

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XL-bis
N. 1

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 1995)**

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

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

Trasmessa alla Presidenza il 28 giugno 1996

PAGINA BIANCA

INDICE

Premessa	Pag.	7
1. - La situazione e gli sviluppi del mercato mondiale delle costruzioni navali	»	8
2. - La situazione nei principali Paesi produttori	»	10
3. - Gli sviluppi della politica internazionale e comunita- ria in materia di industria cantieristica	»	13
4. - La cantieristica italiana: situazione e prospettive .	»	16
5. - L'attuazione delle leggi di settore, in particolare della legge n. 234 del 1989 e n. 132 del 1994	»	21
6. - Valutazioni del Comitato sulla strategia industriale per il settore navalmeccanico ed armatoriale	»	25
ALLEGATI.		
A: 1, 2, 3, 4, 5 e 6. Tavole e grafici sulla capacità produttiva, la produ- zione, i nuovi ordinativi ai cantieri navalmeccanici operanti nel settore mercantile, a livello mondiale .	»	36
B: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 8. Tavole e grafici sulla struttura, capacità produttiva, produzione, nuovi ordini della cantieristica navale mercantile italiana	»	42
C: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10. Tavole concernenti i trasferimenti alle imprese del set- tore nell'anno 1995, in attuazione delle leggi n. 234 del 1989 e n. 132 del 1994	»	52

PAGINA BIANCA

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 1995)

PAGINA BIANCA

***PREMESSA** - L'articolo 23 della legge 14 giugno 1989, n.234, prevede che il Comitato Consultivo per l'industria 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. Tali relazioni a cura del Ministro dei Trasporti e della Navigazione sono inviate entro il mese successivo ai due rami del Parlamento".*

A seguito della entrata in vigore del decreto legge n. 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 la industria navalmeccanica, 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 16 maggio 1996 ha licenziato l'allegata relazione sullo stato di attuazione delle predette leggi nell'anno 1995.

1. LA SITUAZIONE E GLI SVILUPPI DEL MERCATO MONDIALE DELLE COSTRUZIONI NAVALI.

Nel 1995 l'economia mondiale ha mostrato un certo rallentamento della crescita (+ 2,6%) rispetto al dato dell'anno precedente (+ 3,3%); anche per i Paesi O.C.S.E.¹ a crescita è stata del 2,4% contro il 2,9%.

Da segnalare invece gli elevati tassi di sviluppo di alcuni Paesi dell'Estremo Oriente, in particolare Cina Popolare (+ 9,9%) e Corea del Sud (+ 9,5%).

Anche se l'economia mondiale non può dirsi, pertanto, ripartita come era negli auspici e nelle aspettative, il trend positivo manifestatosi nell'anno ha comunque creato le condizioni per una favorevole congiuntura anche nel mercato dei trasporti marittimi internazionali.

I traffici via mare hanno fatto segnare un incremento del 3% in termini di tonnellate per miglia, e le nuove richieste di stiva hanno determinato un notevole rallentamento nella demolizione di vecchie navi.

I noli hanno avuto una crescita non particolarmente elevata, più sensibile nel comparto dei carichi liquidi, manifestando peraltro un'inversione di tendenza nei primi mesi del 1996. Su tali non positivi andamenti ha avuto senz'altro un peso il permanere in servizio di navi substandard.

I prezzi delle navi di nuova costruzione si sono mantenuti su livelli sostanzialmente stabili, circostanza di per sè non certo positiva se si tiene conto che tale livello, nel complesso, è ancora inadeguato ad assicurare, soprattutto per talune tipologie navali, una soddisfacente remuneratività alle imprese cantieristiche europee.

Nonostante il buon andamento degli ordinativi e le buone prospettive di futura domanda, il trend dei prezzi non manca, pertanto, di destare preoccupazioni tra gli operatori del settore, soprattutto se si considera che l'espansione della capacità produttiva operata dalle imprese della Corea (ma anche da altri Paesi dell'Estremo Oriente, quali Cina e Malesia) - unitamente ai fenomeni di riconversione della cantieristica militare dell'ex "blocco sovietico" e degli Stati Uniti - fa temere l'ulteriore sensibile aggravarsi dello squilibrio tra offerta e domanda, con il concreto pericolo di un possibile

(1) O.C.S.E.: Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico: ha sede a Parigi e ne sono membri 27 Paesi tradizionalmente industrializzati, che in tale sede studiano, elaborano e coordinano le loro politiche economiche e sociali.

crollo dei prezzi stessi e di un riaffacciarsi della situazione di crisi che ha sconvolto il settore nella prima metà degli anni '80.

Le commesse assunte dalla cantieristica mondiale nel 1995 hanno registrato un incremento di circa il 10% rispetto all'anno precedente, attestandosi intorno a 18,4% milioni di T.S.L.C.².

I nuovi ordini hanno riguardato in particolar modo le rinfusiere (28% del totale) e le portacontainer (23%), specie di grandi dimensioni, nonché, su valori assoluti più modesti, le cisterne per prodotti petroliferi e le unità da carico generale.

La domanda è rimasta vivace nel settore delle unità da crociera, limitatamente all'Europa, come comprovato dall'elevato portafoglio ordini che vede il nostro Paese in posizione di leadership, con una quota di mercato di quasi il 40% e buone previsioni, per il medio termine, di ulteriore espansione della domanda.

Il carico di lavoro complessivo della cantieristica alla fine del 1995 è stato di oltre 32 milioni di TSLC, con un ampio incremento rispetto ai valori medi dell'ultimo decennio.

Le quote di mercato dei principali Paesi produttori, in base al portafoglio ordini a fine dicembre 1995, vedono come sempre in testa il Giappone, col 25.5%, seguito dall'Unione Europea con il 23.7% e dalla Corea col 21.4%, mentre resta sostenuta la posizione della Polonia (5.3%), dei Paesi dell'Est Europeo (11.2%) e del resto del mondo (11.9%).

Quanto al mercato delle navi di seconda mano, va segnalato che sia i prezzi delle cisterne che quelli delle unità adibite al trasporto di rinfuse solide hanno avuto scostamenti poco significativi rispetto all'anno precedente, mantenendosi su valori piuttosto stabili, salvo un incremento del 15% per le cisterne di maggiori dimensioni ed un calo del 24% per le bulk carriers di maggiore portata.

La flotta mondiale si è complessivamente attestata su circa 490 milioni di tonnellate con un'età media, tuttavia, piuttosto elevata (18 anni).

Tale ultima circostanza fornisce un'importante indicazione per un prevedibile trend positivo del mercato nei prossimi anni sostenuto dalla perdurante necessità di sostituire le navi a causa del generale invecchiamento

(2) 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..

della flotta mondiale, della maggiore severità delle norme in materia di sicurezza e di protezione ambientale, nonché, ovviamente, per l'attesa espansione del commercio internazionale che deriverà dall'operatività degli accordi dell'Uruguay Round del GATT³. La domanda di nuove navi in Europa, inoltre, dovrebbe crescere proporzionalmente all'aumento del volume dei trasporti nel Mar Baltico e nel Mar Mediterraneo.

2. LA SITUAZIONE NEI PRINCIPALI PAESI PRODUTTORI

La posizione concorrenziale dei principali Paesi produttori non ha subito sostanziali modifiche rispetto al 1994 anche se, per la prima volta in molti anni, il Giappone ha registrato una marcata diminuzione di nuovi ordini, giustificata soprattutto dal rafforzamento dello yen sulle principali valute, mentre altrettanto sensibile è stato l'incremento delle nuove acquisizioni da parte della Corea del Sud e non trascurabile il recupero dei paesi dell'Unione Europea.

