

INTRODUZIONE

L'industria marittima è un settore economico chiave che fornisce migliaia di posti di lavoro altamente qualificati e opportunità anche per piccole e medie imprese. La cantieristica navale e l'ingegneria marittima sono componenti importanti dell'economia marittima.

In un contesto di crisi economica globale e di crescente concorrenza dei paesi emergenti, i cantieri navali europei stanno affrontando tagli drastici nei loro ordini. A causa di lunghi tempi di produzione, dal 2008 l'impatto del crollo della domanda in materia di occupazione fa sentire solo ora i suoi riflessi. Tuttavia, i dati riportati nel seguito della relazione, reperiti da fonti nazionali ed internazionali - ASSONAVE, SEA EUROPE (nuova denominazione di CESA - Community of European Shipyards Associations) e resoconti dei Gruppi di lavori in ambito Unione Europea al quale l'Amministrazione partecipa, documentano una produzione ancora vitale segnata sicuramente da una pesante riduzione di commesse, ma con una produzione italiana di nicchia in quanto privilegiata da manodopera unica al mondo che nelle "navi da crociera" e nei "mega yachting" non teme concorrenza.

I vari tavoli di confronto internazionali (UE, OCSE, G20), in questo particolare momento di crisi economica, tendono a stabilire trasparenza nei mercati mondiali al fine di renderli più equi e riducendo, per quanto possibile, le note concorrenze sleali fra il mercato occidentale e quello asiatico.

Le regioni marittime europee e le industrie hanno avviato azioni ambiziose per favorire la diversificazione innovativa e la differenziazione dei loro cantieri navali verso nuovi mercati innovativi quali l'energia eolica, l'energia oceanica, le applicazioni marine, i nuovi materiali, le navi efficienti e rispettose dell'ambiente, le

navi specializzate, le strutture galleggianti, l'estrazione delle materie prime, pleasure craft, l'ingegneria navale, alloggi, ecc.

L'Europa e l'Italia in pieno accordo, si muovono verso le nuove politiche di crescita verde sostenibile promuovendo e collaborando in Gruppi di lavoro internazionali volti a definire le caratteristiche della "nave verde" (green ship) che abbia un basso impatto ambientale e un ben definito target di emissioni di CO₂.

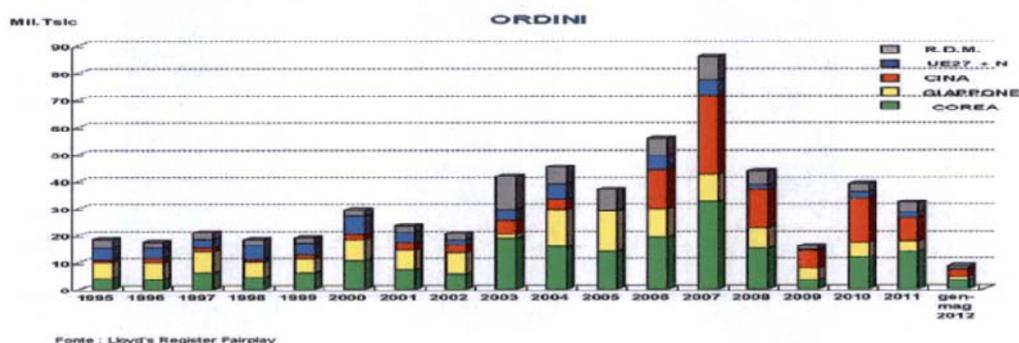
La politica marittima integrata, attualmente in fase di sviluppo, presenta una forte dimensione economica e coinvolge il ruolo della cantieristica navale e dell'industria marittima in quanto tutte le attività marittime richiedono navi; è importante mantenere le competenze per la costruzione e la riparazione delle navi nelle regioni marittime europee.

