

**STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 14 GIUGNO 1989, N.234**

(dati aggiornati al 31 dicembre 2004)

*Legge 14 giugno 1989, n.234. Disposizioni concernenti l'industria navalmeccanica ed amatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale — applicativa della VI Direttiva C.E.E..*

Leggi di rifinanziamento: 28 marzo 1991, n.107; 31 dicembre 1991, n.431; DL 20 maggio 1993, n.149 convertito nella legge 19 luglio 1993, n.237; DL 24 dicembre 1993, n.564 convertito nella legge 22 febbraio 1994, n.132; DL 13 luglio 1995, n.287 convertito nella legge 8 agosto 1995, n.343; DL 21 ottobre 1996, n.535 convertito nella legge 23 dicembre 1996, n.647; legge 31 luglio 1997, n.261.

<b>COSTRUZ. E TRASF.</b>	<b>Stanziamenti (lire/ml di)</b>	<b>Somme impegnate (lire/ml di)</b>
L.234/89 art.2	349,6	319,4
L.107/91	15,0	15,0
L.431/91	* 174,5	* 174,5
L. 149/93 conv.in L.237/93	* 60,0	* 60,0
DL 564/93 conv.in L.132/94	* 157,0	* 157,0
DL 287/95 conv. in L.343/95	* 115,0	* 115,0
DL 535/96 conv. in L.647/96	* 110,0	* 105,9
L.261/97 art. 1 b)	* 15,0	* 6,7
<b>TOTALE</b>	<b>996,1</b>	<b>953,5</b>
	<b>= 514,45 €/mil</b>	<b>= 492,44 €/mil</b>

**INVESTIMENTI**

L.234/89 art.6	47,0	47,0
L.431/91	* 10,0	* 10,0
DL 564/93 conv.in L.132/94	* 10,0	* 8,2
DL 287/95 conv. in L.343/95	* 5,0	//
<b>TOTALE</b>	<b>72,0</b>	<b>65,2</b>
	<b>= 37,18 €/mil</b>	<b>= 33,67 €/mil</b>

**DEMOLIZIONI**

L.234/89 art.7	15,0	15,0
----------------	------	------

L.431/91	* 1,0	* 0,7
<b>TOTALE</b>	<b>16,0</b>	<b>15,7</b>
	<b>= 8,26 €/mil</b>	<b>= 8,1 €/mil</b>

**CREDITO NAVALE.**

L.234/89 artt.9 e 10	** 36,0	** 36,0
L.107/91	** 55,0	** 55,0
L.431/91	** 60,5	** 60,5
L. 149/93 conv.in L.237/93	** 10,0	** 10,0
DL 564/93 conv.in L.132/94	** 41,7	** 41,6
DL 287/95 conv. in L.343/95	** 35,0	** 35,0
<b>TOTALE</b>	<b>237,7</b>	<b>**237,6</b>
	<b>= 122,76 €/mil</b>	<b>= 122,71 €/mil</b>

**Contributo per chiusure totali  
o parziali dei cantieri (T.F.R.)**

L.234/89 art.14	3,5	(*) 2,05
	<b>= 1,8 €/mil</b>	<b>= 1,06 €/mil</b>

**Verifiche R.I.Na.**

L.234/89 art.4, comma 7	2,4	(*) 3,97
	<b>= 1,24 €/mil</b>	<b>= 2,05 €/mil</b>

**Note:**

- \* = Stanziamento in limiti di impegno della durata di 10 anni (contributi da erogare mediante rimborso 20 semestralità mutuo bancario)
- \*\* = Stanziamento in limiti di impegno della durata di 8 anni e mezzo (contributi da erogare in 17 rate semestrali costanti)
- (\*) = Sono state esaurite tutte le istanze presentate, aventi i requisiti di legge

**Contributi concessi in Lire/miliardi alle imprese per iniziative ricadenti sotto il periodo della VI Direttiva C.E.E.****INDUSTRIA CANTIERISTICA****COSTRUZ. E TRASF.**

L.234/89 art.2	3.077,9
	= 1.589,63 €/mil

**INVESTIMENTI**

L.234/89 art.6	150,65
	= 77,8 €/mil

**DEMOLIZIONI**

L.234/89 art.7	18,8
	= 9,71 €/mil

**Contributo per chiusure totali  
o parziali dei cantieri (T.F.R.)**

L.234/89 art.14	10,18
	= 5,26 €/mil

**INDUSTRIA ARMATORIALE****CREDITO NAVALE**

L.234/89 artt.9 e 10	2.019,8
	= 1.043,16 €/mil

**Verifiche R.I.Na.**

L.234/89 art.4, comma 7	3,97
	= 2,05 €/mil

## 14. Conclusioni

Da quanto esposto nella presente relazione emerge chiaramente che il settore della cantieristica navale europea si trova ad operare in un mercato globale che presenta notevoli distorsioni dovute soprattutto ad un'eccedenza strutturale di capacità (con una sovraccapacità di offerta pari a circa il 20-25% della domanda) ed è caratterizzato da una significativa distorsione della concorrenza che sfugge a ogni controllo.