In particolare:

- la quota del Giappone è scesa dal 40% del '94 al 32% ;
- corrispondentemente, la Corea è passata dal 18 al 22%;
- è cresciuta anche dal 20% al 24% la quota acquisita dai Paesi dell'Unione Europea;
- va ancora segnalata la buona posizione acquisita dalle industrie cantieristiche della Polonia (6%) e della Cina Popolare (5%).-

Resta il fatto che, complessivamente, Giappone, Corea, e altri Paesi al di fuori dell'AWES⁴ detengono circa il 70% del mercato e continuano a determinare i prezzi del naviglio di nuova costruzione, anche ricorrendo a pratiche ed a politiche commerciali particolarmente aggressive al fine di acquisire quote di mercato anche in segmenti su cui operano tradizionalmente le imprese cantieristiche europee.

Merita particolare menzione al riguardo la Corea del Sud, la cui capacità produttiva dovrebbe subire un incremento molto accentuato, tanto da

(3) GATT: General Agreement on Tariffs and Trade: è l'Accordo che disciplina il commercio internazionale nell'ottica di una progressiva eliminazione degli ostacoli al commercio stesso e di una più intensa cooperazione ed integrazione dei mercati. La sua più recente rinegoziazione (Uruguay Round) si è conclusa a Marrakech il 15 aprile 1994 ed ha portato all'istituzione dell'Organizzazione Mondiale del Commercio (O.M.C.) con compiti più incisivi in materia di liberalizzazione del commercio internazionale.

(4) A.W.E.S.: Association of West European Shipbuilders: è l'Associazione di categoria che raggruppa i produttori del settore cantieristico dei Paesi dell'Europa occidentale.

passare entro il 2000 dalle attuali circa 2.5 milioni di TSLC annue ad oltre 4 milioni, nonostante i lodevoli sforzi dell'U.E. e dell' OCSE per contenere l'aumento in atto. L' industria coreana beneficia tra l'altro della non convertibilità della locale moneta, il won, rispetto allo yen e al dollaro U.S.A che le assicura una posizione di massima protezione. Trattasi, peraltro, di una situazione di vantaggio di tutto il sistema industriale di quel Paese, che viene contrastata in tutte le competenti sedi dall'Unione Europea, purtroppo al momento con non brillanti risultati, soprattutto per motivi di carattere politico legati alla particolare sensibilità dell'area geografica interessata.

Si conferma inoltre il consolidarsi sul mercato dei costruttori navali della Cina; relativamente a tale Paese è peraltro estremamente difficile avere stime attendibili circa la sua attuale capacità produttiva, che risulta in ogni caso considerevole . E' molto meno difficile, invece, prevedere un forte sviluppo dell'industria cantieristica cinese allorchè, ai bassissimi costi di produzione che la caratterizzano, avrà unito il know-how necessario per un valido inserimento della propria produzione sul mercato mondiale (know-how fornito, tra l'altro, da operatori giapponesi). Sono prospettive queste che preoccupano non poco gli operatori europei in considerazione anche del fatto che si tratta di un Paese col quale i contatti a livello governativo e con l'OCSE, per un suo coinvolgimento nel processo di risanamento del mercato, sono ovviamente di ardua realizzazione.

Gli Stati Uniti - come i Paesi dell'Europa dell'est - stanno con decisione puntando su di una rapida riconversione della propria industria dalla produzione militare a quella civile e ciò comporterà un' ulteriore immissione sul mercato di nuova capacità produttiva, oltretutto, in presenza di una forte pressione interna per la introduzione ed il rafforzamento delle misure per il sostegno al settore ed il conseguente rinvio dell'entrata in vigore dell' Accordo OCSE⁵ del 21 dicembre 1994 sull'abolizione degli aiuti ed il risanamento del mercato.

Un cenno a parte merita la Polonia - con la quale sono in corso colloqui ufficiali in sede OCSE per incentivarne l'adesione al citato Accordo; secondo stime AWES, la Polonia ha una capacità produttiva che si attesta intorno alle 550 mila T.S.L.C. annue; tuttavia la modernizzazione delle strutture impiantistiche esistenti e l' "occidentalizzazione" dei processi e delle

(5) ACCORDO OCSE: Trattasi dell'accordo parafato a Parigi, presso la sede O.C.S.E., il 21 dicembre 1994 ed avente ad oggetto il ripristino di normali condizioni di concorrenza nel settore della costruzione e della riparazione navale: esso è stato sottoscritto da Unione Europea, Giappone, Stati Uniti, Norvegia, Corea del Sud e Finlandia e, a tutt'oggi, ratificato dall'Unione Europea (Finlandia compresa) dalla Norvegia e dalla Corea del Sud.

strategie produttive potrebbero ampliare in tempi brevi la potenzialità produttiva di tale Paese a non meno di 850 mila T.S.L.C..

Fuori del nostro Continente, va segnalato, invece, che il Brasile non ha consolidato la propria posizione, che negli anni scorsi sembrava alquanto promettente.

In ambito Comunitario, la Germania continua a detenere il primo posto, ma comincia a mostrare alcune difficoltà, anche in ragione della forza della propria valuta e dei risultati non totalmente soddisfacenti del recupero della cantieristica della ex R.D.T. In Germania alcune importanti realtà produttive, a fronte anche delle accentuate difficoltà competitive sul piano internazionale, stanno attraversando gravi crisi (vedasi il caso del gruppo Bremer Vulkan, principale gruppo tedesco del settore). Non mancano analoghe situazioni in Danimarca (cantieri Burmeister and Wain e Danyard), mentre l'Olanda sembra ancora reggere bene gli urti della concorrenza.

Alquanto preoccupante per il nostro Paese è la rinnovata vivacità commerciale dei cantieri della Finlandia, che operano nel settore delle navi per il trasporto passeggeri con apprezzabili standard competitivi. Detti cantieri, a seguito dell'entrata della Finlandia nell'Unione Europea, operano attualmente con un livello di aiuti allineato a quello degli altri partner comunitari.

La Francia, la cui industria cantieristica, anche per il forte apprezzamento del franco, ha stentato a tenere il passo con il resto dell'Europa, ha avuto bisogno di chiedere l'assenso dell'U.E. per interventi di natura straordinaria a favore delle proprie imprese, in vista dell'entrata in vigore dell'Accordo OCSE, programmata per 1° gennaio 1996; peraltro, il comparto risulta ormai ridotto all'essenziale e la sua posizione competitiva nel contesto europeo comincia ad essere abbastanza marginale.

La Spagna sta ancora compiendo sforzi notevoli per pervenire ad una ristrutturazione della propria cantieristica che coniughi talune esigenze sociali - che sono state fatte valere con energia da sindacati e maestranze - con l'esigenza di soddisfare i rigorosi criteri imposti al riguardo dall'esecutivo comunitario e dalle pertinenti disposizioni dell'Unione (e dell'accordo OCSE) in materia.

Il Belgio, per parte sua, sta di fatto abbandonando il mercato, mentre il Portogallo conserva un'attività abbastanza intensa soprattutto nel settore delle trasformazioni e delle riparazioni navali.

