

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

Doc. XL-bis
n. 6

RELAZIONE

DEL COMITATO CONSULTIVO PER L'INDUSTRIA
CANTIERISTICA SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEGLI
INTERVENTI PER L'INDUSTRIA CANTIERISTICA E
ARMATORIALE

(Anno 2000)

(Articolo 23, comma 5, della legge 14 giugno 1989, n. 234, del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, e articolo 5, comma 4, della legge 30 novembre 1998, n. 413)

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

Comunicata alla Presidenza il 22 maggio 2001

INDICE

1. L'andamento dell'economia e dei trasporti marittimi. . . .	Pag.	9
2. Il mercato mondiale delle costruzioni navali nel 2000. . .	»	11
3. Il quadro competitivo e l'industria cantieristica nei principali Paesi produttori.	»	15
4. Gli sviluppi della politica dell'Unione Europea nel campo della costruzione navale.	»	4
5. La situazione e le prospettive dell'industria cantieristica italiana.	»	26
5a. Le costruzioni navali.	»	26
5b. Trasformazione e riparazione navale.	»	29
6. La ricerca applicata al settore navale.	»	31
7. L'attività dell'Amministrazione per l'attuazione delle leggi di settore.	»	37
8. Gli orientamenti del Comitato sulle strategie di politica industriale per il settore.	»	40

ALLEGATI

1. Grafici sulla situazione della cantieristica mondiale. . .	»	51
2. Dati sull'attuazione della legge n. 132/94.	»	61
3. La cantieristica italiana: struttura, produzione e portafoglio ordini.	»	71

MINISTERO DEI TRASPORTI E NAVIGAZIONE
DIPARTIMENTO DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA
UNITA' DI GESTIONE DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

Comitato Consultivo per la Cantieristica

=====

Relazione sull'attuazione nell'anno 2000 della legge n°132/94 e successive proroghe e delle leggi n°413/98 e n° 522/99 ai sensi dell'art.23 della legge n°234/89.

=====

3 maggio 2001

PREMESSA L'articolo 23 della legge 14 giugno 1989, n.234, prevede che il Comitato Consultivo per la Cantieristica - organo istituito dalla norma stessa - rediga "una relazione annuale sullo stato di attuazione della presente legge entro il mese di aprile di ciascun anno successivo a quello della sua entrata in vigore". Tale relazione, a cura del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, è inviata entro il mese successivo ai due rami del Parlamento".

A seguito della entrata in vigore del decreto legge 24 dicembre 1993, n.564, convertito nella legge 22 febbraio 1994, n.132, che ha recato attuazione alla VII^a Direttiva CEE (90/684/CEE) per l'industria navalmecanica, la relazione del Comitato si è estesa allo stato di applicazione di tale ultima normativa, tenuto conto altresì che gli interventi relativi alla legge n.234/89 sono stati totalmente completati e non formano, quindi, oggetto della presente relazione.

Il Comitato Consultivo per la Cantieristica nella seduta del 3 maggio 2001 ha licenziato l'allegata relazione sullo stato di attuazione della predetta legge nell'anno 2000.

Detta relazione è da intendersi redatta anche ai sensi dell'art.5, comma quarto, della legge 30 novembre 1998, n.413.

Alla predetta seduta presieduta, su delega del Ministro, dal Dott.Vincenzo Mucci, Capo del Dipartimento della Navigazione Marittima ed Interna, hanno partecipato i sottoelencati componenti:

Dott. Cosimo Caliendo

Capo dell'Unità di Gestione della
Navigazione Marittima ed Interna

Ing. Pasquale Carretta

Dirigente della Divisione Vigilanza
Tecnica in rappresentanza del
Ministero dei Trasporti e della
Navigazione

Ing. Antonino Mercadante

Esperto

Ing. Adriano Prigelli

Esperto

Dott. Carlo Lombardi

in rappresentanza della Confederazione
Italiana Armatori

Dott. Nazareno Silvestrini

In rappresentanza dell'Associazione
Nazionale dell'Industria Navalmeccanica
(ASSONAVE)

Dott. Giancarlo Casani

In rappresentanza dell'Associazione
Nazionale Cantieri Navali Privati

Dr. Alessandro Bianchi

In rappresentanza della Segreteria
Nazionale FIOM-CGIL Federazione
Impiegati Operai Metallurgici
Nazionale

1.L'andamento dell'economia e dei trasporti marittimi

Nel suo insieme il 2000 è stato un anno decisamente positivo per l'economia mondiale: la produzione ed il commercio sono cresciuti, rispettivamente, del 4,8% e del 13%, facendo registrare ritmi tra i più elevati degli ultimi venticinque anni.

L'inflazione, pur facendo registrare una tendenza all'aumento, è rimasta comunque entro limiti contenuti.

I risultati registrati, peraltro, presentano andamenti differenziati nelle diverse aree economico-produttive del mondo: il prodotto interno lordo è aumentato del 5% negli Stati Uniti e di quasi il 6% nei paesi emergenti.

Nei Paesi dell'area europea è stata registrata una crescita del 3,4%, mentre in Giappone l'incremento è stato solo dell' 1,7%.

Peraltro nella seconda metà dell'anno il quadro economico è sensibilmente peggiorato ovunque, in particolare, negli ultimi mesi dell'anno; il rallentamento è stato particolarmente pronunciato negli Stati Uniti, ove la forte ed imprevista decelerazione della produzione ha risentito di fattori di natura sia reale sia finanziaria.

Inoltre il vertiginoso rialzo dei costi del petrolio verificatosi nel corso di gran parte del 2000 ha provocato un aumento dell'inflazione che poi, verso la fine dell'anno, si è attenuato sia in seguito alla flessione delle quotazioni petrolifere sia al rallentamento dell'attività produttiva.

Sull'assetto dell'economia mondiale hanno pesato anche numerosi aspetti politici, quali i conflitti nei Balcani e nel medio Oriente, che hanno determinato ulteriori elementi di incertezza non solo nelle regioni interessate ma anche nel resto del mondo.

La Russia, pur irrigidendo ulteriormente la sua posizione politica nel panorama internazionale, ha registrato effetti positivi per l'andamento della propria economia nazionale attraverso la costante cooperazione con i maggiori paesi industrializzati.

Dal punto di vista degli operatori marittimi si è rilevato con una certa preoccupazione che il sensibile aumento delle esportazioni di petrolio e di prodotti siderurgici dalla Russia ha ridotto, di fatto, le distanze che i carichi petroliferi devono coprire e, conseguentemente, ha inciso negativamente sulla domanda di trasporto per materie prime necessarie alla produzione di acciaio da parte di quei paesi privi di risorse di carbone o di metalli ferrosi.

Più specificatamente, per quanto riguarda il volume delle merci movimentate via mare, alla fine dell'anno è stato rilevato un totale di 5.374 milioni di tonnellate di merci trasportate, con un incremento del 4,2% rispetto ai 5.161 milioni di tonnellate trasportate via mare nel 1999.

Nel complesso il 2000 è stato un anno positivo per il trasporto di tutte le principali merci ed in particolare per il settore delle merci alla rinfusa sia liquide che secche.

Il trasporto del petrolio greggio ha registrato un aumento del 4,1% con un totale di 1.612 milioni di tonnellate, (laddove il dato del 1999 ammontava a 1.548 milioni). Valutato il trasporto di greggio insieme a quello complessivo dei prodotti petroliferi, esso rappresenta il dato più rilevante in termini di quantità trasportate, pari al 38% del totale.

Per le cinque principali materie prime secche (minerali di ferro, carbone, granaglie, bauxite, allumina e fosfati) l'aumento è stato del 7,4% per un totale di 1.285 milioni di tonnellate (il dato del 1999 ammontava a 1.196, pari al 24% del totale).

2. Il mercato mondiale delle costruzioni navali nel 2000

Il 2000 è stato un anno di tutto rilievo per il mercato delle costruzioni navali: la rilevata espansione dell'economia mondiale (+4,8%) e conseguentemente del commercio e dei traffici via mare, ha fatto crescere il mercato dei noli - soprattutto di quelli relativi al trasporto di carichi liquidi - e con esso è cresciuta a livello mondiale la domanda di nuove costruzioni, che ha toccato il valore record di 26,3 milioni di tslc con una crescita del 39% (+44% nelle navi adibite a trasporto convenzionale, +51% nelle unità adibite a tipologie di trasporto per i quali viene richiesto un elevato standard tecnologico degli apparati di bordo, -10% nel settore delle navi da crociera) rispetto al dato registrato nel corso dell'anno precedente.

In dettaglio, nelle tipologie standard, il segmento più consistente è stato quello delle petroliere, anche in previsione dell'entrata in vigore, a seguito dei più recenti sinistri marittimi che hanno visto coinvolte unità di questa tipologia, di nuove e più severe normative U.E. ed I.M.O. in tema di sicurezza della navigazione.

Una decisa crescita è stata registrata anche per quanto riguarda la costruzione di portacontenitori e più in generale per ordini di navi ad elevato standard tecnologico, quali gasiere, chimichiere, ro-ro e traghetti, quantunque per questi ultimi si sia registrato un calo della domanda dopo l'eccezionale richiesta del 1999, sostenuta, all'epoca, dalla forte competizione fra gli operatori di settore, volta ad inserire nelle tratte a maggiore densità di traffico mezzi sempre più veloci e dotati di più elevato comfort rispetto a quelli della precedente generazione.

I contratti per la costruzione di nuove unità da crociera- tradizionale nicchia di mercato della cantieristica maggiore europea - si sono mantenuti sull'elevato livello di 2 milioni di tslc, nonostante qualche timore sul mercato nord- americano, legato all'andamento borsistico di Wall Street, mentre i mercati del Mediterraneo e del Nord Europa che hanno confermato le proprie eccellenti prospettive di sviluppo.

Pur in presenza di una vivace domanda, tuttavia, non si sono registrate significative ripercussioni sul livello dei prezzi delle nuove costruzioni, mediamente di poco superiori a quelli rilevati nel corso del 1997.

Questo apparente paradosso può essere spiegato con la marcata crescita dell'offerta registrata in questi ultimi anni, con particolare riferimento alla cantieristica coreana, ormai ascesa al primo posto tra le grandi industrie produttrici mondiali del settore a spese dell'industria giapponese e di quella dell'Unione Europea (negli ultimi 25 anni la Corea ha visto crescere la sua quota di mercato dall'1,2% a circa il 50%), mentre incalzano anche la Cina e l'Est europeo nell'offerta di navi da trasporto di tipologia standard.

La guerra dei prezzi scatenata dalla Corea per alimentare una capacità produttiva ormai cresciuta oltre ogni ragionevolezza ha certamente contribuito a far anticipare fabbisogni futuri dello "shipping" mondiale, per oltre la metà generati dall'armamento europeo, che anche nel corso del 2000 ha privilegiato i siti produttivi dell'Estremo Oriente, riservando a quelli comunitari solo il 10 % delle commesse volte alla realizzazione di navi standard ed il 38% di quelle per unità ad alta tecnologia.

I tre grandi gruppi industriali coreani - Daewoo, Hyundai e Samsung - hanno manifestato l'intenzione di mutare la propria strategia di mercato, volta, fino ad oggi, essenzialmente ad acquisire grandi volumi di ordini per tipologie navali convenzionali, per passare ad un'altra strategia più mirata, tesa ad acquisire anche quei segmenti di mercato a maggior valore aggiunto, con l'obiettivo finale di rendere il comparto navalmeccanico una delle industrie portanti dell'economia nazionale.

In generale, comunque, il processo di riorganizzazione societaria e di ristrutturazione finanziaria di questi gruppi industriali procede lentamente così come restano ancora da verificare gli esiti economici dello sviluppo del loro enorme carico di lavoro, acquisito a prezzi bassissimi ma in presenza di costi industriali in rapida crescita.

E' comunque utile evidenziare che in soli due anni, dal 1998 al 2000, la quota percentuale della Corea è salita di 10 punti, a scapito principalmente dell'Unione Europea (-8 punti percentuali), del Giappone (-6 punti percentuali) e, nell'ultimo anno, anche della Cina (-3 punti percentuali).

In ogni caso, grazie ad una serie di circostanze concomitanti quali il picco di domanda, la perdita di valore dell'euro rispetto al dollaro e la prevista cessazione al 31 dicembre 2000 degli aiuti al funzionamento a favore del settore, l'industria cantieristica europea ha potuto cumulare, nella seconda metà dell'anno, un consistente portafoglio ordini.

Per essa, comunque, sembra ormai giunto il momento per una serie di riflessioni approfondite sull'attuale situazione competitiva del mercato delle costruzioni navali e sui possibili scenari futuri.

Una simile attenta riflessione si pone con urgenza per gli operatori europei del settore, in considerazione da un lato, delle non incoraggianti previsioni di domanda per il futuro, dall'altro, delle alleanze strategiche che si vanno concretizzando fra le grandi imprese cantieristiche giapponesi per recuperare un proprio ruolo sul mercato delle costruzioni navali.

Attesa la difficoltà di pervenire in tempi brevi ad una normalizzazione del mercato, tale esperienza è da tener ben presente allorché si vogliono individuare le strategie più idonee a consentire alla cantieristica europea di conservare un livello di competitività adeguato alle sfide poste dal mercato stesso ed ai bisogni dell'economia marittima comunitaria.

3. Il quadro competitivo e l'industria cantieristica nei principali Paesi produttori.

Come già detto, malgrado la crescita in termini di tonnellate di stazza lorda compensata, della domanda mondiale per nuove costruzioni, si sono accentuate le modifiche già in atto nel corso degli ultimi anni quanto alla varietà delle tipologie, alle aree cantieristiche di acquisizione ed alla provenienza degli ordini.

Da un esame dettagliato emerge il persistere di una richiesta abbastanza sostenuta di navi da crociera, la ragguardevole crescita delle unità destinate al trasporto convenzionale - con una particolare attenzione alle navi portacontenitori ed alle navi cisterna - una leggera flessione della domanda per navi da trasporto ad alta tecnologia (gasiere, chimichiere, ferries).

Circa la provenienza della domanda di nuove costruzioni, come sottolineato, l'armamento europeo ha rafforzato la sua posizione di leader

superando il 50% del totale, non mancando peraltro di far segnalare l'assegnazione di quasi la totalità degli ordini per unità da trasporto a tipologia convenzionale a cantieri dell'area asiatica, con circa il 60% in particolare ai cantieri coreani.

La guerra dei prezzi condotta dai produttori coreani non ha avuto sosta.

Accentuata dalla perdita di valore del won rispetto al dollaro, la politica commerciale dei coreani ha visto il ricorso a palesi pratiche di *dumping*, come accertato dagli studi commissionati dalla Commissione europea, che hanno evidenziato, in taluni casi, sottoquotazioni dei prezzi nell'ordine del 15-30 % rispetto ai reali costi di produzione.

Sensibili, peraltro, sono state le conseguenze di tale politica sul piano economico-finanziario, in particolare per il gruppo Daewoo, il cui piano di riassetto è faticosamente uscito da una lunga fase di stallo.

Atteso inizialmente a maggio 2000, è stato formalizzato solo a fine giugno a seguito di una serie di problemi sorti nella definizione del valore delle azioni da assegnare ai soci di minoranza. In base al predetto piano la Daewoo Heavy Industries – entro cui era collocata la produzione navale – è stata divisa in tre unità: Shipbuilding, Heavy Machinery ed una terza unità in cui confluiranno tutte le attività in perdita. La nuova società cantieristica ha assunto il nome di Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering.

Sempre in Corea la Hyundai Heavy Industries ha manifestato a più livelli l'intenzione di entrare nel comparto delle navi da crociera, tradizionale

nicchia di mercato di totale appannaggio della cantieristica europea, con l'obiettivo di diventare entro il 2010 uno dei primi tre operatori del settore al mondo.

La Hyundai, a differenza degli altri cantieri coreani, non aveva finora dimostrato particolare interesse nei confronti delle unità da crociera e delle navi traghetto; negli ultimi tempi, grazie anche all'acquisizione di una commessa per la costruzione di una nave passeggeri per conto della società armatrice Stena, ha deciso di mutare i propri indirizzi commerciali.

Nel concludere il quadro descrittivo della situazione coreana va accennato che anche la Samsung ha manifestato l'intenzione di entrare nel comparto delle navi da crociera, avendo negli ultimi anni accresciuto la propria esperienza nel settore attraverso l'acquisizione di una serie di commesse per la costruzione di traghetti e piccole unità da crociera.