Il settore navalmeccanico è un settore ad alta tecnologia, con un alto rischio nella ricerca e nello sviluppo a causa di un rendimento relativamente piccolo. Gli aiuti alla ricerca sono fortemente ridotti e annullati, ma un partenariato pubblico europeo per l'innovazione può dare un impulso positivo ed in tal senso sono stati avviati progetti innovativi; in particolare, ricordiamo quelli sui carburanti poco inquinanti avviato in via sperimentale su piccoli traghetti nello Stretto di Messina e quelli sostenuti dalla Piattaforma Tecnologica Nazionale Marittima e in ambito internazionale, da WATERBORNE.

1. L'andamento del mercato mondiale delle costruzioni navali

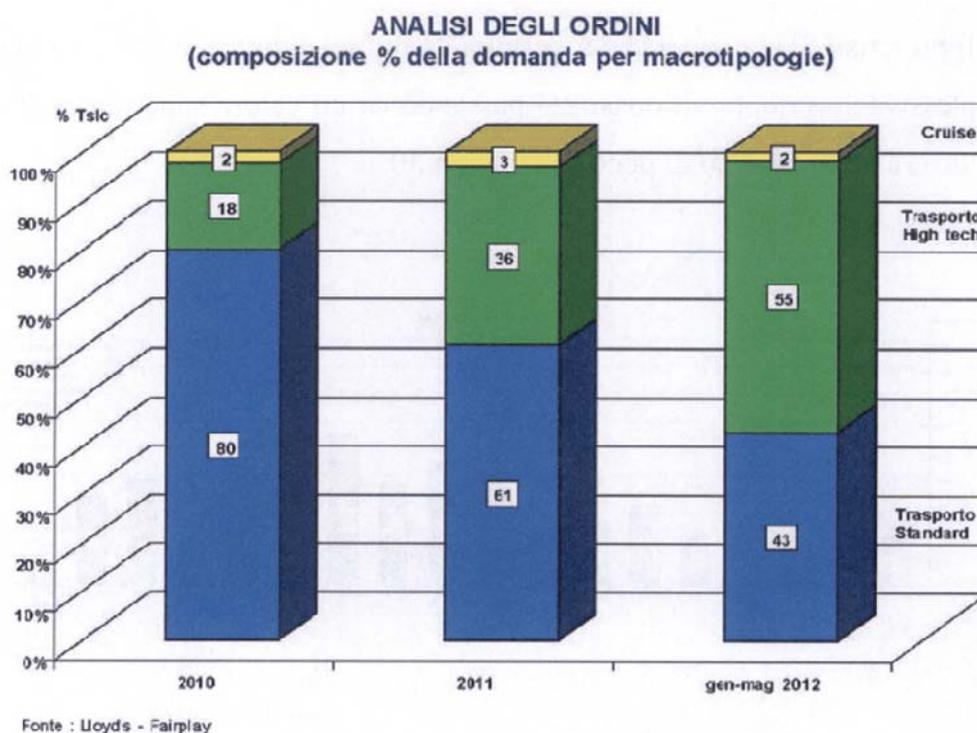
La crisi finanziaria che già aveva fatto sentire pesantemente i propri effetti nel quinquennio precedente, con l'unica eccezione del 2010, ha purtroppo dispiegato i suoi effetti negativi anche nel corso del 2011 con un generalizzato rallentamento dei traffici e la conseguente caduta delle rate di nolo che, assieme a costi operativi in crescita, ha fortemente ridotto la redditività delle compagnie armatoriali.

Come era prevedibile si è, quindi, prodotta una nuova frenata della domanda di navi che nel 2011 ha di poco superato il volume di 32 Mil.Tslc. Considerato che anche le proiezioni sul 2012 non sono positive, se ne evince che purtroppo non si è ancora raggiunto il minimo storico della domanda di nuove navi e che il ciclo recessivo è ancora lungi dall'aver raggiunto il punto di inversione con la possibilità concreta che anche nel lungo periodo la domanda complessiva non tornerà più ai livelli pre-crisi. Si consideri che in termini assoluti nel giro di pochi anni la domanda complessiva si è ridotta di quasi 2/3 passando da un valore superiore a 80 Mil.Tslc nel 2007, al dato odierno di poco superiore a 30.