3. GLI SVILUPPI DELLA POLITICA INTERNAZIONALE E COMUNITARIA IN MATERIA DI INDUSTRIA CANTIERISTICA

La politica comunitaria, nel corso dell'anno 1995, in tema di aiuti di Stato alle costruzioni navali, ha continuato a basarsi sull'attuazione della settima direttiva (90/684/CEE), ma con l'obiettivo di un'eliminazione degli aiuti stessi a livello mondiale.

Il perseguimento di tale obiettivo era stato assicurato con la conclusione a Parigi il 21 dicembre 1994 dell'Accordo O.C.S.E. sul ristabilimento di normali condizioni di concorrenza nell'industria navalmeccanica. Come è noto, l'entrata in vigore dell'Accordo era prevista per il 1° gennaio 1996 e da tale data dovevano ritenersi vietate tutte le misure di sostegno diretto od indiretto per la costruzione navale, fatta eccezione per quelle, tassativamente previste e disciplinate, in tema di ricerca e sviluppo, quelle di carattere sociale per chiusure e riduzioni di capacità produttiva, quelle per crediti all'esportazione e credito navale.

Nel 1995, pertanto, l'Unione Europea ed i Paesi suoi componenti sono stati impegnati nella messa a punto degli adempimenti conseguenti alla firma dell'Accordo. A tal fine l'Unione ha adottato il Regolamento n. 3094/95 del Consiglio del 22 dicembre 1995, relativo agli aiuti alle costruzioni navali ed il Regolamento n. 385/96 del 28 gennaio 1996 relativo alla difesa contro le pratiche di prezzi pregiudizievoli nella vendita delle navi, entrambi in attuazione del sopracitato accordo OCSE.

Il primo dei due strumenti dà attuazione all'abolizione degli aiuti diretti al settore, e disciplina quelle sole residuali forme di sostegno conformi alle finalità dell'Accordo, in quanto in linea con i suoi principi di fondo (ricordate misure a favore della ricerca nel settore navale, aiuti a carattere sociale connessi a riduzioni di capacità produttiva, aiuti indiretti di credito navale conformi all'accordo sul credito all'esportazione di navi), nonché gli obblighi delle imprese navalmeccaniche e degli Stati membri in ordine agli elementi informativi da fornire ai fini del monitoraggio sulla produzione, sui prezzi e sul rispetto delle disposizioni dell'Accordo.

Nel frattempo però gli Stati Uniti, che pur erano stati tra i principali propugnatori e sostenitori della necessità della conclusione dell'Accordo, nonostante le ripetute assicurazioni fornite anche al più alto livello istituzionale, in merito ad una sua sollecita ratifica, sul finire dell'anno hanno

rappresentato l'impossibilità di provvedervi nei tempi previsti a causa di difficoltà insorte in Congresso per la forte pressione in senso contrario dell'industria interessata.

L'Unione Europea, pertanto, nel ricordato Regolamento 3094/95, preso atto che la ratifica dell'Accordo da parte degli Stati Uniti e del Giappone (Paese che ha assicurato la propria ratifica subito dopo quella degli Stati Uniti) non sarebbe intervenuta in tempo utile da consentirne l'entrata in vigore alla prevista data del 1° gennaio 1996, si è vista costretta a prevedere in via temporanea - comunque non oltre il 1° ottobre 1996 - che restino ancora applicabili le disposizioni della ricordata settima direttiva sugli aiuti alla costruzione navale.

Il secondo Regolamento, la cui operatività è parimenti connessa all'entrata in vigore dell'Accordo O.C.S.E., contiene la disciplina per la repressione delle pratiche sleali in materia di prezzi delle navi di nuova costruzione (provvedimento attuativo del codice navale antidumping di cui all'Accordo), nelle intenzioni delle parti, necessaria ai fini del risanamento del mercato, in un contesto privo dello strumento di difesa costituito dagli aiuti alla produzione.

Sulla base di tali adempimenti l'Unione Europea, contestualmente alla Norvegia ed alla Corea del Sud, ha depositato presso l'OCSE in data 10 dicembre 1995 lo strumento di ratifica dell'Accordo.

Nel corso dell'anno i competenti Servizi della Commissione dell'U.E. hanno, altresì, fatto costantemente pressione sugli Stati Uniti perchè adottassero quanto prima i necessari provvedimenti interni per la ratifica dell'Accordo, non mancando di rappresentare le conseguenze difficilmente calcolabili di una mancata ratifica per l'assetto del mercato delle costruzioni navali, già in precario equilibrio per il sensibile incremento della capacità produttiva operato dalle imprese della Corea del Sud.

Pressioni dell'Unione sono state esercitate anche in seno ai più ampi negoziati commerciali bilaterali con la Corea per l'ottenimento di un impegno da parte delle autorità di quel Paese a rinunciare all'attuazione dei programmi di ampliamento della capacità produttiva. I risultati dell'azione in tal senso svolta dalla Commissione, con la collaborazione degli Stati membri, sono stati però tutt'altro che lusinghieri, con la conseguenza che la Corea sta continuando - ed in mancanza di fatti nuovi continuerà - a porre in essere la predetta politica di acquisizione di ulteriori quote di mercato, con effetti molto negativi sul livello dei prezzi.

In sede OCSE l'Unione Europea ha poi intensificato i contatti con i Paesi dell'ex blocco "orientale" (Ucraina, Russia, Romania, Bulgaria) e, ancor più specificatamente, con la Polonia, per convincere tali Paesi ad aderire all'Accordo OCSE sulla eliminazione degli aiuti.

Le reazioni dei Paesi in argomento sono state, sinora, scarsamente costruttive, poichè essi considerano le proprie economie quali "economie in transizione"; tale circostanza non facilita una loro adesione ai principi liberistici cui è improntato l'Accordo OCSE.

Così l'anno 1995, che si era aperto con la prospettiva di dover segnare la grande svolta nel mercato delle costruzioni navali con il ristabilimento di normali condizioni di concorrenza e con la fine di aiuti e sovvenzioni pubbliche al settore, si è chiuso con una grande incertezza. Lo stesso dibattito in seno all'Unione sulla proroga della settima direttiva fino al 1° ottobre 1996 ha registrato forti preoccupazioni fondate, da un lato, sulla sostenibilità di una politica di prosecuzione delle sovvenzioni al settore (da molti ritenuta non compatibile con l'obiettivo comune della riduzione della spesa pubblica e di contenimento dei deficit di bilancio in vista delle scadenze per l'istituzione della moneta unica europea) dall'altro, sulla constatazione di non poter abbandonare un settore produttivo proprio nel momento in cui le stesse vicende legate alla mancata entrata in vigore dell'Accordo OCSE ed i summenzionati aumenti di capacità produttiva stanno a dimostrare che le condizioni del mercato sono ancora lontane dal normalizzarsi.

Va segnalato, infine, che la Commissione dell'U.E., anche in vista dell'entrata in vigore dell'Accordo, ha formulato i propri orientamenti per una futura politica industriale del settore con una impronta marcatamente liberista, sulla base di quanto già emerso in sede di Forum per le industrie marittime della Comunità⁶. Detti orientamenti hanno poi trovato formalizzazione nelle comunicazioni del Consiglio dell'Unione (COM (96) 84) del 13 marzo 1996 e COM (96) 81 di pari data) che, sottolineando ancora una volta l'importanza di un ricorso a strumenti e politiche di tipo orizzontale in luogo di strumenti di difesa settoriale, affermano il ruolo vitale per l'Unione dell'industria marittima europea, nel suo complesso, e ne sviluppano le linee di azione possibili per salvaguardarne e rilanciarne la competitività in un unico inscindibile disegno

(6) Il Forum delle industrie marittime CEE è l'organismo costituito nel 1992 dalla Commissione con la partecipazione anche di esperti dell'industria per l'esame delle problematiche dell'economia marittima vista nel suo complesso (cantieristica, armamento, trasporti, pesca, ricerca nel settore navale).

strategico che conglobi cantieristica, armamento, trasporti, pesca e ricerca nel settore navale.

