

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

Doc. XL-bis
n. 4

RELAZIONE

DEL COMITATO CONSULTIVO PER L'INDUSTRIA
CANTIERISTICA SULLO STATO DI ATTUAZIONE
DELLE DISPOSIZIONI CONCERNENTI L'INDUSTRIA
NAVALMECCANICA ED ARMATORIALE E I
PROVVEDIMENTI A FAVORE DELLA RICERCA
APPLICATA AL SETTORE NAVALE

(Anno 1998)

(Articolo 23, comma 5, della legge 14 giugno 1989, n. 234)

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

—————
Comunicata alla Presidenza il 27 luglio 1999
—————

INDICE

PREMESSA	Pag. 5
1. L'evoluzione del mercato mondiale delle costruzioni navali.	» 7
2. L'industria cantieristica nei principali Paesi produttori .	» 12
3. Gli sviluppi della politica dell'Unione Europea e dei Paesi OCSE nel campo della costruzione navale	» 19
4. La situazione e le prospettive della cantieristica italiana.	» 28
4a. Le costruzioni navali.	» 28
4b. Trasformazione e riparazione navale	» 32
5. La ricerca applicata al settore navale	» 34
6. L'attività dell'Amministrazione per l'attuazione delle leggi di settore	» 41
7. Gli orientamenti del Comitato sulle strategie di politica industriale per il settore	» 47
ALLEGATI	
1. Grafici sulla situazione della cantieristica mondiale ...	» 57
2. Dati sull'attuazione delle leggi n. 234/89 e n. 132/94 ..	» 69
3. La cantieristica italiana: struttura, produzione e portafooglio ordini	» 85

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 anche allo stato di applicazione di tale ultima normativa che della legge n.234/89 costituisce continuazione.

Il Comitato Consultivo per la Cantieristica nella seduta del 23 luglio 1999 ha licenziato l'allegata relazione sullo stato di attuazione delle predette leggi nell'anno 1998.

Detta relazione è da intendersi redatta anche ai sensi dell'articolo 5, comma quarto, della legge 30 novembre, 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. Giuseppe Giurgola	Direttore Generale 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

Rag. Lorenzo Murralli	In rappresentanza della Associazione Italiana Armamento di Linea
Dott. Nazareno Silvestrini	In rappresentanza dell'Associazione Nazionale dell'Industria Navalmeccanica (ASSONAVE)
Dott. Giancarlo Casani	In rappresentanza dell'Associazione Nazionale Cantieri Navali Privati
Rag. Alberto Bertini	In rappresentanza dell'Unione Italiana Demolitori Navali
Sig. Piero Laurenza	In rappresentanza della Segreteria Nazionale UILM-UIL Unione Italiana Lavoratori Metalmeccanici

1. L'evoluzione del mercato mondiale delle costruzioni navali.

La congiuntura economica mondiale è stata caratterizzata, nel corso del 1998, da elementi di notevole incertezza, generando una diffusa preoccupazione per le sorti dell'economia globale, connessa essenzialmente agli effetti della crisi finanziaria che ha interessato i Paesi dell'Estremo Oriente, la Russia ed il Brasile.

Il commercio mondiale ha mostrato segni di concreto affanno a seguito di tale crisi che dall'Asia si è propagata a tutti i mercati più deboli incrinando la fiducia anche nei Paesi industrializzati.

La crescita degli scambi mondiali ha subito un forte rallentamento a causa della notevole contrazione registrata nei grandi Paesi esportatori del Sud-Est asiatico (la flessione è dell'85%): a fronte di un incremento delle transazioni commerciali superiore al 10% nel 1997, nel 1998 tale crescita si è infatti fermata al 3,5%, anche se, secondo le stime della WTO, il commercio continua a superare l'andamento del PIL mondiale, che marcia a ritmi medi del 2%, con un margine comunque molto ridotto rispetto ai cinque punti percentuali degli ultimi anni. Tale incremento del commercio, in un quadro che permane segnato da forti incertezze, è destinato per il momento a

rimanere attestato intorno al 3,5% e potrebbe addirittura rivelarsi inferiore.

L'andamento cedente del 1998 è reso ancora più evidente dall'esame dei dati sul valore in dollari degli scambi commerciali che vede scendere del 2% le esportazioni complessive, facendo registrare una performance particolarmente negativa, con un calo che ha interessato tanto il settore dei prodotti manifatturieri che quello dei servizi.

In definitiva, la crisi che ha investito l'Estremo Oriente si è rivelata più grave del previsto ed i suoi effetti non si sono ancora del tutto esauriti.

Anche l'introduzione dell'Euro, che aveva generato un notevole ottimismo circa l'andamento generale dell'economia, ha solo per breve tempo determinato una certa euforia sui mercati finanziari, lasciando il posto, agli inizi del 1999, a diffuse preoccupazioni in ordine alle reali dimensioni della crescita dell'economia nell'area europea.

A fronte di una fase congiunturale negativa in Giappone (dalla quale solo recentemente tale Paese ha cominciato a dare segni di poter uscire) e delle turbolenze ricorrenti dei mercati della Russia e dell'America latina, per le economie dell'Unione Europea le stime di crescita, abbastanza positive agli inizi del

1998, sono poi state riviste al ribasso, con un rallentamento in particolare per la Germania e l'Italia.

Eccetto che negli Stati Uniti, la crescita economica tende a presentarsi nettamente inferiore alle aspettative e lo scenario macroeconomico che nel 1998 era stato delineato, in termini previsionali, con aspetti positivi, si è radicalmente modificato, alimentando i timori di una possibile spirale recessiva.

In un quadro di riferimento divenuto via via più critico, anche i traffici mondiali hanno registrato un significativo rallentamento della crescita, tanto che nel 1998 il tasso d'incremento è stato del solo 0,7%, a fronte del 4,4% dell'anno precedente.

La domanda di servizi di trasporto marittimo espressa in termini di tonnellate-miglia ha fatto registrare per la prima volta dal 1983, un decremento dell'1,1%, ascrivibile, in larga misura alle ridotte importazioni dei Paesi asiatici colpiti dalla crisi finanziaria, che ha determinato, tra l'altro, bassi coefficienti di utilizzo di stiva nei trasporti in provenienza da tali Paesi, con incidenza sulla remuneratività del trasporto.

Nei traffici petroliferi, i più rilevanti nel contesto delle tipologie merceologiche movimentate via mare, si sono manifestati livelli costanti rispetto all'anno precedente, con un rafforzamento dei traffici di breve distanza ed una serie di cambiamenti quanto alle

aree di provenienza e destinazione dei relativi carichi, mentre si è confermata la riduzione della crescita dei carichi secchi trasportati (-1,6%). Continua invece il trend positivo dei traffici crocieristici, che ha fatto registrare un ulteriore +9%, con prevalenza dei trasporti nell'area caraibica, ma anche con una progressiva diversificazione verso il bacino del Mediterraneo.

La flotta mondiale alla fine del 1998 è risultata pari a 532 milioni di tonnellate di stazza lorda.

Per l'industria cantieristica tutto ciò ha significato una caduta della domanda globale per la realizzazione di nuove navi del 18% rispetto al livello record raggiunto lo scorso anno e di ben il 50% nel primo trimestre del 1999.

I prezzi delle nuove costruzioni, espressi in dollari, hanno subito una flessione dell'ordine del 10 - 15%. Alla base di questa pesante riduzione delle quotazioni si colloca il deprezzamento dello yen e soprattutto quello del won, deprezzamento attenuato solo in tempi recenti in virtù di un portafoglio ordini per Giappone e Corea molto ricco, tale da scongiurare ai cantieri di questi due Paesi ulteriori riduzioni dei margini di commessa.

La cantieristica europea, nel panorama internazionale è quella che ha subito il più forte deterioramento delle quotazioni.

Nel settore delle navi convenzionali (soprattutto cisterne e rinfusiere) la rarefazione degli ordini per nuove costruzioni si è fatta addirittura drammatica: rispetto ad una media di acquisizione di circa 3 milioni TSLC/anno nell'ultimo quadriennio i cantieri europei hanno acquisito nei primi 4 mesi del 1999 solo 4000 TSLC¹ ed il dato di fine anno viene previsto non superiore a 1,5 milioni di TSLC.

Attualmente, dell'aggressione asiatica, preoccupa molto la crescente penetrazione in tipologie di navi e mercati finora appannaggio esclusivo della cantieristica europea, come per esempio i traghetti di nuova generazione e i mezzi off-shore di recente ordinati da armatori europei a cantieri coreani. Nello stesso settore delle navi da crociera, per eccellenza nicchia di mercato di pochi cantieri europei a causa dell'alta specializzazione da quest'ultimi raggiunta nel campo, sono riportate con grande enfasi dalla stampa specializzata importanti trattative di cantieri Giapponesi e Coreani con i maggiori operatori internazionali dei traffici crocieristici. In poco più di un anno, il mercato della costruzione navale ha subito radicali mutamenti. In questo ambito le previsioni degli esperti collocano

¹ T.S.L.C.: Tonnellate di stazza lorda compensata: l'unità di misura che consente di valutare il carico di lavoro di un cantiere tenendo conto non solo del volume (Tsl) e della capacità di carico (Tpl) della nave, ma anche degli input di lavoro necessari per produrla: data la diversa complessità del prodotto e delle fasi di lavorazione da effettuare, infatti, a parità di portata corrispondono indici di impiego della forza lavoro degli impianti molto differenziati. La conversione dei valori da Tsl a Tslc avviene mediante l'applicazione di coefficienti concordati in sede O.C.S.E.

una possibile ripresa degli ordini nel periodo compreso tra il 2001-2003 con carichi di lavoro per i cantieri che lascerebbero, peraltro, inutilizzato ancora circa 1/4 della capacità produttiva mondiale.

2. L'industria cantieristica nei principali Paesi produttori.

In testa alla "classifica" dei Paesi produttori restano saldamente il Giappone e la Corea del Sud, nonostante l'"onda lunga" della grave crisi economica e finanziaria che ha colpito, a partire dal 1997 e per quasi tutto il 1998, l'economia dei due Paesi.

Per contro, va sottolineato che di recente, l'economia giapponese ha cominciato a manifestare taluni segni di ripresa che sembrano preludere ad un totale superamento della crisi, con accenni addirittura ad una accelerazione del trend economico positivo (che riguarderebbe l'insieme dei Paesi asiatici). La leadership giapponese nel settore delle costruzioni navali è, peraltro, fortemente insidiata dalla rinnovata aggressività commerciale coreana, che, a sua volta è frutto principalmente di alcuni fenomeni che hanno significativamente influito sulla capacità competitiva della Corea, tra cui principalmente:

a) il dumping commerciale ed anche sociale esercitato dalle imprese navalmeccaniche coreane;

b) la svalutazione del won, che, come è stato sottolineato, ha reso particolarmente concorrenziali le offerte dei cantieri navali coreani;

c) il forte incremento delle capacità produttive di tale Paese, che va attestandosi sui 6 milioni di TSLC annui e che ha indotto le imprese coreane ad assumere commesse prescindendo da qualsivoglia valutazione in termini di redditività. Ciò al fine di saturare la raddoppiata capacità produttiva e di attestarsi saldamente su tutta una serie di segmenti produttivi, anche di non proprio tradizionale appannaggio

Il piano di risanamento finanziario elaborato ed attuato dal Fondo Monetario internazionale, diretto essenzialmente al salvataggio del sistema bancario del Paese, ha avuto come effetto indiretto la copertura delle "sofferenze" degli istituti di credito coreani nei confronti delle imprese navalmeccaniche, consentendo, pertanto, il salvataggio anche di molte imprese cantieristiche in serie difficoltà finanziarie e rafforzandone, in definitiva, le potenzialità competitive, con l'effetto di moltiplicare i casi di sottoquotazioni dei prezzi delle navi di nuova costruzione.

In altri termini, la crisi economica-finanziaria in Corea si è paradossalmente tradotta in un vantaggio competitivo per i cantieri coreani, che oggi preoccupa fortemente non solo l'Europa, ma lo stesso Giappone.

Le quote di mercato del Giappone e della Corea nel contesto mondiale restano quindi elevate e pari, rispettivamente a 37,9% e a 20,3% (in termini di "completamenti") per cui non risulta intaccata in alcun modo la loro leadership mondiale.

Le ragioni di questo perdurante successo, come illustrato già nella relazione dello scorso anno, vanno ricondotte essenzialmente alla stessa struttura produttiva propria di tali due Paesi, che trae consistenti vantaggi dall'integrazione verticale ed orizzontale delle attività industriali, da cospicui investimenti nella ricerca e nello sviluppo, da un ricorso consistente al sistema degli appalti e da condizioni di finanziamento particolarmente favorevoli. La Corea, come si è detto, sta oltretutto sfruttando fino in fondo i vantaggi che le derivano non solo dal carattere coordinato delle proprie strutture produttive, ma anche dai più ridotti costi di manodopera, accentuando così, attraverso sottoquotazioni dei prezzi che ormai superano largamente il 30%, una politica di espansione commerciale intesa a rafforzare, a scapito dello stesso Giappone oltrechè

dell'Europa, una posizione concorrenziale già molto solida nello specifico comparto. Ciò non ha impedito taluni dissesti finanziari, quali quelli del gruppo cantieristico Halla Engineering, andato in fallimento ed oggetto di uno straordinario intervento di salvataggio (sotto forma di cancellazione dei debiti) inteso a facilitarne l'acquisto da parte di eventuali acquirenti.

Molto più complessa e problematica è la situazione della cantieristica europea, che continua a subire, in maniera sempre più marcata, i devastanti effetti della dissennata politica di espansione della capacità produttiva coreana e delle conseguenti sottoquotazioni dei prezzi, che hanno letteralmente messo in ginocchio talune realtà produttive, soprattutto operanti in segmenti di mercato nei quali più aspra si è fatta la competizione con la cantieristica dei Paesi terzi.

Anche per il 1998 si devono registrare, pertanto, situazioni di crisi aziendale in diversi Paesi dell'Unione. In Francia soltanto il grande cantiere Chantiers de l'Atlantique ha conseguito buoni risultati nel campo della costruzione di unità da crociera e di mezzi veloci e detiene un ragguardevole carico di lavoro (a conferma che la concentrazione su due segmenti di prodotto così specializzati è - come nel caso di alcuni cantieri italiani - una risposta valida ai mutamenti del mercato cantieristico).

Con la prevista chiusura del cantiere Ateliers et Chantiers du Havre, la Francia si va attestando su di una soglia minima ancora più bassa di quanto il Governo stesso avesse previsto fino a due anni fa.

La Spagna sta ancora traendo frutto delle misure derogatorie straordinarie sugli aiuti alla cantieristica consentiti dall'Unione Europea in via eccezionale a fronte del piano di ristrutturazione dei cantieri pubblici. Tale piano procede, peraltro, a rilento e la Commissione ha aperto una procedura d'infrazione per il mancato rispetto di alcune condizioni poste dalla normativa derogatoria in merito alla concessione di crediti d'imposta eccedenti gli aiuti autorizzati.

In Danimarca è prevista la cessazione dell'attività del cantiere Danyard, mentre anche il cantiere Aarhus Flydedock è fallito, principalmente a causa del mancato pagamento di navi ordinate da un committente russo.

Pertanto in tale Paese il solo cantiere navale di significative dimensioni resterebbe Odense Shipyard, che lavora prevalentemente per il proprio gruppo di controllo Möller (acquirente, a sua volta, del cantiere della ex Germania orientale Volkswerft, destinato anch'esso a soddisfare le esigenze del predetto gruppo armatoriale di controllo).

Ha avuto inoltre particolarmente risonanza l'annuncio del gruppo norvegese Kvaerner di procedere ad una radicale ristrutturazione nel contesto della quale è previsto il suo disimpegno dall'attività di costruzione navale: il gruppo opera principalmente in Finlandia (ad Helsinki e Turku) per la costruzione di unità da crociera, ma ha cantieri in Norvegia, Gran Bretagna e Germania. Nell'attuale situazione di mercato non è possibile avere certezze sui soggetti che potrebbero acquisire i siti produttivi coinvolti in tale politica di riassetto di portafoglio, con la possibilità che si tratti di altri cantieri europei, ovvero che si facciano avanti cantieri asiatici, semprechè, naturalmente, non si addivenga alla chiusura dei siti produttivi.

L'Olanda continua la sua produzione su segmenti di mercato specializzato, come quello dei rimorchiatori e del naviglio di piccolo tonnellaggio, con performance soddisfacenti, tenuto conto della collaborazione produttiva instaurata con cantieri dei Paesi dell'ex blocco dell'Europa orientale.

Il Portogallo conferma la sua preminente vocazione nello svolgimento delle attività di riparazione navale.

La Germania, pur in affanno in quest'ultimo anno a causa della concorrenza asiatica, si conferma, insieme all'Italia, al primo posto nell'ambito della cantieristica dell'Unione Europea,

tenuto conto soprattutto della scelta di privilegiare, in particolare, le commesse relative alle grandi unità per il trasporto crocieristico.

E' dunque, da rimarcare che nell'Unione, i Paesi che hanno conservato una più spiccata vocazione in materia di costruzione navale sono l'Italia e la Germania, mentre, all'opposto, alcuni altri Paesi, come il Regno Unito ed il Belgio hanno praticamente abbandonato il settore ed altri ancora (Finlandia, Francia, Danimarca, Spagna ed Olanda), avendo una industria cantieristica relativamente più contenuta in termini di dimensioni, hanno minore interesse ai problemi del comparto, rendendo in tal modo difficile e squilibrato, a causa dell'estrema frammentazione degli interessi, il procedimento di adozione di decisioni comunitarie in materia di strategia di politica industriale per la cantieristica.

Gli Stati Uniti continuano ad detenere una quota poco significativa nello scenario mondiale (circa 1%), ma sono dotati di una normativa protezionistica che non ha confronti (crediti agevolati della durata di 25 anni a copertura dell'87,5% del prezzo ed a condizioni di particolare favore, riserva a favore dei propri cantieri del naviglio destinato al cabotaggio, condizioni assolutamente uniche per la costruzione di navi mercantili da

Il contesto sopradescritto è di fondamentale importanza per “canalizzare” le scelte delle imprese cantieristiche e del Governo in maniera adeguata, al fine di sfruttare al massimo i punti di forza dell'industria navalmeccanica nazionale (specializzazione produttiva, consorzializzazione e cooperazione, preminenza delle tipologie di prodotto a più elevato valore aggiunto ed a più alta tecnologia, miglioramento costante della produttività grazie anche ad un'idonea politica in materia di ricerca e sviluppo nel campo navale) con l'obiettivo di conservare ed accrescere le potenzialità di tale industria ed assicurare ad essa, dopo questo periodo congiunturale di crisi, una presenza significativa sul mercato internazionale.

3. Gli sviluppi della politica dell'Unione Europea e dei Paesi OCSE nel campo della costruzione navale.

Di fronte al persistente atteggiamento del Parlamento statunitense che, come è noto, non ha saputo trovare alcun compromesso per pervenire all'approvazione della legislazione di ratifica e di attuazione dell'Accordo OCSE del 1994 sull'abolizione degli aiuti di settore, ma ha proceduto, anzi,

destinare a scopi militari (c.d. "ready Reserve Force"), tassazione del 50% sulle riparazioni che gli armatori americani realizzano presso cantieri esteri).

