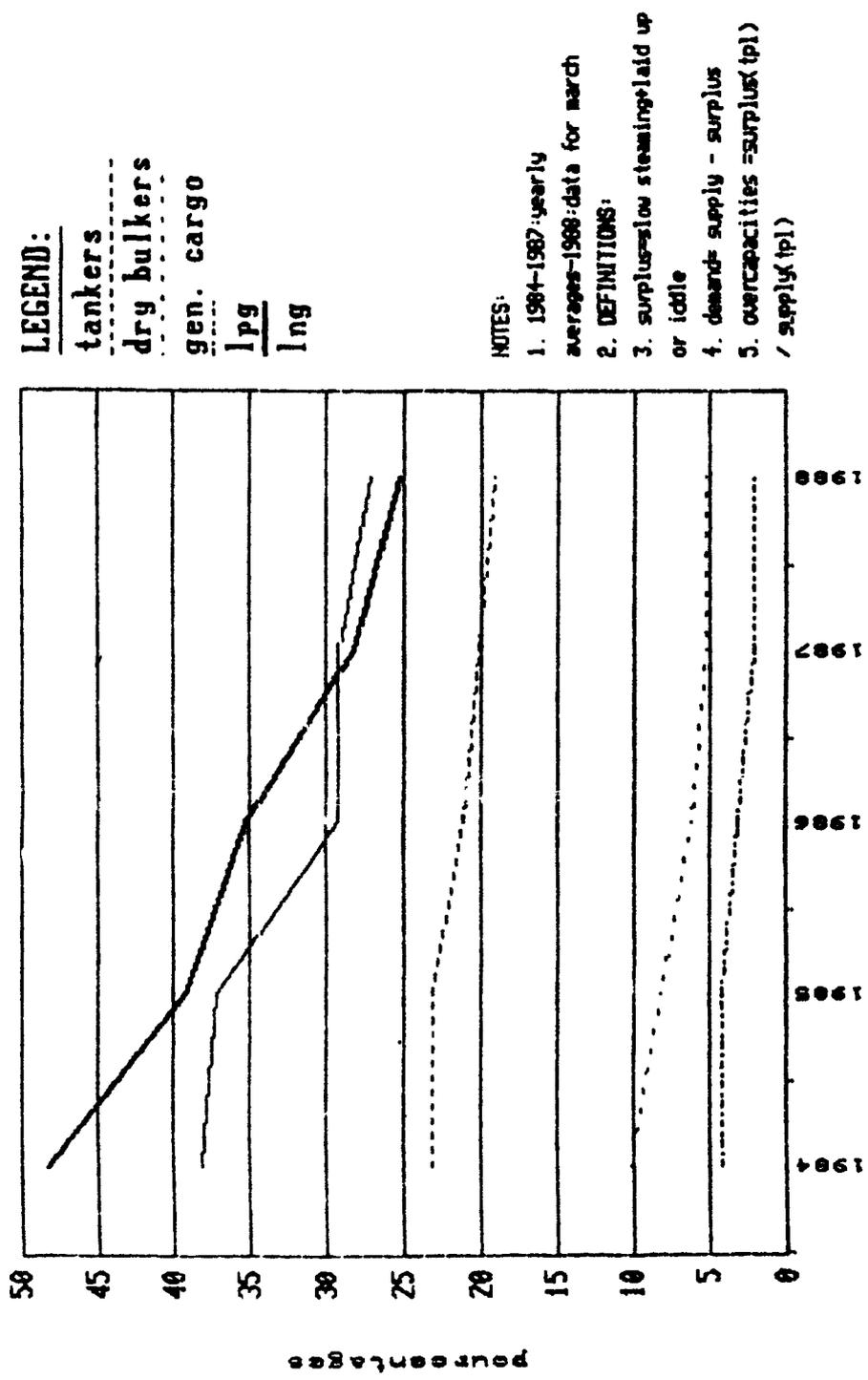
In conclusione, nel corso del 2° semestre 1988, sono state assistite con contributi diretti alla produzione (contributi ai cantieri) 6 nuove unità per un tonnellaggio complessivo di 181.900 tonnellate di stazza lorda compensata, di cui 1 piattaforma per lavori in mare per 34.500 TSLC, 2 M/n cisterna per 28.800 TSLC, 2 M/n portacontenitori per 43.600 TSLC ed 1 M/n passeggeri per 75.000 TSLC.

Il suddetto elenco non 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.

Ovviamente gli altri provvedimenti - a parte quelli emanati in applicazione del Titolo I della legge 848/84 - riguardano iniziative diverse dalle nuove costruzioni ovvero interventi conseguenti a decisioni adottate in precedenza.