4. LA CANTIERISTICA ITALIANA: SITUAZIONE E PROSPETTIVE.

4 a. - Le costruzioni navali

L'industria cantieristica italiana continua ad occupare un posto di tutto rispetto nello scenario mondiale. La ripresa di ordinativi di nuove navi, già delineatasi fra la fine del 1994 e gli inizi del 1995, ha trovato conferma nella seconda parte dell'anno, tanto che, per tutte le più importanti realtà cantieristiche, si sono determinate le condizioni per il pieno impiego delle potenzialità produttive. A ciò hanno concorso l'andamento del mercato dei cambi e la decisione di diversi armatori di usufruire del regime di aiuti in scadenza, anticipando in parte domanda futura.

Anche in termini di consegne l'anno 1995 ha confermato che la capacità produttiva nazionale è ormai attestata intorno alle 400 mila T.S.L.C., conformemente a quanto emerge dai dati dell'iscrizione delle imprese del settore agli Albi speciali di cui all'art. 19 della legge 234/89.

Pertanto non si è verificato, almeno per la maggior parte dei cantieri italiani, il temuto effetto dell'esaurirsi del carico di lavoro già acquisito in regime di VI Direttiva e del rallentamento dei nuovi ordini (nelle allegate tabelle B sono i dati sulla struttura e capacità produttiva della cantieristica nazionale quale risulta dagli Albi di cui agli artt. 19 e seguenti della L.n. 234/89, nonché sulla produzione, e la consegna di navi delle singole imprese, assistite con le provvidenze delle leggi di settore e sui nuovi ordinativi acquisiti nel 1995).

La cantieristica del nostro Paese si è collocata pertanto al secondo posto in Europa (dopo la Germania) ed al quarto posto nel mondo per portafoglio ordini alla fine dell'anno di riferimento, con una percentuale passata dal 3,6% al 5,8%.

Resta parimenti molto significativa la quota di mercato dell'Italia nei segmenti produttivi a più elevato valore aggiunto ed a più alto contenuto tecnologico: come accennato, la cantieristica italiana detiene quasi il 40% del mercato delle unità da crociera, con ordini in portafoglio del valore di circa 5.000 miliardi di lire.

Circa le prospettive produttive per il breve periodo, cioè per il prossimo triennio 1996/98, è da segnalare che la rinnovata vivacità del

mercato e l'aspettativa - poi delusa - dell'entrata in vigore alla data del 1° gennaio 1996 dell'Accordo O.C.S.E. sulla abolizione degli aiuti al settore, hanno affrettato molte decisioni degli operatori per investimenti in nuove navi.

La situazione di incertezza sulle future politiche di settore determinatasi nello scorso anno ha anzi dato luogo ad una situazione di "bulging of orders", con la segnalazione all'Amministrazione - per l'ottenimento dei contributi di legge nonché per l'inoltro alla Commissione dell'U.E. ed all'OCSE ai fini del previsto monitoraggio - di un numero di contratti per nuove iniziative di gran lunga superiore alle stesse potenzialità produttive dei cantieri navali, con la conseguenza che molti dei contratti stessi devono per necessità essere ritenuti come non definitivi.

Il fenomeno non può non essere giudicato negativamente, sia per l'immagine distorta che dà in sede internazionale a carico della cantieristica italiana (sia l'OCSE che l'Unione Europea pubblicano annualmente i dati sul portafoglio ordini di ciascun paese), sia perchè detto fenomeno impedisce una seria politica di programmazione degli interventi basati su dati di produzione concreti e non, come purtroppo avviene, sulla base di mere stime dell'Amministrazione.

Il fenomeno del "bulging of orders" sul piano sostanziale è indice di un mercato anche interno non ancora del tutto risanato e di possibili tentativi di concorrenza non sempre corretta.

E' valutazione unanime dell'Amministrazione e dell'Associazione dei produttori (ASSONAVE) che, essendo quello delle costruzioni navali un tipico mercato soggetto a fasi cicliche, anche dal punto di vista industriale e socio-occupazionale, sarebbe assolutamente negativo assecondare con contributi pubblici i picchi del ciclo congiunturale al di là delle potenzialità del comparto, in quanto dannoso per la sua economia generale; è noto infatti che proprio i momenti di euforia pongono le premesse di prezzi sempre più deboli e meno remunerativi, di futuri vuoti di lavoro e di estrema precarietà per la vita delle imprese che vedono compromessi gli sforzi compiuti per i necessari adeguamenti strutturali.

Detto indirizzo - non sembra superfluo precisarlo - è in perfetta armonia con le scelte operate dal legislatore e consacrate negli artt. 19 e seguenti della L. 14 giugno 1989 n. 234, istitutivi degli Albi delle imprese navalmeccaniche, i quali hanno individuato precisi limiti di assistibilità della produzione di ciascun impresa a tutela dell'interesse pubblico mirato al sostegno di un comparto industriale ritenuto strategico per il Paese,

escludendo la possibilità di inseguire le variazioni del mercato che si fossero orientate al di là dei livelli di produzione ritenuti vitali per il comparto. La istituzione ed il concreto funzionamento degli Albi risale a circa cinque anni fa; la produzione stabilizzatasi in tale periodo ha confortato la giustezza delle scelte e delle valutazioni operate a suo tempo dall'Amministrazione; oltretutto, di fronte ad una improvvisa esplosione di nuova domanda -purchè reale e non cartacea -potrebbe forse essere opportuno stimolare le imprese a cimentarsi direttamente e senza aiuti con la concorrenza.

Se si tiene conto infine delle proteste, a tutti i livelli, avanzate dall'Associazione dei costruttori navali europei, dalla Associazione dei produttori italiani e dall'Unione Europea nei confronti delle autorità della Corea del Sud per scongiurare una dissennata politica di espansione della capacità produttiva delle imprese di detto Paese, si può ben comprendere quanto sia importante, anche per le aziende e per l'Amministrazione italiana preposta al comparto, tenere comportamenti coerenti, evitando con ogni mezzo di compromettere i notevoli sforzi compiuti per il risanamento del settore ed il ristabilimento di un corretto rapporto tra domanda ed offerta di navi.

Pur con un'attenta valutazione critica del volume complessivo delle commesse acquisite nel 1995, tenuto conto dell'effettivo portafoglio ordini acquisito e delle aspettative del mercato mondiale, le prospettive della cantieristica italiana restano comunque promettenti nel breve-medio periodo.

Nonostante una lieve flessione meramente congiunturale dell'attività crocieristica del mercato statunitense, stando alle stime di mercato che vedono detto comparto ancora come uno dei più promettenti, la costruzione nel nostro Paese di unità di grandi dimensioni per il mercato delle crociere dovrebbe essere in grado di alimentare le realtà produttive specializzate in tale segmento.

