

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XL-ter
N. 1

RELAZIONE

**RIASSUNTIVA SUL PROCESSO DI RISTRUTTURAZIONE
E RAZIONALIZZAZIONE DELLE IMPRESE
NAVALMECCANICHE BENEFICIARIE DEGLI AIUTI
DI CUI AL TITOLO I DELLA LEGGE N. 234 DEL 1989
(ANNO 1994)**

*(Articolo 1, comma 1, della legge 14 giugno 1989, n. 234,
come modificato dall'articolo 2 della legge 28 marzo 1991, n. 107)*

***Presentata dal Ministro dei trasporti e della navigazione
(BURLANDO)***

Trasmessa alla Presidenza il 24 luglio 1996

RELAZIONE

RIASSUNTIVA SUL PROCESSO DI RISTRUTTURAZIONE DELLE
IMPRESE NAVALMECCANICHE BENEFICIARIE DEGLI AIUTI DI
CUI AL TITOLO I DELLA LEGGE N. 234 DEL 1989

(ANNO 1994)

Ministero dei Trasporti e della Navigazione

RELAZIONE RIASSUNTIVA DI CUI ALL'ART.2

DELLA LEGGE 28 MARZO 1991, N.107

ANNO 1994

1) Conformemente al dettato dell'art.2 della L.107/91, le imprese navalmeccaniche nazionali hanno fatto pervenire al Ministero dei Trasporti e della Navigazione anche con riferimento all'anno 1994, le rispettive relazioni sull'attività produttiva svolta, sulle misure adottate per accrescere la loro competitività, sulla conformità della loro azione alle linee di politica industriale poste in materia dalla normativa della Comunità Europea: tanto al fine di consentire la prevista attività di referto al Parlamento, in ordine all'impatto che le provvidenze della legge 234/89 producono sui processi di adeguamento dell'offerta dell'industria cantieristica italiana ai mutamenti del mercato internazionale.

2) L'economia mondiale ha conosciuto nel 1994 la fine della recessione generalizzata che aveva caratterizzato i primi anni di questo decennio; chiaro sintomo di una ripresa è stato il progressivo e graduale aumento dei tassi di sviluppo.

Pertanto, confermando un trend già intuito e manifestato in occasione della relazione dello scorso anno, anche il mercato cantieristico ha manifestato alcuni segni di ripresa. Peraltro, ha continuato a manifestarsi una generale debolezza dei prezzi delle navi di nuova costruzione - con la sola eccezione delle cisterne a doppio scafo - con conseguente impossibilità per le imprese di equilibrare costi e ricavi senza il sostegno pubblico.

La flotta mondiale ha, nell'anno, accresciuto la propria consistenza, raggiungendo il livello di 431 milioni di TSL, cui è da aggiungersi il volume di consegne di nuovo naviglio previsto per il 1995; il portafoglio ordini dei cantieri mondiali ha avuto una consistenza alla fine del settembre 1994, pari a 2095 unità, per un tonnellaggio di circa 42 milioni di TSL (+ 9,2% dell'anno precedente); gli ordini emessi nel 1994 sono stati pari a 16,6 milioni di TSLC, con un incremento del 13,4% rispetto al 1993, il più alto dei valori registrati negli ultimi quindici anni.

La capacità produttiva disponibile a livello mondiale è attualmente stimata in circa 17 - 18 milioni di TSLC, ed è prevista in aumento nella seconda metà degli anni 1990 fino a raggiungere il picco intorno al 2000 (20 o forse o più milioni di TSLC), per poi assestarsi su valori più bassi negli anni seguenti, a causa delle prevedibili più ridotte esigenze di ricambio della flotta in tale periodo.

Peraltro, nemmeno nell'indicato periodo di picco dell'anno 2000 potrà essere assorbita una capacità produttiva eccedentaria di circa 4 milioni di TSLC. Tale dato è tuttavia suscettibile di ulteriore aumento a cagione degli incrementi di capacità produttiva programmati, ed in gran parte realizzati ad opera della Corea del Sud, Taiwan, Singapore e Cina.

Tale situazione non sarà senza conseguenze sulla remuneratività dei prezzi, con forti effetti negativi per l'industria cantieristica e per l'economia marittima e l'indotto che lavora al servizio di quest'ultima.

3) Dopo la ristrutturazione degli anni 80, l'industria cantieristica navale italiana, oggi si colloca, per il volume di produzione, al secondo posto nell'Unione Europea dopo la Germania; infatti nel 1994 la sua capacità produttiva si è attestata sulle 430.000 TSLC annue ed in termini di consegne la produzione è stata pari a 395.000 TSLC (+ 10.000 TSLC rispetto al 1993). Invero, il periodo 1991-1994 può certamente essere considerato come periodo di pieno impiego per quanto attiene all'utilizzazione delle risorse strumentali disponibili, tenuto conto del carico di lavoro assunto negli anni 1988-89-90 in regime di legge 14 giugno 1989, n.234, allorché le imprese armatoriali nazionali hanno effettuato ordinativi presso i cantieri italiani per la costruzione o la trasformazione di navi per un importo complessivo di oltre 8.000 miliardi di lire.

