

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 643

(Urgenza)

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLE PARTECIPAZIONI STATALI
(LAMI STARNUTI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL BILANCIO
(MEDICI)

COL MINISTRO DEL TESORO
(ANDREOTTI)

COL MINISTRO DELLE FINANZE
(PRETI)

COL MINISTRO DELLA DIFESA
(SEGNI)

E COL MINISTRO DELL'INDUSTRIA E COMMERCIO
(BO)

Facoltà al Ministro per le partecipazioni statali di autorizzare l'I. R. I., a rilevare le attività patrimoniali della Società per azioni Cantieri Navali di Taranto

Seduta del 28 novembre 1958

ONOREVOLI DEPUTATI!

I PRECEDENTI

I Cantieri Navali di Taranto sono sorti nel 1914, ad iniziativa della Società Anonima Franco Tosi e del Lloyd Sabaudo, con la denominazione di « Cantiere Navale Tosi », svolgendo subito rilevante attività, per gli avvenimenti del primo conflitto mondiale, tanto da consegnare alla Marina militare sedici unità già nei primi tre anni.

Nel dopoguerra il Cantiere Tosi riuscì a superare, con continui accorgimenti, le difficoltà che si profilavano nel 1925-26, specialmente per la concorrenza dei Cantieri dell'Adriatico, specializzandosi nel frattempo nella costruzione dei sommergibili, che con-

quistarono alla prova di immersione il primato di profondità di 75 metri.

Venne poi ad esplicare l'intensa attività nel 1935-36 e negli anni successivi.

Durante il secondo conflitto mondiale il lavoro fu in prevalenza di carattere bellico, ed il Cantiere non solo confermò la caratteristica di specializzazione nella costruzione di sommergibili, ma provvide anche a lavori per le grandi corazzate. Le sorti del conflitto determinarono prima la sospensione e poi l'annullamento di commesse, già in esecuzione, per 13 sommergibili e 2 turbonavi da 4.000 tonnellate.

Il Cantiere riuscì però a mantenersi efficiente anche in quel critico periodo, con riparazioni di naviglio delle Potenze allora

cobelligeranti e della stessa Marina militare italiana, ed attrezzando anche una officina per le riparazioni di locomotive per le Ferrovie dello Stato.

Dall'inizio della sua attività alla fine del secondo conflitto mondiale il Cantiere aveva costituito un rilevante esempio di industrializzazione del Mezzogiorno da parte dell'iniziativa privata, senza concorsi statali, costruendo 106 unità, fra cui 44 sommergibili e 44 unità militari diverse.

Con la fine del conflitto, sospese le commesse statali e diminuite notevolmente quelle private, il Cantiere si trovò in grave situazione anche perchè non presentava aspetti di particolare convenienza per le modificate prospettive di utilizzazione, data la sua caratteristica di specializzazione in costruzioni militari.

Nel tentativo di riorganizzarlo per una ripresa dell'attività, nel marzo 1947 si costituì la Società per azioni « Cantieri Navali di Taranto », con il capitale di 1 milione.

Contemporaneamente la Franco Tosi deliberò lo scorporo del complesso aziendale di Taranto dal proprio patrimonio, e l'apporto alla nuova Società, dalla quale riceveva in corrispettivo le azioni corrispondenti ad un aumento del capitale da 1 milione a 200 milioni di lire.

L'operazione si chiudeva così con la costituzione di una nuova società denominata « Cantieri navali di Taranto », col capitale sociale di 200 milioni di lire, dei quali 199 milioni erano assegnati alla Franco Tosi a titolo di corrispettivo dell'apporto summenzionato. La nuova società accettava, per la determinazione delle attività, le valutazioni fatte effettuare dalla Franco Tosi, per l'ammontare di 1.088 milioni, a fronte del quale era segnato un passivo di eguale importo.

La Società pertanto nasceva priva di capitali e di mezzi finanziari: lo stesso capitale azionario era stato coperto dal conferimento in natura.

Il Cantiere occupava allora 3.600 dipendenti, con un carico di lavoro limitato a quattro navi mercantili da 2.500 tonnellate e a tre altre navi da 10.000 tonnellate.

Si veniva ad iniziare così un periodo di depressione che durò fino al 1953.