Consistenti preoccupazioni derivano, poi, dalla irruenta entrata sulla scena della Cina, sulla cui struttura produttiva si hanno notizie ancora poco definite: trattasi, comunque, di un Paese le cui prospettive appaiono destinate a sconvolgere non poco lo scenario tradizionale della cantieristica mondiale, considerati i bassissimi costi di produzione che caratterizzano tale Paese e la sua logica industriale, ben lontana dai parametri propri delle economie di mercato. Sulla base dei completamenti dei cantieri cinesi nel 1998, si stima una capacità produttiva di circa 1.200.000 TSLC, destinata ad accrescersi ulteriormente fino a raggiungere, in prospettiva, nel 2005, la capacità di 1.800.000 TSLC, cifra di tutto rispetto che porrà definitivamente la cantieristica cinese nelle primissime posizioni a livello mondiale (già oggi è al terzo posto).

Nè può considerarsi trascurabile il ruolo che potranno avere i produttori dei Paesi dell'ex blocco comunista (Polonia, Russia, Romania, Ucraina in particolare) che stanno avanzando rapidamente nei loro programmi transitori di ristrutturazione per adeguarsi alle regole della libera economia di mercato.

all'introduzione di nuove misure di sostegno per i cantieri nazionali, in evidente dispregio dell'impegno di stand still assunto in occasione della para-fatura dell'Accordo, l'Unione Europea ha provveduto, nel 1998, a dar corso alle linee di politica industriale di cui alla Comunicazione COM (97) 470 del 1° ottobre 1997 -"Verso una nuova politica della costruzione navale". Il 7 maggio 1998 ha ricevuto approvazione da parte degli Stati membri (pur con il voto contrario della Germania, della Svezia e del Portogallo e l'astensione della Grecia) il nuovo Regolamento sugli aiuti alla costruzione navale per il periodo 1999-2003 (Regolamento n.1540 del 29 giugno 1998).

Lo strumento, nell'introdurre una serie di misure di sostegno quali l'aiuto all'innovazione tecnologica, agli investimenti su base regionale, alle ristrutturazioni e chiusure di cantieri, alla ricerca - alcuni dei quali nuovi o, comunque, impostati su criteri diversi da quelli tradizionalmente contenuti nelle precedenti Direttive - ha inteso anche fissare per il 31 dicembre 2000 la cessazione di ogni aiuto alla produzione. Nel contempo, su iniziativa italiana e francese, è stata introdotta la previsione di una verifica, nel corso del 1999, delle condizioni del mercato per esaminare eventuali azioni da intraprendere in caso di sussistenza di pratiche commerciali sleali che danneggino la cantieristica comunitaria.

Il Regolamento, pur interessante per la varietà di strumenti di intervento che consente, ha, peraltro, ben presto mostrato i suoi limiti, in quanto, a fronte del rapido deteriorarsi della situazione del mercato mondiale delle nuove costruzioni e del pervicace rifiuto delle autorità coreane di limitare la loro politica di sostegno più o meno occulto al settore, che ha più di ogni altra causa, determinato l'attuale squilibrio tra la domanda e l'offerta e la conseguente caduta dei prezzi, la maggior parte dei Paesi costruttori europei ha visto drasticamente diminuire la propria capacità di competere con i cantieri coreani, con l'effetto che, in molti di essi, si sta rilevando molto difficile, se non impossibile, acquisire nuovi ordini col solo sostegno del massimale di aiuto del 9% (già di per sè insufficiente a coprire il reale gap costi-prezzi).²

² E' opportuno segnalare in proposito che con la Direttiva n.87/167 del 26 gennaio 1987 (VI Direttiva) è stato introdotto il sistema del massimale unico di aiuto: l'aliquota, nella sua previsione originaria, era pari al 28% del valore della commessa, poi ridotta dalla Commissione dell'U.E., negli anni immediatamente successivi al 26%, al 20%, al 13% e da ultimo drasticamente ridotta al 9% a partire dal 1992; da allora è rimasta invariata pur a fronte di un'evoluzione del mercato che, soprattutto negli ultimi anni, ha assunto connotati negativi.

Se, da una parte, l'esiguo livello dell'aliquota contributiva crea, pertanto, problemi per le imprese del settore, dall'altra non può tuttavia sottacersi che l'applicazione di tale principio di degressività del massimale ha fortemente ridotto anche l'impegno finanziario dello Stato sulle commesse, con conseguente possibilità di liberare risorse da destinare ad eventuali altri interventi che possano, incentivare l'investimento in nuove navi.

La conseguenza è che un numero sempre crescente di commesse è stato affidato da armatori comunitari ai cantieri della Corea del Sud, lasciando quelli dell'Unione Europea in una situazione che va facendosi sempre più insostenibile, soprattutto in vista dell'abolizione degli aiuti alla produzione alla data del 31 dicembre 2000.

Nel corso dei lavori del Consiglio dell'Unione Europea, pertanto, gran parte dei Paesi membri ha espresso la propria inquietudine per la gravità della situazione ed ha chiesto alla Commissione di far conoscere al più presto i primi risultati del monitoraggio sulle condizioni di mercato che l'esecutivo comunitario è tenuto ad effettuare in base al Regolamento n.1540 del 29 giugno 1998, in modo da permettere una più immediata valutazione delle pratiche distortive esistenti (la cui sussistenza, peraltro, è già di per sé un dato acquisito) e di assumere così le più opportune iniziative per la salvaguardia dell'industria cantieristica comunitaria; nel contempo sono state effettuate, su sollecitazione del Consiglio, una serie di missioni della Commissione in Corea - a vari livelli - per sensibilizzare le autorità di tale Paese sulla responsabilità che esso si è assunta mediante la propria politica e ribadire con fermezza le gravi preoccupazioni dell'Unione al riguardo e la determinazione

dell'Unione stessa di tutelare con ogni mezzo possibile l'industria europea.

I risultati di questi contatti sono stati, tuttavia, molto deludenti, per cui la questione formerà oggetto di esame urgente da parte del Consiglio nel corso del 1999 per le determinazioni del caso.

Determinazioni che si riveleranno, molto probabilmente, estremamente difficili, tenuto conto che alcuni Paesi membri, come Svezia, Finlandia, Danimarca e Regno Unito, si sono già dichiarati totalmente contrari a qualunque orientamento del Consiglio che possa riaprire la strada agli aiuti alla produzione anche dopo la data prevista per la loro cessazione (31 dicembre 2000), preferendo l'adozione di misure commerciali, quali le intese in sede OCSE: a tale riguardo i citati Paesi membri, spalleggiati da alcuni settori della Commissione e del Segretariato dell'OCSE e con la non opposizione degli altri Paesi che non hanno significativi interessi nel campo della costruzione navale, hanno a lungo insistito, nel corso del 1998, perché si addivenisse ad una entrata in vigore dell'Accordo OCSE del 1994 sul ripristino di normali condizioni di concorrenza senza la partecipazione degli Stati Uniti (c.d. "Accordo a quattro").

La posizione dei predetti Paesi muove dall'assunto che la quota di mercato dei cantieri statunitensi è assolutamente irrilevante e che l'Accordo avrebbe pertanto come parti tutti i Paesi aventi una consistente partecipazione al mercato. In realtà, se è vero che gli USA hanno uno scarsissimo "peso" in termini di produzione, è altrettanto vero che hanno invece un ruolo assolutamente preminente sul piano politico più generale, per cui la loro partecipazione all'Accordo è determinante ai fini della concreta efficacia dello strumento, sia perché l'eventuale adozione delle misure antidumping ivi previste avrebbe ben altra portata in presenza del "peso" politico del governo statunitense (l'unico capace di creare un reale "deterrente" contro le pratiche sleali coreane) sia per la rilevanza che tale Paese ha in termini di flotta mercantile e, quindi, nella sua veste di "armatore", la cui mancata partecipazione all'Accordo restringerebbe ulteriormente il già ridotto campo d'applicazione dello strumento di repressione delle pratiche sleali inserito nell'Accordo stesso.

A ciò aggiungasi che lasciare gli Stati Uniti in una posizione di assoluto disimpegno dalla disciplina dell'OCSE sugli aiuti consentirebbe ad essi di rafforzare vieppiù il loro apparato di misure protezionistiche e di creare un ingiusto vantaggio comparativo a loro favore.

E' sulla base di queste considerazioni che Italia, Francia, Spagna e Germania hanno fermamente avversato la proposta di un "Accordo a quattro", creando una minoranza di blocco che ha indotto la Commissione a recedere dalla propria posizione possibilista riguardo tale ipotesi. Considerato inoltre che la stessa Corea del Sud, prevalentemente per non essere ostacolata nella politica più o meno palese che sta conducendo per consolidare ed accrescere la propria presenza sul mercato, ha dichiarato anch'essa, in sede OCSE, che non ha alcuna intenzione di accettare l'entrata in vigore dell'Accordo senza gli Stati Uniti, la proposta di un "Accordo a quattro" è stata definitivamente accantonata.

Ora, se i Paesi dell'Unione Europea si trovano concordi nel ritenere che vada comunque ricercata nel medio-lungo termine una disciplina internazionale delle politiche dei vari Paesi in materia di industria cantieristica e di difesa dalle pratiche sleali in materia di prezzi, per poter creare un quadro di riferimento unitario e cercare di pervenire più concretamente ad una stabilizzazione e ad una normalizzazione del mercato, nel breve termine, l'attuale congiuntura del mercato delle costruzioni navali richiede un urgente dibattito in sede comunitaria in ordine ai provvedimenti da assumere per un'immediata salvaguardia del settore.

Si tratta - con tutta evidenza - di un obiettivo di medio-lungo termine, che richiederà una concertazione allargata ad una tematica più ampia (comprensiva, per esempio, del problema del controllo della capacità produttiva) e ad un più ampio numero di Paesi produttori (tra cui la Cina, la Polonia, la Russia, la Croazia, l'India ed il Brasile).

L'Unione Europea ha, quindi, assunto un chiaro orientamento in tal senso e anche l'OCSE ha deciso di concentrare la propria attività su questo tema. L'apposito Gruppo di lavoro del Consiglio di detta Organizzazione ha già formulato una serie di obiettivi da perseguire, tra cui la determinazione di previsioni periodiche sull'offerta e sulla domanda, un esame più incisivo dell'andamento dei prezzi delle nuove costruzioni, una discussione, a più breve termine, sull'entrata in vigore dell'Intesa del 1994 sul credito all'esportazione di navi, più volte sollecitata dal nostro Paese, l'allargamento del dialogo a tutti gli altri Paesi costruttori "emergenti". Quel che più conta, a seguito dell'esame congiunto svolto dalle principali associazioni mondiali dell'industria cantieristica sulle possibili metodologie di calcolo delle capacità produttive dei cantieri navali, è che i Paesi dell'OCSE hanno fatto proprie le linee generali di tale metodologia, basata su

criteri omogenei, che dovrebbero rivelarsi oltremodo utili per rendere concretamente raffrontabili i dati e verificare l'effettiva consistenza delle potenzialità produttive dei vari Paesi, ai fini di un più adeguato controllo dei relativi fenomeni evolutivi (nonché per evidenziare le responsabilità di ingiustificati incrementi di capacità).

4. La situazione e le prospettive della cantieristica italiana.

4 a. Le costruzioni navali.

Anche il 1998, come l'anno precedente si è concluso con una produzione sviluppata molto significativa, pari a circa 778.000 TSLC., che ha consentito di assicurare il pieno impiego delle principali strutture produttive nazionali nonché un'attività di tutto rispetto da parte delle imprese dell'indotto.

Il carico di lavoro del nostro Paese continua quindi ad essere piuttosto consistente, scontando, peraltro, un certo rallentamento generalizzato della produzione, che ha visto procrastinarsi la realizzazione delle unità navali acquisite a

seguito del ragguardevole afflusso di ordinativi degli anni precedenti.

Va tuttavia segnalato che la consistenza del portafoglio ordini nel suo complesso non fornisce un quadro attendibile della reale situazione della cantieristica italiana, in quanto, esaminandone più dettagliatamente la composizione, si può verificare che gran parte degli ordini in portafoglio riguardano navi passeggeri ed in special modo unità per il trasporto crocieristico, il cui coefficiente di conversione in TSLC è tale da far lievitare notevolmente l'ammontare del relativo dato; quel che più conta, si tratta di ordinativi che riguardano un numero estremamente limitato di siti produttivi, mentre la maggior parte dei cantieri navali del Paese si trova a fronteggiare una brusca frenata dei nuovi ordini: ciò significa, in altri termini che, una volta consegnate le numerose unità navali, di varia tipologia, che sono prossime al completamento e che quindi, continuano a figurare tra le navi in corso di realizzazione, la maggior parte dei cantieri verrà a trovarsi a brevissima scadenza, con consistenti vuoti di lavoro.

In effetti il calo generalizzato della domanda, che gli analisti di settore avevano previsto nel periodo immediatamente successivo al 2000, si è verificato con molto anticipo già

nell'ultima parte del 1998 e si è accentuato nei primi mesi del 1999. Per le imprese cantieristiche europee ed italiane in particolare, la rinnovata aggressività coreana ed il conseguente cedimento dei prezzi, in un tale contesto, ha creato una situazione che rischia di rivelarsi veramente drammatica, con una "fuga" della tradizionale clientela armatoriale nazionale verso i cantieri dell'Estremo Oriente ed in particolare verso quelli coreani.

Elemento, poi di ulteriore preoccupazione è dato dalla circostanza - già prima accennata - che i principali operatori del settore crocieristico hanno cominciato ad affidare talune delle proprie commesse a cantieri giapponesi (mentre non sembrano, per ora, aver avuto seguito le lettere d'intenti firmate con cantieri coreani).

Questo elemento nuovo assume particolare rilievo perché, com'è noto, la costruzione di unità per il trasporto crocieristico è stata sempre tradizionale appannaggio dei cantieri europei (Italia in testa, seguita da Germania, Finlandia e Francia).

L'ingresso del Giappone su di un segmento di mercato particolarmente promettente come quello delle navi da crociera segna una svolta molto importante negli equilibri della cantieristica mondiale, che interessa in modo significativo l'industria navalmeccanica nazionale.

Va anche segnalato che nel medesimo contesto di una competizione internazionale sempre più difficile, alcune realtà cantieristiche nazionali stanno affrontando situazioni di crisi aziendale di non agevole soluzione.

Nel corso del 1998 le difficoltà -già segnalate nella relazione dello scorso anno- di gestire e controllare correttamente il processo produttivo in presenza di un ampio ricorso al sistema degli appalti non ha trovato una soluzione netta e definitiva, ma va segnalato che per una consistente parte della cantieristica italiana apposite intese con le Organizzazioni Sindacali hanno affrontato il problema in termini senz'altro soddisfacenti, col risultato di riattivare un "circolo virtuoso" che dovrebbe consentire di superare le problematiche di organizzazione del lavoro che hanno determinato elementi di criticità nella produzione e di favorire un'adeguata qualificazione dell'indotto, al fine di assicurare non solo la qualità del prodotto-nave ma anche -e soprattutto- una più efficace tutela delle condizioni di lavoro.

A tale riguardo non poco ha contribuito ad una maggiore attenzione ai profili di salvaguardia del lavoro nei cantieri navali la legge 30 novembre 1998 n.413 che, nel dettare norme atte ad accrescere la flessibilità del processo produttivo per adeguare la

cantieristica italiana alle prassi seguite nel resto d'Europa e nel mondo, ha introdotto procedure intese ad assicurare un controllo più efficace sul rispetto delle disposizioni in materia di tutela del lavoro.

La stessa legge ha ampliato le possibilità di cooperazione industriale tra cantieri, secondo le indicazioni della citata Comunicazione della Commissione Europea "Verso una nuova politica della costruzione navale", che vede nell'integrazione e collaborazione produttiva uno degli elementi capaci di ridare slancio alle capacità competitive dell'industria nazionale.

4 b. Trasformazione e riparazione navale.

Il settore delle riparazioni navali è stato caratterizzato nello scorso anno da un andamento non del tutto positivo avendo registrato una contenuta attività nel comparto della tradizionale riparazione, solo parzialmente compensata da un livello soddisfacente registrato nel comparto delle trasformazioni navali.

L'Associazione di settore evidenzia ancora una volta come le aziende italiane risentano gravemente della concorrenza estera,

soprattutto di quella operante nelle aree del levante del Mediterraneo e dell'Estremo Oriente. Ciò è dovuto, essenzialmente, al più ridotto costo del lavoro che caratterizza tali aree.

Sulle aziende italiane incidono infatti non solo un più elevato livello delle retribuzioni, ma soprattutto gli elevati costi contributivi nonché gli oneri connessi agli adempimenti richiesti dalla normativa in materia di sicurezza e di tutela dell'ambiente di lavoro.

Solo grazie ad un'elevata specializzazione e alle più moderne ed avanzate tecnologie le aziende riescono a superare taluni degli handicap sopra evidenziati.

Sono particolarmente significative alcune modifiche strutturali che hanno portato, da un lato a spingere i maggiori cantieri verso una diversificazione della propria attività, passando dalla trasformazione navale all'allestimento di scafi nuovi acquistati all'estero e, da ultimo, a nuove costruzioni.

Le aziende minori si sono invece orientate verso lavorazioni sempre più specializzate al fine di acquisire, in tal modo, lavorazioni direttamente dall'armamento o da altri cantieri impegnati nella realizzazione di navi di particolare complessità e dimensioni.

In tale ottica, le aziende del comparto hanno predisposto piani di investimento per ristrutturare e ammodernare i propri impianti.

5. La ricerca applicata al settore navale.

Considerato il ruolo sempre più incisivo della ricerca nei processi di ammodernamento dell'attività di costruzione navale e di rapido e costante miglioramento della qualità, versatilità e affidabilità del prodotto, è proseguita nel 1998 l'azione dell'Istituto Nazionale per Studi ed esperienze di Architettura Navale e del Centro per gli Studi di Tecnica Navale per l'approfondimento delle rispettive tematiche d'indagine, il cui obiettivo resta quello di permettere il consolidamento della posizione competitiva dell'intera industria cantieristica nazionale e di promuovere l'incremento degli indici di produttività del settore.

La stessa Comunicazione della Commissione dell'Unione Europea "Verso una nuova politica della costruzione navale" del primo ottobre 1997 (COM (97)470), più volte citata, ribadisce il ruolo di fondamentale importanza che tutti i Paesi dell'Unione

Europea debbono attribuire alla ricerca e sviluppo con l'obiettivo finale di promuovere ed incentivare concretamente l'incremento della produttività delle imprese operanti nel settore navalmecanico e, al tempo stesso, un loro posizionamento maggiormente competitivo nel contesto di un mercato non più sostenuto da adeguati aiuti alla produzione.

In quest'ottica il nostro Paese negli ultimi dieci anni ha operato costantemente nella direzione di canalizzare le proprie risorse sui due Istituti di ricerca specializzati nel campo navale (Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale e Centro per gli Studi di Tecnica Navale).

Questi ultimi, sia pure operanti con un differente (e complementare) approccio metodologico - l'uno nell'ambito della ricerca fondamentale nel campo dell'idrodinamica navale, l'altro con una particolare attenzione alle più rilevanti problematiche concernenti le fenomenologie tipiche del settore navale nonché all'individuazione ed allo sviluppo di innovazioni nel campo dell'utilizzo di nuovi materiali e dell'impiantistica - hanno messo a punto esperienze e capacità di gestione dei programmi di ricerca tali da renderne l'attività estremamente utile per l'industria cantieristica nel suo complesso.

I finanziamenti recati alla ricerca negli ultimi anni dalle leggi di sostegno alla cantieristica hanno permesso, da un lato, attraverso i programmi di ricerca condotti dall'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale di Roma di promuovere e coordinare ricerche sistematiche ed approfondite nel campo dell'architettura navale.