Il mercato mondiale delle costruzioni navali, quindi, va assumendo ulteriori squilibri, conseguenza diretta della politica seguita dalla Corea la quale ha, di fatto, in poco meno di un quinquennio, quasi triplicato la sua capacità produttiva con l'obiettivo, tra l'altro, di inserirsi in nuovi segmenti di mercato a più elevato contenuto tecnologico.

Tale atteggiamento, com'è noto, sta minando alla base la sopravvivenza di numerosi cantieri europei, che, non riuscendo o non avendo scelto di affermarsi in nicchie di eccellenza – peraltro, come evidenziato, anch'esse a rischio di erosione – riescono ad acquisire nuove commesse

con sempre maggiori difficoltà a causa delle comprovate pratiche di *dumping* della Corea.

In Giappone il processo di riorganizzazione del comparto cantieristico, avviato lo scorso anno per la costituzione di due nuovi grandi gruppi industriali, procede molto lentamente ed appare difficilmente concretizzabile prima del prossimo anno: le società direttamente interessate continuano infatti a studiare forme di cooperazione che tuttavia non stanno portando di fatto ad una vera e propria fusione delle diverse attività.

Le difficoltà dei maggiori gruppi cantieristici di questo Paese sono emerse chiaramente con la pubblicazione dei risultati di bilancio relativi all'anno fiscale 1999 (chiusura 31 marzo 2000), risultati in massima parte negativi, tranne per Hitachi e Mitsui. In particolare, diversi gruppi industriali, allo scopo di far fronte a questa difficile situazione, hanno annunciato tagli occupazionali, favorendo, ad esempio, il pensionamento anticipato di un certo numero di addetti.

In un simile scenario bisogna rilevare, con riferimento ai Paesi dell'Unione Europea, che, nel complesso, i cantieri europei, ormai marginalizzati nel vasto comparto delle navi convenzionali per il trasporto delle merci, sono oggi incalzati anche nel naviglio da trasporto ad elevato standard tecnologico, mentre si profila, a non lontana scadenza, il possibile ingresso, sempre dei coreani, anche nella nicchia di mercato delle navi da crociera.

In un contesto come quello sopradescritto, caratterizzato da numerosi elementi di distorsione, una crisi che portasse ad un ulteriore forte ridimensionamento della cantieristica europea, alla luce anche del venir meno degli aiuti al funzionamento per il settore, avrebbe implicazioni di carattere politico e strategico, conseguenze che inevitabilmente si sommerebbero all'impatto economico, sociale ed occupazionale nelle aree di insediamento dei cantieri.

Anche per il 2000 si sono registrate situazioni di crisi aziendale in diversi Paesi dell'Unione che fanno paventare un'ulteriore riduzione dell'occupazione nel settore.

In Irlanda, il cantiere Harland e Wolff ha ridotto di circa 280 unità il proprio numero di addetti, nonostante la circostanza che i problemi legati al carico di lavoro fossero stati superati con la conferma dell'ordine per la costruzione di quattro traghetti per conto della società armatrice Seamasters.

In Germania, invece, sono a rischio 240 addetti del cantiere Peterswerft, in stato di insolvenza dagli inizi di giugno a causa di una crisi finanziaria provocata dall'acquisizione di una serie di commesse sottocosto.

La società, malgrado le difficoltà economiche, è riuscita ad ottenere dalle banche una serie di finanziamenti che le permetteranno di poter continuare a lavorare, fermo restando che si cerca un nuovo investitore disposto a rilevare l'intero sito produttivo.

Sempre in Germania aumentano le voci riguardo ad un possibile acquisto del cantiere Kvaerner Warnow da parte del suo stesso management; il limite di capacità produttiva imposto dall'Unione Europea è uno dei maggiori ostacoli per la vendita del cantiere ad un investitore esterno, dal momento che ne riduce la potenziale redditività.

Per quanto riguarda gli altri cantieri del gruppo Kvaerner, oltre a Kvaerner Masa in Finlandia, risulta essere invenduto anche lo stabilimento di Philadelphia, il cui progetto di ristrutturazione impiantistica dovrebbe essere prossimo al completamento.

In Grecia il governo ha deciso di vendere la partecipazione del 51% detenuta in Hellenic Shipyards attraverso la banca statale Hellenic Industrial Development bank.

Una tale decisione è stata giustificata dalle perdite fatte registrare dal cantiere, che non sono risultate accettabili dall'istituto bancario, in procinto di essere privatizzato. La scelta del governo avrà presumibilmente pesanti ricadute sull'occupazione: si prospettano infatti tagli nel numero degli addetti pari circa 700 unità su un organico di 2000 operai per rendere il cantiere più efficiente ed appetibile per un eventuale investitore.

Il portafoglio ordini della società Hellenic Shipyard comprende attualmente la costruzione di tre traghetti convenzionali veloci per la società armatrice Strintzis.

In Olanda si sono registrate le dimissioni del presidente della società IHC, il quale aveva portato avanti una serie di trattative con De Schelde ed il gruppo RDM (sommersibili) finalizzate ad una possibile fusione con la stessa IHC.

Nel frattempo il cantiere De Schelde è stato acquistato da Damen per la cifra simbolica di un fiorino olandese. Il Governo olandese ha offerto a Damen altri 100 milioni di fiorini per incrementare il capitale di De Schelde ed ha promesso ulteriori fondi per il trasferimento di parte dell'impiantistica di De Schelde in un nuovo sito produttivo.

In Gran Bretagna la società Cammel Laird ha avuto un periodo di espansione a seguito dell'acquisizione di una partecipazione, peraltro di minoranza, nella società americana Cascade General di Portland, operante nel comparto delle riparazioni navali.

L'apporto della società britannica avrebbe dovuto consentire al partner statunitense di estendere il proprio campo di attività nonché di ampliare la propria impiantistica. Cammel Laird aveva inoltre raggiunto con le autorità portuali di Marsiglia un accordo per un leasing ventennale dei tre bacini principali ed era intenzionata ad acquistare anche due delle tre maggiori società di riparazione del porto (Compagnie Marsellaises de Réparations e Travofer).

Successive vicende societarie hanno portato la società inglese in una situazione di grave difficoltà finanziaria.

In Spagna è stata perfezionata la fusione tra Aesa e Bazan che ha portato alla creazione di un gruppo di livello europeo con oltre 11 mila addetti suddivisi su 12 stabilimenti e con un portafoglio ordini di circa 3,7 mld. di Euro.

La nuova società si chiama Izar e risulta articolata su quattro divisioni: Costruzioni navali (mercantile e militare), Sistemi Difensivi, Riparazioni e Trasformazioni navali e Propulsione.

In Francia è diventato operativo il Pole Marine Loire-Atlantique costituito da un gruppo di società all'inizio dell'anno presso Saint Nazaire con l'obiettivo di rappresentare un centro di eccellenza nel campo dell'ingegneria navale, fondendo le esperienze dell'indotto.

La regione in cui è sorto questo polo, al quale oggi aderiscono più di una trentina di aziende, rappresenta uno dei principali distretti industriali francesi, con insediamenti sia di cantieri, con le società Chantiers de l'Atlantique, Alstom Leroux Navale, DCN Indret, che di altri comparti primari quali l'industria aeronautica, della meccanica e del settore alimentare.

Da ultimo si evidenzia che in Finlandia l'ingente portafoglio ordini delle società cantieristiche che operano nel comparto delle navi da crociera ha indotto lo stabilimento Pikkio Works (Kvaerner Masa) ad aprire un secondo impianto per l'assemblaggio delle cabine prefabbricate.

Lo stabilimento ha lavoro assicurato per i prossimi 2 anni e mezzo; tra gli ordini più recenti sono da menzionare le cabine per le navi di Aker Mtv

(Aida Cruises) e per un traghetto ordinato presso il cantiere Kleven dalla società norvegese Hurtigruten.

4. Gli sviluppi della politica dell'Unione Europea nel campo della costruzione navale

Dopo il sostanziale fallimento dell'accordo OCSE sul ripristino di normali condizioni di concorrenza nel settore cantieristico, la politica dell'Unione Europea in materia è stata finalizzata a porre le basi della strategia da adottare nel breve periodo a fronte di un settore cantieristico caratterizzato da un crescente squilibrio fra domanda ed offerta e da una vera e propria guerra dei prezzi, conseguenza della più volte ricordata politica adottata dalla Corea negli ultimi anni.

Detta politica, lasciando ai cantieri comunitari principalmente gli ordini interni di minore importanza e quelli per tipologie di navi altamente specializzate, è stata determinata essenzialmente da un aumento ingiustificato della capacità produttiva di tale Paese e si è tradotta in un vero *dumping* dei prezzi che, aiutato anche dalla svalutazione del won, fa sì che i prezzi praticati dalla Corea

risultino essere inferiori agli stessi costi di produzione dei cantieri coreani.

In una situazione come quella sopradescritta, nella quale l'industria cantieristica italiana ed europea hanno fortemente risentito sul piano occupazionale ed economico della concorrenza sleale posta in essere dalla Corea, nonché dell'irruzione sul mercato della cantieristica cinese e dei paesi emergenti, il nostro Paese si è attivato nelle varie sedi per la salvaguardia dell'industria cantieristica contestando vivacemente e puntualmente la politica adottata dai cantieri coreani in tema di capacità produttiva e di livello dei prezzi delle nuove navi e continuando, con un'azione svolta a tutto campo, a sensibilizzare la Commissione europea e gli altri Stati membri circa la necessità ed urgenza di approntare adeguate ed efficaci misure di difesa della cantieristica comunitaria contro le politiche commerciali sleali di paesi terzi, in particolare mediante l'estensione dell'attuale politica di sostegno alla produzione dopo il 31 dicembre 2000.

Tale posizione, costantemente espressa in sede comunitaria, è stata fondata sulla considerazione che far cessare bruscamente l'aiuto alla produzione alla predetta data avrebbe privato i cantieri comunitari dell'unico strumento di difesa di cui ancora dispongono contro l'aggressività commerciale dei Paesi asiatici, mettendo a rischio la stessa sopravvivenza del settore. Pertanto è stata ribadita l'esigenza di una proroga del sostegno pubblico alla produzione, per consentire ai nostri operatori di permanere ancora sul mercato in attesa del risanamento di quest'ultimo dalle pratiche commerciali sleali.

L'esigenza della proroga degli aiuti alla produzione è divenuta particolarmente urgente dopo il fallimento dei negoziati condotti dalla Commissione tra luglio ed ottobre 2000 sulla base dell'intesa bilaterale tra l'Unione Europea e la Corea (c.d. "Agreed Minutes relating to the World Shipbuilding Market").

Non va, peraltro, dimenticato che l'industria cantieristica navale assume per l'Unione un'importanza senza dubbio strategica sotto il duplice profilo sia industriale che militare, cui si accompagnano rilevanti motivazioni connesse alla tutela di interessi sociali ed occupazionali.

In merito alla situazione delle costruzioni navali, il Consiglio dei Ministri dell'Industria dell'Unione Europea, nella sua riunione del 5 dicembre 2000, pur non accogliendo la proposta di proroga dell'aiuto alla produzione oltre la data prevista, ha incentrato le proprie decisioni sulla necessità di una nuova tornata negoziale con le autorità di Seoul e sulla possibile riproposizione - da parte della Commissione - del sostegno alla produzione con misure, peraltro mirate e selettive e, in ogni caso, di carattere temporaneo ed eccezionale, qualora le azioni intraprese (ricorso presso l'Organizzazione Mondiale del Commercio) non diano, a breve, i risultati sperati.

5. La situazione e le prospettive dell'industria cantieristica italiana

5 a) Le costruzioni navali

Nel corso dell'anno 2000 i cantieri nazionali hanno sviluppato una produzione di circa 593.000 tslc che, nonostante la sensibile

flessione rispetto l'anno 1999 (-15%), ha consentito di assicurare il pieno impiego delle principali strutture produttive nonché l'occupazione delle imprese che operano nell'indotto, strumento indispensabile di una cantieristica moderna e competitiva.

Tale flessione è da attribuire principalmente alla crisi attraversata da un importante cantiere di media dimensione (SEC di Viareggio), con conseguente cancellazione dall'Albo dei costruttori, al calo di produzione mercantile di alcuni cantieri di media e piccola dimensione impegnati nella realizzazione di unità navali non assistibili (per il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, per la Gestione governativa dei laghi, per il Ministero dell'Interno, per l'A.C.T.V.) ed in parte alla perdita di quote di mercato da parte dei cantieri medio/piccoli che si limitano alla produzione di navi di tipo convenzionale.

Sono, infatti, i cantieri di piccola e media dimensione, specializzati nella costruzione di unità di tipo standard, peraltro ad elevata tecnologia, ad essere per primi esposti alla concorrenza sleale dei paesi asiatici che negli ultimi

anni hanno, come si è detto, monopolizzato la domanda mondiale del naviglio standard.

L'andamento dei nuovi ordinativi mostra una sempre più accentuata tendenza degli armatori comunitari a rivolgersi ai cantieri extracomunitari per la costruzione di navi di tipologia convenzionale.

Al 31 dicembre 2000 le navi completate dai cantieri nazionali ammontavano a 14 unità per un totale di 501.365 tslc.

Il portafoglio ordini ha continuato ad essere piuttosto consistente (circa 2.500.000 tslc) attestandosi nel 2000 a circa il 5,4% di quello mondiale.

Tuttavia la sola analisi del portafoglio ordini non consente di cogliere la reale situazione in cui si trovano i cantieri nazionali e molti cantieri europei.

Esaminandone, infatti, la composizione si osserva che buona parte del carico di lavoro è costituito da unità per il trasporto di passeggeri ed in special modo da unità da crociera i cui coefficienti di conversione in tslc, relativamente elevati, sono tali da stabilizzare la situazione generale dell'industria cantieristica nazionale; inoltre, come già più volte evidenziato, gli ordinativi di unità di questo tipo hanno riguardato, negli ultimi anni, un numero estremamente limitato di siti produttivi.

La situazione critica dell'industria cantieristica europea ed italiana è al momento in parte controbilanciata dalla forte espansione del mercato crocieristico, dal volume relativamente elevato delle commesse ed, in parte, dalla svalutazione dell'Euro nei confronti del dollaro USA (circostanze che,

come si è detto, valgono peraltro per pochissimi siti produttivi, a fronte della drammaticità della situazione nella generalità dei cantieri).

In questa nicchia di mercato tradizionalmente europea (92% del mercato mondiale di unità da crociera) hanno però cominciato ad operare l'industria giapponese e quella statunitense e sembra profilarsi l'ingresso particolarmente minaccioso dei cantieri navali coreani.

Una volta che il mercato avrà sufficienti garanzie che i cantieri asiatici sono in grado di produrre, in tempi brevi, navi da crociera di qualità sufficiente, potrebbe verificarsi una significativa riduzione delle quote di mercato dell'Unione Europea anche in relazione a tale segmento produttivo.

In questo quadro, suscettibile di ulteriori potenziali sviluppi, il Governo, per la salvaguardia dell'industria cantieristica nazionale, ha presentato alle Camere uno schema di provvedimento legislativo recante misure di difesa straordinaria e transitoria sotto forma di incentivazioni fiscali e finanziarie a favore delle commesse navali del 2000 (legge n. 88/2001).

Il provvedimento, di recente approvazione, è stato previsto per stimolare la propensione degli armatori europei e nazionali ad investire per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta presso cantieri italiani o dell'Unione Europea.

La portata delle misure previste è stata , peraltro, ridimensionata in sede di approvazione dello strumento da parte dell'esecutivo comunitario,

che le ha ricondotte nell'ambito del massimale di aiuto previsto dal Regolamento di settore.

Ciò non ha impedito, in ogni caso, che nell'imminenza dell'emanazione del provvedimento e soprattutto nel mese di dicembre, i cantieri nazionali segnalassero la stipula di un certo numero di contratti aggiuntivi la cui realizzazione è attualmente oggetto di verifica da parte dei soggetti interessati nel quadro della loro programmazione aziendale.

5 b) Trasformazione e riparazione navale

Il settore delle trasformazioni e riparazioni navali è stato caratterizzato nel corso dello scorso anno da un processo di adattamento alle mutate condizioni del mercato.

