

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2965

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**BIRICOTTI, DUCA, ANGELINI, GIARDIELLO, CANESI,
MASTROLUCA, OLIVO, DIANA, TAURINO, BOVA, MAFAI,
UCCHIELLI, LUCCHESI**

Istituzione del Fondo di garanzia per il credito navale

Presentata il 26 luglio 1995

ONOREVOLI COLLEGGHI! — L'industria della cantieristica navale italiana, dopo la fase della ristrutturazione degli anni '80, che ha determinato anche nel resto dell'Unione europea una profonda riorganizzazione e riparametrazione delle produzioni, rappresenta oggi per volume di produzione, secondo i dati dell'OCSE (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico) l'industria più importante dell'Unione, seconda solo a quella tedesca.

Il settore ha realizzato tale processo di ristrutturazione grazie ad un contesto legislativo che, seppure con limiti e difficoltà attuative, soprattutto per quanto riguarda i tempi di istruttoria e di erogazione delle risorse, ha sostenuto e incentivato l'ammmodernamento tecnologico ed organizzativo delle produzioni e delle imprese ed ha, attraverso i meccanismi di finanziamento

a favore della costruzione e dell'armamento, colmato i divari dei costi delle nostre produzioni rispetto a quelli praticati, spesso facendo ricorso alla tecnica del *dumping*, dai Paesi dell'Estremo oriente, principali e più agguerriti concorrenti delle produzioni europee.

Tale regime di sostegno, attuativo delle ultime due direttive comunitarie in materia di industria cantieristica, la VI direttiva CEE del 21 gennaio 1987, e la VII direttiva CEE del 21 dicembre 1990, che prevedono una progressiva limitazione dell'intervento pubblico, è comunque destinato ad esaurirsi entro il 1° gennaio 1996, a seguito degli accordi in sede GATT, confermati con l'accordo OCSE del luglio 1994, con i quali, nell'ottica di ripristinare le normali condizioni di concorrenza anche nel settore delle costruzioni e delle ripara-

zioni navali, si prevede l'eliminazione di qualsiasi forma di sostegno per il settore entro il termine suddetto.

Con la modifica dell'accordo OCSE verrà inoltre introdotto un altro importante mutamento relativo al settore della cantieristica. Infatti, in ottemperanza ai criteri stabiliti dal vecchio sistema, i finanziamenti concessi agli armatori per l'acquisto di navi mercantili, vengono erogati applicando un tasso di interesse fisso, dell'8 per cento, stabilito a livello internazionale. Secondo le nuove procedure il tasso di interesse verrà invece determinato in ragione dei tassi di mercato di ciascuna moneta, comportando pertanto, a causa del divario dei tassi praticati nel nostro Paese rispetto a quelli dei principali concorrenti dell'industria cantieristica ed armatoriale italiana, una situazione di evidente svantaggio.

Il mutamento del quadro giuridico, sancito a livello internazionale e comunitario, con la prossima abolizione di qualsiasi forma di sostegno del settore, dovrà quindi determinare una radicale revisione delle politiche industriali dei singoli Paesi, che non potranno più fondarsi sui tradizionali strumenti di sostegno delle produzioni nazionali.

Altri Paesi, membri dell'Unione europea, hanno da tempo in essere strumenti di tipo creditizio che permettono il ricorso ad una sorta di garanzia sussidiaria sulla parte di valore della nave non coperto dalla garanzia primaria che gli istituti di credito accendono al momento della corresponsione del credito. Attualmente infatti gli istituti di credito accendono una garanzia di primo grado per un valore che si aggira al massimo attorno al 50 per cento del valore della nave. La quota rimanente risulta quindi non coperta dal rischio di insolvenza commerciale, determinando un onere considerevole a carico dell'armatore. Lo strumento di garanzia sussidiaria per le costruzioni navali, già previsto nell'ordinamento tedesco e danese, e giudicato compatibile con il regime previsto dal regolamento OCSE sopra richiamato, consente la copertura di una integrativa del valore della nave.

Obiettivo della presente proposta di legge è quello di porre l'industria cantieristica e l'armamento nazionale in condizione di poter disporre degli stessi strumenti, ammessi dal nuovo sistema di liberalizzazione degli scambi internazionali, già a disposizione degli operatori degli analoghi settori in ambito comunitario, al fine di consentire un confronto, quanto più possibile competitivo, con tali concorrenti.

La presente proposta di legge, che si compone di un solo articolo, prevede quindi la costituzione di un Fondo, che solo nella fase di avvio venga dotato di risorse finanziarie dello Stato, cui affidare il compito di intervenire accendendo un'ipoteca secondaria sulle operazioni di credito navale a copertura della quota del valore della nave non garantita da ipoteca. L'intervento del Fondo dovrà comunque essere improntato al rispetto di seri criteri commerciali, nel rispetto delle indicazioni della Commissione dell'Unione europea, in merito alla validità commerciale dell'operazione.