Si è provveduto, di fatto, attraverso esperienze condotte con modelli di navi, dei loro organi propulsivi e di governo, a mettere a punto una serie di metodologie e di analisi atte ad operare la previsione delle prestazioni di corpi sommersi e del comportamento in mare delle navi, nonché la previsione delle prestazioni idrodinamiche di varie tipologie di carena, per orientare opportunamente le scelte dell'industria cantieristica ed armatoriale.

Dall'altro, attraverso gli studi condotti dal Centro per gli Studi di Tecnica Navale di Genova è stato possibile procedere allo sviluppo di soluzioni avanzate in tema di trasporti marittimi ed industria cantieristica per mezzo di un insieme organico di progetti tali da ricomprendere al loro interno l'intero processo che va dalla conoscenza dei fenomeni all'esercizio della nave passando per la sua progettazione e costruzione. Presupposto tecnologico di questo tipo di ricerca è una visione sistematica

della nave: da qui la costante presenza, accanto all'ente di ricerca, degli stessi cantieri navali quali produttori di ricerca. La ricerca svolta da possibili fruitori di risultati risolve alla radice il problema che la ricaduta scientifica e tecnologica sia realmente sfruttata dal mercato.

Si è, quindi, operato nella direzione di allargare la conoscenza della realtà per poterla simulare tramite la definizione di appropriati modelli teorici, nella direzione di far progredire la tecnologia navale attraverso l'uso di nuove metodologie di progettazione, cercando, al contempo, di far progredire la competitività dei processi produttivi e, da ultimo, si è operato nella direzione di rendere l'esercizio della nave più sicuro, più economico e più rispettoso dell'ambiente.

Gli ultimi programmi di ricerca elaborati nel nostro Paese presentano un'attività di ricerca sempre più indirizzata verso quelli che sono gli obiettivi specifici del settore anche nel rispetto degli elementi di ispirazione (per l'impostazione e la metodica, nonché per lo sviluppo delle grandi aree di indagine) forniti dalle linee-guida del Quinto programma, quadro per la ricerca dell'Unione Europea; di fatto la ricerca nel campo navale deve infatti essere finalizzata sia ad ottenere concreti recuperi di efficienza - aspetto quest'ultimo importantissimo in un contesto

di forte competitività nel quale gli operatori del settore si trovano ad operare - sia ad assecondare opportunamente il mercato delle costruzioni navali nonché quello del trasporto marittimo.

Non va d'altro canto dimenticato che il regolamento comunitario sulla nuova disciplina degli aiuti al settore navale n.1540/98 del Consiglio del 29 giugno 1998 affianca agli interventi a favore della ricerca interventi mirati specificatamente all'innovazione del processo produttivo.

I programmi di ricerca attualmente in corso di svolgimento ed il cui finanziamento è recato dall'art.6 della legge 31 luglio 1997, n.261 sono relativi al triennio 1997-1999. In essi si è avuto cura di prestare attenzione ai nuovi indirizzi strategici nei quali convogliare la ricerca nel campo navale con la finalità di un costante potenziamento delle capacità competitive delle imprese del settore.

Gli obiettivi perseguiti possono così sintetizzarsi:

- una migliore sintonia dei programmi di ricerca con le linee guida del quinto programma-quadro per la ricerca nell'Unione Europea;

- un più marcato orientamento delle attività di ricerca verso la preparazione del "futuro strategico" delle industrie europee, anche nel medio-lungo termine, tenendo presente, al tempo

stesso, la necessità dell'industria di poter disporre in tempi brevi dei risultati conseguiti;

- un coordinamento più efficace della ricerca in Europa mediante la complementarietà e la coerenza generale delle attività svolte dall'Unione e dai singoli Paesi membri, nel contesto della cooperazione europea ed internazionale;

- un'accorta individuazione di nuovi filoni di ricerca di immediato "impatto" sul settore, in modo da portare la ricerca più in linea con le esigenze del mercato reale;

- un più stretto collegamento tra ricerca ed innovazione per far sì che l'altissima base scientifica di cui dispongono i nostri enti specializzati, rafforzi maggiormente le competenze tecnico-organizzative del nostro sistema industriale, sia in materia di nuovi prodotti, sia in materia di processo produttivo:

- una più stretta collaborazione con l'industria armatoriale nella definizione degli obiettivi e delle linee di ricerca.

La legge 30 novembre 1998, n.413 (recante rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed armatoriale in attuazione della normativa di settore) si inserisce di fatto in queste linee programmatiche prevedendo all'art.5 il finanziamento di uno speciale programma di ricerca da svolgersi in collaborazione con il mondo armatoriale finalizzato ad

abbattere gli "handicap" strutturali del trasporto fluvio-marittimo di cabotaggio che fino ad oggi hanno gravato sul settore, impedendogli una reale competitività con gli altri tipi di trasporto.

Il programma in questione intende sviluppare un tema di ricerca di importanza fondamentale che dovrebbe consentire non solo di affrontare alcuni aspetti di base del sistema dei trasporti nel nostro Paese ma anche di esaminare in prospettiva diversi altri aspetti sensibili come quelli economici, energetici, ecologici e sociali, collegati al tema principale.

Va inoltre posto in evidenza che negli ultimi anni si è molto sviluppata, anche a livello europeo, il dibattito sul ruolo del traffico di cabotaggio e sulle concrete possibilità di spostare significativi volumi di traffico "dalla strada al mare". Appare quindi essenziale per il nostro Paese incrementare decisamente il cabotaggio con l'obiettivo di conseguire, così, 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 con un più razionale uso delle altre infrastrutture esistenti, come i porti e gli interporti intermodali.

Il D.D.L. n.5753 all'art.5, attualmente all'esame del Parlamento, reca il finanziamento ai programmi di ricerca nel

settore navale che saranno svolti nel periodo ricompreso tra il 1° gennaio 2000 ed il 31 dicembre 2002.

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

Nel 1998, grazie all'adeguatezza delle risorse finanziarie assegnate per la realizzazione degli interventi di settore, l'Amministrazione ha potuto svolgere con regolarità e tempestività l'azione di sostegno al settore, chiudendo definitivamente gli ultimi, residuali, interventi relativi ad iniziative della VI Direttiva (legge n.234/89) e provvedendo ad assicurare continuità all'azione di supporto alla produzione in corso, relativa al D.L. n.564/93 convertito nella legge n.132/94 e successive proroghe. Nel corso dell'anno la legge 30 novembre 1998, n.413 ha poi recato ulteriori risorse per garantire che, anche nel 1999, non si verificano soluzioni di continuità nell'attività amministrativa di concessione dei contributi.

Circostanza rilevante da segnalare è il venir meno, per le commesse assunte dopo il 1° gennaio del 1998, del contributo c.d. di "credito navale" (art.10 della legge 132/94), a seguito della riduzione dei tassi di interesse nel nostro Paese, che ha

reso il tasso di riferimento per il credito navale inferiore al tasso dell'8% previsto dall'Accordo OCSE sul credito all'esportazione di navi, determinando di fatto l'inoperatività della norma che prevede tale misura di sostegno.

Peraltro, nel corso del 1998 l'Amministrazione ha continuato ad assistere le commesse del 1995, 1996 e 1997 - aventi titolo al contributo - la cui realizzazione è avvenuta nel corso di questi ultimi anni.

L'attività provvedimentale si è svolta, naturalmente, in funzione della tempistica di realizzazione delle unità, che, come si è detto, è stata caratterizzata da un certo rallentamento produttivo.

E' da giudicare molto positiva l'esperienza relativa alle semplificazioni procedurali introdotte dalla legge n.261 del 1997, sia per quanto attiene alla contestualità della c.d. "attualizzazione" nei provvedimenti di concessione del contributo al cantiere, sia per ciò che concerne la riduzione di un anno a sei mesi del termine di presentazione, da parte dei beneficiari, delle istanze e della documentazione per la liquidazione dei benefici (tanto di quelli accordati al cantiere assuntore dei lavori che di quelli concessi al committente). E' da rilevare in proposito che la fissazione di un termine più breve

per la presentazione della domanda di determinazione definitiva dei contributi non ha creato alcun problema alle imprese, che non hanno mostrato difficoltà a rispettare il nuovo termine, mentre il risparmio per lo Stato derivante dall'attualizzazione contestuale e della riduzione del predetto termine è stimato, in media, nell'ordine del 12%. Tale vantaggio per l'Erario si traduce, inoltre, in una ottimizzazione nell'utilizzo delle risorse, accrescendo la disponibilità finanziaria in modo da poter assistere un maggior numero di iniziative.

Volendo sintetizzare l'attività provvedimentale svolta nel corso del 1998, si evidenzia che sono stati emessi provvedimenti per la concessione di contributi alle imprese del settore, per un importo complessivo di L. 1.166,05 miliardi così ripartiti:

a) contributi alle imprese navalmeccaniche per la costruzione e trasformazione di navi (ai sensi dell'art.2 della legge n.234/89 e degli artt. 3 e 4 della legge n.132/94): L.580,72 miliardi;

b) contributi di credito navale (ai sensi dell'art.9 della legge n.234/89 e dell'art.10 della legge n.132/94): L. 527,93 miliardi;

c) contributi a favore della ricerca applicata al settore navale (ai sensi dell'art.14 della legge n.132/94 e successive modificazioni (legge n.261/97): L.57,4 miliardi.

L'utilizzazione delle predette risorse in relazione allo stato di attuazione delle leggi di settore è indicato nelle allegate tabelle.

Per quanto concerne il Fondo Speciale di garanzia per il credito navale istituito dall'articolo 5 della legge n.261/97 considerato dal Comitato uno strumento di particolare rilevanza per stimolare l'investimento in nuove navi, nel corso del 1998 non è stato possibile finalizzare il testo del relativo regolamento d'attuazione (anche se non si sono interrotti i contatti col Ministero del Tesoro al riguardo) a causa della tardiva approvazione dello strumento da parte dei competenti Servizi della Commissione Europea, che ha dato il suo assenso solo nel novembre del 1998 a seguito delle precisazioni ed informazioni fornite dall'Amministrazione, ed a causa dell'esigenza, emersa nel corso dell'anno, di assicurare in maniera ancora più puntuale il rispetto delle disposizioni nazionali e comunitarie in materia di affidamento di appalti di servizi: in relazione a quest'ultimo punto, la legge 30 novembre 1998, n.413 ha recato alcune disposizioni integrative dell'art.5 della legge n.261/97 dirette principalmente ad assicurare la

previsione della scelta del soggetto gestore del Fondo mediante gara secondo le procedure dell'evidenza pubblica.

Nel novembre del 1998, al fine di collaborare col Ministero del Tesoro, competente in materia, per una rapida elaborazione e finalizzazione dello strumento normativo attuativo dell'art.5 della citata legge n.261/97, il Ministero dei Trasporti e della Navigazione ha trasmesso a detta Amministrazione uno schema di regolamento che teneva conto delle integrazioni introdotte dalla legge n.413/98 e delle prescrizioni comunitarie.

Il Ministero del Tesoro si è riservato un accurato esame del predetto regolamento ed in questo primo semestre del 1999 ha finalizzato il testo per il successivo iter (apertura della gara per la scelta del gestore e richiesta di parere al Consiglio di Stato sullo schema di regolamento ai sensi della legge n.400/88).

Per quanto attiene ai contributi per la ricerca nel settore navale, nel corso dell'anno, si è proceduto alla concessione in via preliminare, a seguito della prescritta approvazione interministeriale degli stessi, del beneficio spettante per i programmi di ricerca relativi al triennio 1997-1999, programmi attualmente ancora in corso e la cui conclusione è prevista per il prossimo anno, rispettivamente svolti dal Centro per gli Studi di Tecnica Navale di Genova (CE.TE.NA) S.p.A. e dall'Istituto

Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale (I.N.S.E.A.N.) di Roma in esecuzione di quanto previsto dalla legge n.261/97.

Per tali programmi ammontanti ad investimenti pari a L.131 miliardi per il CE.TE.NA. ed a L.12 miliardi per l'I.N.S.E.A.N. sono stati accordati, in via preliminare, acconti del contributo rispettivamente per L.49,3 miliardi e per L.8,1 miliardi.

Per quanto riguarda il programma di ricerca dell'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale (I.N.S.E.A.N.) di Roma relativo al triennio 1994-1996, il cui finanziamento è stato recato dal D.L. n.287/95 convertito nella legge n.343/95, (ed i cui costi ammontano a L.7,5 miliardi) a seguito della sua conclusione in data 30 giugno 1998, è stata acquisita la relazione finale sui risultati raggiunti, presentata dall'Istituto in data 29 settembre 1998, nonché il parere del Comitato Tecnico Scientifico di cui all'art.4 della legge 5 maggio 1976, n.259, che ha espresso, in data 2 ottobre 1998, le proprie valutazioni finali sui risultati conseguiti.

Non è stato invece possibile liquidare, nel corso del 1998, il contributo definitivo, non avendo l'ente stesso potuto documentare - in attesa dell'approvazione del proprio bilancio per tale anno - la relativa quota-parte di costi sostenuti per la realizzazione del programma.

Come già accennato, la legge 30 novembre 1998, n.413 ha poi recato all'art.5, per il triennio 1999-2001, le risorse finanziarie per la realizzazione di uno specifico programma straordinario di ricerca per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e fluviale da svolgersi in collaborazione fra il Centro per gli Studi di Tecnica Navale (CE.TE.NA.) S.p.A. di Genova ed il Consorzio Confitarma-Finmare (CO.FIR.) di Genova.

Si provvederà ad acquisire quanto prima il prescritto parere del Comitato Tecnico Scientifico di cui all'art.4 della legge n.259/76 in merito al suindicato programma di ricerca e ad avviare la procedura per l'approvazione interministeriale dello stesso, di concerto con le altre Amministrazioni interessate -(il Comitato, attualmente, è in corso di ricomposizione)

7. Gli orientamenti del Comitato sulle strategie di politica industriale per il settore

Da quanto fin qui esposto in ordine all'andamento del mercato risulta evidente che la cantieristica italiana sta attraversando una fase di transizione quanto mai delicata.

La politica di sostegno sin qui seguita dal Governo, in sinergia con gli sforzi di imprese e maestranze, ha sino ad oggi consentito alle aziende navalmeccaniche di uscire a testa alta da una competizione internazionale che è sempre stata particolarmente impegnativa, soprattutto se si tiene conto che il massimale d'aiuto ammesso dalla normativa europea e da quella nazionale di attuazione non ha superato, dal 1992 ad oggi, il 9%, laddove il differenziale reale tra i costi della cantieristica europea ed i prezzi praticati dalla concorrenza asiatica è stato nettamente superiore, (non inferiore al 20% in media per le varie tipologie navali) il che indica che le imprese nazionali hanno fatto degli enormi sforzi per accrescere la loro produttività e riuscire, in questi ultimi anni, ad essere presenti sullo scenario internazionale, conseguendo oltretutto lusinghieri successi e dimostrando, quindi, una vitalità di fondo che non può andare perduta.

Il Comitato dà atto alle imprese di aver ben operato per il raggiungimento dei propri obiettivi ed esprime nel contempo apprezzamento per l'impatto degli interventi legislativi ed amministrativi a favore del settore, il quale ha potuto fare affidamento, senza soluzioni di continuità, su di un contesto di certezze normative e finanziarie indispensabile per la programmazione delle proprie attività operative.

Se tuttavia già dal 1997 il comparto navalmeccanico ha iniziato a mostrare segni di "sofferenza", connessi anche ai sopracitati problemi interni di organizzazione del lavoro e controllo della produzione, tra la fine del 1998 ed i primi mesi del 1999 esso subisce, come il resto della cantieristica europea, una situazione estremamente difficile.

Infatti se, nel brevissimo termine, il completamento delle unità in costruzione potrà assicurare ancora un anno di impiego delle strutture (il 1999), la mancata acquisizione di nuove commesse rischia di determinare quanto prima una situazione di crisi che in alcune realtà aziendali è già in atto.

Il venir meno, al 31 dicembre 2000, della possibilità, per gli Stati membri dell'Unione Europea, di concedere aiuti alla produzione, in presenza di un gap costi/prezzi che in molti casi - segnatamente quelli di una sempre più frequente concorrenza sleale coreana - va ben al di là del citato divario del 20% ufficialmente calcolato a suo tempo dalla Commissione Europea, (e che nei fatti oscilla intorno al 30%) potrebbe mettere a repentaglio la stessa sopravvivenza della cantieristica italiana, che pure, come si è detto, dimostra di avere, per impegno e capacità operative e qualità del prodotto, potenzialità competitive veramente di tutto rispetto (grazie alle quali, infatti, è

riuscita, in passato, a superare altri difficili momenti congiunturali negativi come quello attuale).

Il Comitato ritiene di dover evidenziare, coerentemente peraltro, con quanto riconosciuto dall'Unione Europea, che la cantieristica navale conserva tuttora un ruolo strategico per l'economia nazionale, come dimostrato, d'altronde, dallo studio del Censis del 1997, che ha calcolato nella misura del 3,9% il "moltiplicatore" della crescita economica che ogni lira d'investimento nel settore genera nel contesto dell'economia del Paese.

Il Comitato sottolinea altresì l'enorme potenziale e valore strategico del cabotaggio, il cui ruolo, da tutti riconosciuto determinante per lo sviluppo dell'economia marittima, va sempre più potenziato, con l'obiettivo, tra l'altro, di favorire il rinnovo della relativa flotta, a beneficio non solo della collettività per l'evidente vantaggio sociale, economico ed ambientale che deriva dal trasferimento dalla terra al mare dei trasporti all'interno del Paese, ma anche del comparto navalmeccanico per il quale si determinano ulteriori occasioni di lavoro.

Ciò premesso, il Comitato esprime il convincimento che non vadano lesinati sforzi per permettere al settore cantieristico di superare questa congiuntura di natura eccezionale e recuperare nuovamente competitività.

Il Comitato è pienamente cosciente del fatto che il conseguimento dell'obiettivo di assecondare l'impegno delle imprese del settore nell'affrontare la concorrenza internazionale non è scevro da difficoltà, in ragione soprattutto delle limitazioni della vigente legislazione comunitaria.

Il Comitato ritiene peraltro di esprimere i propri orientamenti al riguardo, muovendo dal presupposto che solo un'azione sinergica del settore e del Governo può condurre a delineare, nel più breve tempo possibile, una serie di azioni intese a salvaguardare la navalmeccanica italiana:

A) Per parte propria, l'industria cantieristica nazionale deve impegnarsi in un ulteriore sforzo per accrescere la propria produttività, valorizzando in modo appropriato ed equilibrato i processi di flessibilizzazione della produzione, senza peraltro alterare un ordinato e corretto quadro di relazioni sindacali. La gestione di questi processi di razionalizzazione della produzione deve poter essere tenuta sotto lo stretto controllo delle stesse imprese cantieristiche e non deve tralasciare opportune azioni per ottenere una maggiore qualificazione dell'indotto ed una crescita della professionalità della forza-lavoro del cantiere. Inoltre essa deve poter sempre più intensamente tradursi in forme di cooperazione ed integrazione industriale, anche a

livello europeo, che consentano di superare l'attuale frammentazione del settore (una delle principali cause di debolezza della cantieristica europea) e di meglio confrontarsi con i sistemi economico-industriali giapponesi e coreani.

B) Per quanto attiene all'azione di Governo, oltre al puntuale completamento degli interventi in atto, è necessario, nel breve termine, condurre un'intensa azione a livello comunitario per sollecitare la Commissione Europea a presentare con urgenza proposte di azione idonee a far fronte alla situazione d'emergenza in cui versa il settore, sia attraverso gli strumenti di difesa commerciale sia mediante una proroga, di natura straordinaria, delle disposizioni del Regolamento n.1540 del 29 giugno 1998 che prevedono aiuti alla produzione solo sino alla fine del 2000.