Se da un lato il settore delle riparazioni navali ha fatto registrare una sostanziale vitalità e concorrenzialità, sorretto dall'elevata professionalità per interventi qualificati e dall'attiva imprenditorialità di alcune imprese, dall'altro è proseguito il calo sostanziale dei lavori di trasformazione che nel passato anche recente hanno costituito un'elevata fonte di attività per alcune aziende del ramo, facendo così venir meno una cospicua fonte del fatturato.

Un andamento positivo ha, infatti, presentato l'attività dei bacini di carenaggio a gestione pubblica, che nel corso dell'anno hanno registrato alti tassi di occupazione.

Tuttavia detti lavori di riparazione e manutenzione, a causa della diminuita propensione degli Armatori alla manutenzione ordinaria – anche a causa dell'elevato sviluppo tecnologico delle navi e degli impianti di bordo – sono stati concentrati su lavori urgenti di riparazione di navi prevalentemente adibite a trasporto passeggeri, durante le loro soste nei porti di approdo. Per quanto attiene, invece, i lavori di manutenzione programmata, il relativo costo assume un ruolo determinante nella scelta del cantiere cui affidare il lavoro, per la qual cosa le imprese di riparazione nazionali, nonostante gli investimenti effettuati per ristrutturare e ammodernare i propri impianti, incontrano notevoli difficoltà a competere con cantieri, anche vicini, dove la manodopera è a costi sensibilmente più bassi.

Fortissima, ad esempio, è la concorrenza portata dai cantieri turchi e da quelli del Mar Nero, nei cui confronti si registra un divario di prezzi dell'ordine del 25-30%.

Parte della potenzialità esistente si sta quindi specializzando in quelle attività ove è richiesta l'opera di tecnici e maestranze qualificati, attività sempre più vicine e di supporto alla costruzione navale.

Un interessante filone è oggi quello connesso al vero e proprio boom delle crociere e che riguarda le manutenzioni annuali delle navi che operano nel bacini mediterraneo. Basti pensare che negli ultimi anni il traffico passeggeri (ivi compresi i traghetti) è più che raddoppiato nei principali scali nazionali e sviluppi molto consistenti sono previsti nei prossimi anni.

6. La ricerca applicata al settore navale

Alla luce dei consolidati indirizzi adottati in ambito comunitario in materia di ricerca applicata al settore navale, è proseguita nel corso del 2000 l'attività dell'Istituto Nazionale per studi ed Esperienze di Architettura Navale di Roma e del Centro per gli Studi di Tecnica Navale di Genova con l'obiettivo di promuovere ed incentivare, attraverso lo sviluppo costante di soluzioni avanzate in tema di industria cantieristica e di trasporti marittimi, l'incremento della produttività delle imprese operanti nel settore navalmecanico e, al tempo stesso, favorire un loro posizionamento maggiormente competitivo nel contesto di un mercato, come quello descritto in precedenza, ormai non più sostenuto da aiuti alla produzione.

A questo proposito è auspicabile una più stretta correlazione fra tali Enti e le imprese cantieristiche, per rendere ancor più efficaci e proficue le relative attività.

Di fatto il panorama internazionale ha già da tempo evidenziato come la ricerca nel campo navale sia oggi uno degli elementi chiave per ottenere concreti recuperi di efficienza, aspetto, quest'ultimo, importantissimo in un contesto di forte competitività quale quello nel quale gli operatori del settore si trovano quotidianamente a dover operare.

Premesso, quindi, il ruolo strategico di fondamentale rilevanza attribuito alla ricerca e sviluppo nel comparto marittimo per il mantenimento e soprattutto il rilancio delle potenzialità competitive della cantieristica europea - rilancio perseguito attraverso progetti di ricerca volti a ridurre i costi di produzione ed al contempo ad aumentare la produttività migliorando costantemente la tecnica e la tecnologia dei mezzi di produzione - si è operato nella direzione di dare risposte scientifiche e tecnologiche ad esigenze emergenti dall'industria marittima .

I progetti di ricerca avviati ed attualmente in corso di svolgimento hanno dimostrato come un incremento degli indici di produttività nonché una maggiore qualità, versatilità ed affidabilità del prodotto possano essere ottenuti grazie a nuovi metodi di progettazione e costruzione - questi ultimi tesi anche a concreti recuperi di redditività sotto l'aspetto della produzione - che consentano la realizzazione di navi e sistemi di bordo altamente sofisticati in conformità con le linee guida in tema di ricerca navale del Quinto programma quadro dell'Unione Europea, linee guida volte a sottolineare non solo le questioni attinenti la competitività in termini di recupero di efficienza ed economicità del trasporto per mare di merci e passeggeri, ma anche quelle inerenti il raggiungimento di alti livelli di sicurezza.

La legge 28 dicembre 1999, n.522 (recante misure di sostegno all'industria cantieristica ed amatoriale ed alla ricerca applicata al settore navale) all'art.5, nel portare ad esecuzione nel nostro ordinamento il

regolamento (CE) n.1540/98 – le cui disposizioni in materia di ricerca sono fondate sul presupposto che la promozione della ricerca e sviluppo e la rapida trasformazione dei risultati conseguiti in innovazione per l'intero comparto navalmeccanico sono condizioni fondamentali per la competitività – ha recato le risorse finanziarie per assistere i programmi di ricerca che saranno svolti nel periodo ricompreso tra il 1° gennaio 2000 ed il 31 dicembre 2002 da parte dell'INSEAN di Roma e del CETENA di Genova.

Entrambi gli enti di ricerca, seppur operanti con un differente (e complementare) ordine metodologico – l'uno nell'ambito della ricerca fondamentale nel campo dell'idrodinamica navale e, pertanto, non direttamente e immediatamente collegato ad obiettivi industriali o commerciali, l'altro con una particolare attenzione alle più rilevanti problematiche concernenti le fenomenologie tipiche del settore navale quali lo sviluppo di tecniche innovative nel campo dell'utilizzo di nuovi materiali e nuove metodologie del processo e dell'impiantistica - si sono posti come risultato da conseguire attraverso lo strumento della ricerca quello di un tangibile miglioramento in termini di competitività dell'industria navalmeccanica nazionale.

Gli obiettivi che i ricercatori si sono proposti di perseguire nel corso dei predetti programmi sono stati oggetto di valutazione preliminare da parte del Comitato Tecnico Scientifico di cui all'art.4 della legge n. 259/76, al fine di poter avviare, di concerto con i Dicasteri interessati, la procedura volta

all'approvazione degli stessi, e possono sintetizzarsi, per quanto riguarda l'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale, nella messa a punto di metodologie sperimentali e di analisi orientate a definire e sviluppare esperimenti con modelli fisici e modelli computazionali, fra loro corredati ed integrati per la simulazione dei diversi e complessi fenomeni che condizionano il comportamento di un veicolo o struttura interagente con l'ambiente marino.

Nello specifico si tratta di analisi condotte attraverso l'uso dell'idrodinamica numerica con l'intento di operare la previsione delle prestazioni di corpi sommersi e del comportamento in mare agitato delle navi di superficie nonché la previsione delle prestazioni idrodinamiche di varie tipologie di carena in condizioni di assetto ordinario ed estreme con propulsione convenzionale e non convenzionale con una particolare attenzione alle seguenti aree di indagine: 1) resistenza idrodinamica di carene; 2) sistemi di propulsione; 3) dinamica dei veicoli marini; 4) idroelasticità ed acustica; 5) modelli e metodi di calcolo per flussi turbolenti.

Per quanto riguarda, invece, il programma di ricerca del Centro per gli Studi di Tecnica Navale predisposto per il triennio 2000-2002, va evidenziato che esso è incentrato su molti aspetti-chiave del processo produttivo e sulle esigenze di operatività della nave, postochè la ricerca e sviluppo devono essere strumenti per ottenere recuperi in termini di produttività dell'intero comparto industriale.

Le tematiche che i ricercatori si sono proposti di approfondire spaziano dallo studio dei modelli matematico-fisici per la progettazione allo sviluppo di soluzioni per navi leggere, al raggiungimento di una maggiore fluidificazione del processo produttivo ed ad una gestione manutentiva della nave a costo-zero.

Il CETENA, partendo dal monitoraggio della frontiera scientifica e tecnologica unitamente ad una pianificazione di argomenti di ricerca industriale e precompetitiva, ha tracciato il terreno su cui sperimentare nuove idee, conoscenze e tecniche necessarie al processo produttivo per fronteggiare e, possibilmente, vincere le sfide che la globalizzazione dei mercati impone.

L'orientamento verso il mercato è spiccato nell'aver programmato tra le aree di ricerca una specifica area d'intervento finalizzata ad attività di pianificazione strategica, coordinamento e gestione dei programmi, all'acquisizione di dati destinati alla ricerca, ed infine alla diffusione dei risultati e dei benefici che nel corso delle ricerche vengano via via validati.

Nel programma in argomento viene data particolare attenzione a tutte le tematiche scientifiche concernenti la sicurezza della nave, il rispetto dell'ambiente, la riduzione dei costi di costruzione e di esercizio e le prestazioni del mezzo-nave.

Le indagini oggetto dei predetti programmi, di fatto, costituiscono la naturale prosecuzione e l'ulteriore sviluppo delle linee di ricerca dei

precedenti programmi relativi al triennio 1997-1999 ed il cui finanziamento era stato recato dalla legge n.261/97 e sono, nel complesso, dirette a sviluppare navi a tecnologia avanzata con alti tassi di sicurezza ed efficienza e ad utilizzare il mare come mezzo economico di trasporto delle merci e dei passeggeri.

A questo proposito giova ricordare che nel corso del 2000 è stato anche ultimato l'iter di approvazione - di concerto con le Amministrazioni interessate - del programma straordinario per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e fluviale da svolgersi in collaborazione fra il Centro per gli Studi di Tecnica navale di Genova ed il mondo armatoriale, programma attualmente in via di completamento, finalizzato a sviluppare un tema di fondamentale importanza quale quello del trasferimento di quote sempre più consistenti di traffico dalla modalità del trasporto terrestre a quella via mare con l'obiettivo di conseguire effetti positivi sia dal punto di vista del risparmio energetico e del decongestionamento stradale, sia dal punto di vista di una minore usura delle infrastrutture terrestri attraverso un più razionale uso delle altre infrastrutture esistenti come i porti e gli interporti modali.

In sostanza il programma si è proposto di abbattere gli impedimenti strutturali del trasporto fluvio-marittimo di cabotaggio che fino ad oggi hanno gravato sul settore impedendogli una reale competitività ed alternatività con gli altri tipi di trasporto.

Sulla attività provvedimentale inerente i programmi di ricerca dei due Enti si riferisce nella successiva sezione.

7. L'attività dell'Amministrazione per l'attuazione delle leggi di settore

Nel 2000, grazie all'adeguatezza delle risorse finanziarie assegnate per la realizzazione degli interventi di settore, l'Amministrazione, conformemente ai criteri di priorità assegnati, ha potuto svolgere con regolarità e tempestività l'azione di sostegno al settore. Tale azione ha fatto registrare un'attività provvedimentale di concessione alle imprese per un importo complessivo di L. 473,550 miliardi così ripartiti:

- a) contributi alle imprese navalmeccaniche per la costruzione e la trasformazione di navi (ai sensi degli artt.3 e 4 della legge n.132/94): L.425,942 miliardi;
- b) contributi di credito navale (ai sensi dell'art.10 della legge n.132/94):L.22,837 miliardi;
- c) contributi a favore della ricerca applicata al settore navale (art.6 della legge n.261/97 ed art.5 della legge n.413/98): L.24,976 miliardi.

Per quanto concerne la concessione dei benefici previsti dalla legge n.522/99, attuativa del Regolamento (CE) n.1540/98 del Consiglio del 29

giugno 1998, riguardanti l'innovazione tecnologica, gli investimenti volti al miglioramento della produttività dei Cantieri navali e la ristrutturazione degli stessi, è stata portata allo stadio finale l'istruttoria relativa a n.13 istanze per l'ottenimento dei contributi di cui all'art.4 della predetta legge, che sono state sottoposte al comitato Consultivo per l'industria cantieristica di cui all'art.23 della legge n.234/89 - il quale ha emesso il previsto parere - e per le quali sono state trasmesse alla Commissione Europea, per il necessario assenso preventivo, le schede analitiche dei singoli piani, nonché tutte le susseguenti informazioni ed elementi richiesti dall'esecutivo comunitario. L'approvazione comunitaria tuttavia non è ancora intervenuta a causa della mancata definitiva approvazione della mappa italiana delle zone ammissibili agli aiuti su base regionale.

Va inoltre ricordato il pagamento alle Regioni dello stanziamento di L.6 miliardi previsto dall'art.7 della legge n.418/98, per lo svolgimento di programmi di formazione professionale di manodopera qualificata, a fronte dell'impegno contabile precedentemente assunto.

Nell'ambito dell'attività di semplificazione e riduzione dei tempi delle procedure amministrative, è stato elaborato e formalizzato un decreto ministeriale recante nuovi criteri di priorità ex art.12 della legge n.241/90 per l'emanazione di provvedimenti di concessione al settore cantieristico, anche alla luce delle nuove disposizioni recate dalla legge n.522/99.

Tale normativa ha consentito di semplificare ed abbreviare ulteriormente l'iter delle concessioni, con evidenti vantaggi non solo per le imprese beneficiarie ma anche per l'Erario, per effetto di una riduzione degli oneri c.d. di "attualizzazione".

E' stato ,inoltre, elaborato e seguito nel suo iter parlamentare il Disegno di legge (ora Legge 16 marzo 2001, n.88) recante nuove disposizioni in materia di investimenti delle imprese armatoriali in nuove navi o nella trasformazione di unità esistenti, attraverso la concessione di agevolazioni fiscali e finanziarie.

Come già evidenziato, l'obiettivo che si propone di perseguire il nuovo strumento normativo è quello di rendere conveniente per gli investitori l'ordinazione di nuove navi ai cantieri nazionali e dell'Unione Europea, con evidente notevole impatto economico e sociale in termini di occupazione , tenuto conto che il provvedimento si riferisce ad un volume d'investimenti di circa 4.000 miliardi.

Per quanto riguarda l'attività provvedimentale di concessione dei contributi a favore della ricerca applicata al settore navale, una volta verificato che la totalità dei risultati finali raggiunti nel corso delle ricerche era adeguata agli obiettivi prefissati dai ricercatori nella stesura del programma ed acquisito il prescritto parere del Comitato Tecnico Scientifico di cui all'art.4 della legge n.259/76, nel corso del 2000 si è provveduto alla determinazione definitiva ed

alla successiva concessione del beneficio spettante al CETENA per il programma di ricerca relativo al triennio 1997-1999.

Terminato l'iter di approvazione interministeriale del programma, si è inoltre provveduto alla concessione in via preliminare al CETENA del beneficio previsto dall'art.5 della legge n.413/98 per il programma straordinario di ricerca per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e fluviale da realizzarsi in collaborazione con il COFIR (Consorzio Finmare-Confitarma per la Ricerca).

In relazione ai citati programmi di ricerca predisposti da entrambi gli Enti per il triennio 2000-2002, in attuazione di quanto disposto dall'art.5 della legge n.522/99, attivate le procedure di concerto con le altre Amministrazioni interessate ed acquisito il previsto parere preliminare del Comitato Tecnico Scientifico sui progetti presentati nonché l'assenso dei competenti organi comunitari, è stata avviata a compimento l' approvazione dei programmi stessi (intervenuta nei primi mesi del 2001).

8.Gli orientamenti del comitato sulle strategie di politica industriale per il settore

Dopo il Consiglio dei Ministri dell'industria del 15 novembre 2000, che ha visto fallire ogni tentativo di estendere oltre il 31 dicembre del predetto anno la politica degli aiuti al funzionamento a favore dell'industria

cantieristica, le preoccupazioni espresse dal Comitato nella relazione del 5 luglio 2000 in merito al futuro del comparto industriale in esame trovano ulteriore conferma.

Se è vero, infatti, che l'apporto delle tipologie navali "di punta" (navi da crociera e ferries) determina per il nostro Paese un carico di lavoro complessivamente significativo per taluni siti produttivi, la realtà della maggioranza dei siti produttivi con diversa vocazione di prodotto si presenta assolutamente dissonante, con vuoti di lavoro e scarse prospettive in termini di acquisizione di nuovi ordini.