Considerando che le proiezioni più ottimistiche indicano che nel medio termine la domanda non dovrebbe superare i 40 Mil.Tslc, e che tali volumi dovranno confrontarsi con una capacità produttiva che ha raggiunto i 60 Mil.Tslc, risulta del tutto evidente l'entità della sovraccapacità che affliggerà il settore negli anni a venire soprattutto nei paesi come Cina, Corea e Giappone - quelli nei quali maggiormente si concentra l'eccesso di capacità produttiva.

Analizzando la tenuta dei quattro tradizionali comparti si evidenzia che nel 2011 il rallentamento degli ordini non ha interessato il solo fronte delle navi standard, da tempo il più penalizzato, ma anche quello delle navi a tecnologia più evoluta, incluse le navi da crociera, con le sole eccezioni delle gasiere e dei mezzi dedicati all'offshore, produzioni nelle quali eccellono la cantieristica coreana e norvegese.



E' interessante notare che la crisi della domanda di nuove navi, si è in qualche modo riverberata anche sul settore crocieristico nonostante i dati fondamentali di questo business restino assolutamente in territorio positivo. A livello mondiale, il 2011 si è chiuso con 19.5 Mil. di passeggeri trasportati contro i 18.8 Mil. del 2010, con un incremento quindi del 3.7%. In questo quadro generale va sottolineato che i passeggeri europei sono cresciuti del 9% rispetto al 2010, raggiungendo i 6.1 Mil.

Il clima di incertezza economica ha impattato anche sui comparti legati ai beni di lusso come quello dei mega-yacht dove tuttavia qualche segnale positivo si sta registrando, soprattutto per i mezzi molto grandi (oltre i 70 m.). Si mantiene, invece, su livelli ancora molto bassi la richiesta di mezzi tra i 50 e 70 m. Questa fase del mercato potrebbe modificare, anche profondamente, il quadro della concorrenza, da un lato determinando l'uscita dei soggetti più deboli, entrati di recente allettati dalla crescita ante crisi del settore, dall'altro, andando ad interessare anche operatori consolidati in questo business.

Nel settore dei traghetti continua lo stallo della domanda: nel 2011 solo due mezzi di lunghezza superiori ai 150 m. sono stati ordinati in Cina da armatori nazionali. A zero anche gli ordini di cruise ferries di grandi dimensioni.

Anche il settore delle riparazioni ha conosciuto un rallentamento dell'attività dopo aver inizialmente retto l'impatto della crisi meglio degli altri comparti navali. Viste le restrizioni dei budget, gli armatori tendono a ridurre l'entità degli interventi di riparazione e, dove è possibile posticipare le visite di classe.

Alcuni segnali di miglioramento si sono registrati nell'ultimo trimestre del 2011 per alcuni importanti interventi di trasformazione e refurbishment.

Ci si aspetta a breve una crescita della domanda in particolare nel settore delle navi passeggeri e dell'offshore, dove consistenti iniziative di upgrading sono attese già nel corso del 2012.

Analizzando più in dettaglio il carnet degli ordini mondiali di nuove costruzioni del 2011, risultano 6.859 navi per 217 milioni di tonnellate di stazza lorda (326,5 milioni dwt), di cui il 72% come numero di navi e il 58% in termini di tonnellaggio di stazza sarà completato entro il 2012.

I cantieri cinesi diventano leader nella costruzione di nuove navi, superando nel numero di navi e nel tonnellaggio la Corea del Sud che unitamente alla Cina e al Giappone detengono l'89% degli ordinativi mondiali. La Corea del Sud detiene il primato nella costruzione di navi petroliere (149 unità per il greggio e 44 per i prodotti petroliferi, per un totale di 32 milioni dwt), portacontaineri (291 unità, per 32,1 milioni dwt), chimichiere (95 unità, per 4,3 milioni dwt) e gasiere LNG (49 unità per 4,1 milioni dwt), LPG (24 unità per 598mila dwt), settore ove supera seppure di poco il Giappone, ed è al primo posto nella costruzione di traghetti misti passeggeri/ ro-ro merci (9 unità per 204mila dwt) superando la Cina che invece è leader nella costruzione di navi portarinfuse (1.151 unità per 85,9 milioni dwt) e carichi generali (298 unità per 4,8 milioni dwt). Il Giappone è il primo costruttore di vehicles carrier (26 unità per 472mila dwt).