Il mantenimento dell'aiuto alla produzione costituisce, in ogni caso, un primo, fondamentale obiettivo su cui canalizzare l'attività del Governo, anche per permettere al Fondo di garanzia istituito dalla legge n.261/97 di divenire concretamente operativo e cominciare a far sentire i suoi effetti.

Ma poiché, come si è detto, la percentuale di aiuto massima del 9% si sta rivelando insufficiente ad assicurare l'acquisizione delle commesse in presenza di sottoquotazioni, da parte dei

cantieri coreani e cinesi, che ormai superano il 30%, occorre altresì -ove l'incremento del massimale d'aiuto non sia conseguibile- esaminare anche altre opzioni con connotazioni innovative per l'Italia, ma già avviate in altri Paesi europei e che potrebbero rivelarsi utili per la salvaguardia delle imprese italiane: in Germania, Francia, Danimarca e Spagna sono state infatti sperimentate forme di sostegno indiretto alla costruzione navale che, operando essenzialmente sul "versante armatoriale" e qualificandosi quindi come interventi a favore degli investimenti delle aziende armatoriali per il rinnovo e la riqualificazione della flotta (anche nell'interesse della tutela dell'ambiente marino), hanno trovato presso la Commissione Europea un accoglimento favorevole.

Il regime adottato recentemente in Spagna prevede che un investitore o un gruppo di investitori acquisisca il titolo di proprietà di una nave di nuova costruzione, con il diritto di realizzare un ammortamento rapido della stessa. Il proprietario dà contestualmente in leasing la nave all'utilizzatore finale (l'armatore per il quale l'ordinativo di costruzione è in realtà effettuato). L'ammortamento accelerato della nave, possibile anche in corso di costruzione, e caratterizzato da una deducibilità massima annuale del 35% del valore della nave, determina un consistente beneficio fiscale che è ripartito tra il

proprietario e l'utilizzatore della nave stessa (per quest'ultimo si riduce, infatti l'onere dei relativi canoni di leasing). Secondo tale schema denominato "tax leasing scheme", applicabile anche alle trasformazioni navali, almeno il 75% del vantaggio fiscale derivante dall'operazione deve andare a favore dell'armatore. Il "locatore" deve disporre di risorse proprie pari ad almeno il 20% dell'investimento diretto a finanziare l'acquisto della nave.

Il tax leasing scheme spagnolo è cumulabile con uno schema di credito agevolato a tassi CIRR ed eventualmente con i benefici di un Fondo di garanzia, in modo da ridurre significativamente i livelli di rischio e di costo finanziario.

La sommatoria di tali misure di beneficio fiscale e finanziario ad un tempo, dà luogo per l'armatore ad un abbattimento del costo delle nuove navi, senza, peraltro, incidere sui prezzi praticati dal cantiere.

Lo schema - che si applica a navi costruite nei cantieri europei - è stato approvato dalla Commissione Europea come contenente un elemento di aiuto del 2,7% da calcolare ai fini del massimale comune di cui al Regolamento U.E. n.1540/98, ma il beneficio reale dell'intera operazione è ritenuto ben più significativo, dell'ordine del 20-25% circa, per cui esso è senz'altro idoneo ad incentivare gli investimenti nella realizzazione di nuove navi, in quanto rende, tra l'altro,

decisamente più economica la gestione delle navi di nuova costruzione.

In conclusione, il Comitato ritiene di proporre, in sintesi, le seguenti linee di azione, avendo ben presente, in via pregiudiziale, la necessità di distinguere le misure di emergenza, la cui adozione è auspicata nell'immediato futuro e le altre misure, prevalentemente strutturali, che, per loro natura, hanno bisogno di tempi più lunghi:

- Intraprendere ogni opportuna azione per assicurare la prosecuzione degli aiuti alla produzione, se possibile, rivedendo il massimale attualmente in vigore per fronteggiare, almeno in parte, il degenerare della situazione di mercato e del dumping praticato dai produttori terzi.

- Porre allo studio, senza indugio, un "pacchetto" di misure fiscali e finanziarie con un duplice obiettivo: promuovere l'attività armatoriale in un mercato sempre più articolato ed in espansione; favorire investimenti per la costruzione di nuove navi da realizzare presso cantieri nazionali, in linea con quanto già in atto in altri Paesi dell'Unione Europea.

- Adottare concrete ed immediate misure atte ad incentivare il cabotaggio, con l'obiettivo di trasferire quote sempre più consistenti di traffico dalla modalità di trasporto terrestre a quella via mare.

Sono ormai più di dieci anni che il problema dell'utilizzo delle due cosiddette autostrade del mare - la Tirrenica e l'Adriatica - postula una soluzione.

Un primo disegno di legge che risale appunto a tale epoca non fu opportunamente valutato dal Parlamento, inciampando, in particolare, sull'individuazione dei poli cabotieri nazionali. In oggi è all'esame un nuovo disegno di legge governativo che tiene conto delle mutate condizioni e delle aggravate esigenze.

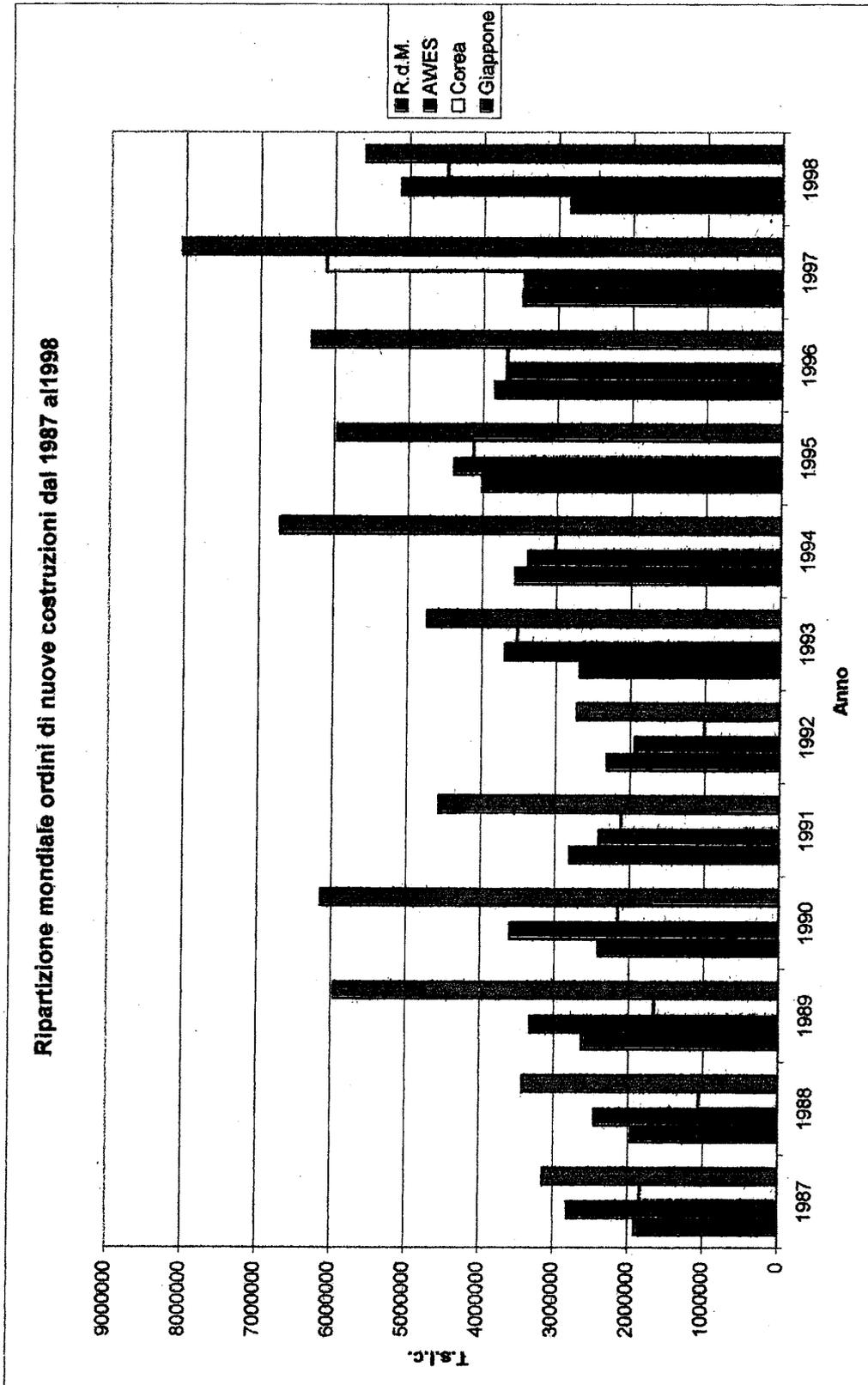
Il Comitato auspica l'emanazione della normativa nei tempi più brevi con i miglioramenti ed i correttivi che il Parlamento riterrà.

- Favorire profonde operazioni di riqualificazione dell'indotto, senza trascurare, nel contempo, l'accrescimento delle professionalità interne al cantiere.

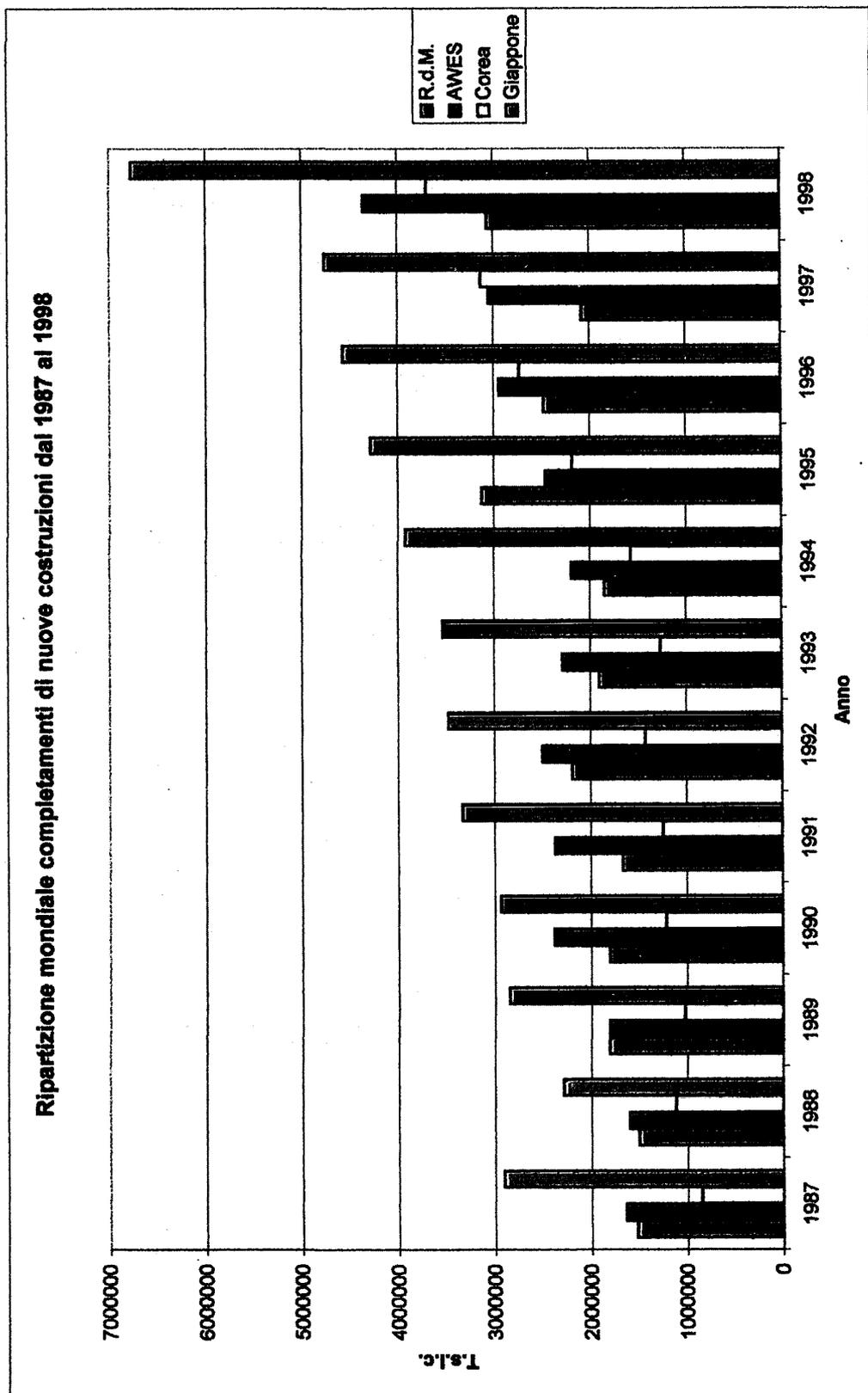
- Potenziare ulteriormente le misure dirette a ridimensionare drasticamente il fenomeno delle navi substandard.

- Assecondare, in termini coerenti con gli interessi nazionali, la concertazione internazionale per il ristabilimento, a più lungo termine, di condizioni di concorrenza equa ed equilibrata, tali da condurre ad un risanamento del mercato.