Il settore risente, infatti, di una forte esposizione alle dinamiche della globalizzazione e della mancanza di strumenti *antidumping*, per contrastare le continue violazioni da parte della Corea del Sud, che dà l'impressione di voler portare avanti, quanto meno a medio termine, le proprie pratiche di *dumping*, e di non voler conformarsi alle raccomandazioni di adeguamento della propria capacità produttiva alla domanda internazionale.

A ciò va ad aggiungersi l'aggressività della cantieristica cinese che conferma la terza posizione al mondo, grazie ad un costo della manodopera di gran lunga inferiore a quello dei paesi con industria cantieristica sviluppata, costituendo una vera e propria minaccia per i cantieri dell'Unione Europea, costretti, fra l'altro, ad affrontare i problemi di armonizzazione connessi all'allargamento dell'Unione, per l'ingresso di paesi cantieristici decisamente concorrenziali.

Basti citare la Polonia e la Croazia, con il loro ragguardevole carico di lavoro soprattutto nel comparto delle navi da trasporto standard.

Per quanto riguarda la cantieristica italiana, essa presenta tutti gli elementi di crisi propri della condizione europea, che hanno portato negli ultimi anni alla scomparsa di numerosi cantieri storici (SEC di Viareggio, Clemna, Ferrari,

ORAM e INMA di La Spezia, C.N.F.Ili Orlando di Livorno) e l'uscita dal settore delle costruzioni navali di alcuni cantieri riconvertiti al settore della costruzione per il diporto (C.N. Tommasi e C.N. Morini di Ancona), ma anche talune note positive, come la produzione di navi da crociera e di traghetti di vario tipo, una realtà ad elevato contenuto tecnologico dove l'Italia ha assunto addirittura la posizione di leadership.

L'industria cantieristica navale, insieme al trasporto marittimo ed alla nautica da diporto, è uno dei tre poli principali su cui è fondata l'economia marittima nazionale.

Al pari dell'attività armatoriale, quella dei cantieri navali, come innanzi detto, è un'attività industriale fortemente soggetta alla concorrenza internazionale e soprattutto a quella dei Paesi del Sud-est asiatico.

Quasi tutti i segmenti di mercato sono interessati dalla concorrenza coreana, che cerca di erodere anche quelle nicchie di mercato ad elevato valore aggiunto (high-tech), in precedenza controllate dai cantieri giapponesi e dell'Unione Europea. Soltanto nel settore delle navi da crociera i cantieri europei continuano a svolgere un ruolo dominante.

Per quanto concerne, anzi, gli ordini piazzati nei cantieri coreani, la Commissione Europea ha accertato che trattasi quasi sempre di concorrenza sleale (dumping) contro la quale l'Unione, il 21 ottobre 2002, ha presentato ricorso al WTO, autorizzando all'interno dell'Unione Europea aiuti diretti ai cantieri navali, con l'adozione del Regolamento del Consiglio n.1177/2002, il cosiddetto "Meccanismo Difensivo Temporaneo".

E' da sottolineare che i due aspetti su cui si incentra la competizione commerciale sono i costi di produzione (molti bassi nei Paesi asiatici per effetto anche di politiche di dumping sociale) e le condizioni finanziarie più vantaggiose

(grazie ad una politica creditizia specifica che non trova corrispondenza in Europa e, tanto meno, nel nostro Paese).

Sui due menzionati punti è stata sinora fondata la politica d'intervento posta in essere dall'Amministrazione, in base alla normativa comunitaria e nazionale ormai scaduta: incentivazioni finanziarie sono state accordate in relazione a ciascuna commessa di costruzione o trasformazione navale, sia per assicurare che il prezzo praticato al committente fosse conforme a quello di mercato (praticato dalla concorrenza), sia per far sì che il relativo "pacchetto finanziario" fosse in linea con quello che il committente potrebbe ottenere presso cantieri di altri Paesi, in modo da conservare la commessa in Italia.

In tale contesto l'Amministrazione ha provveduto, in linea con la tempistica prevista, a dar corso a tutti gli interventi previsti dalla politica comunitaria attraverso l'adozione di apposite normative nazionali di settore, utilizzando tutte le risorse disponibili.

- In particolare, per la produzione facente capo a contratti stipulati non più tardi del 31 dicembre 2000, si è dato corso agli interventi previsti dalla vigente legislazione nazionale di settore (contributi "diretti" al cantiere assuntore dei lavori e contributi sugli interessi a favore dell'armatore-committente), utilizzando tutte le risorse disponibili: la relativa azione amministrativa è stata, pertanto, pienamente efficace ed in linea con la tempistica prevista, soddisfacendo le istanze relative alle iniziative più avanzate, utilizzando tutte le risorse stanziare.
- Sotto il profilo interno è da rilevare, peraltro, che la Legge finanziaria 2004 (Legge n.350 del 23 dicembre 2003) ha disposto uno stanziamento - sia pure limitato per le note esigenze della spesa pubblica che il Governo ha dovuto affrontare - di 10 milioni di euro per dare attuazione al

Regolamento CEE n.1177/2002 del Consiglio del 27 giugno 2002, relativo al Meccanismo Difensivo Temporaneo.