Come per gli altri produttori dell'Unione, la sfida che l'industria italiana sarà chiamata ad affrontare sarà quella di mantenere e migliorare, per le tipologie navali con migliori prospettive di mercato, l'attuale livello di competitività. I prossimi tre anni di intenso lavoro assicurato dovranno essere pertanto utilizzati per imprimere un nuovo impulso all'efficienza delle imprese cantieristiche. Con il probabile venir meno dei contributi e in una situazione di normalizzazione dei tassi di cambio, il differenziale di prezzo non potrà che recuperarsi attraverso l'innovazione dei processi e dei prodotti e nel conseguente abbassamento dei costi.

Gli sforzi dovranno concentrarsi su di un più efficace impiego delle risorse umane - qualora occorra, anche con opportune ristrutturazioni - e strumentali, sulla ricerca e sviluppo, sullo sfruttamento delle tecnologie informatiche e sul miglioramento del vasto indotto allo scopo di accrescere produttività ed efficienza.

E' auspicabile una concentrazione tra cantieri minori, anche tramite la formazione di consorzi, per permettere il raggiungimento di dimensioni compatibili con il mercato, un incremento della produttività, una razionalizzazione del sistema produttivo.

Anche la cooperazione industriale tra le aziende nazionali e quelle europee, già utilmente sperimentata negli scorsi anni, potrà dare ulteriore impulso ai miglioramenti auspicati in termini di competitività del settore nella sua globalità, in uno scenario di mercato che si prospetta sempre più difficile.

4 b. - Le riparazioni e le demolizioni navali.

La trasformazione e la riparazione navale, nel complesso, tendono invece a diventare sempre più marginali nell'economia di settore, se si eccettuano alcuni sporadici casi nei quali i lavori di trasformazione sono di particolare portata oppure assumono tutti i connotati di una vera e propria "ricostruzione" e vanno pertanto assimilati all'attività di nuova costruzione.

La posizione competitiva delle relative imprese resta alquanto debole, come del resto nell'insieme dei Paesi Europei, a causa degli elevati costi operativi e della forte concorrenza dei cantieri dei Paesi dell'Europa Centro-Orientale, del Mar Nero, della Turchia e di Malta. Per la riparazione navale può confermarsi altresì la scarsa valenza "strategica" del comparto ai fini dell'economia generale (risulta, d'altronde, che nell'intera area AWES l'occupazione nell'industria delle riparazioni navali è diminuita di oltre il 40 % nell'ultimo decennio e ciò non in ragione dell'introduzione di tecnologie automatizzate, ma per effetto dell'abbandono del comparto da parte delle imprese, anche a causa della fine delle politiche di sostegno alla produzione stabilita dalla VI^a Direttiva (87/167) CEE.

I siti operanti nella trasformazione e riparazione navale vanno, pertanto, nel complesso perdendo la loro valenza "strategica" anche a seguito del sostanziale abbandono di detta attività da parte della Società Fincantieri, che in passato deteneva un significativo potenziale produttivo e che nel proprio piano di riassetto e ristrutturazione ha scelto, per le notevoli difficoltà

concorrenziali del comparto, di concentrare sul solo stabilimento di Palermo le proprie potenzialità specifiche.

Sussistono purtroppo alcune realtà produttive che operano nel settore in maniera innovativa e con particolare competenza e professionalità, anche senza sostegno pubblico.

Analoghe considerazioni vanno fatte per quanto attiene la demolizione navale, i cui costi non permettono più alle imprese di competere in un mercato dominato da concorrenti extraeuropei (in particolare asiatici) con manodopera a bassissimo costo, l'attività di demolizione non viene quindi più praticata industrialmente dalle imprese nazionali.

4 c. - La ricerca nel settore navale

E' un dato acquisito che l'impegno dello Stato nel campo della ricerca applicata al settore navale è un elemento di cruciale importanza in un contesto di mercato altamente competitivo.

Per tale motivo la legge 234/89 ha previsto gli interventi a favore degli istituti specializzati (Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale e Centro per gli Studi di Tecnica Navale) per il sostegno dei programmi di ricerca triennali dagli stessi realizzati.

I contributi concessi hanno avuto positivi riflessi per l'intera industria cantieristica ed armatoriale, tenuto conto che i risultati conseguiti, per loro natura, sono stati resi disponibili per la generalità delle imprese, che di essi hanno pertanto potuto beneficiare. Essi si sono così rivelati utili per il "riposizionamento competitivo" dei cantieri e della flotta nazionale.

Poichè, tuttavia, la realizzazione degli interventi a favore della ricerca è sempre stata strettamente connessa all'attuazione, più generale, delle Direttive per il settore navalmeccanico, la tempistica dei predetti interventi non è sempre stata ottimale ed ha determinato spesso delle inopportune soluzioni di continuità nell'azione amministrativa, dati i tempi con cui il legislatore ha provveduto all'attuazione delle citate direttive.

E' auspicabile, quindi, a garanzia di un più organico e costante sostegno ai programmi di ricerca applicata nel campo navale, che le misure a favore delle attività di ricerca e sviluppo vengano "sganciate" dalla politica industriale relativa alla produzione navalmeccanica e vengano riorganizzate su basi legislative pur sempre settoriali, ma con più marcati connotati di continuità, onde evitare gli sfasamenti temporali sinora verificatisi tra realizzazione dei programmi da parte dei succitati istituti ed il loro concreto

finanziamento, consentendo anche all'Amministrazione una più efficace programmazione degli interventi.

5. L'ATTUAZIONE DELLE LEGGI DI SETTORE, IN PARTICOLARE DELLA LEGGE 234/89 E 132/94

5 a. - L'attività svolta nel 1995

Nella relazione dello scorso anno era stata segnalata la difficoltà delle imprese del settore per il notevole "credito" da esse accumulato nei confronti dello Stato per la pregressa produzione realizzata, che non era stato possibile assistere per l'esiguità delle risorse finanziarie stanziare.

Grazie alle risorse rese disponibili anche a seguito del rifinanziamento delle leggi di settore (L. n°. 234/89 e D.L n°. 564/93 convertito nella L. n°. 132/94, D.L. n°. 287/95 convertito nella L. n.°343/95) la conseguente attività provvedimentale svolta dall'Amministrazione ha consentito di "sgonfiare" il menzionato "credito" vantato nei confronti dello Stato dalle imprese cantieristiche ed armatoriali .

Pertanto, con l'utilizzazione delle predette risorse, l'intervento a favore del settore è stato ricondotto a regime, di modo che l'azione da svolgere nel prossimo futuro riguarderà pressochè esclusivamente la produzione in atto, secondo la tempistica legata ai tempi di costruzione delle unità in portafoglio.

Anche se i fabbisogni per assistere le iniziative di costruzione e trasformazione navale richiederanno ancora ulteriori stanziamenti, come sarà in appresso specificato, può senz'altro affermarsi che il 1995 è stato l'anno "di picco" dell'attività amministrativa volta all'applicazione delle ricordate leggi di settore, con effetti quanto mai positivi sull'attività degli operatori del comparto: questi infatti hanno potuto alleggerire sensibilmente la propria esposizione nei confronti del sistema bancario, rafforzandosi sul mercato.

Anche per quanto concerne i contributi agli investimenti per l'ammodernamento dei siti produttivi di cui alla legge 234/89, si è in gran parte completato il quadro degli interventi previsti, con positive ripercussioni sulla potenzialità competitiva dei cantieri.

