

Nel caso della cantieristica italiana, gli aspetti positivi legati all'acquisizione di prestigiose commesse estere di navi da crociera, non possono tuttavia prescindere dal difficile momento congiunturale dell'economia del nostro Paese, che ha portato ad un calo generalizzato della domanda interna, alla diminuzione del portafoglio ordini di molti cantieri, sia di dimensioni medio-piccole che di dimensioni grandi, e alla chiusura definitiva di altri. Le peggiorate condizioni del mercato nonché la ritardata entrata in vigore della Legge n. 132 del 22/2/94 che recepiva la VII Direttiva CEE per il periodo 1991-1994 (21), determinano un'incertezza programmatica che da un lato potrebbe scoraggiare potenziali investitori, e dall'altro "caricare" su quanti hanno comunque deciso di investire (cantieri e armatori) il peso maggiore dei finanziamenti, vanificando gli effetti di rilancio dell'economia marittima della prima metà degli anni '80 che aveva portato cantieri e armatori a ristrutturare in maniera radicale le loro potenzialità gestionali e produttive, premessa indispensabile per assicurare all'industria marittima nazionale una parità di condizioni con gli altri operatori europei.

(21) La VI Direttiva UE (Legge n. 234/89) relativa agli investimenti navali degli anni 1988/90 ha visto finora lo stanziamento di poco più della metà dei fondi necessari ad assistere i circa 8.400 miliardi di commesse ai cantieri. La VII Direttiva UE, per gli anni dal 1991 in poi, è stata attuata solo a fine febbraio '94 (Legge n. 132/94) con uno stanziamento minimo rispetto al fabbisogno necessario ad assistere gli ulteriori 4.500 miliardi di lire di commesse in programma.
Cfr. CONFITARMA, *Assemblea dei Soci* 1994, Roma, 1/7/1994.