In tale periodo fu attuato anzitutto un ridimensionamento delle maestranze che culminò nel licenziamento di 1.017 unità nel febbraio 1949, riducendo il numero dei dipendenti, tra operai ed impiegati, a 2.202 unità.

La Società poté beneficiare di vari aiuti statali sia in dipendenza di interventi particolari che di provvedimenti di carattere generale.

Il F. I. M. concesse alla Società a varie riprese, mutui obbligazionari per l'ammontare complessivo di 1.053 milioni di lire entro il 1950.

Dall'I. M. I. la Società ebbe un mutuo per 200 milioni nel 1952. Inoltre, nel 1951, due mutui I. M. I., per complessivi 400 milioni, furono erogati ad armatori per costruzioni navali commesse alla « Cantieri navali di Taranto ».

La Società beneficiò inoltre degli interventi che hanno formato oggetto della legge Saragat e della legge Cappa, a favore della costruzione di navi mercantili.

Peraltro i mutui del F. I. M. e dell'I. M. I. ed i contributi statali rappresentarono pressochè la totalità dei nuovi mezzi liquidi che la Società riuscì ad ottenere in tutto questo periodo. Aumenti del capitale azionario furono effettuati pressochè esclusivamente con l'utilizzo di saldi attivi della rivalutazione monetaria degli impianti. Dalla concentrazione al 1953 il capitale sociale ebbe soltanto un aumento con effettivo nuovo apporto per 100 milioni di lire nel marzo 1948.

Tutti i bilanci si chiusero con perdite di varia entità, fronteggiate in parte con saldi attivi per la rivalutazione monetaria degli impianti, ed in parte con una riduzione, nel 1952, del capitale sociale da 500 a 300 milioni di lire.

In questo periodo l'attività lavorativa, per quanto ridotta, permise però alla Società di mantenere in efficienza gli impianti effettuando anche qualche lavoro di nuova attrezzatura. Le commesse eseguite riguardarono tre navi di modesto tonnellaggio, una motocisterna da 19.000 tonnellate e lavori di trasformazione di varie unità leggere per la Marina militare.

Nel 1953 ebbe inizio una ripresa dell'attività produttiva per costruzioni militari sia su commesse della Marina militare italiana sia su commesse *off shore*.

A partire dal 1954 la Società partecipò attivamente alla ripresa della industria cantieristica, sviluppata nel successivo biennio a seguito delle nuove provvidenze governative della legge Tambroni; sia pure inizialmente acquisendo nuove commesse a condizioni pesanti ma imposte dalla concorrenza, fra l'altro col rinvio del pagamento di notevole parte del prezzo a periodi successivi alla consegna.

Alla fine del 1956 le attrezzature e gli impianti del Cantiere potevano consentire la costruzione e l'allestimento di navi mercantili di oltre 20.000 tonnellate, e di navi militari, nonché la manutenzione e riparazione di navi di qualsiasi tipo e tonnellaggio. Le commesse acquisite a partire dal 1953, comprendevano 5 unità militari ed 8 navi mercantili, queste ultime per un totale di 97.000 tonnellate di portata lorda. Altre sette navi mercantili per 104.000 tonnellate venivano commesse ai Cantieri nel 1956.

La manodopera occupata, che si era ridotta, tra operai ed impiegati, a 1.893 unità, aumentava a partire dal 1955 fino a raggiungere la punta massima di 3.647 unità nel secondo semestre del 1957.

Fino a tutto il 1956 i dati di esercizio continuano ad indicare perdite di bilancio, anche se molto inferiori a quelle degli anni fino al 1953.

Si avevano peraltro graduali incrementi patrimoniali per circa 600 milioni di lire.

Alla ripresa dell'attività produttiva non si accompagnò però nessun nuovo apporto di capitale azionario, acuendo le difficoltà derivanti dalla deficienza originaria di disponibilità finanziarie, tanto che quando, nel 1957, l'incremento della produzione impose maggiori esigenze finanziarie, la Società si trovò immediatamente in difficoltà.