Complessivamente, nel 1995, sono stati emessi n. 547 provvedimenti, per la concessione di contributi alle imprese del settore per un importo complessivo pari a Lit. 2.409 miliardi, così ripartiti :

- contributi alle imprese navalmeccaniche per la costruzione e trasformazione di navi (ex art. 2 legge 234/89 e artt. 3 e 4 legge n. 132/94): Lit. 1.217 miliardi;

- contributi di credito navale (ex art. 9 legge n. 234/89 e art. 10 L. n. 132/94): Lit. 130,77 miliardi annui, per complessivi 1111,600 miliardi;

- contributi per gli investimenti nei cantieri volti a migliorarne l'efficienza e la produttività (ex art. 6 legge n. 234/89) Lit. 37,6 miliardi;

- contributi a favore della ricerca applicata nel campo navale (ex art. 14 legge n. 132/94): Lit. 42,8 miliardi.

Per quanto riguarda la ricerca nel settore navale, va segnalato che, nel corso del 1995, è stato completato l'intervento di sostegno previsto dal D.L. 564/93 a favore del programma di ricerca del Centro per gli Studi di Tecnica Navale per il triennio 1991-1993; grazie allo stanziamento originario disposto dal medesimo decreto legge ed all'ulteriore assegnazione di risorse di cui al D.L. n. 287/95 (convertito in legge 343/95) è stato infatti possibile, a conclusione della procedura all'uopo prevista in relazione all'esposizione dei risultati e dei dati consuntivi del programma, concedere in via definitiva il relativo contributo, secondo le aliquote prescritte per ciascun tipo di attività (ricerca fondamentale, di base ed applicata).

In ordine agli analoghi benefici disposti dalla citata normativa a favore del programma triennale 1991-1993 dell'Istituto Nazionale per gli Studi e le Esperienze di Architettura Navale, va segnalato che il Comitato Tecnico-Scientifico di cui all'art. 4 della legge 5 maggio 1976, n. 259, ha espresso il suo parere favorevole al riguardo ed il programma stesso ha ricevuto la prescritta approvazione con Decreto interministeriale del 31 gennaio 1996, per cui si sono completati gli adempimenti necessari alla concessione del relativo contributo.

Nell'ambito di un "pacchetto" di misure transitorie e straordinarie previste per preparare la cantieristica italiana alle condizioni di mercato che dovrebbero scaturire dall'Accordo O.C.S.E., il D.L. n. 287/95 ha altresì previsto il sostegno di programmi specifici di ricerca, in tema di trasporto marittimo e cantieristica navale per il triennio 1994-1996, sia a favore del CE.TE.NA. che dell'INSEAN.

L'intero "pacchetto" di interventi, comprendente interventi sociali (contributi per gli oneri di prepensionamento e mobilità del personale della Soc. Fincantieri nel quadro dell'avvenuta ristrutturazione aziendale) nonché un intervento "mirato" per l'ammodernamento del cantiere navale di Palermo, è

stato notificato alle competenti Autorità Comunitarie per la prescritta approvazione, ai sensi degli artt. 92 e 93 del Trattato di Roma e della Direttiva di settore; la procedura, che ha avuto un'eccezionale lunghezza dovuta proprio allo stato di incertezza circa l'entrata in vigore dell'Accordo OCSE, dovrebbe positivamente concludersi prevedibilmente entro il primo semestre del 1996 e dare così all'Amministrazione la possibilità di portare rapidamente ad attuazione le norme stesse.

5 b. - I problemi emersi.

Rispetto a quanto esposto dal Comitato nella relazione dello scorso anno, i problemi che hanno caratterizzato ed in qualche modo condizionato l'attività diretta all'attuazione delle leggi di settore nel 1995 si sono confermati, anche se con una minore incidenza negativa.

Se si eccettua l'anzidetta maggior consistenza degli stanziamenti concretamente utilizzabili (ed utilizzati) nel corso dell'anno - peraltro ancora non del tutto sufficienti a coprire l'intero fabbisogno relativo alla produzione in corso - si deve confermare che l'intero sistema di erogazione dei contributi alla cantieristica, nonché l'acquisizione dell'informazione prefettizia di cui all'art. 4 del D.L.vo 8 agosto 1994, n. 490 e successive modificazioni, continuano a costituire motivi d'intralcio per una più spedita, rapida ed efficace azione amministrativa volta all'attuazione della politica di settore.

Il sistema di erogazione dei contributi tramite anticipazioni bancarie ai sensi della legge 431/91 ha comportato un notevole aggravio degli adempimenti amministrativi per l'erogazione dei benefici; è letteralmente raddoppiata l'attività di decretazione a favore di ciascuna impresa con la concessione del contributo e l'autorizzazione a stipulare mutuo con le banche per conseguire il sostanziale beneficio; a tale decreto deve poi necessariamente conseguire il provvedimento per l'assunzione dell'impegno nei confronti della banca interessata per l'ammortamento decennale del mutuo stesso; successivamente deve provvedersi a ciascuna scadenza al pagamento delle venti rate semestrali.

Difficoltà, in qualche caso particolare, sono venute anche da alcune banche, che, in relazione all'andamento del mercato dei tassi, non sempre sono state del tutto disponibili alla stipula del mutuo, non ritenendo il tasso all'uopo previsto pienamente remunerativo.

La stessa politica della spesa pubblica, con il blocco di ogni nuovo impegno e specifica successiva autorizzazione al superamento del blocco

stesso (D.L. n.41 del 1995), ha determinato anche nel 1995 quello "stop and go" contrario ovviamente ad ogni corretta programmazione dell'azione amministrativa; quel che è peggio, essa ha impedito fondate previsioni da parte delle imprese in merito alle scadenze degli incassi, non certo irrilevanti per una sana conduzione aziendale. I dati riportati nelle allegate tabelle C danno comunque conto del come - in un quadro consuntivo globale dell'anno - l'Amministrazione sia riuscita ad assorbire e superare dette difficoltà.

Un accenno va fatto altresì alle difficoltà in questi ultimi due anni riscontrate dalle imprese cantieristiche - e segnalate al Ministero dei Trasporti e della Navigazione - nell'accedere ai previsti finanziamenti della legge Ossola (Legge 24 maggio 1977, n.227) sul credito all'esportazione, a causa dell'esaurirsi dei relativi stanziamenti di bilancio.

In un momento in cui la cantieristica del nostro Paese è fortemente proiettata verso l'esportazione (soprattutto di unità di grandi dimensioni e di elevato valore) il sostegno all'esportazione si rivela essenziale per il successo del prodotto italiano sui mercati esteri ed il venir meno di adeguate risorse finanziarie al riguardo rischia di compromettere (ed ha già in molti casi compromesso) le possibilità competitive delle imprese nazionali, che affrontano gare internazionali per l'acquisizione di commesse da armatori esteri.

Poichè le condizioni finanziarie sono, come anche in altre occasioni evidenziato, determinanti per l'aggiudicazione delle commesse, si rivela indispensabile assicurare un idoneo rifinanziamento della legge Ossola, pena la perdita di significative occasioni di lavoro per i cantieri italiani.

5 c. - Valutazione dei risultati.

Nonostante qualche cenno di "affanno" da parte di talune realtà produttive, nei confronti delle quali sono state adottate tutte le azioni consentite per il superamento delle difficoltà e la ripresa della produzione, l'impatto dell'azione governativa per il sostegno al settore è stato nel 1995 ancora più positivo che nell'anno precedente, tenuto conto del fatto che le maggiori disponibilità di bilancio hanno consentito di soddisfare ampiamente le esigenze delle imprese che hanno rivolto istanza per l'ottenimento delle provvidenze di legge.