L'Italia si posiziona al decimo posto nella graduatoria mondiale dei paesi costruttori (al secondo posto tra i paesi dell'Unione europea dopo la Germania) ma è leader nella costruzione di navi da crociera, con ordini per 9 unità (1 milione gt).

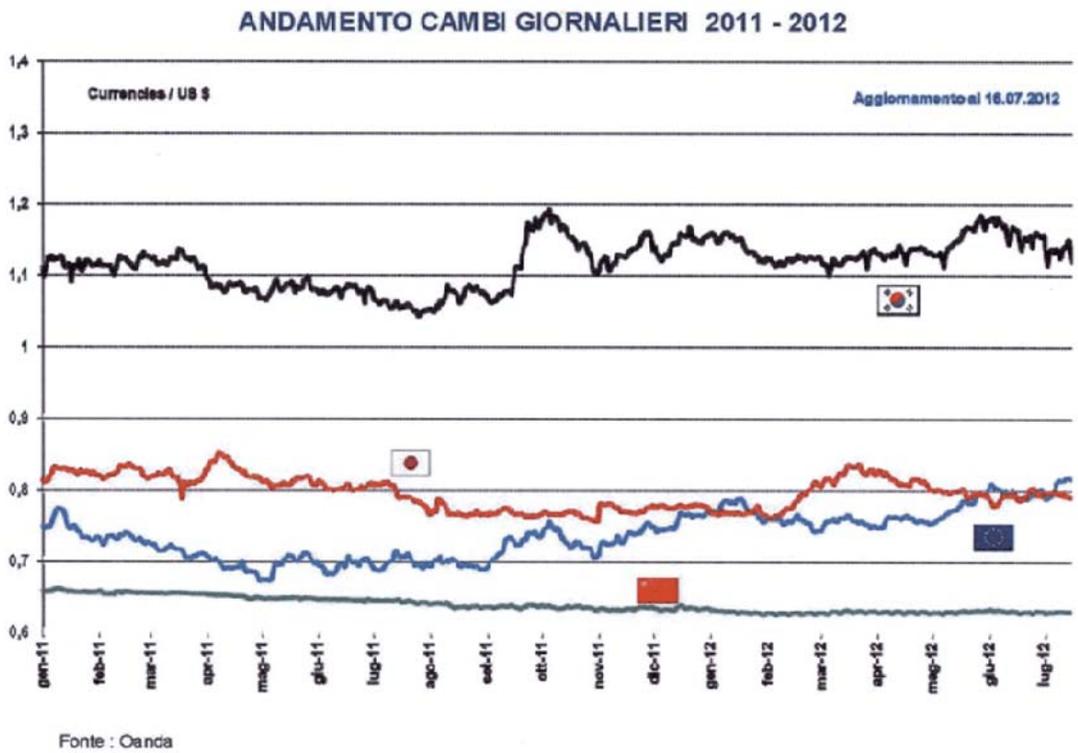
I dati 2011 fanno presagire che, perdurando la stagnazione nei tradizionali comparti standard a domanda globale, dominati dai cantieri del Far East, si faranno sempre più frequenti i tentativi di questi ultimi di entrare nelle nicchie di eccellenza

della cantieristica europea. Ne è riprova la recente acquisizione di una commessa relativa a 2 navi da crociera da 125.000 Tsl, da parte del cantiere giapponese Mitsubishi H.I., operazione resa possibile da un'apposita ridefinizione delle politiche bancarie del paese a sostegno dei propri cantieri.