La legge sugli investimenti delle imprese marittime (legge n. 88/2001) ha avuto senza dubbio un effetto incentivante per il settore, ma in termini e dimensioni più ridotte rispetto alle aspettative a causa delle limitazioni imposte dalla Commissione Europea.

In ragione soprattutto dei vincoli derivanti dalla normativa comunitaria, che rendono sostanzialmente alternativi i benefici previsti, è chiaro che la legge - tra l'altro riferita ai soli contratti dell'anno 2000 - non può essere sufficiente a propiziare un recupero totale dello svantaggio competitivo venutosi a creare rispetto alla concorrenza coreana.

Fatte salve significative novità nel quadro politico comunitario - peraltro improbabili - non sembra quindi, per il momento, concreta la prospettiva di una riduzione del flusso di ordini dell'armamento europeo verso la

cantieristica sudcoreana e degli altri Paesi dell'Estremo Oriente e di un recupero delle commesse alle industrie nazionali.

Nel contempo, l'atteggiamento della Commissione Europea di fronte al persistere di una situazione che vede fortemente penalizzata la cantieristica dell'Unione resta improntata ad un estremo rigore, difficile da comprendere e da accettare, anche se è ben noto che non sussiste una totale unità d'intenti fra le varie componenti della Commissione stessa, alcune delle quali, a seguito del sostanziale fallimento di ogni ipotesi di componimento negoziale della potenziale controversia commerciale tra U.E. e Corea, sembrano manifestare un certo – giustificato - impegno a favore dell'adozione di opportuni meccanismi di difesa, anche per esercitare una pressione sulla controparte coreana.

La Commissione ha predisposto al riguardo la quarta relazione sulla situazione della costruzione navale nel mondo e sul *dumping* coreano, da cui emerge ancora una volta la drammaticità delle conseguenze della concorrenza sleale degli operatori di tale Paese e, quindi, la necessità di proseguire nelle azioni di difesa commerciale avviate contro la Corea.

La relazione dovrebbe essere accompagnata dalla previsione, per il breve termine, di un meccanismo di temporaneo al settore.

All'interno della compagine dell'esecutivo comunitario infatti, nonostante l'orientamento della Direzione Generale della Concorrenza, contraria a qualsiasi politica che si possa configurare, anche indirettamente,

come politica di aiuto al funzionamento, è emersa la disponibilità, data la situazione del mercato, a prevedere l'adozione di misure a carattere difensivo limitate in termini di intensità e con connotazioni di eccezionalità e transitorietà, da applicare solo ad un numero molto ristretto di tipologie navali.

Alla data della presente relazione la Commissione Europea non è, peraltro, ancora pervenuta alla formalizzazione di una concreta proposta in tal senso.

Vi è poi da tener presente l'orientamento della generalità dei Paesi membri, che resta quello di non tornare sulle decisioni assunte e di mantenere il divieto assoluto di aiuti alla produzione all'interno dell'Unione.

L'eventuale proposta dell'esecutivo comunitario dovrà quindi essere esaminata molto attentamente, avendo ben presente che i suoi esiti in Consiglio permangono incerti.

Peraltro va anche considerato che l'obiettivo già perseguito dalla Commissione Europea di abolire gli aiuti alla produzione ottenendo nel contempo un livello ottimale di trasparenza ed equità nel mercato intracomunitario è ben lungi dall'essere raggiunto: benché le informazioni sulle misure esistenti nei vari Stati membri siano ancora incomplete, imprecise e scarsamente documentabili, pure risulta che altri Stati membri sono in grado di far fronte, almeno in parte, alle difficoltà determinate dalla concorrenza coreana mediante il ricorso a misure che, per il loro carattere generale, sfuggono alla qualificazione di "aiuti" ancorché di fatto utilizzate a

favore dello specifico settore: è il caso della normativa francese in tema di assicurazione delle esportazioni, gestita dal COFACE e delle disposizioni fiscali sugli investimenti parimenti adottate dalla Francia, che, facendo leva su di una materia - quella fiscale appunto - che non è oggetto di politica comunitaria, consentono di attribuire vantaggi al settore sfuggendo invece sostanzialmente al controllo della Commissione.

Un apposito studio della Ernst & Young dello scorso anno ha fatto emergere la disparità degli interventi di natura fiscale praticati a favore degli investimenti nei vari Paesi dell'Unione con riferimento alla generalità ovvero ad una pluralità di settori, a detrimento di una trasparente e corretta concorrenza intracomunitaria. E' dato presumere - quantunque non ve ne sia la prova inconfutabile - che tale fenomeno stia avendo i suoi effetti anche nel campo della costruzione navale, come il caso francese - e non solo - sembra dimostrare.

In tale contesto, appare necessario predisporre un approccio strategico adeguato per tutelare l'industria cantieristica nazionale.

Anche se dovessero essere adottate le misure che la Commissione si accingerebbe a proporre, occorre essere coscienti che esse potranno, forse, rispondere alle esigenze immediate del settore, ma difficilmente potranno assumere un ruolo determinante ai fini del recupero di competitività a medio-lungo termine dell'industria navalmeccanica italiana.

Pertanto, premesso che non vi sono azioni prospettabili in termini di politica industriale fino a quando il mercato resta fortemente influenzato da pratiche marcatamente distorsive, si rivela necessario, da una parte, operare perché il meccanismo difensivo che la Commissione si appresterebbe a proporre - se riconosciuto idoneo alla soluzione dei problemi di breve termine - possa essere al più presto approvato a livello comunitario ed introdotto nel nostro ordinamento, in quanto propedeutico ad ogni altra misura di più ampio respiro; dall'altra, occorre prepararsi ad affrontare adeguatamente il futuro, dando spazio fin d'ora ad ogni altra iniziativa capace di contribuire al rafforzamento delle capacità competitive del comparto, in modo che, sgombrato - com'è auspicabile - il campo dalle distorsioni di mercato provocate dalla Corea, si possano avere stabili condizioni per un rilancio del settore.

A tale riguardo, fermo restando l'impegno costante delle stesse aziende per il miglioramento dei propri livelli di produttività, l'industria cantieristica dovrà poter contare su di un ambiente favorevole alla propria attività (nel quale un ruolo significativo potrà derivare dalla politica fiscale).

In un contesto fortemente globalizzato ed in uno scenario di marcata competitività, acquista sempre maggiore rilievo la cooperazione industriale a livello europeo, con la possibilità di dar vita, previa ristrutturazione dei segmenti più precari, a forme di integrazione produttiva idonee a creare la necessaria "massa critica", a somiglianza di quanto si è fatto con successo

nel settore aeronautico: è stato più volte e da più parti rilevato che le sfide del futuro e della globalizzazione non possono essere affrontate nel migliore dei modi se non si supera la persistente frammentazione del tessuto produttivo europeo, che, tra l'altro, è rilevabile anche in campo nazionale..

Inoltre, a fondamento di ogni altra iniziativa, occorre sempre più puntare sul consolidamento e sull'ampliamento della politica dell'Unione Europea in materia di trasporto marittimo e di sicurezza ambientale, in un'ottica di politica marittima complessiva e di ampio respiro che possa validamente sorreggere ogni opportuna iniziativa per la salvaguardia e lo sviluppo del settore, con l'obiettivo di recuperare alla cantieristica una quota significativa di domanda.

Non va trascurata poi la funzione della ricerca, dello sviluppo, dell'innovazione e della formazione nel miglioramento degli standard qualitativi del processo produttivo e del prodotto, nel quadro di strategie che possano avvicinare sempre di più gli operatori europei e promuovere, laddove possibile, anche alleanze, fusioni, sistemi di ripartizione programmata di compiti produttivi.

Per quanto concerne, invece, la segnalata problematica dell'attuale situazione concorrenziale all'interno del mercato europeo, si delineano due opzioni: da una parte, infatti, si potrebbe stimolare l'esecutivo comunitario ad effettuare un'attenta ricognizione a tutto campo sulle misure esistenti nei vari Paesi dell'Unione per assicurare un sostanziale *level playing field*, almeno sul mercato intracomunitario; dall'altra, alla luce di quanto evidenziato, è da

presumere che la Commissione terrebbe comunque al di fuori del novero degli aiuti quegli interventi o misure che, avendo il suddetto carattere generale, non vengono classificati come tali, di talché ogni possibile azione contro i detti interventi rischierebbe di essere sterile.

In una situazione come quella descritta potrebbe invece rivelarsi più proficuo porre allo studio provvedimenti che, avvalendosi dell'analogia con le misure che altri Paesi hanno con successo sperimentato, consentano anche alla cantieristica italiana di riacquisire una prospettiva positiva per il futuro.

E' da sottolineare che un approccio di questo tipo, proprio per le caratteristiche non settoriali delle misure proponibili, richiede un'iniziativa fortemente coordinata a livello di governo, in modo da creare un contesto di sinergie che vada al di là delle tradizionali forme di proposta da parte dell'Amministrazione di settore, avallate poi (e "stemperate") nell'ambito della più ampia azione di governo.

Se resta confermata – e non vi è motivo perché non lo sia – la forte valenza "strategica" del settore dal punto di vista socio-economico, l'azione da svolgere per la sua salvaguardia va inserita in un quadro coerente di iniziative del governo per l'industria nazionale ed in una logica di politica industriale complessiva che coinvolga tutte le componenti in grado di dare un contributo alla soluzione del problema della competitività a medio-lungo termine della cantieristica italiana.

In tale ambito dovrebbero collocarsi, da un lato, misure che avvicinino la nostra normativa (fiscale e non) alle più avanzate normative dei principali partner comunitari, dall'altro, tutte le azioni, come quelle sopra tratteggiate, volte a ripristinare stabilmente condizioni di competitività per il settore.

E' da ritenere che l'insieme di una pluralità di iniziative, in parte di fonte governativa, in parte da adottarsi dalle stesse imprese del settore, costituisca l'unica soluzione concretamente prospettabile, nel breve, nel medio e nel lungo termine, per salvaguardare il futuro del settore.

In conclusione, le indicazioni sin qui esposte possono sintetizzarsi nelle seguenti, fondamentali, considerazioni che si sottopongono alla valutazione delle competenti istanze:

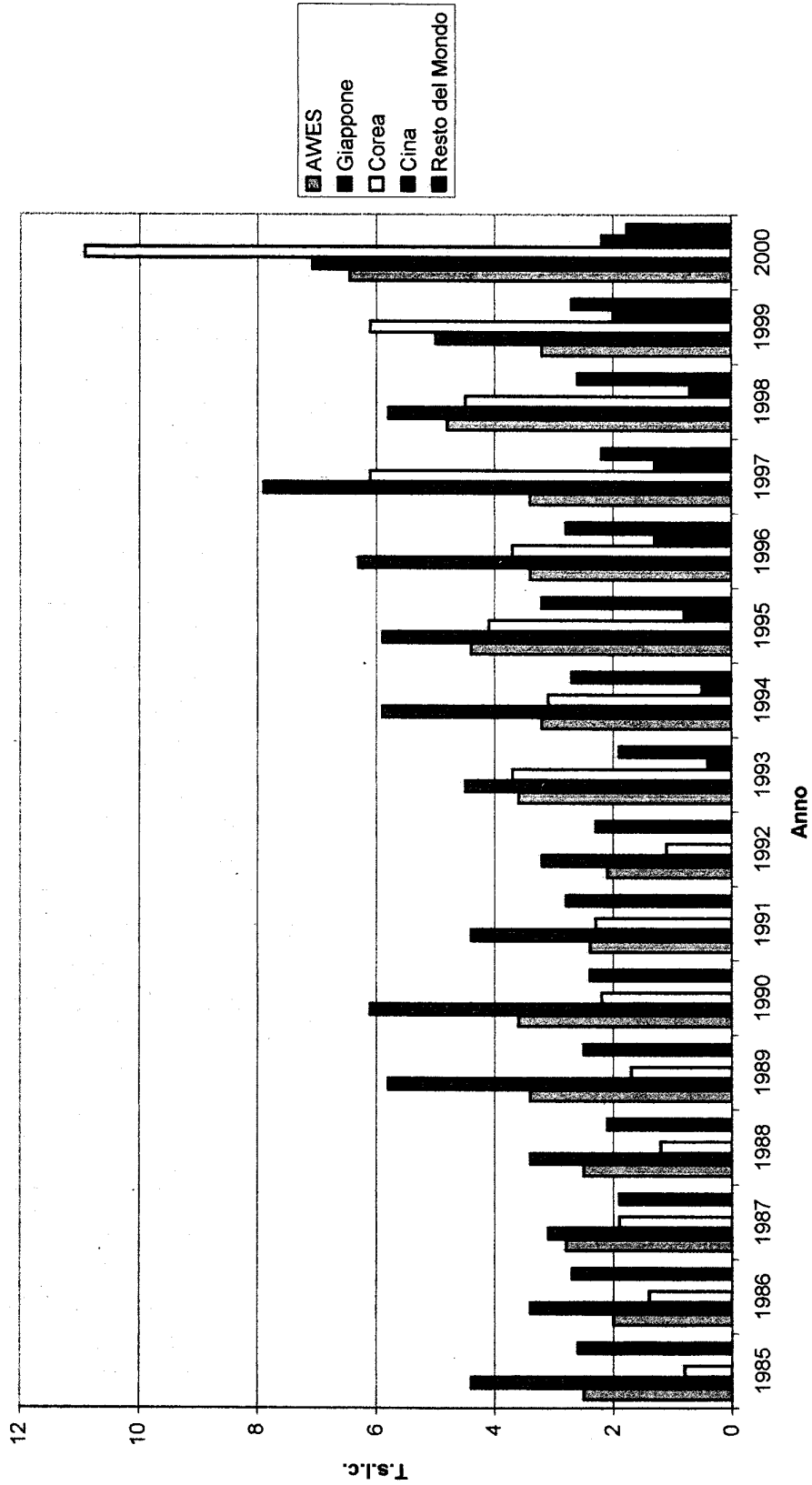
- 1) Nel solo 1999, da considerarsi anno di "picco" dell'ultimo quinquennio, l'Europa ha ordinato nei cantieri dell'Estremo Oriente circa l'80% del suo fabbisogno di navi da trasporto (in pratica sono escluse le sole navi da crociera), contro una media del 60% nel triennio precedente. Il saldo negativo di una ideale "bilancia commerciale" della cantieristica - che tenga conto delle navi ordinate in Europa da committenti extraeuropei - si stima che sia passato solo in tale anno da circa sei miliardi di dollari a quasi undici miliardi di dollari.

- 2) Il fenomeno che si è verificato su scala mondiale nel comparto cantieristico, per cui un solo Paese produttore si è portato in poco più di due decenni da un'irrilevante quota dell'1,2% ad una quota di circa il 50% del mercato globale della costruzione navale (acquisita in gran parte negli ultimi tre anni) è fenomeno che non ha riscontri in nessun altro settore industriale.
- 3) 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 meccanismo per salvaguardare le notevoli potenzialità del settore, tenuto anche conto che l'attuale, sostenuto, livello della domanda , per ragioni di ciclicità proprie del settore stesso, difficilmente si potrà mantenere stabile.