I commi 1 e 2 prevedono l'istituzione di un apposito Fondo di garanzia destinato alla copertura dei rischi commerciali relativi alle operazioni di finanziamento dei lavori di costruzione e trasformazione di unità navali, che risultino conformi ai parametri stabiliti dall'accordo concluso in sede OCSE il 21 dicembre 1994 sul ripristino delle normali condizioni di concorrenza nell'industria cantieristica, affidandone la gestione ad una banca o società a prevalente partecipazione bancaria individuata dal Ministro del tesoro.

Il comma 3 fissa i limiti di intervento del Fondo, finalizzati a mantenere comunque all'operazione di credito navale assistita dalla garanzia un margine di rischio commerciale che ne assicuri una gestione improntata a criteri di professionalità e selettività.

Il comma 4 rinvia la determinazione delle condizioni e delle modalità dell'intervento del Fondo ad un decreto del Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione.

Il finanziamento del Fondo, analogamente a quanto previsto per altri fondi già

attivi per i finanziamenti alle piccole e medie imprese ed al commercio, è assicurato, secondo i commi 5 e 6, da un iniziale apporto dello Stato pari a limiti di impegno di durata decennale per lire 10 miliardi nel 1996 e lire 10 miliardi nel 1997 (che consentono, in base alla possibilità concessa di accendere — se del caso — eventuali mutui presso il sistema bancario con una dotazione di circa 120 miliardi) e dei versamenti effettuati dalle banche finanziatrici al momento dell'erogazione del credito all'armatore, su cui è trattenuto il corrispettivo, nonché dagli interessi maturati sulle attività finanziarie del Fondo medesimo. L'ammontare dei crediti da garantire è valutato in circa 600 miliardi di lire annue e corrisponde a circa il 30 per cento del valore complessivo della produzione navalmecca-

nica mercantile annua, pari a circa 2.000 miliardi.

Con il comma 7 si provvede ad individuare la copertura finanziaria necessaria alla prima dotazione del Fondo, che sarà in grado, nel medio periodo, di autofinanziarsi attraverso i versamenti effettuati dagli armatori.

Data la rilevanza, sia a livello nazionale, che internazionale della nostra produzione cantieristica e delle problematiche relative alla sicurezza delle vite umane in mare e di tipo ambientale, oltreché di efficienza dei trasporti, scaturenti da un processo di svecchiamento delle flotte che attraversano i nostri mari, anche grazie all'adozione di strumenti come quello che qui proponiamo, si raccomanda un rapido ed attento esame da parte del Parlamento della presente proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. È istituito il Fondo centrale di garanzia per il credito navale, di seguito denominato « Fondo », destinato alla copertura dei rischi derivanti dalla mancata restituzione del capitale e dalla mancata corresponsione dei relativi interessi ed altri accessori connessi o dipendenti dai finanziamenti di cui alla presente legge. La gestione finanziaria, amministrativa e tecnica del fondo è affidata all'Istituto centrale per il credito a medio termine (Mediocredito centrale) o a una società a prevalente partecipazione bancaria individuata con decreto del Ministro del tesoro.

2. Possono essere ammessi all'intervento della garanzia del Fondo i finanziamenti concessi da banche ad armatori italiani ed esteri per i lavori, effettuati nei cantieri nazionali, di costruzione e trasformazione delle unità navali previste dall'articolo 2 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, di durata non superiore a dodici anni dalla consegna della nave, di importo non superiore all'80 per cento del prezzo contrattuale e ad un tasso di interesse non inferiore al tasso di riferimento commerciale, garantiti da ipoteca di primo grado sulla nave oggetto di finanziamento.

3. La garanzia del Fondo può essere accordata alla banca concedente il finanziamento fino ad un massimale del 40 per cento del finanziamento stesso, su richiesta della banca concedente, previa richiesta della banca concedente e dell'armatore interessato. Nei limiti di detto massimale, la garanzia può essere attivata in misura non superiore al 90 per cento della perdita che, di intesa con il soggetto gestore del Fondo, risulti definitivamente accertata.

4. Le condizioni e le modalità dell'intervento della garanzia del Fondo sono stabi-

lite con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione.

5. Il Fondo ha una dotazione iniziale costituita dall'apporto dello Stato ed è alimentato dai versamenti *una tantum* effettuati dalle banche richiedenti a fronte della concessione della garanzia e dagli interessi maturati sulle disponibilità del Fondo stesso.

6. Per l'attuazione del presente articolo sono autorizzati due limiti di impegno di durata decennale, ciascuno di lire 10.000 milioni per gli anni 1996 e 1997.

7. Alla copertura dell'onere di cui al comma 6, determinato in lire 10.000 milioni per l'anno 1996 e 20.000 milioni a decorrere dall'anno 1997, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1995-1997, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1995, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

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