ALL. 1

OVERCAPACITIES IN MARITIME TRANSPORT MARKETS



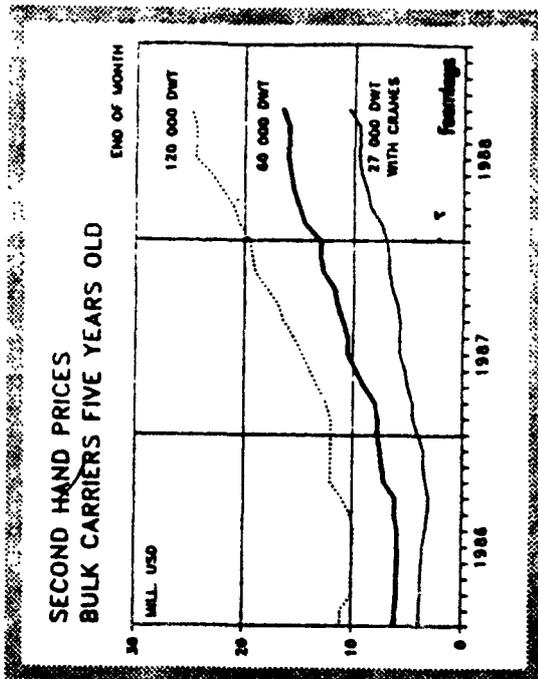
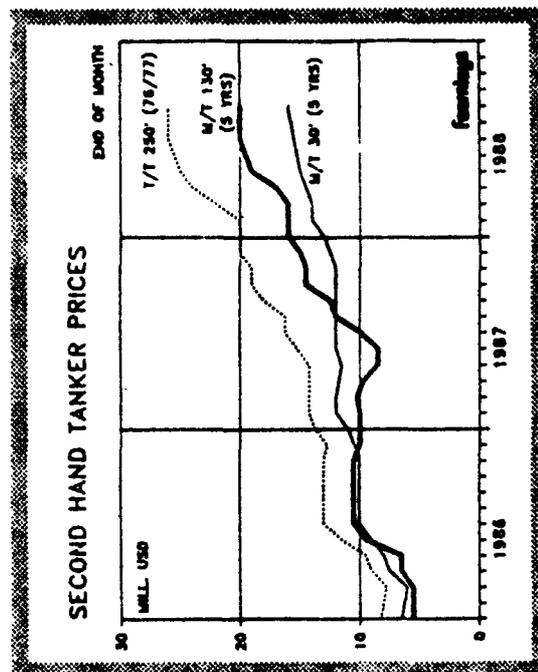
FONTE : "Lloyd's Shipping Economist", July 1988

Allegato 2**TASSI DI VARIAZIONE PERCENTUALI DEI NOLI**

	1980-1986	<u>1986</u> 1985	<u>1987</u> 1986	<u>1987</u> 1985	<u>Aprile 1988</u> Aprile 1987
Portarinfuse :					
noleggio a viaggio	- 22	- 6	+ 21	+ 14	+ 16
noleggio a tempo	- 53	- 14	+ 44	+ 23	+ 54
Petroliere :					
VLCC/ULCC	- 14	+ 4	+ 26	+ 31	+ 16
Cisterne di medie dimensioni per trasporto di greggio	- 33	+ 15	+ 15	+ 32	+ 2
Cisterne di piccole dimensio ni per trasporto di greggio e di prodotti petroliferi	- 44	+ 17	+ 12	+ 30	+ 1

Fonte: Lloyd's Shipmanager/Shipping News International Freight Indices,
ISL June 1988.

SECOND-HAND PRICES FOR TANKERS AND BULKERS
(PREZZI DELL'USATO PER CISTERNE E PORTARINFUSE)



PONTE: Fearnleys, August 1988.

ALL. 4

PREZZI
(in milioni di dollari)

TIPI DI NAVI	1987 (media)	marzo 1988	1987/1988 (variazione)	variazione al 1° trim. 1988
PETROLIERE (1)				
32.000 tpl	18.0	21.0	+ 22	+ 5
80.000 tpl	24.1	28.0	+ 28	+ 8
250.000 tpl	46.1	55.0	+ 15	+ 10
PORTARINFUSE (1)				
30.000 tpl	13.3	18.0	+ 14	+ 20
70.000 tpl	17.5	23.0	+ 14	+ 15
120.000 tpl	25.7	32.0	+ 3	+ 10
NAVI DA CARICO GENERALE (1)				
7.500 tpl	8.1	8.3	+ 29	0
15.000 tpl	15.0	15.0	+ 6	0
20.000 tpl	21.1	21.1	+ 5	0
LPG (2)				
24.000 m ³	25.7	29.0	- 1	+ 17
52.000 m ³	45.0	45.0	+ 13	0
75.000 m ³	54.2	55.5	+ 26	0
LNG (2)				
75.000 m ³	100.0	100.0	0	0
125.000 m ³	150.0	150	0	0

(1) Prezzi fissati sui cantieri giapponesi.