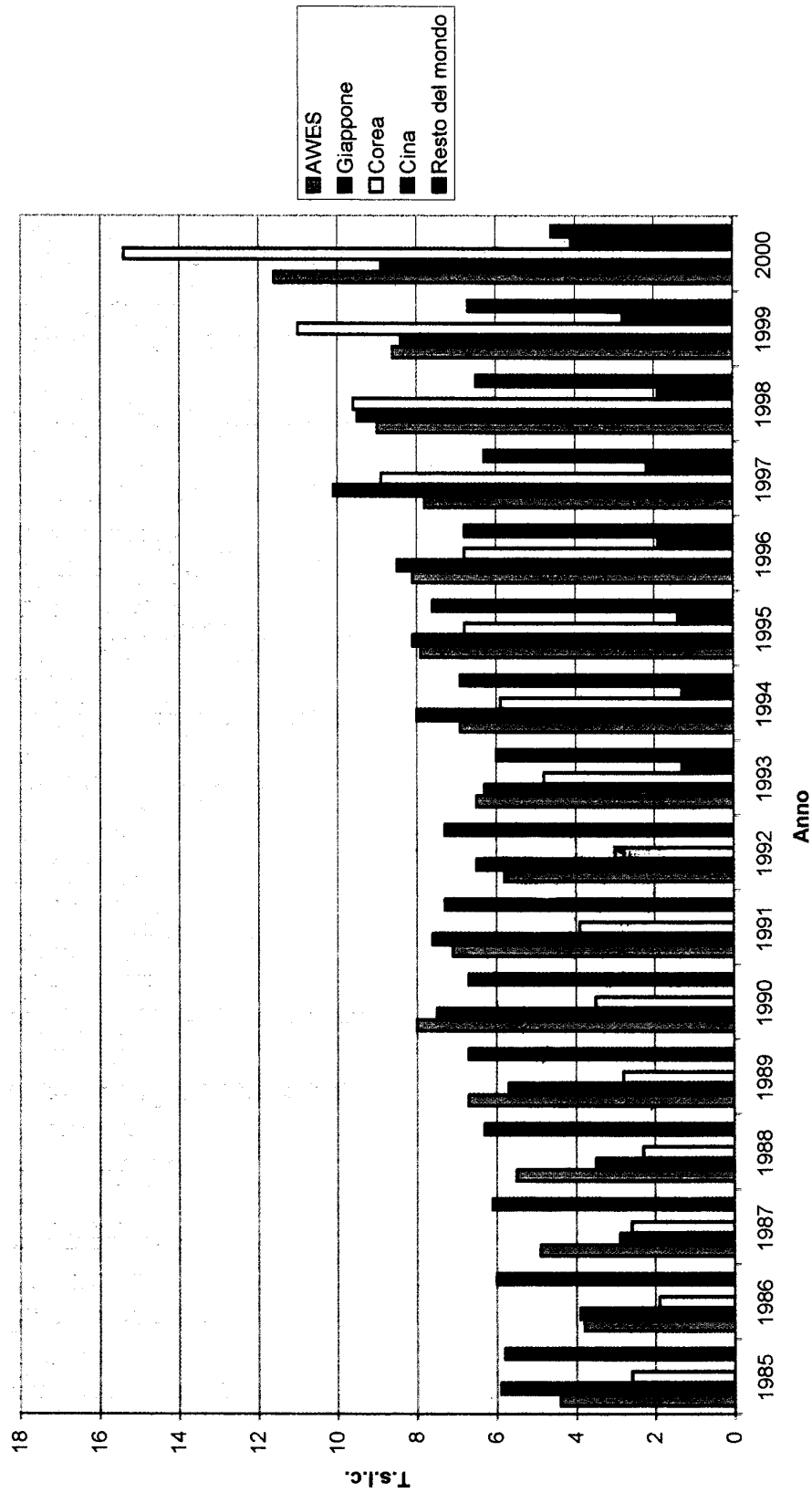
- 4) L'adozione di meccanismi di difesa del settore ha delle precise e rilevanti ricadute economiche, in quanto la cantieristica è un comparto industriale ad alta intensità di addetti, ma, nel contempo, ad alta tecnologia e di interesse strategico sia per l'economia nazionale che per un adeguato ed equilibrato sviluppo dell'intero sistema dei trasporti nazionale, nel quale la modalità marittima va acquisendo un rilievo sempre crescente.

Grafici sulla situazione della
cantieristica mondiale

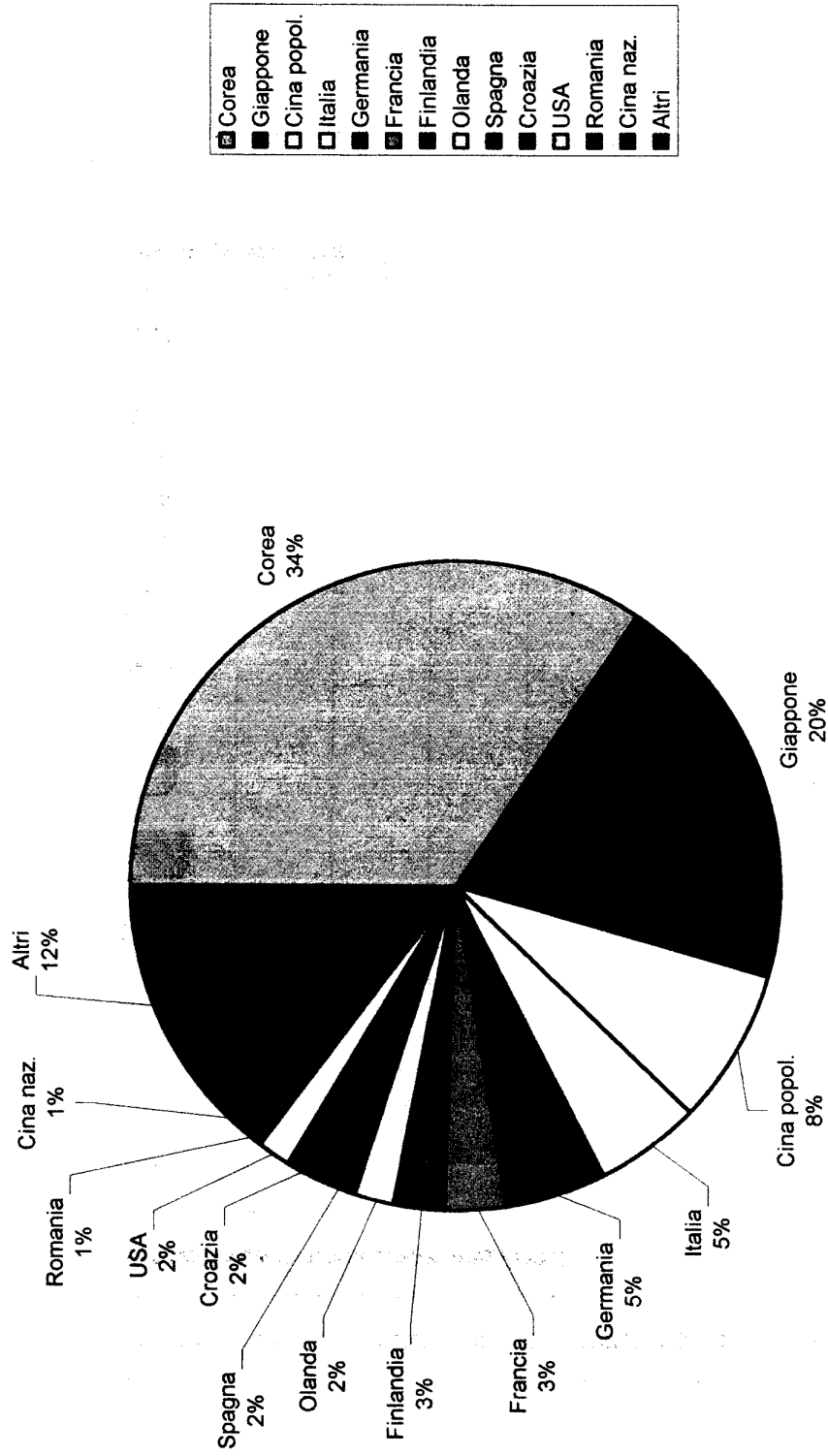
Ripartizione dei nuovi ordini mondiali per aree di produzione dal 1985 al 2000



Ripartizione del carico di lavoro mondiale per aree di produzione dal 1985 al 2000

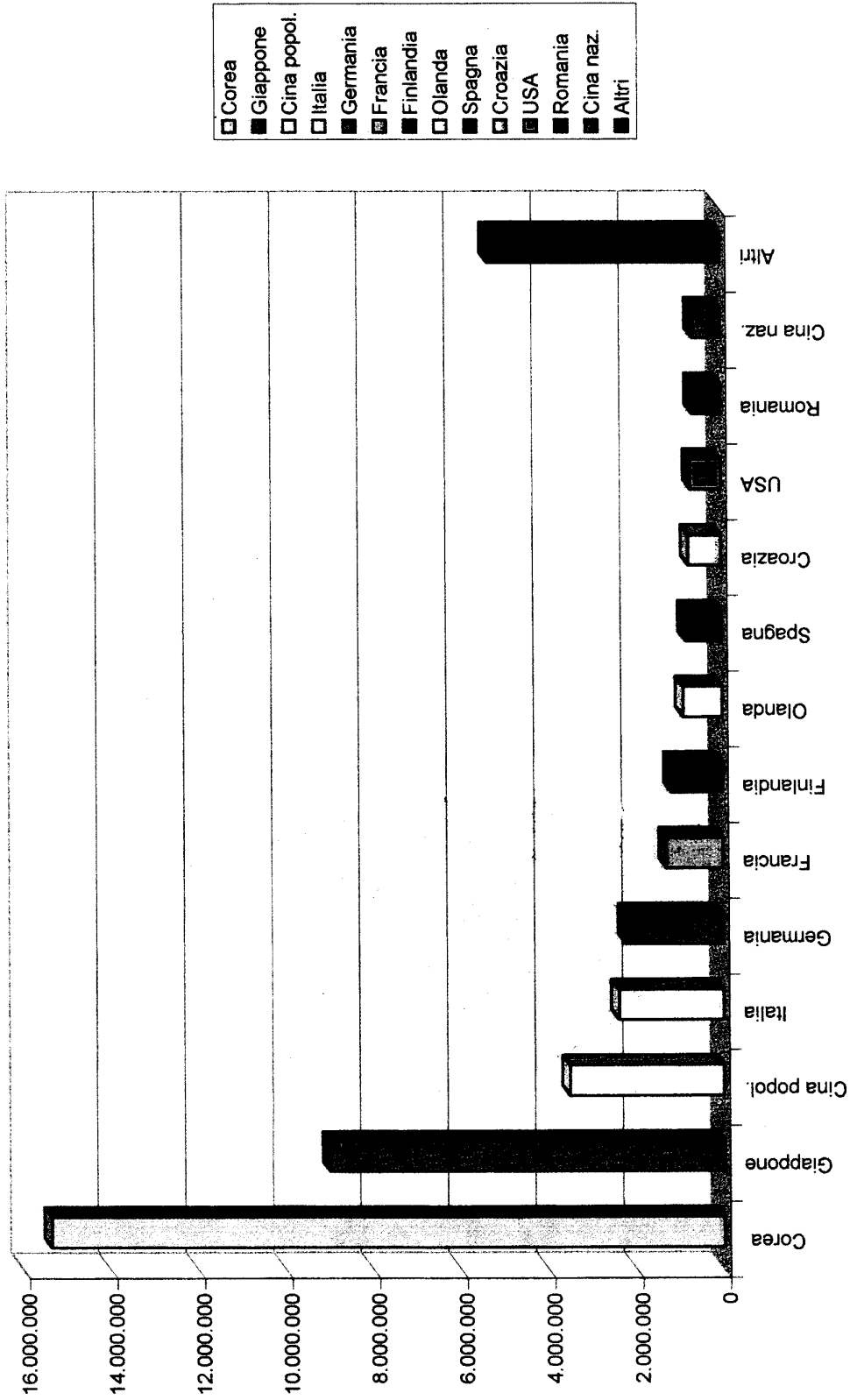


Ripartizione percentuale del carico di lavoro mondiale al 31.12.2000



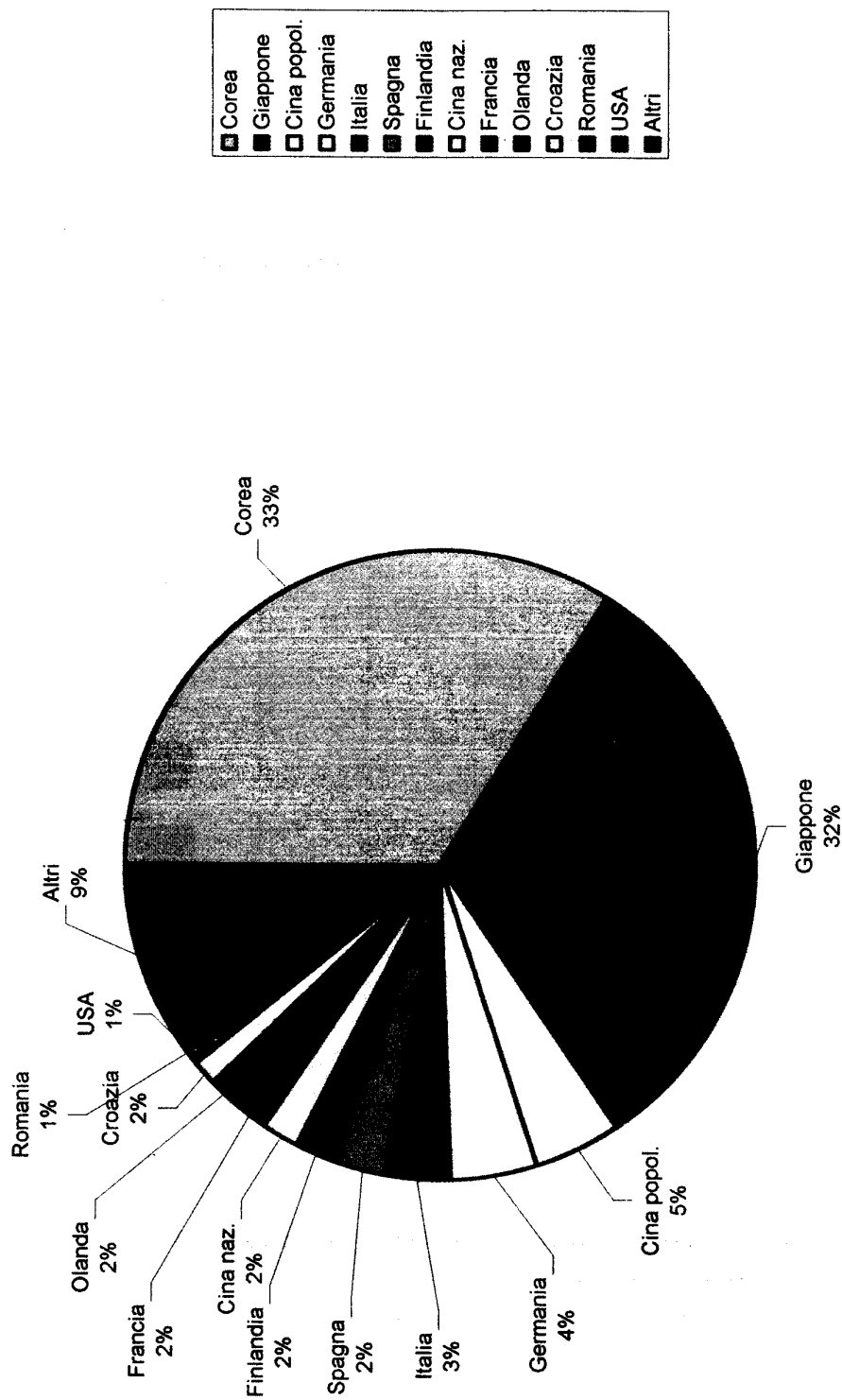
Fonte: AWES (Association of (West) European Shipbuilders)