Ciò a conferma del fatto che, in relazione alla forte restrizione del credito, la competizione in questo comparto si gioca in misura sempre più decisiva sulla capacità di comporre un pacchetto finanziario comparativamente più attraente. Va infine, considerato che i cantieri del Far East sono disponibili a sostenere forti sacrifici di prezzo e di margine pur di entrare in questo qualificatissimo business.

Non è un caso, quindi, che nonostante le navi acquisite fossero prototipi di elevata complessità progettuale e realizzativa, il prezzo pattuito abbia abbassato in misura sensibile i valori di riferimento fin qui adottati dai clienti.

Si riporta da ultimo il quadro dell'andamento dei cambi dei principali paesi produttori al fine di considerare anche gli effetti delle politiche monetarie operate dai paesi costruttori.



2.1 La politica europea

L'Unione europea ha proseguito nel 2011 le azioni già intraprese per uno sviluppo positivo nel settore marittimo verso quelle aree in grado di realizzare un importante vantaggio competitivo. Il trasporto di merci per via navigabile, e l'emergere di nuove attività industriali sono ritenute attività particolarmente sostenibili. La Politica europea sui trasporti costituisce, quindi, un elemento importante per il futuro delle industrie marittime italiane.

Le iniziative che si riferiscono all'economia marittima riguardano una vasta gamma di questioni. Le diverse politiche settoriali europee vengono illustrate nella presente relazione per il forte impatto che esse hanno sulla produzione di navi.

Politica Marittima Integrata

La politica marittima integrata, lanciata dall'U.E. nel 2007, incorpora e combina trasporto marittimo, turismo, pesca, tutela dell'ambiente e le politiche della biodiversità.

La politica marittima integrata attualmente in fase di sviluppo, così come le strategie regionali e macro regionali, dovrebbe presentare una forte dimensione economica e tenere in debito conto il ruolo della cantieristica navale e dell'industria marittima e mantenere le competenze per la costruzione e la riparazione delle navi nelle regioni marittime europee.

Il Regolamento (UE) n. 1255/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 novembre 2011 ha istituito un programma di sostegno per l'ulteriore sviluppo di una politica marittima integrata (in G.U.U.E, 5 dicembre 2011 n. L 321) per promuovere un processo decisionale coordinato e coerente al fine di ottimizzare lo sviluppo

sostenibile, la crescita economica e la coesione sociale degli Stati membri, in particolare rispetto alle regioni costiere, insulari e ultraperiferiche nell'Unione nonché e la relativa cooperazione internazionale.

Il programma promuove l'uso sostenibile dei mari e degli oceani nonché l'approfondimento delle conoscenze scientifiche

Il Parlamento Europeo ha proposto un finanziamento di 40 milioni di euro per la politica marittima integrata destinato a programmi e progetti pilota per il periodo 2011-2013

Questo regolamento finanziario permetterà di creare sinergie per sostenere la crescita economica, l'innovazione, l'occupazione, la coesione sociale e la protezione dell'ambiente, è un primo passo nello sviluppo di una governance marittima realmente integrata, in cooperazione con i paesi terzi.

Il Parlamento ha sottolineato che tutti i soggetti a livello internazionale, nazionale, regionale e locale dovrebbero essere coinvolti nella definizione di questa politica, per aiutare a sviluppare le zone costiere e le regioni ultraperiferiche dell'UE.

Politica Ambientale

Il 22 maggio 2007 la Commissione Europea ha adottato un "Green Paper" su una migliore demolizione delle navi, riguardante le possibili misure attraverso le quali contribuire a trattamenti più sicuri e compatibili delle navi giunte alla fine del loro ciclo di vita.

In seguito ad approfondite consultazioni tra gli Stati Membri e le organizzazioni coinvolte, nel maggio 2008 il Parlamento Europeo ha adottato una Risoluzione al fine di consentire alla Commissione Europea e gli Stati Membri di intraprendere azioni urgenti in merito allo smantellamento delle navi.

Con la Convenzione internazionale “Ships Recycling”, firmata ad Hong Kong nel 2009, sono state sancite norme finalizzate al riciclaggio delle navi e riguardanti aspetti quali la progettazione, la costruzione, l’operatività, le visite ispettive (survey) e la certificazione delle navi.