Nel gennaio 2004 l'Amministrazione ha avviato tutte le procedure per l'approntamento del Decreto di attuazione notificandolo all'Esecutivo comunitario per la necessaria approvazione.

In data 2 febbraio 2004, in linea con la tempistica prevista, è stato emanato il Decreto Ministeriale recante "*Attuazione del Regolamento CEE n.1177/2002 del Consiglio del 27 giugno 2002*", e nel corso dell'anno si è data attuazione alla norma con l'erogazione di contributi a favore di imprese cantieristiche.

Parimenti, per quanto attiene il rifinanziamento delle pregresse leggi di settore per il sostegno delle iniziative residuali (Legge n.522/99 e Legge n. 88/01), la Legge Finanziaria 2004 ha disposto i sottoelencati stanziamenti in favore del settore navalmeccanico a titolo di contributi alla produzione.

- 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004, 2005 e 2006, per il completamento degli interventi di cui alla legge n.88/01. Tale stanziamento avrebbe dovuto consentire l'erogazione di due semestralità relativamente ai soli anni 2004, 2005 e 2006, rinviando ad eventuali futuri rifinanziamenti l'erogazione delle residue rate;
- 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004, 2005 e 2006 per gli interventi di cui alla legge n.522/99 (contributo cantiere)

L'Amministrazione, ha provveduto tempestivamente all'emanazione dei provvedimenti di legge sottoponendoli al concertante Ministero dell'Economia e delle Finanze e notificandolo all'Esecutivo Comunitario per la preventiva approvazione.

In data 10 febbraio 2005 la Corte Costituzionale, accogliendo un ricorso promosso dalla Regione Emilia – Romagna, ha, però, emesso la sentenza n.77

con la quale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dall'art.4, commi 209, 210 e 211, della legge 24 dicembre 2003, n.350, non essendo le norme impugnate riconducibili alle materie attribuite dall'art.117, secondo comma, della Costituzione alla competenza legislativa esclusiva dello Stato. Conseguenza ed effetto di tale sentenza è che questa Amministrazione è stata messa nell'impossibilità di erogare i finanziamenti stanziati dal comma 209 della Legge Finanziaria 2004 per il completamento, sia pure parziale, degli interventi di cui all'art. 3 della legge n.88/2001, in favore delle imprese armatoriali per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta, di cui all'art.3 della legge n.88/2001, venendo ad incidere, sotto il profilo sostanziale, sulle legittime aspettative di quelle imprese che hanno addirittura concluso la realizzazione delle navi oggetto del contributo, in presenza di una norma che non sembrava lasciare margini di discrezionalità relativamente all'erogazione del contributo stesso.

Rimane, pertanto, di fondamentale importanza garantire continuità all'azione di sostegno al settore attraverso lo stanziamento delle risorse necessarie sia per il completamento dei residui interventi previsti dalle leggi pregresse sia per l'adozione delle ulteriori misure che sarà necessario adottare a livello comunitario per la salvaguardia del settore. Dovranno essere previste, altresì, risorse finanziarie per il sostegno delle attività di ricerca , sviluppo e innovazione e per gli investimenti e le riconversioni contenuti nella nuova disciplina sugli aiuti di Stato alla cantieristica (Framework) necessarie per mantenere la posizione di leadership raggiunta a livello mondiale.

Se attualmente il carico di lavoro della cantieristica italiana si presenta piuttosto consistente (pur con la dovuta distinzione fra un segmento crocieristico in espansione e altri segmenti più immediatamente esposti alla concorrenza sleale coreana) per il futuro le prospettive sono molto incerte ed occorre sin d'ora



attivare ogni utile intervento per salvaguardare le notevoli potenzialità del settore, tenuto conto anche che l'attuale, sostenuto, livello della domanda, per ragioni di ciclicità proprie del settore stesso, difficilmente potrà mantenersi stabile.

L'adozione di meccanismi di difesa del settore ha delle precise e rilevanti ricadute economiche, essendo la cantieristica un comparto industriale ad alta densità di addetti, ad elevata tecnologia e di interesse sia per l'economia nazionale che per un adeguato ed equilibrato sviluppo dell'intero sistema dei trasporti nazionali, nel quale la modalità marittima va acquisendo un rilievo sempre crescente. L'industria cantieristica italiana è, dunque, chiamata a difendere tenacemente ed anzi a migliorare la propria posizione competitiva, per difenderla da una concorrenza sempre più agguerrita dei Paesi del sud-est asiatico e di alcuni paesi emergenti dell'Europa dell'Est (Croazia, Polonia e Romania).