Ripartizione percentuale del carico di lavoro mondiale al 31.12.2000



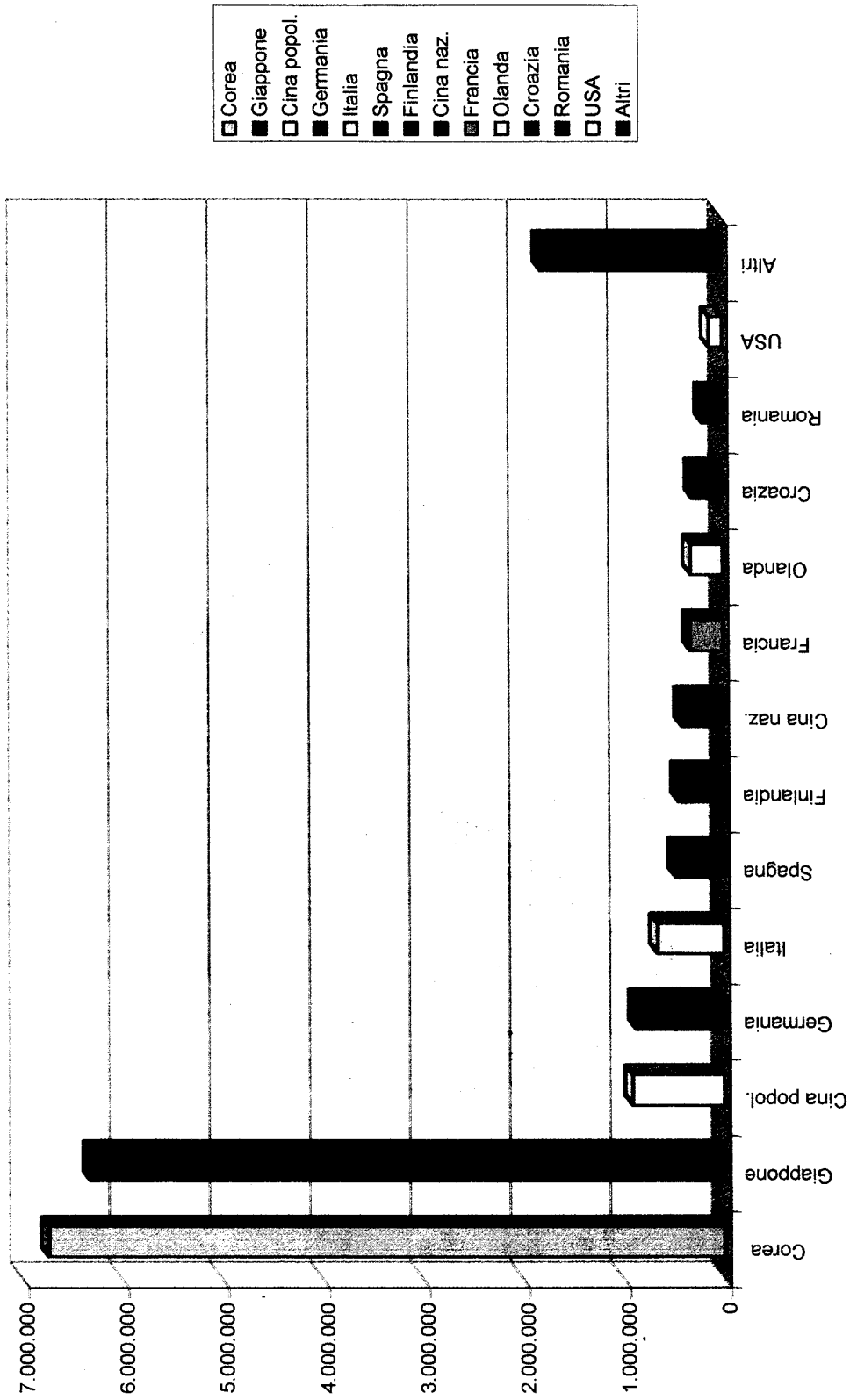
Fonte: AWES (Association of (West) European Shipbuilders)

Ripartizione percentuale dei completamenti mondiali nell'anno 2000

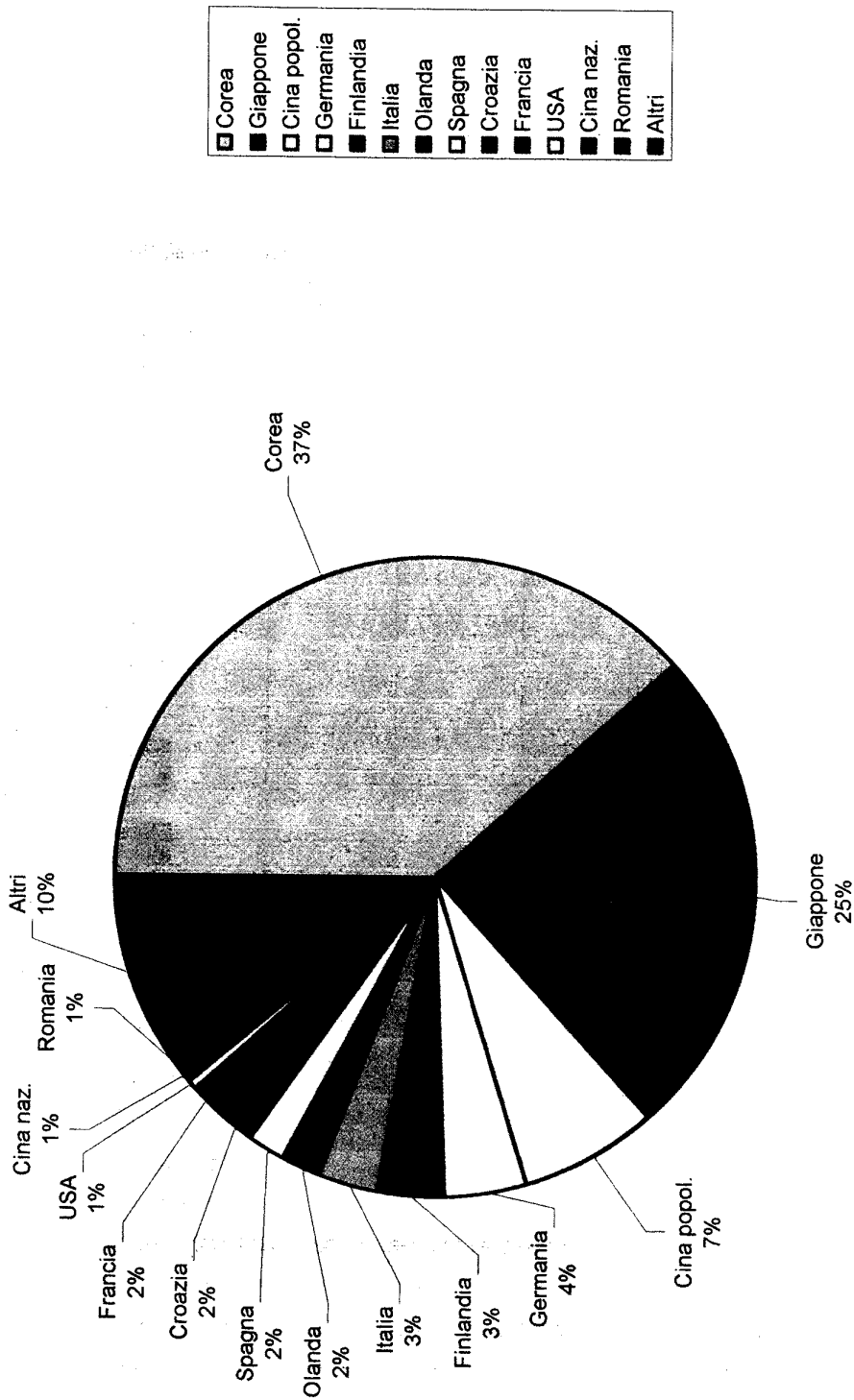


Fonte: AWES (Association of (West) European Shipbuilders)

Ripartizione percentuale dei completamenti mondiali nell'anno 2000

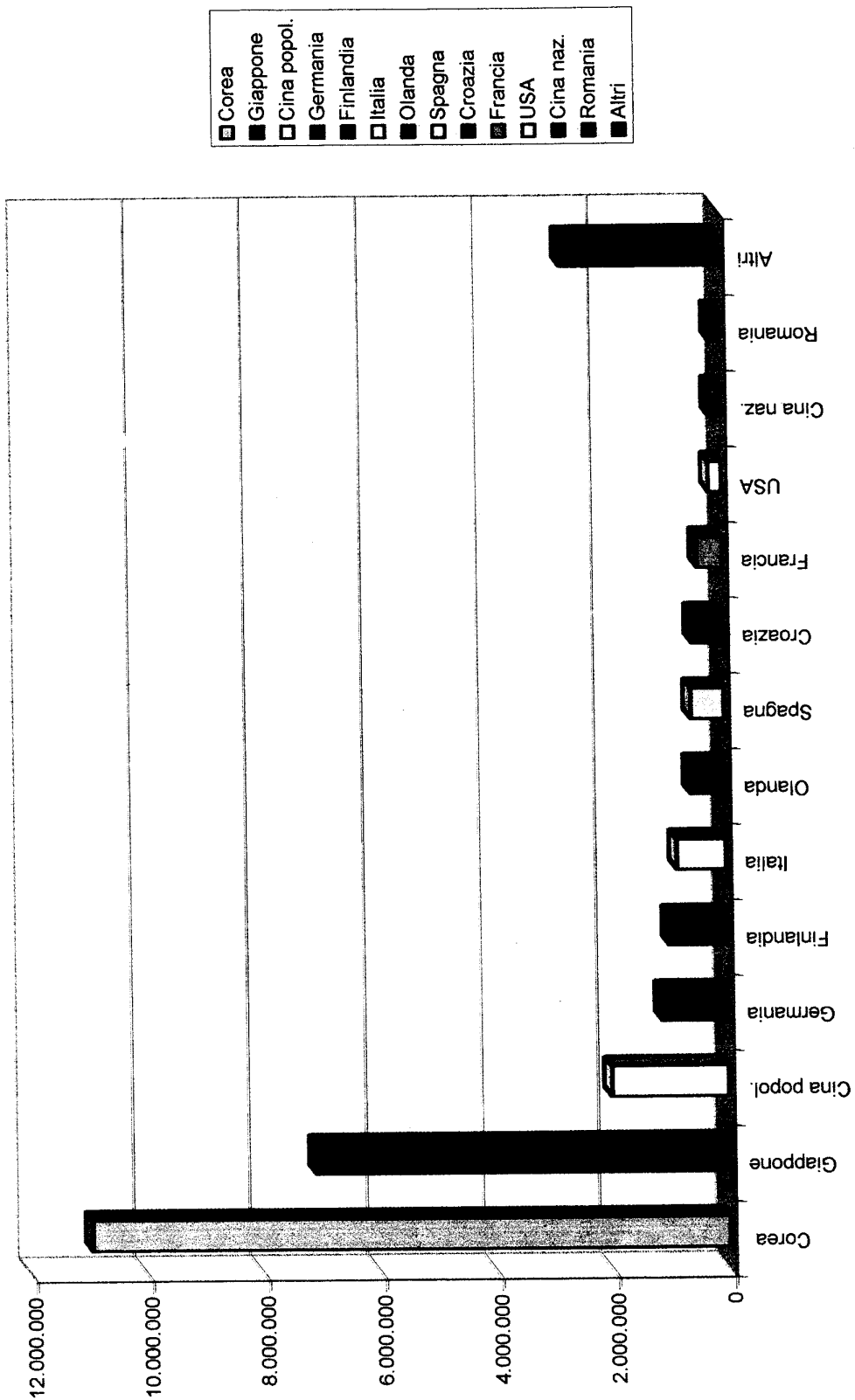


Ripartizione mondiale degli ordini di nuove navi nell'anno 2000



Fonte: AWES (Association of (West) European Shipbuilders)

Ripartizione mondiale degli ordini di nuove navi nell'anno 2000



Fonte: AWES (Association of (West) European Shipbuilders)

Dati sull'attuazione
della legge n.132/94

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 22 FEBBRAIO 1994, N.132**Esercizio finanziario 2000****INDUSTRIA CANTIERISTICA**

COSTRUZ. E TRASF.	Disponibilità in Lire/ml di	Somme impegnate in Lire/ml di
DL 535/96 conv. L.647/96 (1)	0,6	0,05
L.261/97 art.1 b) (2)	84,1	44
L.413/98 art.1 a) (2)	70 (*)	/
L.522/99 art.2 comma 3 (2)	28	/
TOTALI	187,2	44,05

INVESTIMENTI	Disponibilità in Lire/ml di	Somme impegnate in Lire/ml di
DL 287/95 conv. L.343/95 (2)	0,3	/
L.522/99 art.4 (2)	7	/
TOTALI	7,3	/

INNOVAZIONI

L.522/99 art.4 (2)	2	/
--------------------	---	---

RISTRUTTURAZIONI

L.522/99 art.6 (2)	2	/
--------------------	---	---

RICERCA (I.N.S.E.A.N. e CE.TE.NA.)

COSTRUZ. E TRASF.	Disponibilità in Lire/ml di	Somme impegnate in Lire/ml di
DL 287/95 conv. L.343/95 (1)	0,6	0,3
L.261/97 art.1 b) (1)	2,1	1,95
L.413/98 art.1 a) (2)	1	0,87
L.522/99 art.2 comma 3 (2)	7	/
TOTALI	9,7	3,12

(*): 60 miliardi sono stati trasferiti poi alla legge 88/2001.

INDUSTRIA ARMATORIALE

CREDITO NAVALE	Disponibilità in Lire/mldi	Somme impegnate in Lire/mldi
L.261/97 art.1 c) (3)	58,7	9,7

NOTE :

- (1) =Limiti di impegno della durata di 10 anni
- (2) =Limiti di impegno della durata di 15 anni
- (3) =Limiti di impegno della durata di 8,5 anni

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 22 FEBBRAIO 1994, N.132**(dati aggiornati al 31 dicembre 2000)**

Decreto legge 24 dicembre 1993, n.564 convertito in legge 22 febbraio 1994, n.132.
Provvedimenti a favore dell'industria navalmeccanica e della ricerca applicata al settore navale - applicativa della VII^a Direttiva CEE.

Leggi di rifinanziamento: 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, legge 30 novembre 1998, n.413, legge 28 dicembre 1999, n.522.

COSTRUZ. E TRASF.	Stanziamenti 1993-2000 in Lire/ml di	Somme impegnate in Lire/ml di
DL 564/93 conv. L.132/94 (1)	15	15
DL 287/95 conv. L.343/95 (1)	63,5	63,5
DL 535/96 conv. L.647/96 (1)	95	94,2
L.261/97 art.1 b) (2)	135	95
L.413/98 art.1 a) (2)	70 (*)	/
L.522/99 art.2 comma 3 (2)	28	/
TOTALI	406	267,7

CREDITO NAVALE	Stanziamenti 1993-2000 in Lire/ml di	Somme impegnate in Lire/ml di
DL 564/93 conv. L.132/94 (3)	35	35
DL 287/95 conv. L.343/95 (3)	58,5	58,5
DL 535/96 conv. L.647/96 (3)	65	65
L.261/97 art.1 b) (3)	110 (**)	60,9
TOTALI	268,5	207,1

(*): 60 mldi sono stati trasferiti alla legge 88/2001.

(**): Ai sensi dell'art.13, 1° comma, legge 522/99, 75 mldi sono stati trasferiti allo stanziamento per la cantieristica.

RICERCA (I.N.S.E.A.N. e CE.TE.NA.)	Stanziamanti 1993-2000 in Lire/ml di	Somme impegnate in Lire/ml di
DL 564/93 conv. L.132/94 (1)	4,8	4,8
DL 287/95 conv. L.343/95 (1)	10,4	10,4
L.261/97 art.1 b) (1)	10	9,8
L.522/99 art.5 (2)	7	/
TOTALI	32,2	24,4

INVESTIMENTI	Stanziamanti 1993-2000 in Lire/ml di	Somme impegnate in Lire/ml di
L 343/95 art.3, comma 4 (2)	1,8	1,5
L.522/99 art.4 (2)	7	/
TOTALI	8,8	1,5

RISTRUTTURAZIONI	Stanziamanti 1993-2000 in Lire/ml di	Somme impegnate in Lire/ml di
L.522/99 art.6 (2)	2	

INNOVAZIONE TECNOLOGICA	Stanziamanti 1993-2000 in Lire/ml di	Somme impegnate in Lire/ml di
L.522/99 art.3 (2)	2	

NOTE :

- (1) =Limiti di impegno della durata di 10 anni
(2) =Limiti di impegno della durata di 15 anni
(3) =Limiti di impegno della durata di 8,5 anni

Contributi concessi nel 2000 in lire/miliardi alle imprese per iniziative ricadenti sotto il regime della VII^a Direttiva CEE.

INDUSTRIA CANTIERISTICA

COSTRUZ. E TRASF.	442,6
L.132/94 artt. 3 e 4	

INDUSTRIA ARMATORIALE

CREDITO NAVALE	22,8
L.132/94 art.10	

**RICERCA
(I.N.S.E.A.N. e CE.TE.NA.)**

L.413/98 art.5
L.261/97 art.6

Contributi concessi in lire/miliardi alle imprese per iniziative ricadenti sotto il periodo della VII^a Direttiva CEE.

INDUSTRIA CANTIERISTICA

COSTRUZ. E TRASF.	2447,80
L.132/94 artt. 3 e 4	

INDUSTRIA ARMATORIALE

CREDITO NAVALE	
L.132/94 art.10	1578,5

RICERCA (I.N.S.E.A.N. e C.E.TE.NA.)