LE ULTIME VICENDE CHE HANNO PORTATO ALLA CRISI ATTUALE

La crisi per lungo tempo latente per la precarietà dell'equilibrio finanziario della Società, venne in evidenza nel 1957 quando la Società cominciò (si riporta testualmente dalla relazione del commissario giudiziale, presentata al tribunale di Taranto il 20 settembre 1958) « ad effettuare con ritardo i pagamenti ai dipendenti e ai fornitori e ad adempiere, pure con ritardo, ad altre obbligazioni, anche per forniture importanti, quale la stessa energia elettrica ».

Nell'aprile 1957 il capitale azionario veniva elevato da 300 a 500 milioni con un aumento gratuito, e da 500 milioni ad 1 miliardo di lire con la emissione di 250 mila nuove azioni da offrirsi in opzione: l'aumento aveva esecuzione però limitatamente solo a 110 mila azioni per un valore di 220 milioni « che rappresentarono nuovo effettivo apporto, ma che era troppo limitato per essere determinato sulla situazione finanziaria ».

Sempre nel 1957 la Società riusciva ad ottenere 722 milioni dalla Mediobanca a sconto di crediti per costruzioni già consegnate, due mutui dall'I. M. I. per finanziamento di commesse estere per complessivi 1.072 milioni, ed un altro mutuo sempre dall'I. M. I. a termini della legge Tambroni per 258 milioni.

Il bilancio 1957 si chiudeva con una perdita di 546 milioni di lire.

Nonostante la situazione finanziaria sempre più pesante la attività lavorativa ha continuato intensa per tutto il 1957, salvo una sospensione di 25 giorni nel settembre-ottobre per abbandono del lavoro da parte dei prestatori d'opera per la ritardata corresponsione di salari e stipendi.

Dagli ultimi mesi del 1957, come si legge nella relazione citata dal commissario giudiziale, « le inadempienze per i pagamenti si assommavano e le limitate disponibilità finanziarie, per la maggior parte assorbite dal pagamento di salari o stipendi, provocavano decreti ingiuntivi, di cui il primo è stato emesso il 23 ottobre 1957 ».

« La Società riusciva ad adempiere, nei limiti delle disponibilità finanziarie, e fino al maggio 1958 riusciva ad evitare protesti per mancato pagamento di titoli all'ordine, emessi per regolarizzazione cambiaria di debiti su forniture già scadute.

Seguivano dal maggio 1958, procedimenti esecutivi in danno della Società, procedimenti che, però, non ebbero conclusioni in dipendenza della intervenuta ammissione alla procedura di Amministrazione Controllata ».

LA AMMINISTRAZIONE CONTROLLATA

Il 7 luglio 1958 il presidente della Società riferiva all'Assemblea sulle gravi difficoltà finanziarie, « perdurando la situazione di illiquidità già illustrata in sede di approvazione del bilancio 1957 », e l'Assemblea autorizzava, allo scopo di superare il periodo di congiuntura e sanare la situazione finanziaria, a domandare la ammissione alla procedura di Amministrazione Controllata, che veniva concessa dal tribunale di Taranto con decreto 28 luglio 1958.

A detta procedura l'Assemblea dei creditori, tenutasi in Taranto nei giorni 25 e 26 settembre, si è dichiarata favorevole a larghissima maggioranza rappresentando le adesioni il 95 per cento dell'ammontare dei debiti, ascendente complessivamente a 6 miliardi di lire.

Secondo la già citata Relazione del commissario giudiziale le valutazioni di attività e le indicazioni di passività esposte dalla Società nel richiedere la procedura di Amministrazione Controllata possono essere ritenute prossime alla esattezza, ed è da ritenere pertanto che, alla data del 28 luglio 1958 « il passivo sia bilanciato o quasi dalle attività ».

Sempre secondo la Relazione, i documenti depositati dalla Società indicano commesse in corso di esecuzione o da impostare, sia per navi mercantili, che per costruzioni militari, per un carico di lavoro che avrebbe dovuto, secondo la previsioni della Società, comportare, con l'adeguata assistenza creditizia, il ristabilimento dell'equilibrio finanziario.