(2) Prezzi fissati sui cantieri europei.

Fonte: Lloyd's Shipping Economist.

Allegato 5

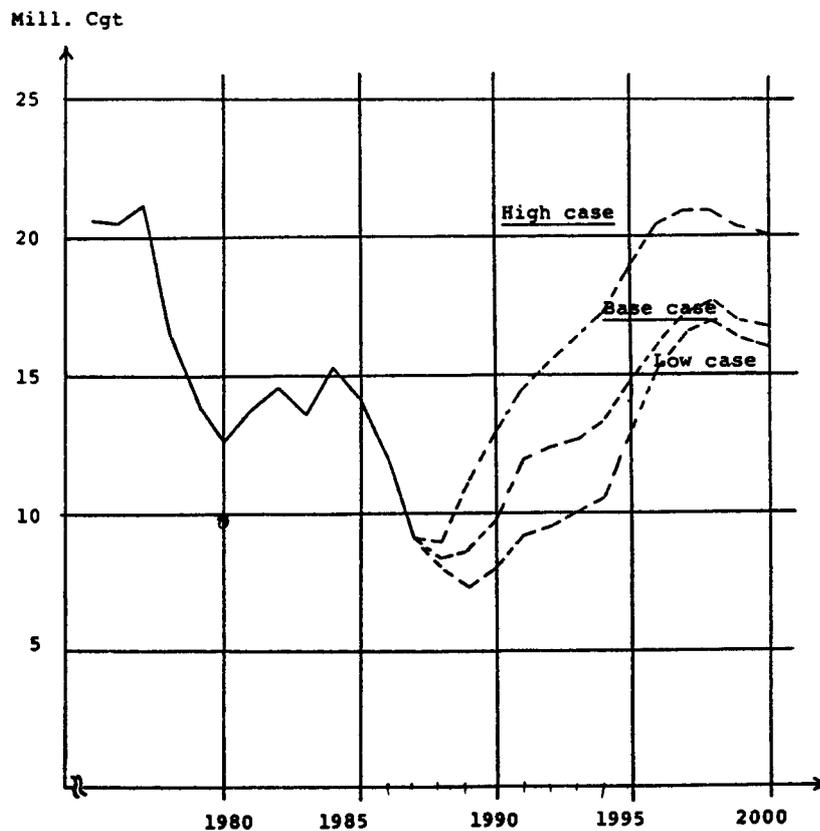
PREZZI INDICATIVI DELLE NAVI DI NUOVA COSTRUZIONE 1980 e 1983-1987
(in milioni di dollari)

CATEGORIA	1980	1983	1984	1985	1986	1987	Variazione in percen- tuale 1986/1987
Portarinfuse da 30.000 tpi	16.7	14.8	13.9	11.3	11.7	14.0	+ 19.7
Nave cisterna da 32.000 tpi	18.7	23.3	18.0	17.5	18.0	18.0	-
Portarinfuse da 70.000 tpi	23.6	22.3	17.8	14.0	15.3	18.0	+ 17.6
Nave cisterna da 80.000 tpi	28.3	30.0	24.2	22.0	25.0	25.0	-
Portarinfuse da 120.000 tpi	32.2	32.0	27.7	26.5	24.2	25.0	+ 3.3
Nave cisterna da 250.000 tpi	75.0	72.5	57.0	47.0	51.0	49.0	- 3.9
Metaniera (GNL) (125.000 m ³)	200.0	200.0	200.0	200.0	158.0	150.0	- 5.1
Metaniera (GPL) (75.000 m ³)	77.0	55.4	48.9	44.1	42.9	55.0	+ 28.2
RO/RO contenitori 1.200 TEU	43.7	40.0	28.0	28.0	28.0	26.6	- 5.0
Nave da carico gene- rale tradizionale da 15.000 tpi	13.9	13.2	12.8	12.8	14.2	15.0	+ 5.6
Portacontenitori da 1.600 TEU	31.5	28.8	22.9	21.1	20.9	23.0	+ 10.0

Fonte: Lloyd's Shipping Economist (Londra).

Allegato 6

Stima AWES



Stima MINISTERO TRASPORTI GIAPPONESE