L.343/95 artt.14 e 15	
L.413/98 art.5	
L.261/97 art.6	176,5

**INIZIATIVE ASSISTITE RICADENTI SOTTO IL REGIME DELLA LEGGE
132/94, ATTUATIVA DELLA VII^A DIRETTIVA CEE.**

(dati aggiornati al 31 dicembre 2000)

INDUSTRIA CANTIERISTICA

N° UNITA'	Tipo	Contributo
38	TRA	68
143	N.C	2379,8
181	TOTALI	2447,8

Le 143 iniziative di nuova costruzione hanno dato luogo ad una produzione complessiva di 3.224.435 t.s.l.c., così distinte per tipologia di nave:

N° UNITA'	Tipo	t.l.s.c.
1	Posacavi	16.290
6	Traghetto auto	218.990
2	Petroliere	9.250
28	Petrolchimiche	330.630
11	Bulk carriers	211.500
22	Roll on roll off	382.735
7	Gasiere	75.520
18	Traghetti	263.570
6	Portacontenitori	117.800
16	Unità da crociera	1.559.875
26	rimorchiatori	38.275
143	TOTALI	3.224.435

N.C.= nuove costruzioni

TRA= trasformazioni

INDUSTRIA ARMATORIALE

N° UNITA'	Tipo	Contributo
22	TRA	48,8
148	N.C	142,5
170	TOTALI	191,3

Le 148 iniziative di nuova costruzioni assistite con il contributo di credito navale sono così distinte per tipologia di nave:

N° UNITA'	Tipo
22	Motocisterne
6	Traghetti auto
6	Portacontenitori
1	Posacavi
1	Petroliera
18	Petrolchimiche
14	Bulk carriers
15	Roll on roll off
1	Gasiera GPL
1	Gasiera LNG
19	Traghetti
2	Unità da crociera
42	rimorchiatori
148	TOTALI

N.C.= nuove costruzioni

TRA= trasformazioni

Gf

Documenti/dati sulla attuazione

La cantieristica Italiana:
struttura, produzione e portafoglio ordini

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Albo speciale delle Imprese di Costruzione Navale - 2000

	N° Iscr.	IMPRESA	CAP. PROD. tsic/anno	MAX UNITA' REAL. T.s.l.	FASCIA DIM.LE	
1	1	Cantieri San Marco s.r.l. V.le San Bartolomeo,362 - 19138 LA SPEZIA	5.000	8.000	2 ^A	
2	2	FINCANTIERI Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE	255.000	150.000	4 ^A	
3	3	CANTIERI NAVALI VITTORIA S.r.l. Via Leonardo da Vinci, 47 - 45011 ADRIA (ROVIGO)	3.000	3.500	1 ^A	
4	4	CANTIERE NAVALE F.LLI GIACALONE S.p.A. Via Selinunte, 44 - 91026 MAZARA DEL VALLO (TRAPANI)	4.000	2.000	1 ^A	
5	5	SOCIETA' ESERCIZIO CANTIERI S.p.A. Largo Toniolo, 10 - 00186 ROMA	19.500	15.000	3 ^A	*
6	7	CANTIERE NAVALE VISENTINI S.r.l. Via G. Verdi, 33 - 30171 MESTRE (VENEZIA)	12.500	25.000	2 ^A	
7	8	NUOVI CANTIERI APUANIA S.p.A. V.le Cristoforo Colombo, 4 bis - 54036 MARINA DI CARRARA (MASSA)	25.000	50.000	3 ^A	
8	9	CANTIERE NAVALE DE POLI S.p.A. Via dei Murazzi, 1216 - 30010 PELLESTRINA (VENEZIA)	8.000	7.600	2 ^A	
9	11	CANTIERE NAVALE MARIO MORINI S.p.A. Via Enrico Mattei, 20 - 60125 ANCONA	9.000	10.000	2 ^A	
10	13	COOP. ING. G.TOMMASI CANT. NAV. S.c.r.l. Via Mattei, 14 - 60125 ANCONA	3.500	2.000	1 ^A	
11	14	CANTIERE NAVALE DI PESARO S.r.l. Via Fra Due Porti, 48 - 61100 PESARO	5.800	7.000	1 ^A	
12	15	ROSETTI MARINO S.p.A. Via Trieste, 230 - 48100 RAVENNA	2.000	4.000	1 ^A	
13	18	CANTIERI NAVALI TERMOLI S.r.l. Molo Sud Est - 86039 TERMOLI	4.000	7.200	1 ^A	
14	19	RODRIQUEZ CANTIERI NAVALI S.p.A. Via S. Raineri, 22 - 98122 MESSINA	5.500	6.500	2 ^A	
15	20	METALCOST COSTRUZIONI METALLICHE S.p.A. Via Alta, 3 - LOCALITA' CA' DEL SALE - 19038 SARZANA (LA SPEZIA)	4.100	3.500	1 ^A	
16	21	SESTRI CANTIERE NAVALE S.p.A. Via Soliman, 47/R - 16154 GENOVA	30.000	80.000	4 ^A	
17	23	S.M.E.B. CANTIERI NAVALI S.p.A. Via S.Raineri 98100 Messina	5.400	16.000	1 ^A	
18	24	Cantiere Navale Fratelli Orlando S.c.a r.l Piazza Mazzini,92 -57126 Livorno	15.000	10.000	4 ^A	
19	25	T.MARIOTTI Via dei Pescatori - 16129 GENOVA	5.000	40.000	2 ^A	
		Totale	421.300	\		

* Cancellata dall'Albo il 18.01.2001

Albo Speciale delle Imprese di Riparazione navale -2000

	N. Iscr.	IMPRESE	FASCIA DIM.LE
1	1	IVALDI & GENERALE S.r.l. Via Porta Siberia - 16126 GENOVA	1 [^]
2	2	IMPRESA 'MARINONI S.r.l. Via Molo Giano - 16126 GENOVA	1 [^]
3	3	G.M.G. GENERAL MONTAGGI GENOVESI S.r.l. Via dei Pescatori (Foce) - 16128 GENOVA	1 [^]
4	4	NAVALIMPIANTI S.p.A. Salita alla Guardia, 55 - 16014 GENOVA	1 [^]
5	5	Cantieri San Marco. V.le San Bartolomeo,362 - 19138 LA SPEZIA	3 [^]
6	6	FINCANTIERI Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE	4 [^]
7	8	Officine Meccaniche Navali e Fonderie SAN GIORGIO DEL PORTO S.p.A. Calata Boccardo - 16126 GENOVA	3 [^]
8	9	IGNAZIO MESSINA & C. S.p.A. Via G. D'Annunzio, 91 - 16100 GENOVA	2 [^]
9	11	T.MARIOTTI S.p.A Via dei Pescatori -16126 GENOVA	3 [^]
10	13	COOP. ING. TOMMASI CANT. NAV. S.c.r.l. Via Mattei, 14 - 60125 ANCONA	1 [^]
11	15	VE.GA. OFF.NE VERRINA DI CALATA GADDA S.r.l. Calata Gadda - 16126 GENOVA PORTO	1 [^]
12	18	ROSETTI MARINO S.p.A. Via Trieste, 230 - 48100 RAVENNA	2 [^]
13	19	NAVITAL S.p.A. Via Tagliolini, 26 E - 16152 GENOVA	1 [^]
14	20	LA NUOVA MECCANICA NAVALE S.r.l. P.zza Garibaldi, 91 80142 NAPOLI	1 [^]
15	21	WARTSILA NAVIM SERVICE S.r.L. Via dei Pescatori - 16129 GENOVA	1 [^]
16	23	CANTIERI DEL MEDITERRANEO S.p.A. Via Marinella,Varco 6 -80133 NAPOLI	3 [^]
17	24	G. & R. SALVATORI Officine Meccaniche Navali S.p.A. Calata Villa del Popolo - 80133 NAPOLI PORTO	1 [^]
18	27	S.I.D.E.M. S.r.l. Via Molo Giano - 16128 GENOVA	1 [^]
19	28	CANTIERE E. NOE' S.P.A Molo Darsena - 96011 AUGUSTA	2 [^]
20	29	S.M.E.B. CANTIERI NAVALI S.p.A. Via S. Raineri - 98100 MESSINA	3 [^]

Albo Speciale delle Imprese di Riparazione navale -2000

21	30	CANTIERI RAVENNA S.r.L. Via 13 Marzo 1987,n.3 -48100 RAVENNA	1 [^]
22	31	CANTIERE NAVALE DI TRAPANI S.p.A. Via Bacino, Zona Isolella -91100 TRAPANI	2 [^]
23	32	GEROLAMO SCORZA S.p.A. Calata Gadda 12/18 - 16126 GENOVA	1 [^]
24	33	PALUMBO S.P.A. Calata Marinella -Interno Porto -80133 NAPOLI	1 [^]
25	34	CANTIERE NAVALE FRATELLI ORLANDO S.c.a.r.l. Piazza Mazzini,92 -57126 LIVORNO	4 [^]
26	35	LLOYD SARDEGNA COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE S.r.l. Via Sonnino,21 - 09125 - Cagliari	1 [^]
27	36	CANTIERI NAVALI TERMOLI S.p.A. Molo Sud Est - 86039 Termoli	1 [^]

Albo Speciale delle Imprese di Demolizione Navale 2000

N°	IMPRESE ISCRITTE	
2	NAVALCANTIERI S.r.l. Via Boccaperti, 5 - 80146 S. GIOVANNI A TEDUCCIO (NAPOLI)	*
* Cancellata dall'Albo il 23 .02.2001		

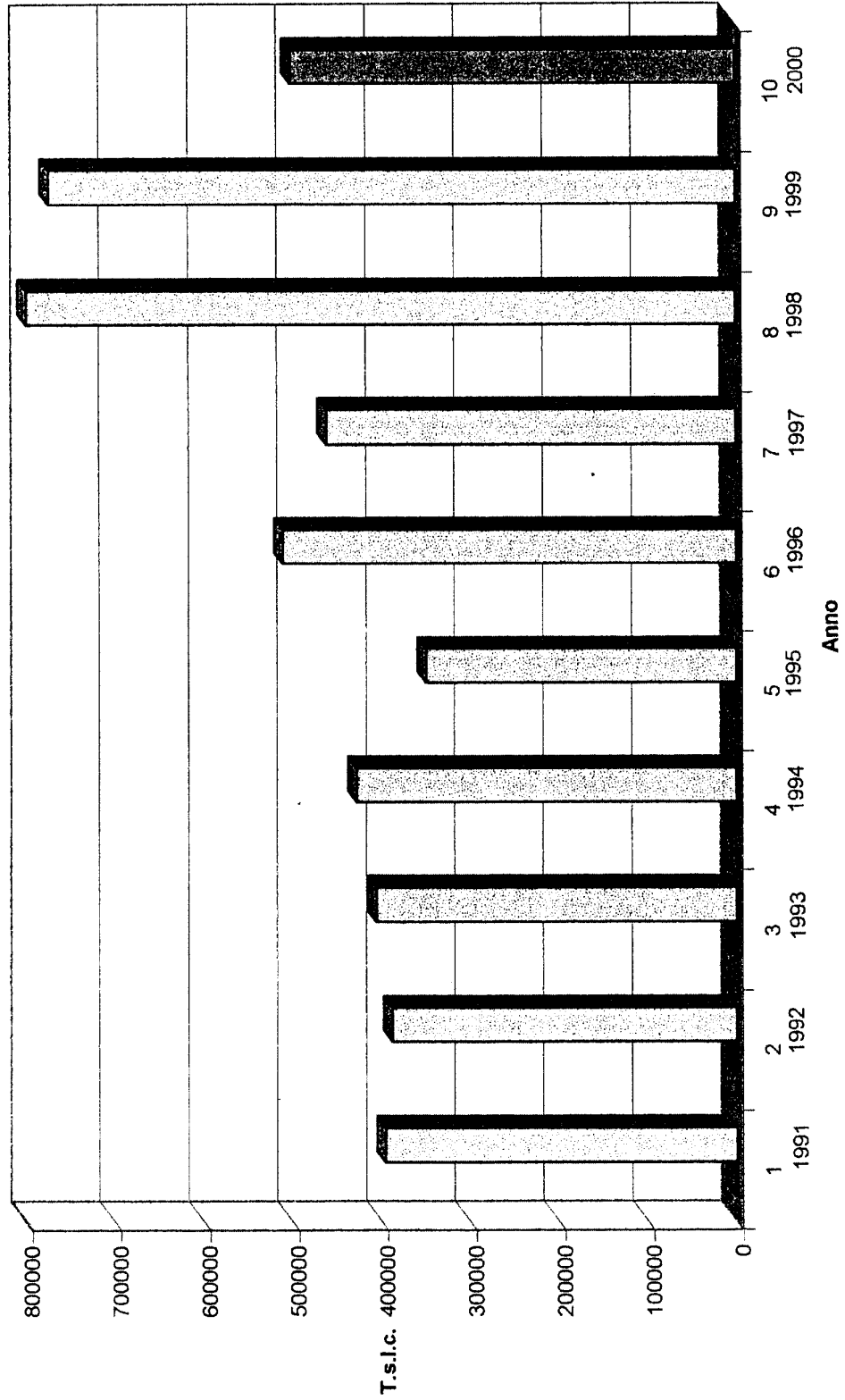
ALBO SPECIALE DELLE IMPRESE DI COSTRUZIONE NAVALE
Personale dipendente Imprese di Costruzione navale nel 2000

N.iscriz. Albo	Cantiere	Dipendenti		
1	Cantieri San Marco *	162	**	
2	Fincantieri * 1)	5.138		
3	C.N. Vittoria	51		
4	C.N. Giacalone	53		
5	S.E.C.	241	***	
6	C.N. Ferrari	50	****	
7	C.N. Visentini	68		
8	N.C.A.	261		
9	C.N. De Poli	87		
11	C.N. Morini	128		
13	Coop. Ing.G.Tommasi *	52		
14	C.N. Pesaro	51		
15	Rosetti *	167		
18	C.N. Termoli *	71		
19	C.N. Rodriguez	200		
20	Metalcost	51		
21	Sestri C.N.	729		
23	S.M.E.B. *	122		
24	C.N. F.lli Orlando*	417		
25	T.Mariotti*	151		
	Totali	8.250		
** Nel 2001 alla INMA S.p.A. è subentrata la Soc. Cantieri San Marco s.r.l.				
*** Cancellata il 18.01.2001				
**** Cancellata il 14.01.2000				

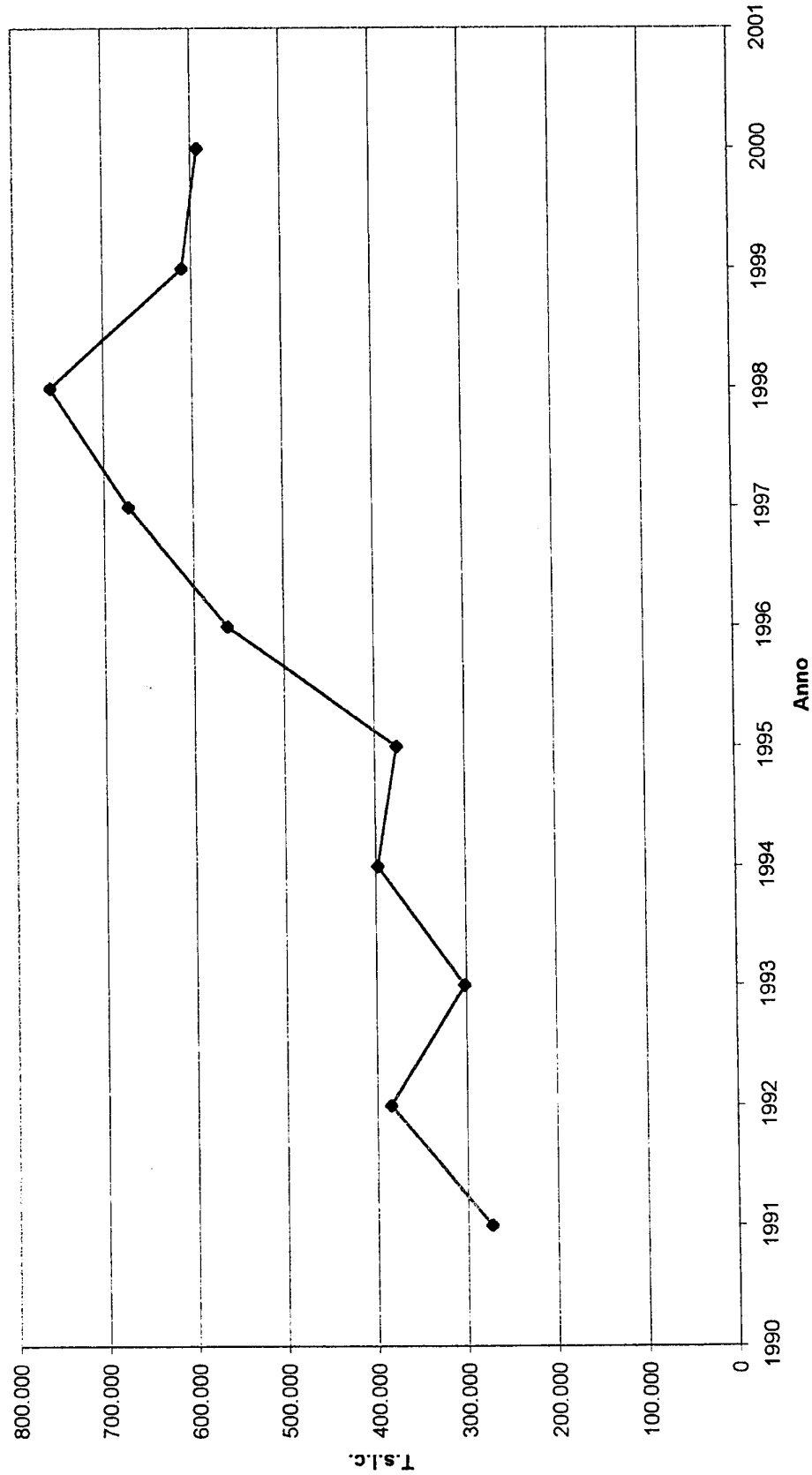
* Imprese che svolgono attività mista di costruzione e riparazione navale e altre

1) Escluso personale Palazzo Marineria (669), di via Genova (254), della Direzione di Roma (11) e dei Cantieri di Muggiano (844) e Riva Trigoso (1034).