Il commissario giudiziale formula però delle riserve sulla completa esecuzione del programma previsto dalla Società, in rapporto ai mezzi finanziari di sicura disponibilità. « Con i soli mezzi di disponibilità certa — così « esprime la Relazione — il conto economico « di gestione si potrà presentare bilanciato, « ma sarebbe, purtroppo necessario, per tale « risultato, procedere a licenziamenti di personale dipendente, che non potrebbe trovare « per intero utile attività produttiva.

« Con le disponibilità rivenienti da incasso « o cessione di crediti verso lo Stato, e lo « sconto di crediti verso armatori privati, « il personale dipendente potrebbe ottenere, « in tutto il periodo, attività piena di lavoro « e il conto economico sarebbe meglio bilanciato e potrebbe anche fare ottenere « utili, specie con rigida economia sulle spese « generali ».

La Relazione infine dichiarando che la procedura di Amministrazione Controllata si propone essenzialmente lo scopo di ristabilire, nei limiti del possibile, l'equilibrio finanziario della Società, premessa necessaria per attrarre nuovi apporti di capitali liquidi che consentirebbero una rapida e definitiva soluzione della crisi, mette in rilievo che questo scopo si potrà raggiungere nel periodo di moratoria con migliore efficacia di quella che sarebbe stata consentita senza la direzione dell'organo giudiziario, e con l'assillo, giustificato, dei creditori in attesa.

In conclusione « l'Amministrazione Controllata non potrà da sola risolvere i gravi problemi che ora affliggono l'Azienda, ma potrà conseguire il suo scopo essenziale, la ripresa, specialmente se interventi esterni assistano l'Azienda per il definitivo equilibrio finanziario ».

LE RAGIONI CHE SPIEGANO L'INTERVENTO DELLO STATO

I Cantieri Navali di Taranto rappresentano l'unica grande industria della città e una delle maggiori risorse per la vita della popolazione; si tratta inoltre della sola grande industria meccanica delle Puglie, che opera ormai da oltre quarant'anni ed esercita quindi una notevole influenza anche sull'economia della Regione.

Le 3.600 unità lavorative impiegate nei cantieri, in gran parte qualificate e altamente specializzate, rappresentano il 20 per cento dei lavoratori della industria della provincia di Taranto.

Disinteressarsi di un complesso aziendale di tanta importanza in una zona meridionale, sarebbe contrario alla politica del Governo, intesa a favorire al massimo grado l'industrializzazione del Mezzogiorno, e rischierebbe di creare, con l'eventuale fallimento dei Cantieri, una situazione di gravissimo disagio, che reclamerebbe ugualmente, sia pure per altra via e in forma diversa, l'intervento dello Stato.

D'altra parte, l'indagine condotta dal commissario giudiziale, come si è già rilevato non porta a risultanze del tutto negative. Dalla sua relazione, infatti, si trae la conclusione che, qualora nell'Azienda entri una forza finanziaria capace di sostenere le vicende economiche nel periodo più difficile, si potrà ragionevolmente sperare nella ripresa graduale del grande complesso produttivo.

È nota la situazione generale di disagio nella quale versa l'industria cantieristica nazionale, dopo la completa inversione della favorevole congiuntura che ha caratterizzato il mercato mondiale del naviglio nel biennio precedente al 1957.

Questa situazione rende particolarmente oneroso il compito dell'I. R. I., che gestisce già i tre quarti dei cantieri navali italiani.

Ma il dovere che hanno le aziende di Stato nel campo dei cantieri è soprattutto di prepararsi ad una riorganizzazione che consenta di ridurre i costi di produzione; nel quadro di tale riordinamento, che l'I.R.I. sta studiando; anche i Cantieri Navali di Taranto potranno trovare il loro posto e così contribuire al progresso della industria italiana.

Queste riflessioni pongono in evidenza che il risanamento dei Cantieri Navali di Taranto non è da considerarsi estraneo alle finalità istituzionali dell'I.R.I., anche se la sua attuazione dovrà richiedere un notevole sforzo finanziario.

Peraltro, la evidente eccezionalità della situazione e le stesse cospicue dimensioni dell'intervento da più parti sollecitato, consigliano di sottoporre il problema al diretto esame del Parlamento, affinché possa giudicare dei limiti e delle forme di tale intervento e delle cautele che nel pubblico interesse si rendono necessarie.