Il Commissario europeo per l’ambiente, con nota prot. 836099 del 18 novembre 2010 indirizzata ai Ministri competenti dei Paesi dell’Unione Europea, aveva auspicato un veloce iter di ratifica della suddetta Convenzione finalizzato a migliorare le procedure di demolizione delle navi a livello internazionale.

Nessuno degli Stati Membri ha ratificato la Convenzione di Hong Kong, ma nel corso del 2011 è stato predisposto presso il Ministero dell’ambiente della tutela del territorio e del mare, unitamente a questo Ministero, il testo di recepimento della convenzione accompagnato dalla relazione illustrativa.

Attraverso l’attuazione delle disposizioni della Convenzione gli Stati parte si impegnano a prevenire, ridurre, minimizzare e, per quanto possibile, eliminare gli incidenti, i danni, e gli altri effetti negativi sulla salute umana e sull’ambiente provocati dal riciclaggio delle navi, nonché di incrementare la sicurezza delle navi e la protezione della salute umana e dell’ambiente nel corso dell’intera vita operativa delle navi.

Si valuta che oltre 700 navi siano state demolite nel corso del 2009 sulle spiagge dell’Asia del Sud, pari a circa al 72% della flotta mondiale annualmente demolita (fonti NGO Shipbreaking Platforme EMSA). Le navi vengono demolite direttamente sulla spiaggia e tagliate a mano dai lavoratori più poveri e vulnerabili dell’India, del Bangladesh e del Pakistan. Le sostanze tossiche contenute nella struttura delle navi (come amianto, metalli pesanti come il mercurio e residui di petrolio) vengono direttamente rilasciate nell’ambiente, inquinando la costa, danneggiando l’ecosistema marittimo e compromettendo la salute dei lavoratori e delle comunità limitrofe.

Le alte maree, inoltre, non permettono l'utilizzo di strutture di sicurezza ed autoveicoli di soccorso in caso di incidenti. I lavoratori quindi periscono o rimangono lesi gravemente in esplosioni, schiacciati sotto blocchi di acciaio appena tagliati o soffocati dai gas tossici rilasciati dalla struttura della nave, oltre ad essere quotidianamente esposti a sostanze tossiche che, nel lungo termine, provocano il cancro.

Nel nostro Paese si sta vivendo l'ennesima grave crisi del settore cantieristico navale, aggravata dalla difficile situazione economica internazionale. Migliaia di addetti sono in cassa integrazione o vedono minacciato il posto di lavoro per mancanza di commesse. Le attività legate alla Demolizione Navale Controllata, in attuazione del futuro prossimo Regolamento Europeo specifico, sono da alcuni viste come un volano utile a non far gravare sul bilancio statale ulteriori costi sociali.

Così la demolizione è considerata come una "attività di opportunità che intrapresa anche in attesa di una ripresa del settore legato alla realizzazione di nuove navi, realizzabile nelle aree degli attuali cantieri navali con investimenti poco significativi, potrebbe garantire una fonte di mantenimento degli attuali livelli occupazionali oltre a rispondere a quelle che sono le indicazioni da parte della Commissione europea, che potrebbero essere tradotte in un Regolamento vincolante. Va sottolineato che il mercato del rottame di ferro/leghe in Italia è in costante ascesa, dopo il crollo registrato nel 2008, 2009. L'Italia, annualmente, importa decine di migliaia di tonnellate di rottame dall'estero, soprattutto via nave. Vengono addirittura importati "pani" di metallo da demolizione dai paesi Asiatici menzionati.¹"

¹ Articolo di GAETANO MESSINA dal titolo "Demolizioni, una attività di sostegno occupazionale" pubblicato in rivista *Tecnologie e Trasporti Mare* di Marzo Aprile 2011

Crescita sostenibile del comparto marittimo

Il 14 marzo del 2011 si è tenuto a Brussels un meeting dei partecipanti del Comitato economico sociale europeo. Il Commissario europeo per gli affari marittimi e la pesca (Maria Damanaki) ha nel suo discorso evidenziato l'immenso potenziale economico dei nostri mari.