CANTIERISTICA NAZIONALE- NAVI COMPLETATE DAL 01.01.1991 AL 31.12.2000 in t.s.i.c



CANTIERISTICA NAZIONALE - PRODUZIONE SVILUPPATA DAL 01.01.1991 AL 31.12.2000

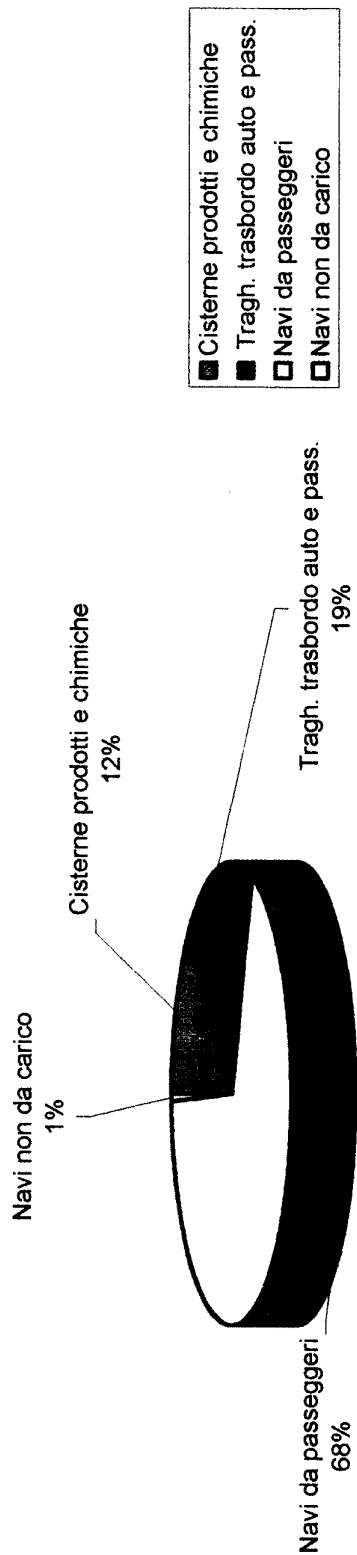


Cantieristica Italiana
Ripartizione dei Nuovi Ordini per tipologia
dal 01.01.2000 al 30.09.2000

Tipologia	di cui per Committente estero					
	N.o	Tsl	Tslc	N.o	Tsl	Tslc
Cisterne prodotti e chimiche	11	65.180	82.401			
Tragh. trabordo auto e pass.	6	141.500	130.350	1	44.500	40.050
Navi da passeggeri	4	382.800	478.500	4	382.800	478.500
Navi non da carico	9	3.167	4.750			
Totali				5	427.300	518.550

Ai dati esposti andranno aggiunti quelli relativi ai contratti conclusi nell'ultimo trimestre dell'anno, sui quali, come segnalato nella relazione, Cantieri e Armatori si sono al momento riservati una verifica dei loro programmi operativi prima di avviare a concreta realizzazione le iniziative.

Cantieristica Italiana - Ripartizione per tipologia degli ordinativi di nuove costruzioni dal 01.01.2000 al 30.09.2000

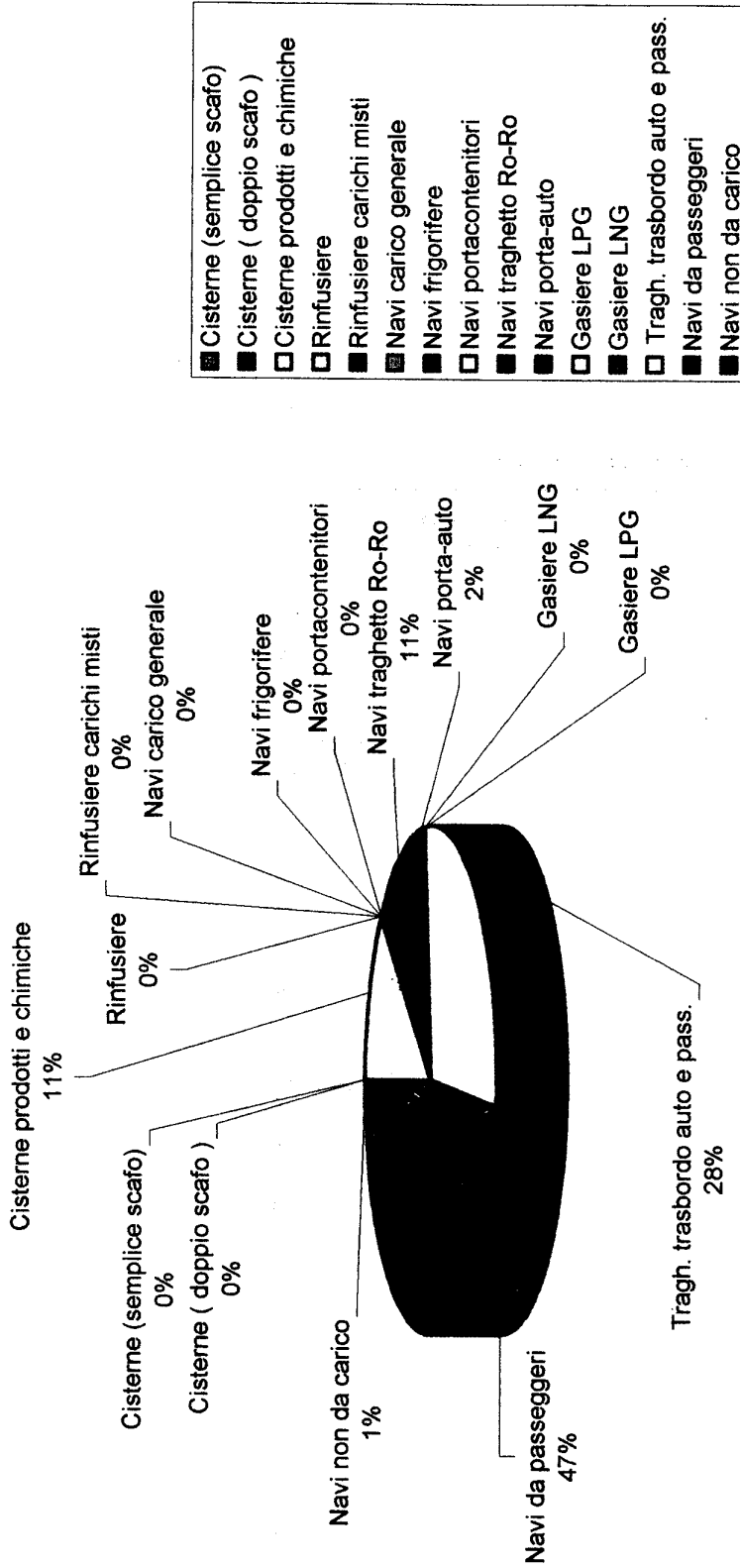


Ministero dei Trasporti e della Navigazione
Albo speciale delle Imprese di Costruzione Navale
Cantieristica Italiana - Ripartizione del carico di lavoro per tipologia al 30 settembre 2000

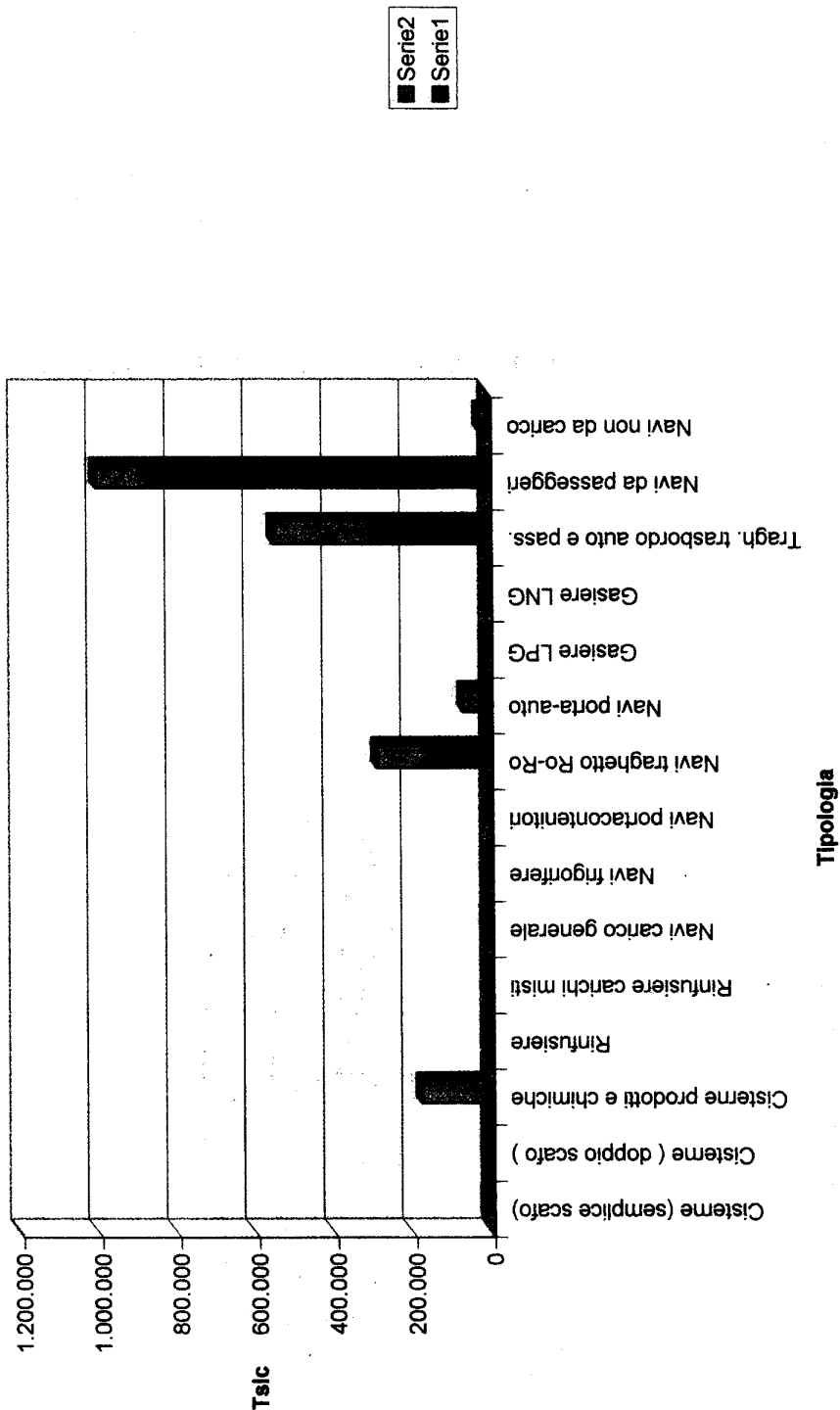
Tipologia	di cui per Armatore estero					
	N.o	Tsl	Tslc	N.o	Tsl	Tslc
Cisterne (semplice scafo)	0	0	0	0	0	0
Cisterne (doppio scafo)	0	0	0	0	0	0
Cisterne prodotti e chimiche	27	190.320	233.675	0	0	0
Rinfusiere	0	0	0	0	0	0
Rinfusiere carichi misti	0	0	0	0	0	0
Navi carico generale	0	0	0	0	0	0
Navi frigorifere	0	0	0	0	0	0
Navi portacantenitori	0	0	0	0	0	0
Navi traghietto Ro-Ro	10	209.000	224.100	8	162.000	153.600
Navi porta-auto	1	58.500	32.175	0	0	0
Gasiere LPG	0	0	0	0	0	0
Gasiere LNG	0	0	0	0	0	0
Tragh. trasbordo auto e pass.	20	636.500	589.350	9	318.500	303.150
Navi da passeggeri	12	760.750	984.475	7	696.300	870.375
Navi non da carico	16	5.804	29.020	0	0	0
Totali	106	1.950.174	2.082.130	24	1.176.800	1.327.126

Ai dati esposti andranno aggiunti quelli relativi ai contratti conclusi nell'ultimo trimestre dell'anno, sui quali, come segnalato nella relazione, Cantieri e Armatori si sono al momento riservati una verifica dei loro programmi operativi prima di avviare a concreta realizzazione le iniziative.

Ripartizione percentuale per tipologia del carico di lavoro delle Imprese iscritte nell'Albo dei Costruttori al 30 settembre 2000



Cantieristica Italiana - Ripartizione del carico di lavoro fra Committenti nazionali e esteri al 30 settembre 2000



Serie 2: Committenti italiani
Serie 1: Committenti esteri

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
 Albo Speciale delle Imprese di Costruzione Navale
 Completamenti dal 01.01.2000 al 31.12.2000

	CANTIERE	ARMATORE	N.C.	TSL	coeff.	TSLC	Tipo
1 1	INMA	F.in. Marittima	4262	2.600	1,6	4.160	3
2 2	Fincantieri	Marnavi	6053	14.500	1,05	15.225	3
3 3	Morini		266	5.100	1,6	8.160	3
				22.200		27.545	3 Cisteme prodotti e chimichiere
4 1	Fincantieri	Grimaldi	6055	58.500	0,55	32.175	10
				58.500	0,55	32.175	10 Rinfusiere e carichi misti
5 1	Ferrari	Tirania	226	21.000	0,9	18.900	13
6 2	Rodriguez	Ocean jets	274	3.300	1,65	5.445	13
7 3	Sestri	Minoan	6059	36.000	0,9	32.400	
				60.300		56.745	13 Traghetti trasbordo auto e passeggeri
8 1	Fincantien Ma	Hal Hantillen	6036	63.000	1,25	78.750	14
9 2	Fincantieri	Princess cruise	6044	76.500	1,25	95.625	14
10 3	Fincantieri	Carnival	6045	101.500	1,25	126.875	14
11 4	Fincantieri Ma	Hal Hantillen	6052	63.000	1,25	78.750	14
12 5	Giatalone	Ischiamar	100	150	6	900	14
				304.150		380.900	14 Navi da passeggeri
13 1	Rosetti	SERS	38	400	5	2.000	16
14 2	Rosetti	SERS	39	400	5	2.000	16
				800		4.000	16 Navi non da carico
14	TOTALI			445.950		501.365	

**CANTIERISTICA NAZIONALE
RIPARTIZIONE PERCENTUALE COMPLETAMENTI NELL'ANNO 2000**