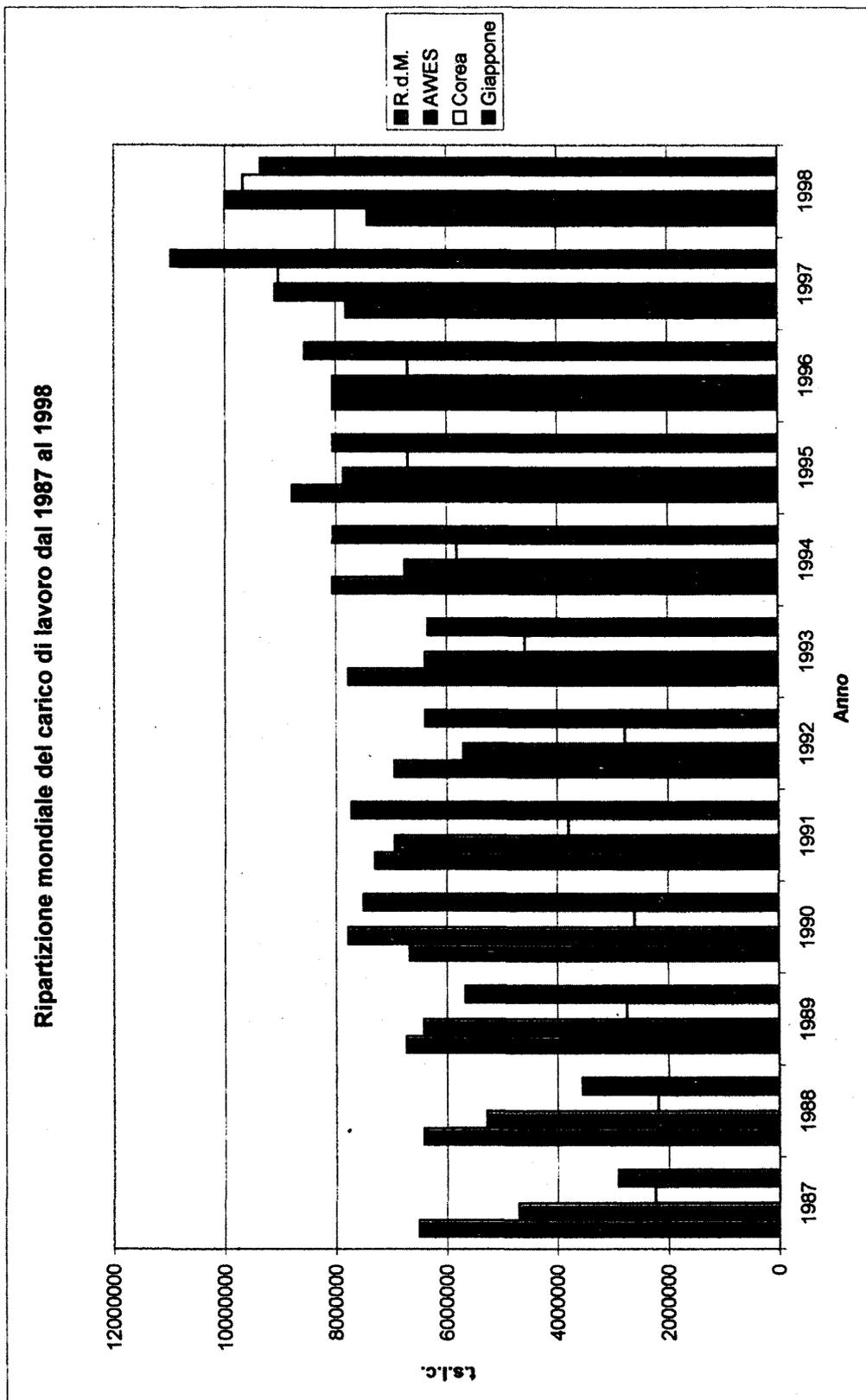
**GRAFICI SULLA SITUAZIONE DELLA
CANTIERISTICA MONDIALE**



Fonte: Lloyd's Register

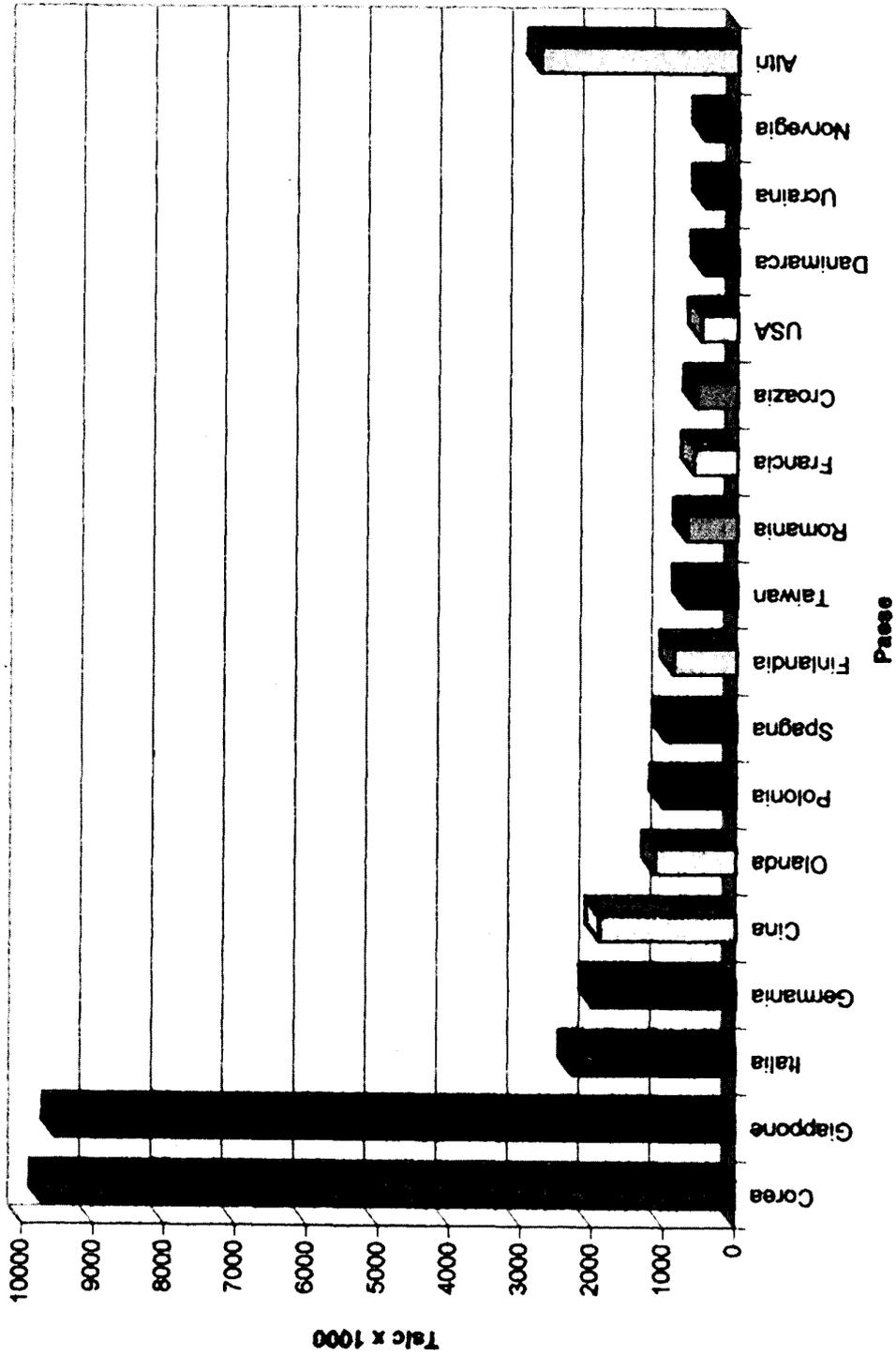


Fonte: Lloyd's Register



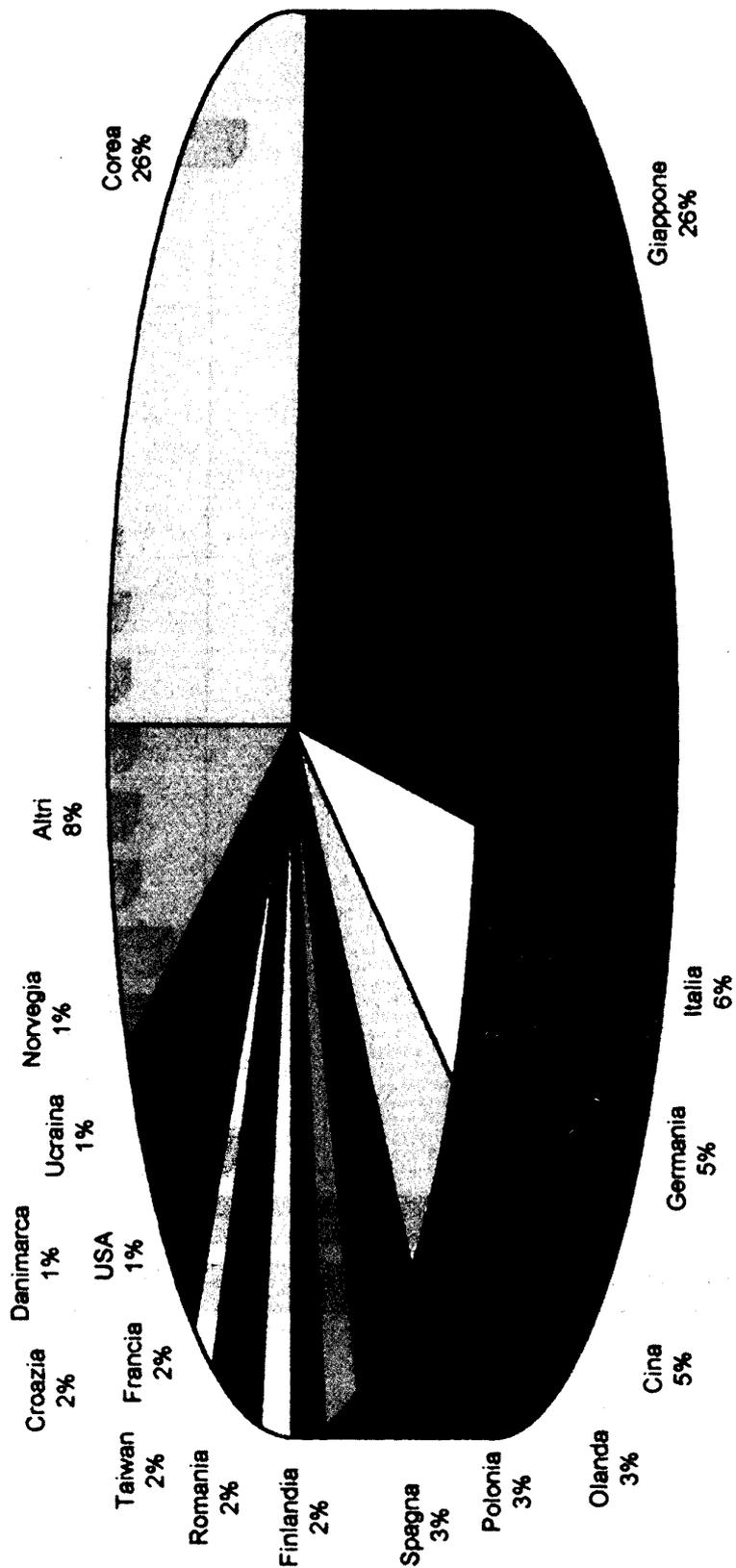
Fonte: Lloyd's Register

Carico di lavoro mondiale suddiviso per paesi al 31.12.98



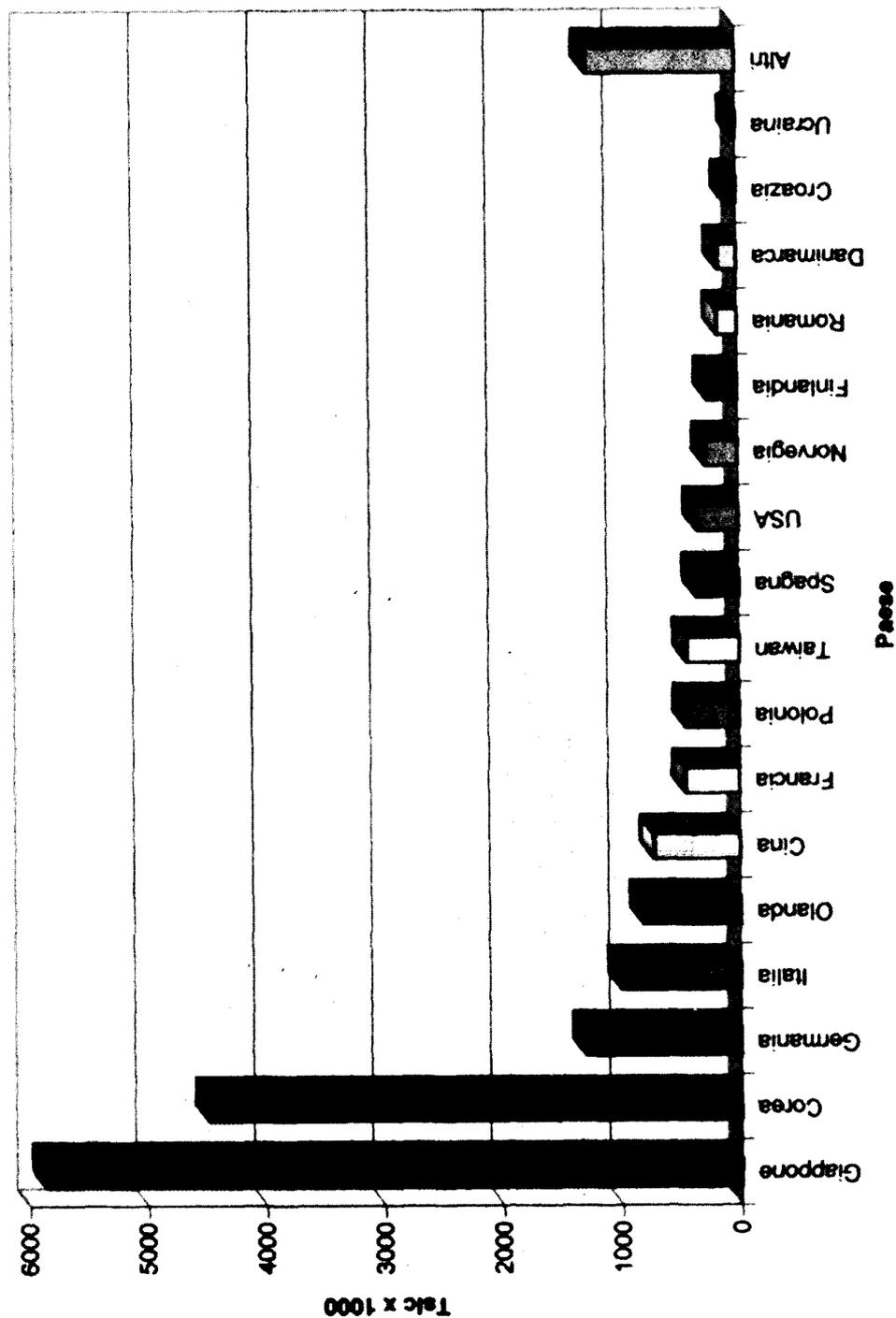
Fonte: ISPRA (Lloyd's Register)

Carico di lavoro mondiale suddiviso per paesi al 31.12.98

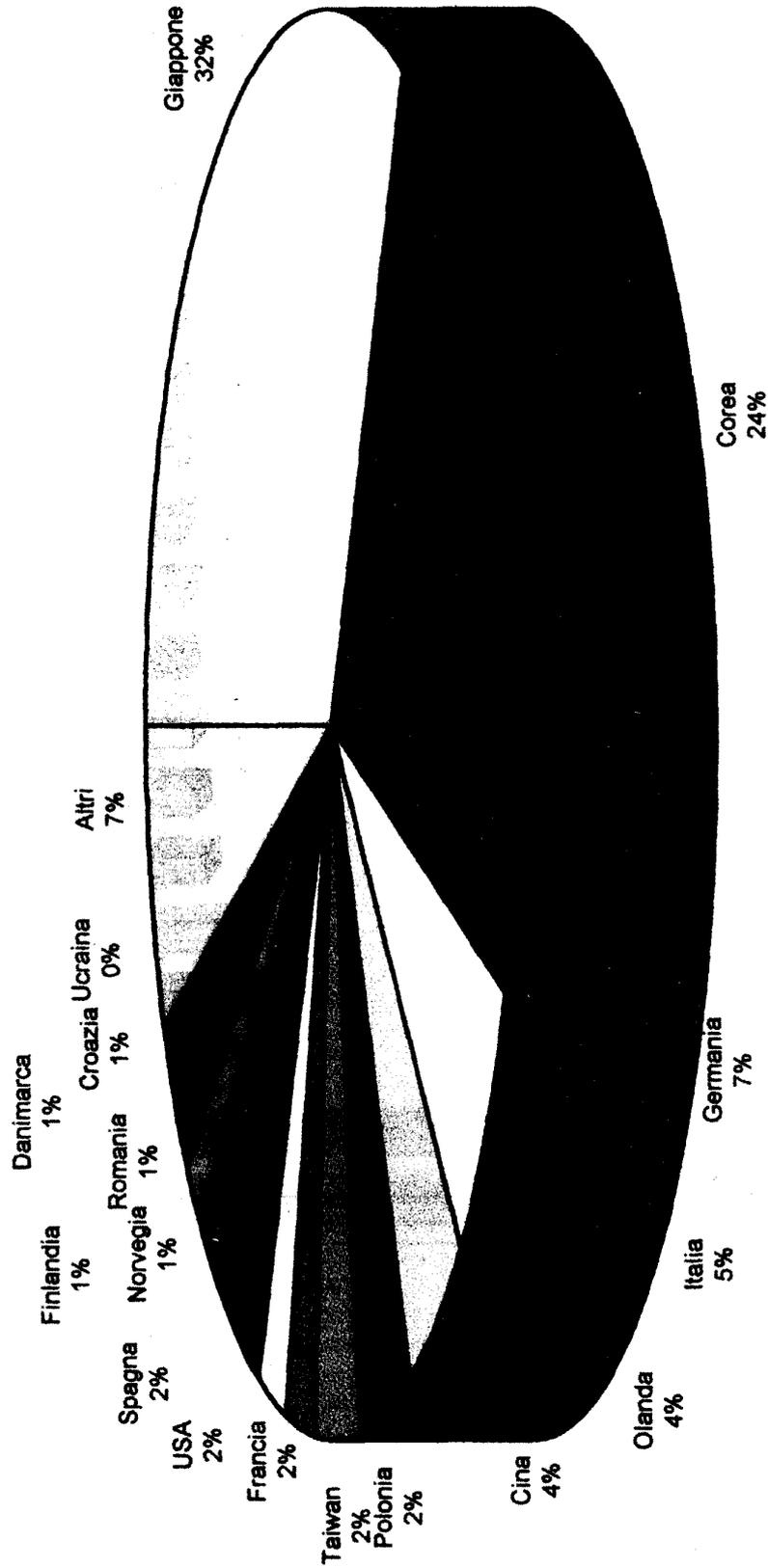


Fonte: ISPRA

Nuovi ordini mondiali suddivisi per paese nel 1998

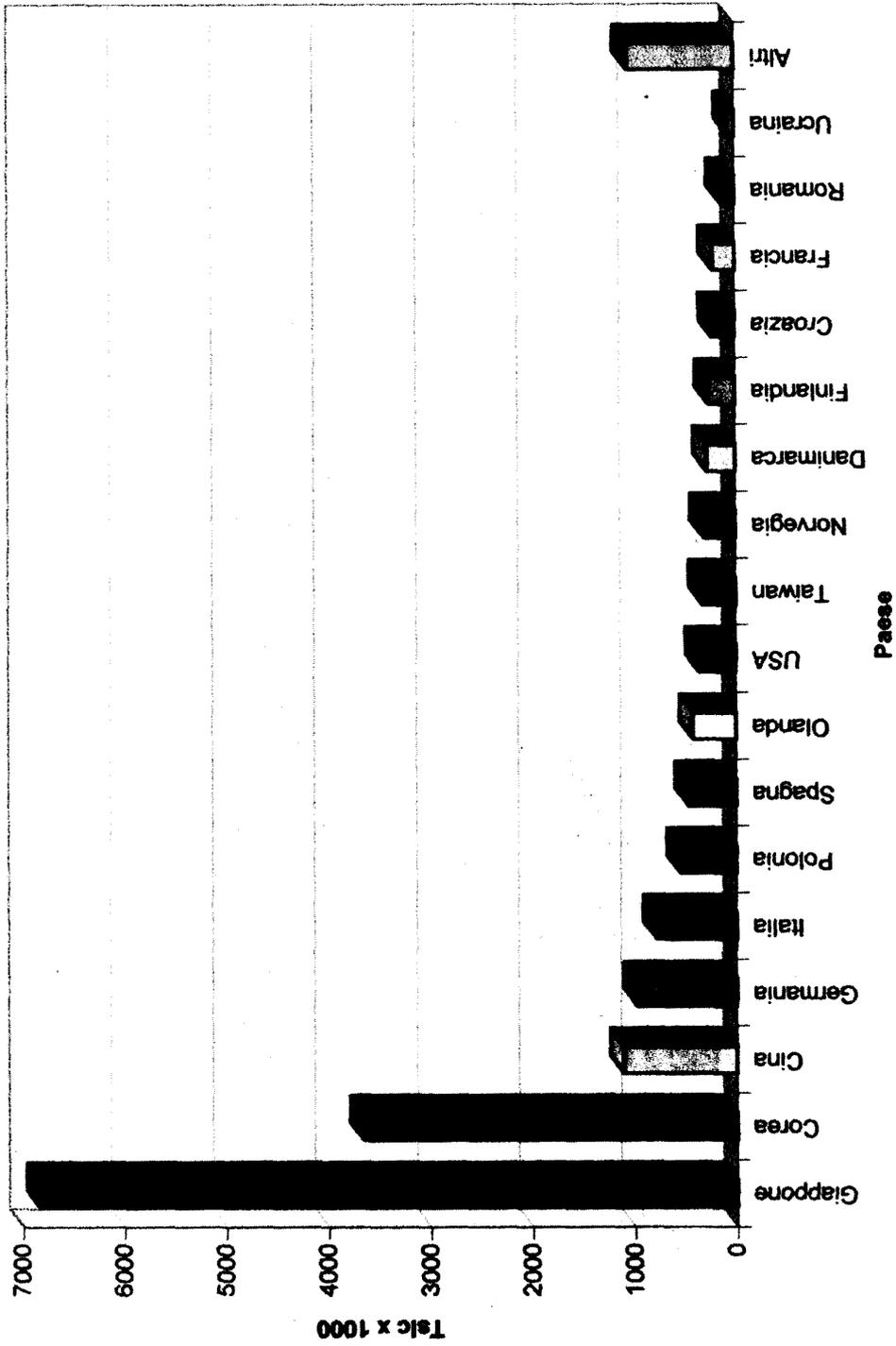


Nuovi ordini mondiali suddivisi per paese nel 1998

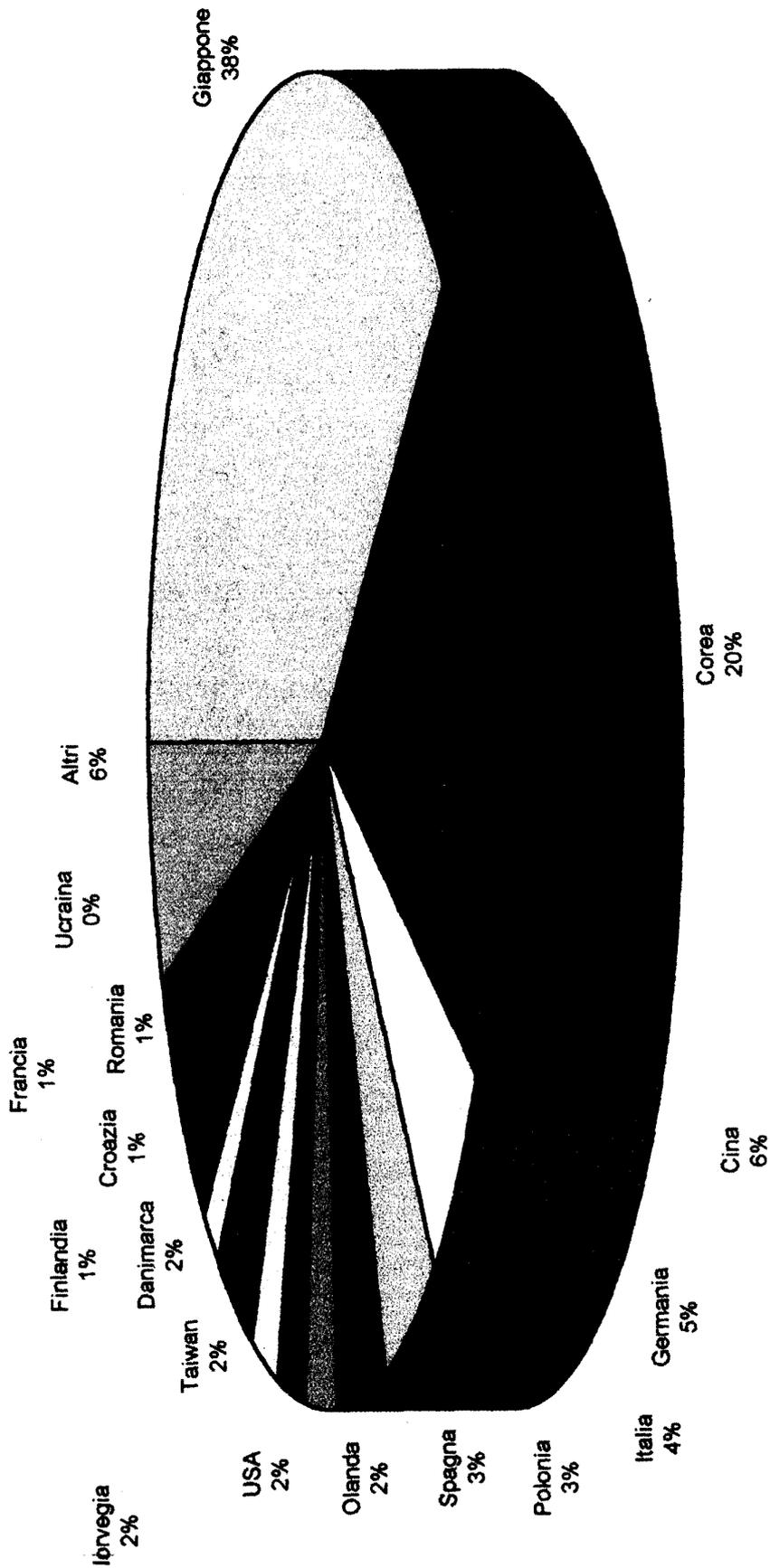


Fonte: ISPRA

Completamenti mondiali suddivisi per paese nel 1998



Completamenti mondiali suddivisi per paese nel 1998



Fonte: ISPRA

***DATI SULLA ATTUAZIONE DELLE
LEGGI n.234/89 e n.132/94***

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

Esercizio Finanziario 1998

INDUSTRIA CANTIERISTICA

COSTRUZ. e TRASF.	Disponibilità in Lire/ml di	Somme impegnate in Lire/ml di	Contributi concessi in Lire/ml di
DL 535/96 conv. L.647/96	0,2	0,2	1,7
L.261/97 art.1 a)	11,6	3,3	26,3
totali	11,8	3,5	28