In particolare, nel periodo gennaio - dicembre 1994 i nuovi ordinativi assunti dall'industria cantieristica nazionale hanno raggiunto un ammontare complessivo di 373.695 TSLC ripartite in 4 navi porta-contenitori (132.000 TSLC), 3 navi traghetto per il trasporto di autovetture (48.000 TSLC), 2 navi passeggeri (193.595) e 2 unità minori (2.100); nel 1994; il totale delle commesse da realizzare in portafoglio dalla cantieristica nazionale è così ammontato ad un totale di 1.545.260 TSLC (105 unità).

Il rallentamento di nuovi ordinativi rispetto al periodo precedente - situazione da ricondursi tanto a problemi di economia generale, quanto a specifiche difficoltà delle imprese armatoriali nazionali connesse anche a costi di gestione non allineati a quelli della concorrenza internazionale - hanno determinato sul finire del 1994 in alcuni cantieri momenti di vuoto produttivo.

Nel 1994 non ci sono state, invece, particolari novità sul piano delle forme di integrazione e cooperazione tra cantieri ma, visti i risultati positivi prodotti dalle iniziative già avviate negli anni precedenti, appare opportuno e necessario per le imprese proseguire su questo percorso negli anni a venire, se vorranno proficuamente operare nel nuovo contesto disegnato dall'Accordo OCSE del 21 dicembre 1994 sull'eliminazione degli aiuti.

4) Con più particolare riferimento all'attività amministrativa di attuazione della VI Direttiva CEE (legge n.234/89), nell'anno 1994 questo Ministero ha provveduto a concedere contributi per un importo complessivo pari a £. 420.333.973.368 e così articolati:

- contributi per la costruzione e trasformazione di navi (ex art.2 L.234/89) £. 344.995.324.969;
- contributi per gli investimenti dei cantieri volti a migliorare l'efficienza e la produttività (ex art.6 L.234/89) £. 4.366.332.818;
- contributi di credito navale (ex art.9 L.234/89) £. 70.972.315.581.

La riluttanza degli istituti di credito a procedere ai tassi vigenti alle anticipazioni dei contributi secondo le procedure della legge 431/91 aggravata dalla considerazione che le restrizioni della spesa pubblica non hanno consentito nemmeno per il 1994 di assicurare la totale copertura dei fabbisogni di sostegno di iniziative da tempo ultimate, hanno costituito il principale motivo di doglianza segnalato dai beneficiari delle provvidenze di settore. Gli stessi peraltro non hanno mancato di sottolineare, in vista della scadenza della VII Direttiva CEE per l'industria navalmeccanica e la progettazione di nuove politiche per il settore, la necessità del contributo in questione ai fini della gestione delle rispettive imprese, tenuto conto del livello dei prezzi praticati sul mercato internazionale. Ed invero detto contributo costituisce in definitiva per il cantiere un'integrazione del prezzo contrattuale, indispensabile per offrire al cliente un prezzo che sia in linea con l'offerta del mercato stesso. Parimenti indispensabile viene considerato da cantieri ed armatori il permanere del contributo c.d. di credito navale accordato al committente, che consente allo stesso di parificare il costo del finanziamento del relativo investimento a quello disponibile presso i cantieri esteri, in base alle condizioni standard concordate in sede OCSE.

Per tali ragioni le imprese di settore hanno espresso forti preoccupazioni per la prospettata eliminazione di ogni tipo di contributo prevista in relazione all'entrata in vigore del citato Accordo OCSE, anche in considerazione della forte concorrenza proveniente soprattutto dai cantieri Extra Europei che di tale Accordo non sono e forse non saranno mai parti.

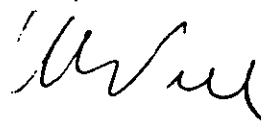
5) Nella piena consapevolezza dell'evoluzione cui va incontro il mercato internazionale, le imprese hanno ormai piena certezza che la migliore strategia per adeguarsi alle modifiche in atto ed alla nuova domanda che ne consegue consiste da un canto nella specializzazione, non solo per la tipologia di navi ma anche per fasi del processo produttivo, sì da fornire prestazioni con standard qualitativi più elevati; dall'altro nella cooperazione con altre imprese per migliorare il prodotto sia sotto il profilo economico che tecnologico.

6) In definitiva può dirsi che i benefici apportati all'industria marittima dall'applicazione della Legge n.234/89, ormai in fase conclusiva, hanno consentito una sostanziale tenuta dell'apparato produttivo di settore, nonostante le molteplici difficoltà connesse soprattutto a ragioni di congiuntura economica sfavorevole.

A posteriori si è confermata l'opportunità dell'azione svolta e la sostanziale vivacità e potenzialità delle imprese e del loro grado di adattamento alle variazioni di mercato, confermato, d'altronde, dall'ottimo andamento delle commesse nel successivo anno 1995.

21 MAG. 1996

IL MINISTRO
IL SOTTOSEGRETARIO
PROF. M. D'ANTONA



R1

RELAZ.DOC



PER COPIA CONFORME