I mari sono simultaneamente modi di trasporto, fonti di materie prime, fonti di energia, fonti di cibo, serbatoi d'acqua, motore del clima mondiale, e un luogo per trascorrere il tempo libero. La "Strategia Europa 2020", ha sottolineato che l'Europa non può continuare a fare affidamento sulla domanda azionata dalla crescita economica e ribadisce l'importanza per i settori marittimi dell'efficienza delle risorse, di un'azione per il clima.

Un esempio è l'infrastruttura necessaria tra il 2020 e il 2030 per la produzione delle energie rinnovabili in mare aperto e per l'erogazione ai consumatori. Saranno necessari enormi investimenti che potranno essere compensati dai risparmi ottenuti dal minor utilizzo dei combustibili fossili, spesa solo destinata ad aumentare, e dalla creazione di posti di lavoro ad alta specializzazione.

Un altro settore marittimo tradizionale con un potenziale di crescita è il trasporto marittimo. Abbiamo bisogno di garantire un livello di parità nella concorrenza e di migliorare le prestazioni ambientali per quanto riguarda le emissioni inquinanti, il trattamento dei rifiuti, il controllo del riciclaggio delle navi. Questo non solo a vantaggio dell'ambiente, ma anche per la creazione di posti di lavoro. Se si sfrutta appieno il potenziale del trasporto marittimo a corto raggio attraverso le reti transeuropee e le autostrade del mare, se si migliorano le infrastrutture portuali per impieghi di soluzioni "e-maritime", se si stabilisce un autentico mercato interno dei servizi di trasporto, nuove imprese riceveranno maggiori opportunità per produrre un beneficio complessivo per la società - in particolare le regioni costiere.

La 62esima sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC 62), tenutasi a Londra dal 11 al 15 luglio 2011, ha adottato misure obbligatorie per ridurre le emissioni di gas serra (GHG) dovute al trasporto via mare. Il MEPC62 ha adottato emendamenti all'Annesso VI alla MARPOL "Regole per la prevenzione dell'inquinamento dell'aria dovuto alle navi" che introducono i seguenti requisiti per navi nuove ed esistenti: tutte le navi di almeno 400 GT devono avere un Certificato Internazionale sull'Efficienza Energetica;

L'indice di Progetto di Efficienza Energetica (EEDI) deve essere calcolato per navi portarinfuse, gasiere, navi cisterna, porta contenitori, navi da carico, navi che trasportano carichi refrigerati, combination carriers, navi da passeggeri, navi da carico ro-ro- e ro-ro- che trasportano veicoli, navi da passeggeri ro-ro di almeno 400 GT, che non hanno un sistema di propulsione diesel-elettrico, a turbina o ibrido, contrattate a partire dal 1 gennaio 2013 .

Il tema ambientale nella cantieristica navale, come relazionato nel capitolo successivo, è stato discusso nel convegno tenutasi a Parigi il 7 e l'8 luglio 2011 e promosso dall'OCSE nell'ambito dei lavori del gruppo di lavoro sulla cantieristica (WP6). Il Workshop, avente come tema "La risposta del settore della costruzione navale alla sfida della crescita verde"², analizza le migliori pratiche nella costruzione navale legate alla crescita verde, e ai cambiamenti ambientali e climatici.

Importante anche evidenziare come la Banca Europea degli Investimenti abbia definito una nuova "Transport Lending Policy", più favorevole di quella precedente al comparto marittimo. La BEI offre oggi finanziamenti a tasso agevolato, con priorità per le navi "green", anche per le unità che opereranno in acque extra-Europee; consente inoltre l'erogazione del finanziamento anche ad inizio costruzione ed offre ai cantieri europei specifiche tutele nei confronti di pratiche sleali

² Il concetto di crescita verde: cioè, massimizzare la crescita economica e lo sviluppo, evitando una pressione insostenibile sulla qualità e la quantità delle risorse naturali.