INDUSTRIA ARMATORIALE

CREDITO NAVALE	Disponibilità in Lire/ml di	Somme impegnate in Lire/ml di	Contributi concessi in Lire/ml di □
DL 564/93 conv. L.132/94	0,1	0,05	0,28
totali	0,1	0,05	0,28

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 22 FEBBRAIO 1994, N.132

Esercizio Finanziario 1998

INDUSTRIA CANTIERISTICA

COSTRUZ. e TRASF.	Disponibilità in Lire/ml di	Somme impegnate in Lire/ml di	Contributi concessi in Lire/ml di
DL 535/96 conv. L.647/96	24,1	24,1	265,1
L 261/97 art.1 b)	135,0	37,5	450,6
totali	159,1	61,6	715,7

INVESTIMENTI	Disponibilità in Lire/ml di	Somme impegnate in Lire/ml di	Contributi concessi in Lire/ml di
DL 287/95 conv. L.343/95	1,8	--	--
totali	1,8	--	--

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

	Disponibilità in Lire/ml di	Somme impegnate in Lire/ml di	Contributi concessi in Lire/ml di
DL 287/95 conv. L.343/95	0,6	--	--
L 261/97 art.6	10,0	7,1	49,4
totali	10,6	7,1	49,4

INDUSTRIA ARMATORIALE

CREDITO NAVALE		Disponibilità in Lire/ml di	Somme impegnate in Lire/ml di	Contributi concessi in Lire/ml di
DL 535/96 conv. L.647/96	**	23,5	23,5	199,7
L 261/97 art.1 c)	(**)	185,0	38,6	328,1
totali		208,5	62,1	527,8 ***

Note

- * = Limiti di impegno della durata di 10 anni
- (*) = Limiti di impegno della durata di 15 anni
- ** = Limiti di impegno della durata di otto anni e mezzo
- (**) = Limiti di impegno della durata di 12 anni
- *** = Contributi da erogare in 17 semestralità costanti

DEMOLIZIONI

L 234/89 art.7	15,0	15,0
L 431/91	<u>1,0</u>	<u>0,7</u>
TOTALE	16,0	15,7

CREDITO NAVALE

L 234/89 artt. 9 e 10	36,0	36,0
L 107/91	55,0	55,0
L431/91	60,0	60,0
DL 149/93 conv. in L. 237/93	10,0	10,0
DL 564/93 convv. in L.132/94	41,7	41,6
DL 287/95 convv. in L.343/95	<u>35,0</u>	<u>35,0</u>
TOTALE	237,7	237,6

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

L 234/89 art. 14	3,5	2,05 (*)
------------------	-----	----------

VERIFICHE R.I.Na.

L 234/89 art. 4, comma 7	2,4	3,97 (*)
--------------------------	-----	----------

Note

* = Stanziamento in limiti di impegno per 10 anni

** = Stanziamento in limiti di impegno per otto anni e mezzo

(*) = Sono state esaurite tutte le istanze presentate, aventi i requisiti di legge

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 14 GIUGNO 1989, N.234**(dati aggiornati al 31 dicembre 1998)**

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

Leggi di rifinanziamento: 28 marzo 1991, n.107; 31 dicembre 1991, n.431; D.L. 20 maggio 1993, n.149 convertito nella legge 19 luglio 1993, n.237; D.L. 24 dicembre 1993, n.564 convertito nella legge 22 febbraio 1994, n.132; D.L. 13 luglio 1995, n.287 convertito nella legge 8 agosto 1995, n.343; D.L. 21 ottobre 1996, n.535 convertito nella legge 23 dicembre 1996, n.647; 31 luglio 1997, n.261, legge 30 novembre 1998, n.413.

	Stanziamenti 1989-1998 (lire/miliardi)	Somme impegnate (lire/miliardi)
COSTRUZ. e TRASFORMAZ.		
L.234/89 art.2	349,6	319,4
L.107/91	15,0	15,0
L.431/91	*174,5	*174,5
D.L.149/93 conv. in L.237/93	* 60,0	* 60,0
D.L.564/93 conv. in L.132/94	*157,0	*157,0
D.L.287/95 conv. in L.343/95	*115,0	*115,0
D.L.535/96 conv. in L.647/96	*110,0	*110,0
L. 261/97 art.1 - a)	* 15,0	* 6,7
TOTALE	996,1	957,6
INVESTIMENTI		
L.234/89 art.6	47,0	47,0
L.431/91	* 10,0	* 10
D.L.564/93 conv. in L.132/94	* 10,0	* 8,2
D.L.287/95 conv. in L.343/95	* 5,0	—
TOTALE	72,0	65,2 (*)

Contributi concessi in lire/miliardi alle imprese per iniziative ricadenti sotto il periodo della VI^a Direttiva C.E.E.**INDUSTRIA CANTIERISTICA****COSTRUZ. e TRASFORMAZ.**

L.234/89 art.2 3.077,9

INVESTIMENTI

L.234/89 art.6 150,65

DEMOLIZIONI

L.234/89 art.7 18,8

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

L.234/89 art.14 10,18

INDUSTRIA ARMATORIALE**CREDITO NAVALE**

L.234/89 artt.9 e 10 *2.019,8

VERIFICHE R.LNa

L.234/89 art.4, comma 7 3,97

N.C. = Nuove costruzioni TRA = Trasformazioni

* = Contributi da erogare in 17 semestralità costanti

**INIZIATIVE ASSISTITE RICADENTI SOTTO IL REGIME DELLA LEGGE 234/89,
ATTUATIVA DELLA VI^A DIRETTIVA C.E.E.
(dati aggiornati al 31 dicembre 1998)**

INDUSTRIA CANTIERISTICA

N° Unità	Tipo	Contributo
105	TRA	570,4
129	N.C.	2.507,5
<u>234</u>	<u>TOTALI</u>	<u>3.077,9</u>

Le 129 iniziative di nuova costruzione hanno dato luogo ad una produzione complessiva di 1.534.745 t.s.l.c., così distinte per tipologia di nave:

N° Unità	Tipologia	t.s.l.c.
3	unità disinquinanti	1.350
11	petroliere	192.727
12	motocisterne	170.092
10	petrolchimiche	77.402
3	bulk carriers	98.300
1	rinfusiera	39.900
6	portacontenitori	140.420
5	roll on - roll off	38.805
17	gasiere	199.536
4	traghetti	67.610
20	unità trasporto passeggeri	138.863
4	unità da crociera	321.000
23	rimorchiatori	23.590
3	spintori	2.650
1	pontone/gru	3.680
6	M/bette	14.820
totale	129	1.530.745

INDUSTRIA ARMATORIALE

N° Unità	Tipo	Contributo (*)
114	TRA	274,3
137	N.C.	1.745,6
251	TOTALI	2.019,9

(di cui in via definitiva: 248 e in via preliminare:3)

(*) = contributi da erogare in 17 semestralità costanti

Le 137 iniziative di nuove costruzione assistite con il contributo di credito navale sono così suddivise per tipologia di nave:

N° Unità	Tipologia
10	bette trasporto greggio
12	petrolchimiche
19	motocisterne
2	unità da carico secco
2	rinfusiere
5	roll on - roll off (di cui 3 adibite anche al trasporto contenitori)
5	portacontenitori
8	gasiere
24	traghetti passeggeri
15	traghetti veloci (7 aliscafi, 5 monoscafi e 3 catamarani)
27	rimorchiatori
2	spintori
1	pontone/gru
5	unità disinquinanti
totale	137

N.C. = Nuove costruzioni

TRA = Trasformazioni

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 22 FEBBRAIO 1994, N.132**(dati aggiornati al 31 dicembre 1998)**

Decreto-legge 24 dicembre 1993, n.564 convertito in Legge 22 febbraio 1994, n.132 - Provvedimenti a favore dell' industria navalmecanica e della ricerca nel settore navale - applicativa della VII^a Direttiva C.E.E.

Leggi di rifinanziamento: D.L. 13 luglio 1995, n.287 convertito nella legge 8 agosto 1995, n.343; D.L. 21 ottobre 1996, n.535 convertito nella legge 23 dicembre 1996, n.6470; Legge 31 luglio 1997, n. 261; legge 30 novembre 1998, n.413.

	Stanziameti 1993-1999 (lire/miliardi)	Somme impegnate (lire/miliardi)
COSTRUZ. e TRASFORMAZ.		
D.L.564/93 conv. in L.132/94	* 15,0	*15,0
D.L.287/95 conv. in L.343/95	* 63,5	* 63,5
D.L.535/96 conv. in L.647/96	* 95,0	* 95,0
L: 261/97 art. 1 b)	(*)135,0	(*) 37,5
TOTALE	<u>308,5</u>	<u>211</u>
 CREDITO NAVALE		
D.L.564/93 conv. in L.132/94	** 35,0	** 35,0
D.L.287/95 conv. in L.343/95	** 58,5	** 58,5
D.L.535/95 conv. in L.647/96	** 65,0	**65,0
L: 261/97 art. 1 c)	(**)85,0	(**)38,6
TOTALE	<u>343,5</u>	<u>197,1</u>

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

D.L.564/93 conv. in L.132/94	* 4,8	* 4,8
D.L.287/95 conv. in L.343/95	* 10,4	* 9,8
L: 261/97 art. 6	* 10,0	+7,1
TOTALE	25,2	21,7

**RISTRUTTURAZIONE C.N.
PALERMO
(art.3, comma 4 , L.343/95)**

* 1,8

—

Note

- * = Stanziamento in limiti di impegno per 10 anni
- (*) = Stanziamento in limiti di impegno per 15 anni
- ** = Stanziamento in limiti di impegno per otto anni e mezzo

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

INDUSTRIA CANTIERISTICA

COSTRUZ. e TRASFORMAZ.

L.132/94 artt.3 e 4

1675,7

INDUSTRIA ARMATORIALE

CREDITO NAVALE

L.132/94 art. 10

*1387,7

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

L.343/95 artt. 14 e 15

139,9

N.C. = Nuove costruzioni TRA = Trasformazioni
* = Contributi da erogare in 17 semestralità costanti

**INIZIATIVE ASSISTITE RICADENTI SOTTO IL REGIME DELLA LEGGE 132/94,
ATTUATIVA DELLA VII^ DIRETTIVA C.E.E.
(dati aggiornati al 31 dicembre 1998)**

INDUSTRIA CANTIERISTICA

N° Unità	Tipo	Contributo
32	TRA	48,5
107	N.C.	1627,2
<u>139</u>	<u>TOTALI</u>	<u>1675,7</u>

(di cui in via definitiva: 84 e in via preliminare: 55)

Le 107 iniziative di nuova costruzione hanno dato luogo ad una produzione complessiva di 1.257.025 t.s.l.c., così distinte per tipologia di nave:

N° Unità	Tipologia	t.s.l.c.
1	posacavi	16.290
4	traghetto auto	128.315
2	petroliere	9.250
19	petrolchimiche	193.330
9	bulk carriers	173.500
21	roll on - roll off	369.135
7	gasiere	75.520
14	traghetti	130.625
3	portacontenitori	69.050
10	unità da crociera (*)	993.250
17	rimorchiatori	23.275
totale	107	2.181.540

(*) In relazione alle unità realizzate nel corso del 1998 e beneficiarie degli investimenti per l'industria cantieristica si segnala, in ottemperanza alla raccomandazione della Camera dei Deputati in data 16 settembre 1998, che quelle attrezzate con case da gioco a bordo sono in numero di 2.

INDUSTRIA ARMATORIALE

N° Unità	Tipo	Contributo (*)
17 + 3 = 20	TRA	45,6
79 + 47 = 126	N.C.	1.630,2
<u>96</u> = 146	TOTALI	<u>1.675,8</u>

(di cui in via definitiva: 80 e in via preliminare: 66)

(*) = contributi da erogare in 17 semestralità costanti

Le 126 iniziative di nuove costruzione assistite con il contributo di credito navale sono così suddivise per tipologia di nave:

N° Unità	Tipologia
21	motocisterne
6	traghetto auto
4	portacontenitori
1	posacavi
1	petroliera
13	petrolchimiche
12	bulk carriers
14	roll on - roll off
1	gasiera (GPL)
1	gasiera (LNG)
18	traghetti
1	unità da crociera
33	rimorchiatori
totale	<u>126</u>

N.C. = Nuove costruzioni

TRA = Trasformazioni

***LA CANTIERISTICA ITALIANA:
- STRUTTURA, PRODUZIONE E
PORTAFOGLIO ORDINI***

Albo speciale delle Imprese di Costruzione Navale - 1998

	N° Iscr.	IMPRESA	CAP. PROD. tslc/anno	MAX UNITA' REAL. T.s.l.	FASCIA DIM.LE
1	1	I.N.M.A. S.p.A. V.le San Bartolomeo,362 - 19138 LA SPEZIA	5,000	8,000	3 ^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 Sejinunte, 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	6	C.N.F. CANTIERE NAVALE FERRARI S.r.l. V.le San Bartolomeo, 414 - 19126 LA SPEZIA	7,700	25,000	2 ^A
7	7	CANTIERE NAVALE VISENTINI S.r.l. Via G. Verdi, 33 - 30171 MESTRE (VENEZIA)	12,500	25,000	2 ^A
8	8	NUOVI CANTIERI APUANIA S.p.A. V.le Cristoforo Colombo, 4 bis - 54036 MARINA DI CARRARA (MASSA)	25,000	50,000	4 ^A
9	9	CANTIERE NAVALE DE POLI S.p.A. Via dei Murazzi,1216 - 30010 PELLESTRINA (VENEZIA)	8,000	7,600	2 ^A
10	11	CANTIERE NAVALE MARIO MORINI S.p.A. Via Enrico Mattei, 20 - 60125 ANCONA	9,000	10,000	2 ^A
11	13	COOP. ING. G.TOMMASI CANT. NAV. S.c.r.l. Via Mattei, 14 - 60125 ANCONA	3,500	2,000	1 ^A
12	14	CANTIERE NAVALE DI PESARO S.r.l. Via Fra Due Porti, 48 - 61100 PESARO	5,800	7,000	1 ^A
13	15	ROSETTI MARINO S.p.A. Via Trieste, 230 - 48100 RAVENNA	2,000	4,000	1 ^A
14	17	C.L.E.M.N.A. S.c.r.l. Via G. Pascoli, 44 - 19124 LA SPEZIA	2,000	3,000	1 ^A
15	18	CANTIERI NAVALI TERMOLI S.r.l. Molo Nord Est - 86039 TERMOLI	4,000	7,200	1 ^A
16	19	RODRIQUEZ CANTIERI NAVALI S.p.A. Via S. Raineri, 22 - 98122 MESSINA	5,500	6,500	2 ^A
17	20	METALCOST COSTRUZIONI METALLICHE S.p.A. Via Alta, 3 - LOCALITA' CA' DEL SALE - 19038 SARZANA (LA SPEZIA)	4,100	3,500	1 ^A
18	21	SESTRI CANTIERE NAVALE S.p.A. Via Soliman, 47/R - 16154 GENOVA	30,000	80,000	4 ^A
19	23	S.M.E.B. CANTIERI NAVALI S.p.A. Via S.Raineri 98100 Messina	5,400	16,000	1 ^A
20	24	Cantiere Navale Fratelli Orlando S.c.a.r.l. Piazza Mazzini,92 -57126 Livorno	15,000	10,000	3 ^A
		Totale	426,000		

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

Albo Speciale delle Imprese di Riparazione navale -1998

	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	I.N.M.A. S.p.A. 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 dei Pescatori -16126 GENOVA	Via 3 [^]	
10	10	CORONELLA S.r.L. Via Finocchiaro Aprile, 31/16 - 16129 GENOVA	1 [^]	cancellata nel 1998
11	13	COOP. ING. TOMMASI CANT. NAV. S.c.r.l. Via Mattei, 14 - 60125 ANCONA	1 [^]	
12	15	VE.GA. OFF.NE VERRINA DI CALATA GADDA S.r.l. Calata Gadda - 16126 GENOVA PORTO	1 [^]	
13	17	C.L.E.M.N.A. S.c.r.l. Via G. Pascoli, 44 - 19124 LA SPEZIA	1 [^]	
14	18	ROSETTI MARINO S.p.A. Via Trieste, 230 - 48100 RAVENNA	2 [^]	
15	19	NAVITAL S.p.A. Via Tagliolini, 26 E - 16152 GENOVA	1 [^]	
16	20	LA NUOVA MECCANICA NAVALE S.r.l. Garibaldi, 91 80142 NAPOLI	P.zza 1 [^]	
17	21	WARTSILA NAVIM SERVICE S.r.L. Via dei Pescatori - 16129 GENOVA	1 [^]	
18	23	CANTIERI DEL MEDITERRANEO S.p.A. Via Marinella, Varco 6 -80133 NAPOLI	3 [^]	
19	24	G. & R. SALVATORI Officine Meccaniche Navali S.p.A. Calata Villa del Popolo - 80133 NAPOLI PORTO	1 [^]	
20	27	S.I.D.E.M. S.r.l. Via Molo Giano - 16128 GENOVA	1 [^]	

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

Albo Speciale delle Imprese di Riparazione navale -1998

21	28	CANTIERE E. NOE' S.P.A. Darsena - 96011 AUGUSTA	Molo	2 [^]	
22	29	S.M.E.B. CANTIERI NAVALI S.p.A. S. Raineri - 98100 MESSINA	Via	3 [^]	
23	30	CANTIERI RAVENNA S.r.L. Via 13 Marzo 1987,n.3 -48100 RAVENNA		1 [^]	
24	31	CANTIERE NAVALE DI TRAPANI S.p.A. Via Bacino, Zona Isolella -91100 TRAPANI		2 [^]	
25	32	GEROLAMO SCORZA S.p.A. Calata Gadda 12/18 - 16126 GENOVA		1 [^]	
26	33	PALUMBO S.P.A. Calata Marinella -Interno Porto -80133 NAPOLI		1 [^]	
27	34	CANTIERE NAVALE FRATELLI ORLANDO S.c.a r.l. Piazza Mazzini,92 -57126 LIVORNO		4 [^]	
28	35	LLOYD SARDEGNA COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE S.r.l. Via Sonnino,21 - 09125 - Cagliari		1 [^]	
29	36	CANTIERI NAVALI TERMOLI S.p.A. Molo Sud Est - 86039 Termoli		1 [^]	