Risulta così confermato, in atto, l'impegno politico del Governo di non far assumere alle Aziende di Stato nuove imprese economiche, pure in situazioni di emergenza come quella in esame, senza l'autorizzazione del Parlamento.

LE CARATTERISTICHE DEL DISEGNO DI LEGGE

Con il disegno di legge in esame viene data la facoltà al Ministro per le partecipazioni statali di autorizzare l'I. R. I. ad acquistare dalla Società Cantieri Navali di Taranto le attività patrimoniali e i contratti di forniture in corso, allo scopo di assumere la gestione per risanarla, anche attraverso eventuali trasformazioni, ammodernamenti o conversioni, che si rendano necessari, degli impianti (articolo 1).

Nell'intento di tutelare l'interesse dello Stato, l'articolo 2 pone le condizioni alle quali è subordinato l'acquisto, stabilendo che

il prezzo da pagare non dovrà essere superiore a quello che sarà determinato, previamente, da un collegio di tre esperti tenendo conto del reddito netto della Società, del valore venale delle cose che compongono il patrimonio, e, specialmente per le forniture in corso, del loro costo di produzione.

La lettera b) dell'articolo 2 ha lo scopo di chiarire che nessun rapporto sorge tra l'I. R. I. e i creditori della Società a seguito della convenzione e che pertanto detti creditori nessun diritto possono vantare nei confronti dell'I. R. I., pur rimanendo ferme le ordinarie norme in materia di azione revocatoria in caso di frode.

L'articolo 3, prescrivendo che le modalità dell'acquisto dovranno essere previamente deliberate dall'assemblea dei soci della Società, dissipa ogni dubbio in merito alla natura del provvedimento, che non può considerarsi come una espropriazione o una requisizione, essendo l'efficacia dell'acquisto subordinata alla volontà dei soci di alienare.

Infine, l'opportunità delle agevolazioni fiscali concesse dall'articolo 4 appare evidente se si tien conto di quanto sopra si è detto in merito alle ragioni che hanno determinato la crisi dei Cantieri Navali di Taranto e alla necessità dell'intervento statale, che deve essere peraltro ottenuto nei limiti strettamente indispensabili.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

Il Ministro per le partecipazioni statali, accertato lo adempimento delle condizioni previste dalla presente legge, ha facoltà di autorizzare con suo decreto l'Istituto per la Ricostruzione Industriale (I. R. I.), ad acquistare dai legali rappresentanti della Società per azioni Cantieri navali di Taranto, con sede in Taranto, le attività patrimoniali e i contratti di forniture in corso, allo scopo di assumere la gestione e risanarla anche attraverso eventuali trasformazioni, ammodernamenti o conversioni, che si rendessero necessari, degli impianti.

Per i contratti di appalto di costruzioni per conto della Marina militare il decreto di cui al 1° comma sarà adottato di concerto con il Ministro per la difesa.

ART. 2.

L'acquisto deve essere fatto nel rispetto delle seguenti condizioni:

a) il prezzo da pagare per le alienazioni e le cessioni non dovrà essere superiore a quello che sarà determinato, previamente, da un collegio di tre esperti, uno designato da ciascuna delle parti e il terzo nominato, con funzioni di presidente, dal Ministro per le partecipazioni statali. Il Collegio degli esperti determinerà tale prezzo avendo riguardo al reddito netto della Società, al valore venale delle cose che compongono il patrimonio e, specialmente per le forniture in corso, al loro costo di produzione;

b) ferme rimanendo le disposizioni vigenti per l'azione revocatoria in caso di frode, nessun diritto, per nessuna ragione, potrà esser vantato dai creditori della Società Cantieri Navali di Taranto nei confronti dell'I. R. I.

ART. 3.

Le condizioni e le norme di cui sopra, tradotte in una formale convenzione da stipulare tra l'I. R. I. e la Società per azioni Cantieri Navali di Taranto, dovranno previamente essere deliberate dall'I. R. I. e dall'assemblea dei soci della Società per azioni Cantieri Navali di Taranto.

ART. 4.

Gli atti previsti dall'articolo 1 sono soggetti a registrazione a tassa fissa e le tasse ipotecarie sono ridotte a un quarto.

ART. 5.

La presente legge andrà in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.