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

Albo Speciale delle Imprese di Demolizione Navale - 1998

N°	IMPRESA	PROT. N°	DATA
2	NAVALCANTIERI S.r.l. Via Boccaperti, 5 - 80146 S. GIOVANNI A TEDUCCIO (NAPOLI)	2/A/02D	12/06/93

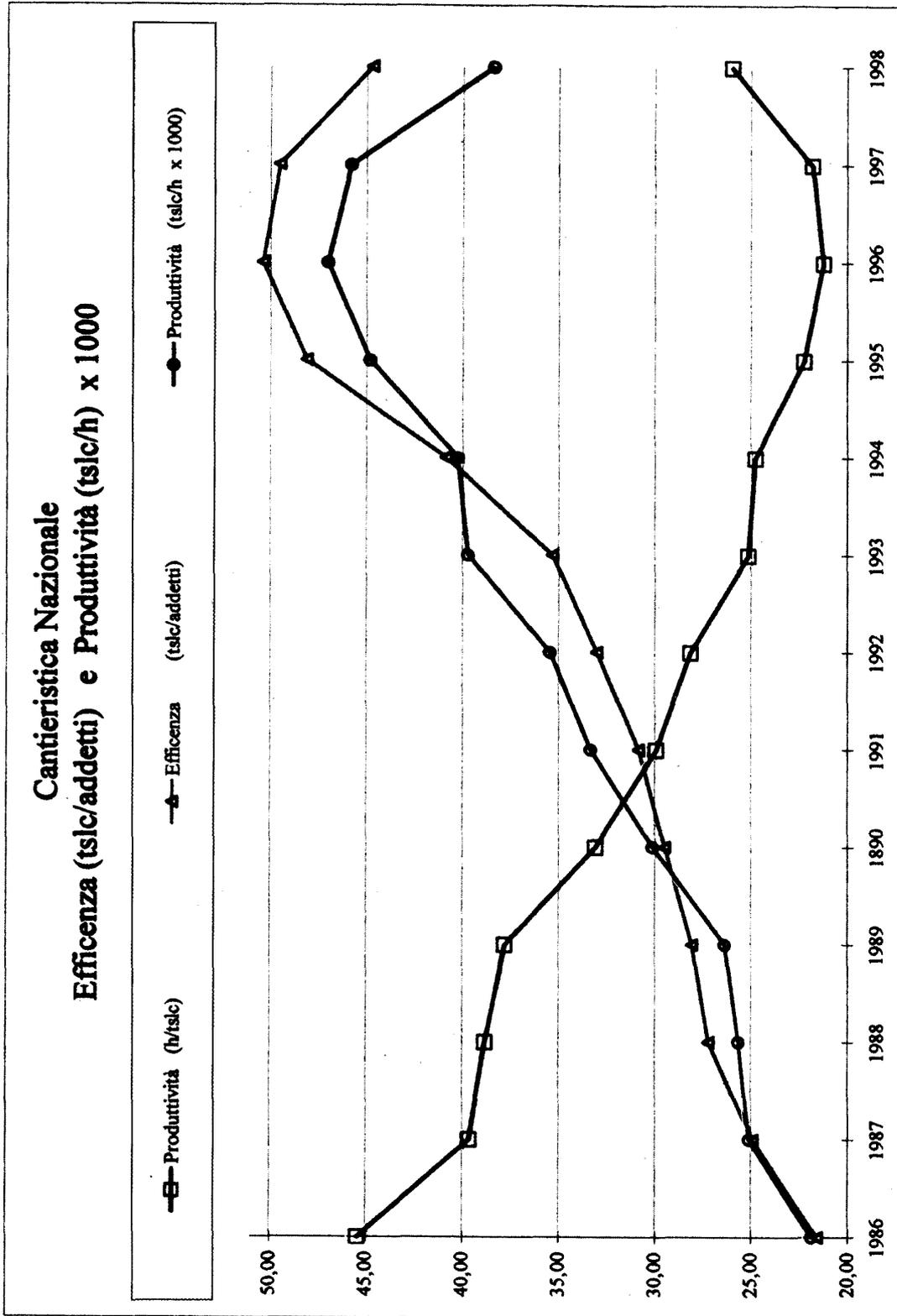
ALBO SPECIALE DELLE IMPRESE DI COSTRUZIONE NAVALE
Personale dipendente Imprese di Costruzione navale alla data del 31.12.1998

N.iscriz. Albo	Cantiere	Dipendenti
1	INMA *	221
2	Fincantieri * 1)	5,420
3	C.N. Vittoria	50
4	C.N. Giacalone	67
5	S.E.C.	248
6	C.N. Ferrari	55
7	C.N. Visentini	87
8	N.C.A.	306
9	C.N. De Poli	98
11	C.N. Morini	130
13	Coop. Ing.G.Tommasi *	74
14	C.N. Pesaro	52
15	Rosetti *	166
17	C.L.E.M.N.A. * 2)	73
18	C.N. Termoli *	61
19	C.N. Rodriguez	210
20	Metacost	51
21	Sestri C.N.	872
23	S.M.E.B. *	163
24	C.N. F.lli Orlando*	404
Totali		8,808

* Imprese che svolgono attività mista di costruzione e riparazione navale

1) Escluso personale Palazzo Marineria (781), di via Genova (118), della Direzione Cantieri di Muggiano (775) e Riva Trigoso (1012).

2) 10.12.98

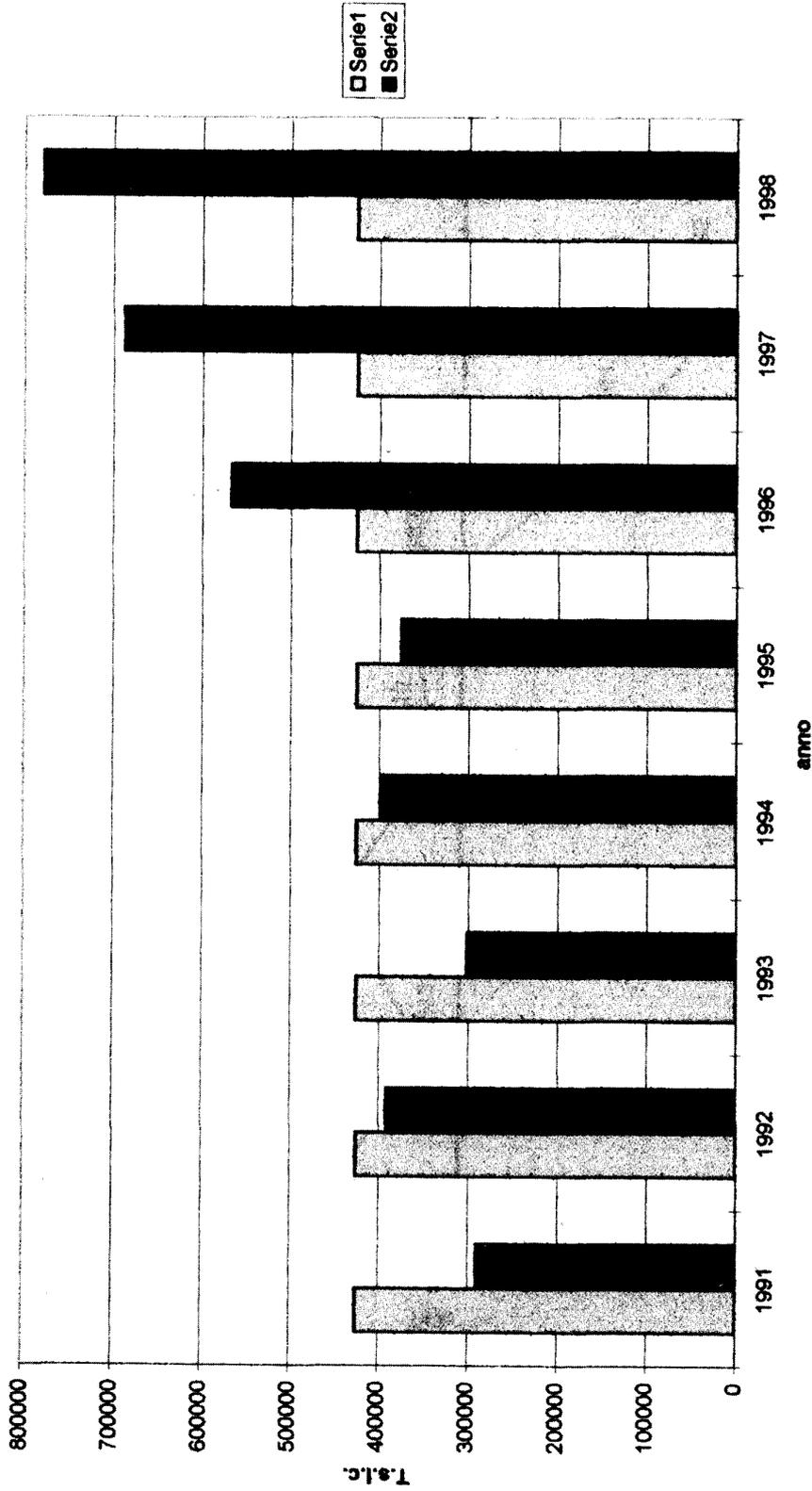


XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ALBO SPECIALE DELLE IMPRESE DI COSTRUZIONE NAVALE
 Produzione sviluppata negli anni 91 - 98
 (navi assistite con i benefici delle leggi 234/89 e 132/94)

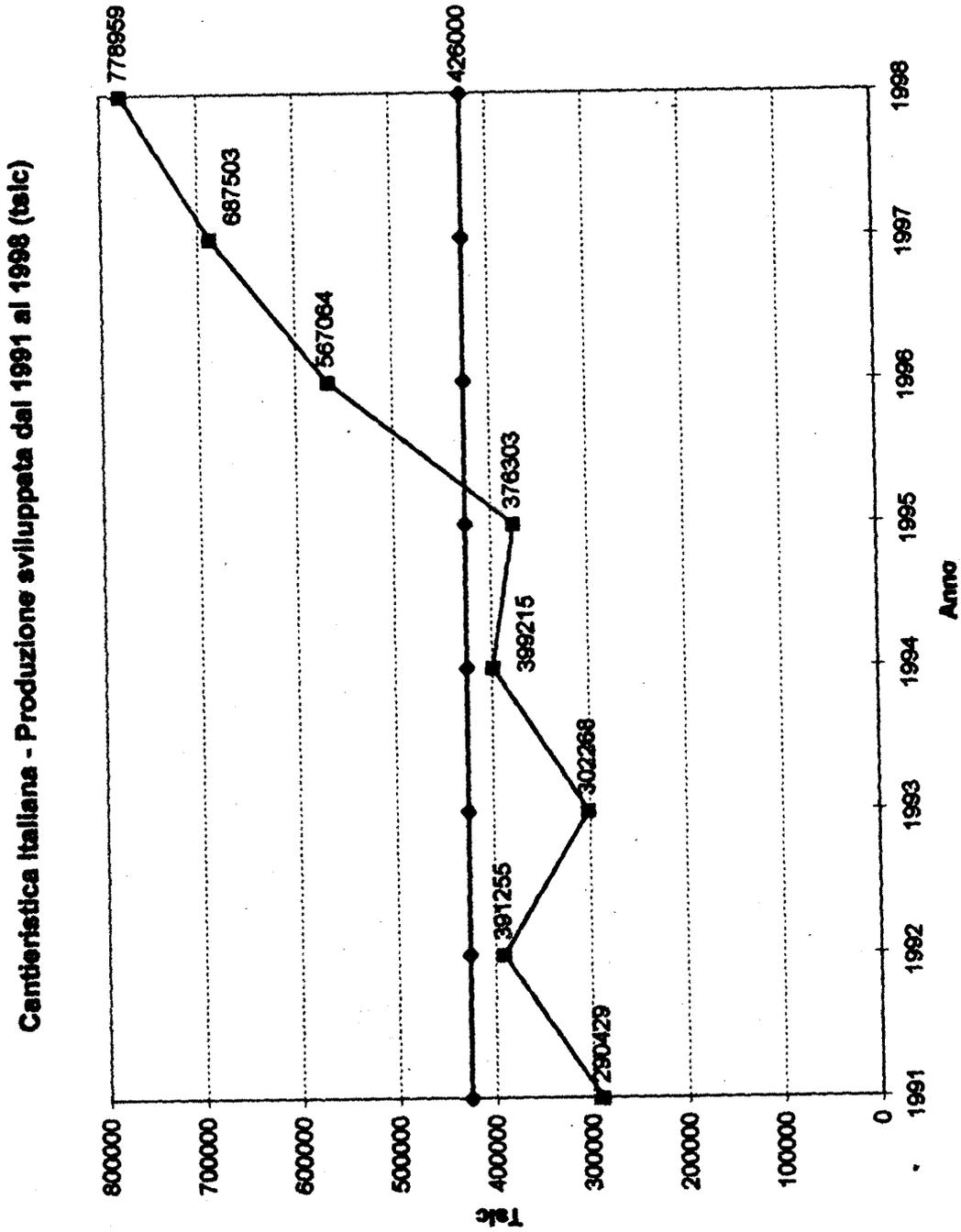
N. iscriz.	Cantiere	TSLC	TSLC sv. 1991	TSLC sv. 1992	TSLC sv. 1993	TSLC sv. 1994	TSLC sv. 1995	TSLC sv. 1996	TSLC sv. 1997	TSLC sv. 1998
Albo	Assegn.te									
1	INMA	5.000	2.778	5.224	3.536	3.271	5.384	7.884	5.213	4.630
2	Fincantieri	255.000	211.071	282.857	212.387	313.958	275.687	409.702	475.947	528.197
3	C.N. Vittoria**	3.000	3.245	699	823	1.025	0	0	0	0
4	C.N. Giacalone	4.000	5.117	6.435	992	0	2.256	3.071	1.281	82
5	S.E.C.	19.500	0	745	982	5.762	11.302	11.079	20.678	19.591
6	C.N. Ferrari	7.700	17.141	6.376	767	1.909	830	2709	13.826	18.884
7	C.N. Visentini	12.500	12.812	8.435	16.631	21.627	31.481	28.081	18.777	22.472
8	N.C.A.	25.000	10.002	26.661	20.952	15.312	13.545	22.897	36.117	54.000
9	C.N. De Poli	8.000	6.830	5.251	5.088	3.813	8.149	11.665	10.126	10.387
10	C.N. Morini	9.000	7.097	4.894	2.909	5.133	6.304	10.021	9.901	8.587
11	C.N. Tommasi	3.500	2.412	2.844	522	307	2.359	6.131	6.172	3.047
12	C.N. Pesaro	5.800	4.948	4.801	9.510	5.767	2.971	10.634	4.684	9.387
13	Rosetti	2.000	0	20	0	987	0	1015	840	3142
14	C.L.E.M.A.**	2.000	0	0	0	0	0	1.010	308	0
15	C.N. Termoli**	4.000	1.785	2.022	2.065	157	0	0	0	0
16	C.N. Rodriguez	5.500	4.410	4.190	7.935	4.022	1.938	1.542	3.274	8.255
17	Metalcost**	4.100	0	0	0	0	0	0	0	0
18	Sestri C.N.	30.000	781	29.801	17.169	16.165	14.097	33.261	60.020	56.501
19	S.M.E.B.	5.400	0	0	0	0	0	0	3.025	4.175
20	C.N. F.lli Orlando	15.000	0	0	0	0	0	6.362	17.314	27.862
	Totall	426.000	290.429	391.255	302.268	399.215	376.303	567.064	687.503	778.969

Cantieristica Italiana - Produzione sviluppata dal 1991 al 1998

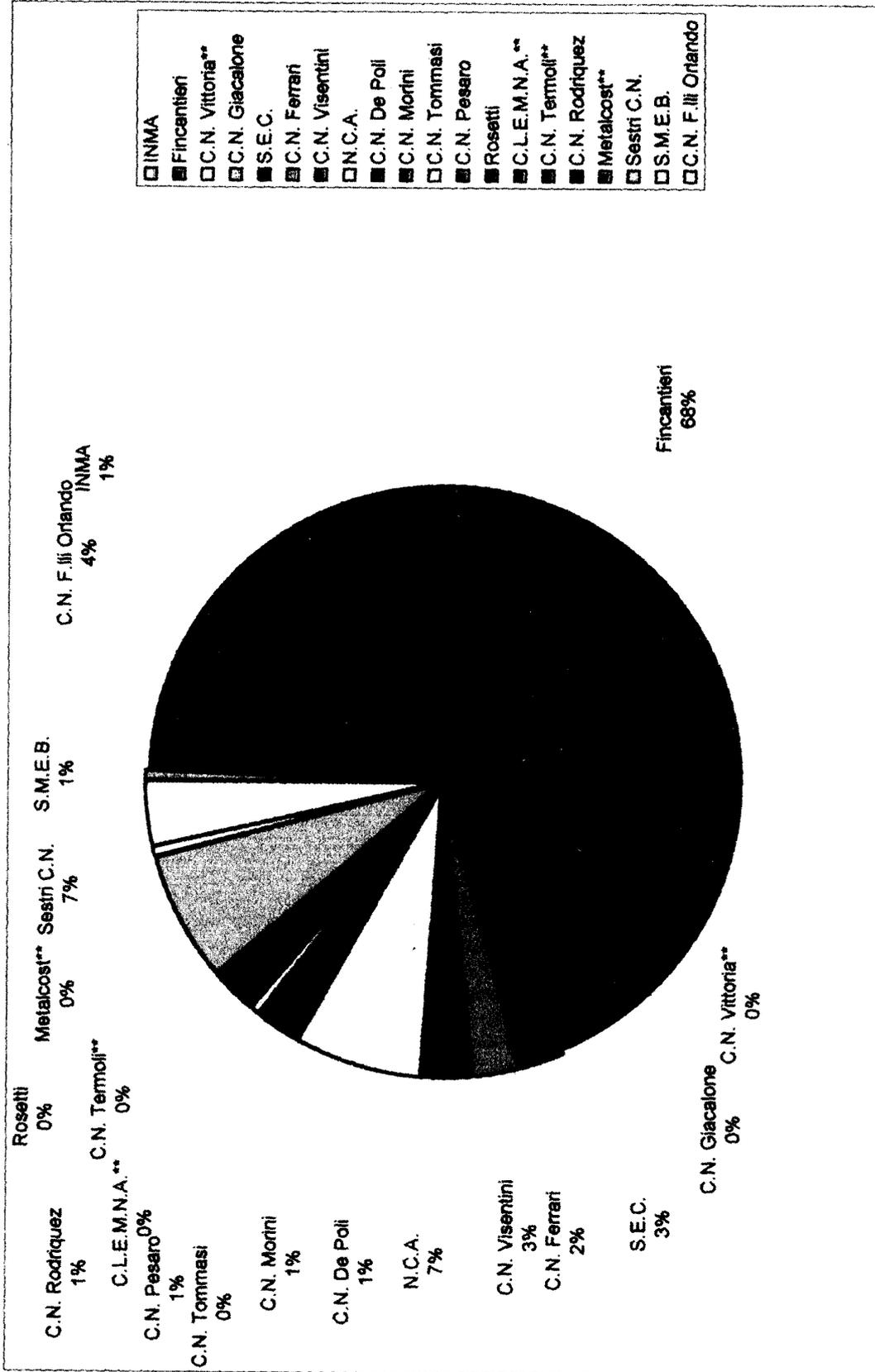


Serie 1: Capacità produttiva strutturale risultante dagli Albi.

Serie 2: Produzione sviluppata dal 1991 al 30.11.98



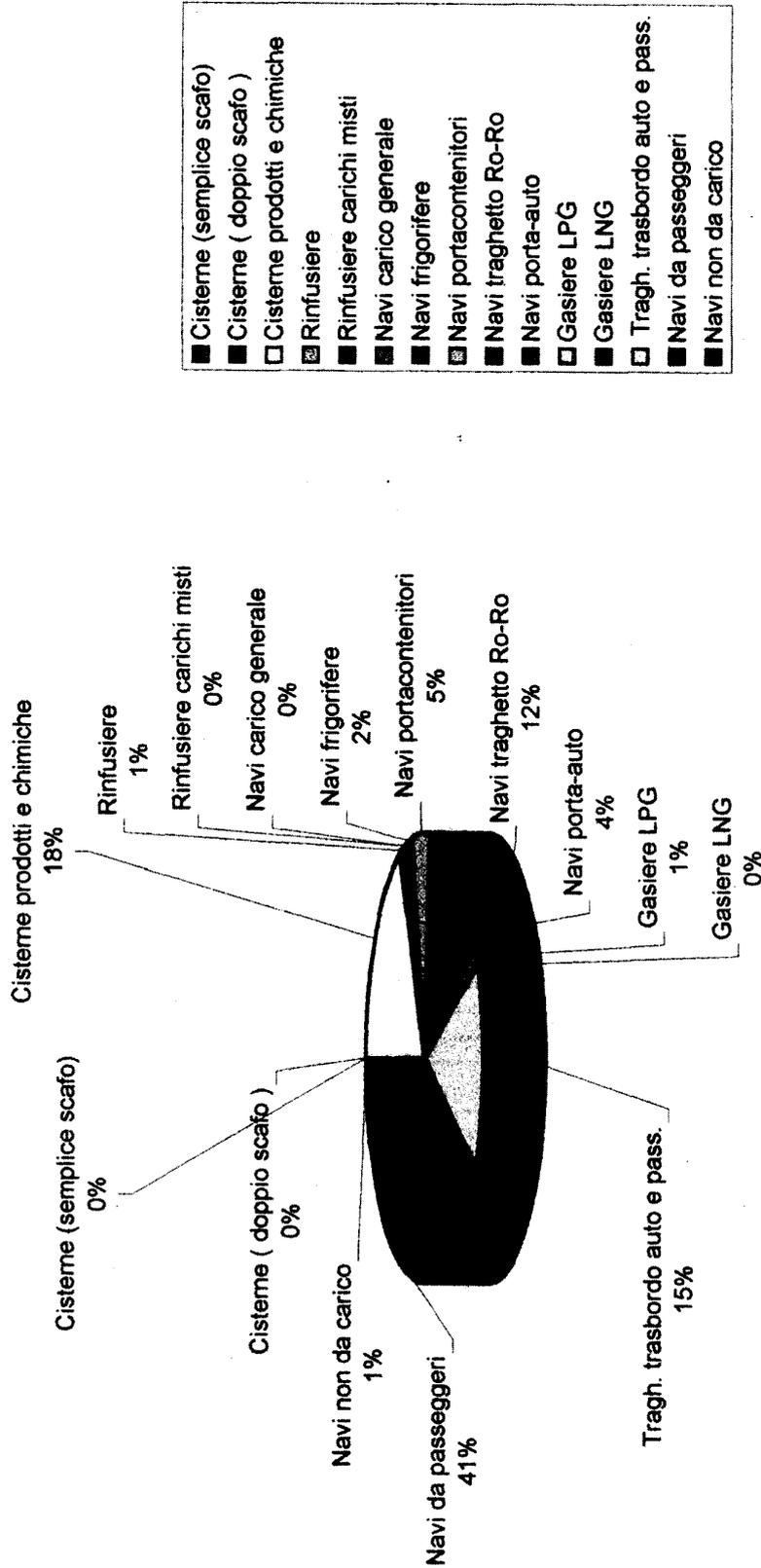
Ripartizione percentuale della produzione sviluppata nel 1998 dalle imprese iscritte nell'Albo Speciale delle Imprese di Costruzione Navale



Ministero dei Trasporti e della Navigazione
Albo speciale delle Imprese di Costruzione Navale
Cantieristica Italiana - Ripartizione del carico di lavoro per tipologia al 31.12.98

Tipologia	N.o	Tsl	Tslc
Cisterne (semplice scafo)	0	0	0
Cisterne (doppio scafo)	0	0	0
Cisterne prodotti e chimiche	45	480.760	495.061
Rinfusiere	2	76.000	38.000
Rinfusiere carichi misti	0	0	0
Navi carico generale	0	0	0
Navi frigorifere	4	52.000	65.000
Navi portacontenitori	8	156.000	130.900
Navi traghetto Ro-Ro	16	337.600	316.675
Navi porta-auto	3	175.500	96.525
Gasiere LPG	4	29.200	40.420
Gasiere LNG	0	0	0
Tragh. trasbordo auto e pass.	32	383.610	415.844
Navi da passeggeri	16	848.560	1.112.760
Navi non da carico	19	10.707	40.215
Totali	149	2.549.937	2.751.400

Ripartizione percentuale per tipologia del carico di lavoro delle Imprese iscritte nell'Albo dei Costruttori al 31.12.98

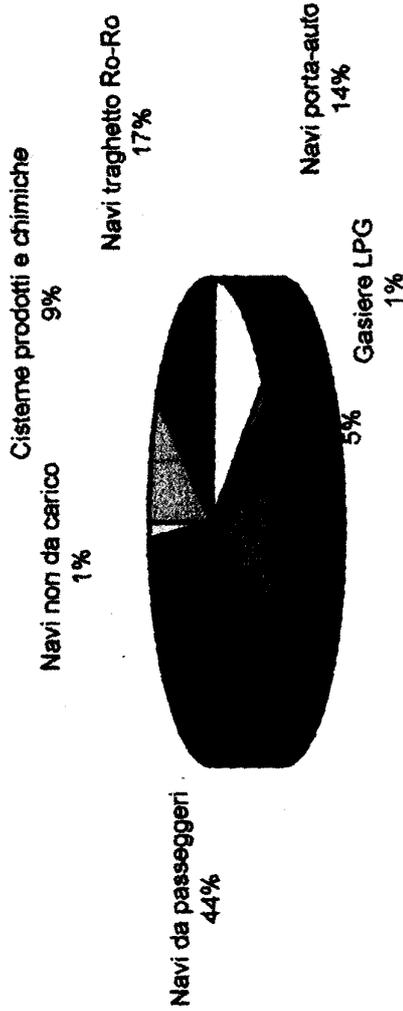


XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
 Albo Speciale delle Imprese di Costruzione Navale
 Cantieristica Italiana - Completamenti dal 01.01.98 al 31.12.98

		CANTIERE	ARMATORE	N.C.	TSL	coeff.	TSLC	Tipologia OCSE
1	1	Morini	Finbeta	258	5000	1,6	8000	3
2	2	De Poli	ARCOIN	162	6500	1,05	6825	3
3	3	NCA	Nav. Cabotaggi	1203	6600	1,05	6930	3
4	4	Orlando	Novamar	162	5500	1,6	8800	3
5	5	Vittoria	Fuvio Padana	306	2500	2,3	5750	3
6	6	Inna	Fin. Marittima	4260	2600	1,6	4160	3
7	7	Orlando	Marnavi	163	5500	1,6	8800	3
8	8	Morini	Marnavi	259	7000	1,6	11200	3
9	9	Orlando	Marnavi	165	5500	1,6	8800	3
					46700		69265	Cisterne prodotti e chimiche 3
10	1	Fincantieri	Grande Europa	5987	48.000	0,8	38400	9
11	2	Fincantieri	Ganger Rolf *	5995	20.000	0,8	16000	9
12	3	Visentini	Levantina Tra.	183	14.000	0,8	11200	9
13	4	Fincantieri	Atlantica	5988	48.000	0,8	38400	9
14	5	Visentini	Levantina Tra.	184	14.000	0,8	11200	9
15	6	Fincantieri	Tor Line Ab	6020	21.700	1,05	22785	9
					165.700		137985	Navi Portacontenitori 9
16	1	Sestri C.N.	Grandi traghetti	5992	57.800		57800	10
17	2	Sestri C.N.	Grandi traghetti	5992	57.800		57800	10
					115.600		115600	Navi Porta-auto 10
18	1	C.N. Pesaro	Cispa gas	77	5800	1,6	9280	11
					5800		9280	Gasiere LPG 11
19	1	Sestri C.N.	Almare	5911	43500	1	43500	12
					43500	1	43500	Gasiere LNG 12
20	1	Fincantieri	Tirrenia	6008	10300	1,15	11845	13
21	2	Fincantieri	Tirrenia	6009	10300	1,15	11845	13
22	3	NCA	Grandi Traghetti	1206	35000	0,9	31500	13
23	4	Rodriguez	Caremar	267	1900	2,25	4275	13
24	5	Fincantieri	Sea Container	6003	4460	1,65	7359	13
25	6	Fincantieri	Sea Container	6004	4460	1,65	7359	13
					66420		74183	Traghetti trasbordo auto e passeggeri 13
26	1	Fincantieri	Fairline Ship	5956	103000	1,25	128750	14
27	2	Fincantieri	D.C.L. USA	5989	85000	1,25	106250	14
28	3	Fincantieri	Princess Cruise	5998	76500	1,25	95625	14
29	4	Rodriguez	Ustica Lines	266	320	6	1920	14
30	5	SMEB	Margas	179	1800	4	7200	14
					266620		339745	Navi da passeggeri 14
31	1	Tommasi	Adria Shipping	88	340	5	1700	16
32	2	Tommasi	Adria Shipping	85	360	5	1800	16
33	3	Tommasi	Adria Shipping	86	300	5	1500	16
34	4	Tommasi	Adria Shipping	87	300	5	1500	16
35	5	Ferrari	Min. Prot. Civ. Malt.		200	5	1000	16
36	6	Rosetti	Rosnavi		400	5	2000	16
					1900		9500	Navi non da carico 16
		TOTALI			712.240		799.058	

Ripartizione percentuale per tipologia dei completamenti di nuove costruzioni delle Imprese iscritte nell'Albo dei Costruttori nel 1998 (Tslc)



- Cisteme prodotti e chimiche
- Navi traghettto Ro-Ro
- Navi porta-auto
- Gasiere LPG
- Gasiere LNG
- Tragh. trasbordo auto e pass.
- Navi da passeggeri
- Navi non da carico

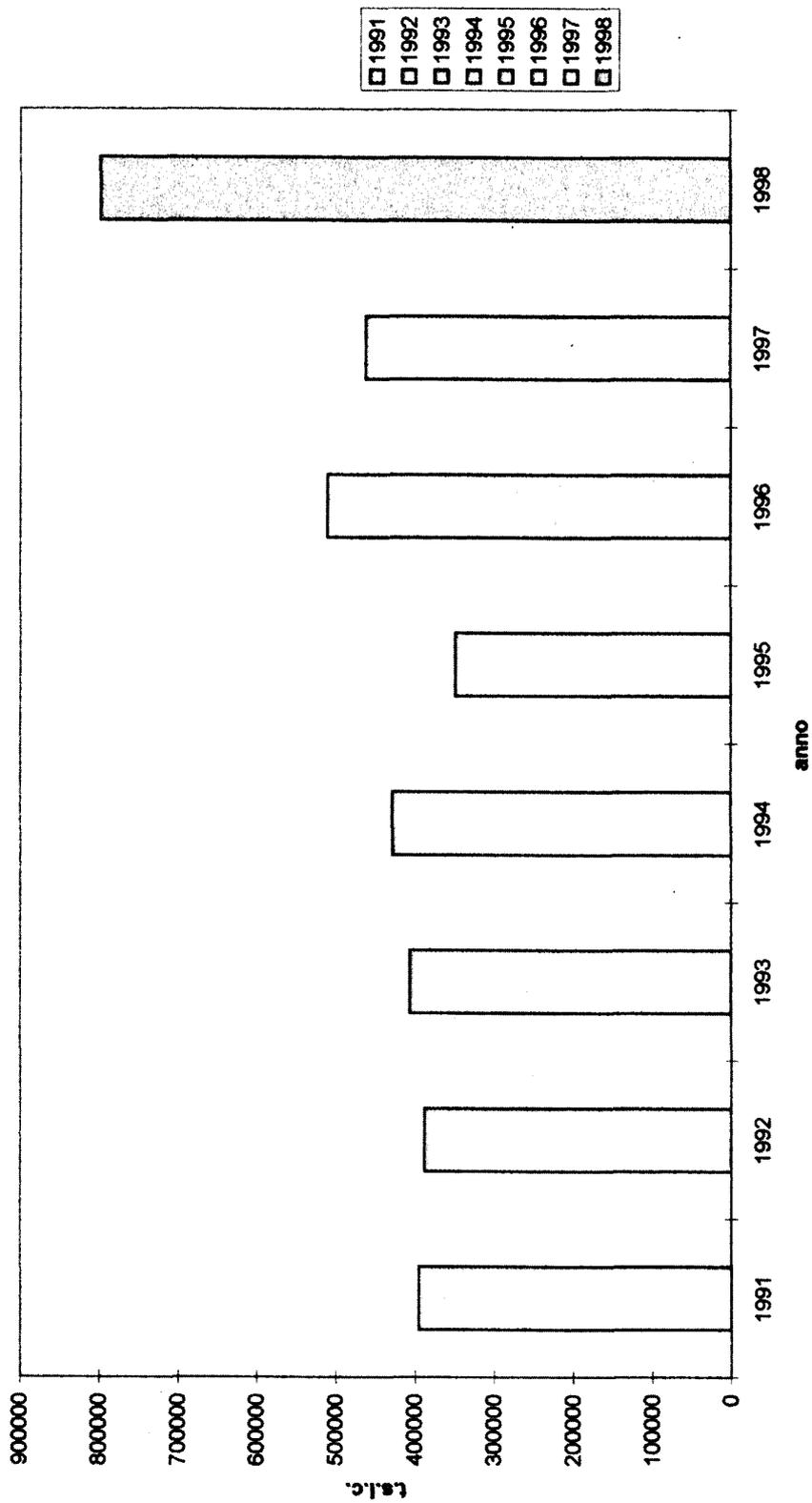
Tragh. trasbordo auto e pass.
9%

NAVI COMPLETE

Periodo : 1 Gennaio 1991 - 31 Dicembre 1998

Tipologia	1991		1992		1993		1994		1995		1996		1997		1998	
	Tsic	Tsic	Tsic	Tsic	Tsic	Tsic	Tsic	Tsic	Tsic	Tsic	Tsic	Tsic	Tsic	Tsic	Tsic	Tsic
Cisterne (semplice scafo)	805	45.890	54.683	128.198	41.670	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cisterne (doppio scafo)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36.000	0	0	0	0	0
Cisterne prodotti e chimiche	37.509	53.083	45.331	42.795	33.958	37.003	65.605	69.265	57.000	57.000	57.000	57.000	57.000	57.000	57.000	69.265
Rinfusiere	78.866	45.330	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rinfusiere carichi misti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navi carico generale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navi frigorifere	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navi portecontenitori	54.835	13.650	57.000	28.796	0	60.750	0	0	0	0	60.750	0	0	0	0	0
Navi traghette Ro-Ro	14.025	60.957	56.705	64.228	41.990	22.400	51.700	137.985	41.990	22.400	22.400	51.700	51.700	51.700	51.700	137.985
Navi porta-auto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	115.600
Gasiere LPG	6148	47.320	18.903	19.089	19.089	26.031	6.190	9.280	19.089	26.031	26.031	6.190	6.190	6.190	6.190	9.280
Gasiere LNG	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43.500
Tragh. trasbordo auto e pass.	0	0	0	0	0	50.955	20.905	74.183	0	0	50.955	20.905	20.905	20.905	20.905	74.183
Navi da passeggeri	199.876	100.000	171.028	145.754	93.750	197.310	173.125	339.745	93.750	197.310	197.310	173.125	173.125	173.125	173.125	339.745
Navi non da carico	3.505	2.1305	2.550	0	61.575	23.565	11.825	9.500	61.575	23.565	23.565	11.825	11.825	11.825	11.825	9.500
Totali	3955569	387.535	406.200	428.860	349.032	511014	462.025	799.058	349.032	511014	511014	462.025	462.025	462.025	462.025	799.058

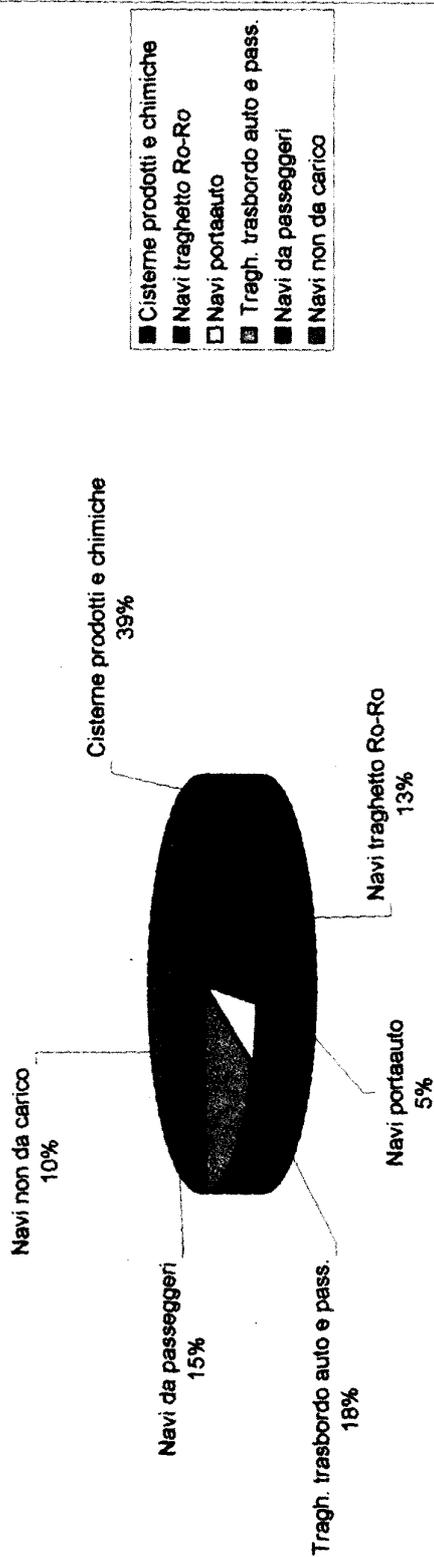
Cantieristica Italiana - Completamenti (tslc) dal 1991 al 31.12.1998



Cantieristica Italiana
Ripartizione dei Nuovi Ordini per tipologia
dal 01.01.98 al 31.12.98

Tipologia	N.o		
		Tsl	Tslc
Cisterne prodotti e chimiche	15	121.140	144.874
Navi traghetti Ro-Ro	5	110500	110900
Navi portaauto	2	117000	64350
Tragh. trasbordo auto e pass.	7	177300	172.545
Navi da passeggeri	6	230.300	320.700
Navi non da carico	4	1.687	8.435
Totali	38	787.927	821.804

Ripartizione percentuale degli ordinativi di nuove costruzioni alle Imprese iscritte nell'Albo dei Costruttori nel 1998



MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
 Albo Speciale delle Imprese di Costruzione Navale
 Andamento ordini di nuove costruzioni dal 01.01.1994 al 31.12.1998 (l.s.l.c.)