Mentre è da ritenere ormai pressochè esaurito il ciclo degli interventi della VI Direttiva (legge 234/89), si è portata, come già accennato, a regime l'azione concernente le iniziative della VII Direttiva (legge 132/94);

tutto ciò ha sensibilmente ridotto l'esposizione delle imprese di settore verso il sistema bancario per la realizzazione delle unità navali, con una riduzione dei relativi oneri finanziari, ma, quel che è più importante, con una rinnovata capacità delle imprese nei confronti dei propri fornitori, che si è tradotta senz'altro in una più efficace politica degli acquisti ed in definitiva in una maggiore competitività del prodotto finale.

Benchè si debba pur sempre tener conto della sostanziale (e certamente non sanabile) diversità del sistema di intervento del nostro Paese rispetto a quello degli altri Paesi dell'Unione, per cui in Italia alla concessione del beneficio non può procedersi nè contestualmente alla stipula del contratto nè in forma flessibile in relazione ad esempio alla tipologia delle navi, alle condizioni di concorrenza nel segmento, ai termini del contratto ed in definitiva alla indispensabilità dell'aiuto ai fini della sua acquisizione, pure deve evidenziarsi che i più recenti rifinanziamenti della normativa in questione (D.L. 287/95 convertito in legge 343/95, accantonamenti nella Tab.B della L. 28 dicembre 1995 n. 550 -Finanziaria '96) sono sicuri indici dell'attenzione dedicata al settore negli ultimi tempi e della volontà di porre le nostre imprese alla pari delle concorrenti.

6. VALUTAZIONI DEL COMITATO SULLA STRATEGIA INDUSTRIALE PER IL SETTORE NAVALMECCANICO ED ARMATORIALE.

L'attesa svolta a livello mondiale nell'anno 1995, per la politica delle costruzioni navali, al momento rinviata, ha indotto l'Amministrazione ed il Comitato ad alcune riflessioni sulla strategia di politica industriale del nostro Paese per il settore, anche in vista delle necessarie scelte per il futuro.

La strategia di questi ultimi 10 anni è stata essenzialmente basata sui comuni orientamenti di politica per il settore determinati dalla sesta e poi settima Direttiva CEE sugli aiuti alle costruzioni navali.

Antecedentemente, le Direttive comunitarie di settore si limitavano a fissare alcuni principi di fondo sulla compatibilità degli aiuti di Stato con le regole del Trattato, ma, in tema di aiuti alla produzione, ciascun Paese membro presentava alla Commissione, per l'approvazione, un proprio piano o programma di ristrutturazione per giustificare la richiesta della autorizzazione alla concessione degli aiuti per la costruzione, trasformazione ed anche

riparazione di navi, secondo politiche, intensità di aiuto ed obiettivi che erano strettamente nazionali e spesso molto differenti tra loro.

Un tale sistema non garantiva una corretta concorrenza su base comunitaria poichè alle imprese dei vari Paesi membri venivano offerte opportunità differenziate, con conseguente diverso impatto concorrenziale e con l'effetto di realizzare un sistema basato su vere e proprie quote di produzione che la Commissione assegnava a ciascun Paese.

La ricordata sesta Direttiva (Direttiva CEE n.87/167 del 21 gennaio 1987), proprio per porre rimedio alla descritta situazione, ha introdotto condizioni più rigorose ed, in particolare, ha introdotto la regola del massimale comune di aiuto per ciascuna commessa - comprensivo di ogni forma di aiuto, sia che venga accordato al cantiere sia che venga versato all'armatore - determinato sulla base del differenziale esistente fra i costi dei cantieri più competitivi dell'Unione ed i prezzi praticati dalla concorrenza dell'Estremo Oriente.

Come opportuno in un contesto comunitario sempre più integrato ed in un'economia sempre più interconnessa, le scelte di politica industriale si sono dunque spostate dal livello meramente nazionale (ed unilaterale) a quello sovranazionale della Comunità.

Nonostante le differenze - pur esistenti - tra il livello di competitività dell'industria cantieristica nazionale dei vari Paesi, la sesta Direttiva ha inteso puntare con determinazione verso la creazione di un tessuto industriale solido e competitivo, operante su segmenti di mercato nei quali le imprese europee avessero maggiori possibilità di affermarsi nel medio-lungo termine; tale finalità veniva perseguita con la fissazione del massimale unico di aiuto per tutti i Paesi membri, determinato con riferimento ai costi dei cantieri più competitivi della Comunità. Detto meccanismo per sua natura, ha (o almeno dovrebbe avere) l'effetto di costringere le imprese marginali - quelle, cioè per le quali la concessione di un aiuto pari al predetto massimale non fosse stato sufficiente a colmare il divario tra costi e prezzi - ad affrontare severe ristrutturazioni per migliorare la propria competitività o, in alternativa, ad uscire dal mercato, stimolando così una naturale selezione a vantaggio delle imprese più efficienti e produttive.

Tale strategia di politica industriale, che pur all'origine aveva suscitato tante diffidenze e preoccupazioni nel nostro Paese (l'Italia unitamente alla Danimarca votò contro l'adozione della sesta direttiva) si è dimostrata di fatto vincente per la cantieristica italiana. Il settore, costretto ad

una più ampia competizione e persa una quasi "riserva di fatto" del mercato nazionale, ha saputo affrontare un radicale processo di ristrutturazione che gli ha permesso di ottenere le ottime performance che risultano dai dati prima esposti su produzione e consegne degli ultimi anni. Tali dati assumono un significato maggiore allorchè si consideri la rilevante quota di commesse assunte per committenti stranieri, comunitari ed extracomunitari, e sono la riprova della validità dell'unico disegno organizzativo-strategico concordato a livello comunitario, che ha dato anche ai produttori nazionali la +6 possibilità di trovare tutti i necessari stimoli per una valida competizione.

Il traguardo importantissimo della ricordata politica della Comunità, e quindi anche del nostro Paese, doveva essere ed è ancora - nonostante le incertezze e la conseguente situazione di stallo determinate dalle esitazioni degli Stati Uniti nel procedere alla ratifica dell'Accordo OCSE più volte ricordato - il ristabilimento delle normali condizioni del mercato e la conseguente abolizione degli aiuti pubblici al settore, che tante risorse finanziarie hanno richiesto ai bilanci di tutti i Paesi.

L'Amministrazione italiana, dal canto suo, in ogni modo possibile - nonostante le resistenze di quelle realtà che maggiormente si sono trovate a dover affrontare il dilemma tra il ristrutturarsi o rischiare di uscire dal mercato - ha assecondato gli obiettivi delle ricordate Direttive comunitarie per il settore, al fine di favorire l'adeguamento strutturale voluto dal sopraindicato disegno strategico e lo ha fatto attraverso i seguenti strumenti:

- a) l'istituzione degli Albi Speciali delle imprese navalmeccaniche, al fine di creare un meccanismo selettivo, che consentisse di seguire l'evoluzione della capacità produttiva in relazione agli interessi globali del settore ed agli sviluppi del mercato internazionale, in previsione appunto della progressiva riduzione dell'intervento pubblico, fino al superamento dello stesso;
- b) la concessione di contributi ad elevata intensità di aiuto (40% ai sensi dell'art.6 della L.n.234/89) ai cantieri nazionali per stimolarne in tempi rapidi l'adeguamento strutturale e l'ammodernamento impiantistico, onde consentire ad essi di operare sul mercato senza svantaggi comparativi rispetto ai concorrenti comunitari, che, in buona parte, tale adeguamenti hanno compiuto in modo radicale agli inizi degli anni '80 (solo la Spagna, entrata più tardi nell'Unione, ha ottenuto condizioni di particolare favore, tenuto conto che la ristrutturazione della sua cantieristica è conseguentemente iniziata più tardi); tale norma sugli aiuti agli investimenti non è stata ripresa con il D.L.n.564/93 convertito nella L.n.132 - attuativo della settima direttiva CEE - onde

scongiurare il pericolo che i processi di ristrutturazione avessero a sfociare poi in sostanziali aumenti di capacità produttiva;

c) attenta applicazione delle norme in materia di proroghe dei termini per l'ultimazione dei lavori di costruzione e generale ricorso al meccanismo del "décalage" dell'aiuto per la concreta determinazione del contributo in tutti i casi in cui detti lavori abbiano superato il periodo massimo di costruzione di quattro anni previsto dalla legge n.234/89, per evitare i pericoli di distorsione della concorrenza insiti nella abnorme dilatazione dei detti termini;

d) vigilanza - a salvaguardia proprio delle imprese che, operando con piena responsabilità per la totalità del ciclo produttivo, rappresentano quel sano e duraturo tessuto industriale in grado di operare sul mercato con prospettive di più lunga durata e non legate invece all'esecuzione del singolo contratto comunque acquisito - affinché gli appalti e subappalti, propri dell'attività di costruzione navale non avessero ad assumere rilevanza tale da tramutarli in un vero e proprio trasferimento dell'attività di costruzione ad altre imprese anche non del settore (lasciando al cantiere assuntore dei lavori, il ruolo di mero "intermediario" o general contractor, senza radicamento quindi con la realtà produttiva accertata ed attestata dalla iscrizione agli Albi delle imprese navalmeccaniche, e voluta dalla legge quale condicio sine qua non per accedere ai contributi pubblici).

La forte presenza dell'azione dell'Amministrazione ha trovato giustificazione negli scorsi anni con il compito che si è assunto lo Stato di salvataggio e risanamento di un settore ritenuto strategico per l'economia del nostro Paese, che, per la sua stessa posizione geografica, ha assegnato un rilevante ruolo all'industria marittima ed all'indotto che intorno ad essa gravita.

La sesta e settima direttiva hanno sin dall'origine disegnato uno scenario transitorio (basti pensare alla obbligatoria degressività del massimale di aiuto da esse solennemente affermato come vero e proprio principio). La settima direttiva prevedeva come sua naturale scadenza il 31 dicembre 1993; tale data è stata poi prorogata al 31 dicembre 1994 per dar modo all'OCSE di concludere i negoziati per il più volte menzionato Accordo; poi al 31 dicembre 1995, per consentire ai firmatari dell'Accordo di ratificarlo e permetterne l'entrata in vigore al 1° gennaio 1996; ancora al 1° ottobre 1996 per le ragioni prima esposte; risulta che sarebbe orientamento della Commissione dell'Unione Europea - restando incerta la posizione degli Stati Uniti, che si appresterebbero a chiedere addirittura una rinegoziazione dell' Accordo - di proporre un'ulteriore proroga anche fino al 31 dicembre 1998, salvo che

l'Accordo stesso non entri effettivamente in vigore in precedenza. Tale situazione di incertezza e provvisorietà - di per sè esiziale per un settore che ha bisogno come pochi altri di certezze e tempi lunghi di programmazione - impone una necessaria riflessione sulla strategia industriale per il settore seguita in questi ultimi anni e sui suoi sviluppi futuri. Ciò è importante sia al fine di una adeguata partecipazione al processo di adozione di decisioni in materia da parte dell'Unione Europea, sia per l'adozione di quegli interventi e misure che comunque sono nella responsabilità del nostro Paese per un consolidamento ed uno sviluppo dei risultati ottenuti in passato.

Per quanto concerne le decisioni dell'Unione Europea, il Comitato ritiene di dover segnalare che per quanto l'obiettivo del risanamento del mercato e della conseguente fine del sistema di aiuti diretti ed indiretti alla produzione del settore e dei regimi o pratiche che comunque alterano la libera concorrenza, si ponga come irrinunciabile, tuttavia, nell'immediato, non si ritiene concepibile un'abolizione unilaterale degli aiuti da parte dell'Unione, sia per motivi sostanziali che per motivi tattici.

Nel momento in cui ad Oriente (Giappone) ed Occidente (Stati Uniti) non si è in grado di procedere alla ratifica dell'Accordo OCSE, proprio per avere un ampio margine d'azione in tema di misure di sostegno alla propria industria per aiutarla nella conquista di nuove quote di mercato, il Comitato ritiene che l'industria europea, e naturalmente la nostra industria, non sarebbe in grado di affrontare da sola la concorrenza internazionale. Inoltre l'attuale regime transitorio, in vista del chiarirsi dello scenario internazionale, non sembra comunque consigliare sostanziali modifiche al regime previsto dalla settima direttiva, per evitare ulteriori incertezze al settore industriale interessato.

Sotto un profilo tattico, poi, un "disarmo unilaterale" da parte dell'Unione Europea, cioè l'abolizione degli aiuti solo da parte dell'Europa, renderebbe più lontane le decisioni che vengono richieste agli altri sottoscrittori dell'Accordo OCSE e, quindi, gli auspicati concreti passi verso l'atteso risanamento del mercato.

Nelle more, comunque, dovrebbe essere primaria preoccupazione della Commissione dell'Unione Europea vigilare attentamente ed esercitare tutte le consentite pressioni al fine di evitare che vengano a determinarsi situazioni di fatto (raddoppio della capacità produttiva della Corea del Sud) unanimemente ritenute di estremo pregiudizio per il futuro del mercato.

Sul piano nazionale il Comitato - quale proprio contributo al Governo ed al Parlamento per la futura politica per il settore, ritiene opportuno raccomandare:

a) di proseguire nell'attenzione data al settore continuando a stanziare le risorse necessarie per la chiusura degli interventi relativi alle iniziative avviate sotto il regime della settima direttiva CEE. Nell' ipotesi poi di un' ulteriore proroga del regime di cui alla settima direttiva, mentre occorre senz'altro non compromettere i risultati ottenuti con la istituzione degli Albi delle imprese navalmeccaniche ed il monitoraggio e controllo delle relative capacità produttive - anche per rispettare precise obbligazioni del nostro Paese nei confronti dell'Unione Europea e dell'OCSE - occorrerebbe introdurre maggiore flessibilità nell'azione dell'Amministrazione per il settore, stimolando le imprese a sperimentare il mercato, ove possibile, anche senza l'intervento dello Stato così come attualmente praticato.

Potrebbe, ad esempio, essere consentito alle imprese cantieristiche di far ricorso a forme di organizzazione e cooperazione produttiva a livello nazionale ed internazionale per ottimizzare le risorse e conseguire quelle riduzioni di costi fino ad oggi coperte dal contributo diretto dello Stato al cantiere.

In tal caso, mancandone i presupposti, l'impresa navalmeccanica opererebbe senza l'attuale contributo riconosciuto all'assuntore dei lavori di costruzione. Permanendo, tuttavia, le ragioni giustificatrici dell'aiuto indiretto alla commessa (accordato al committente per ridurre gli oneri finanziari dell'investimento, quale che sia l'importo dei lavori) anche in detta ipotesi potrebbe essere concesso il contributo cosiddetto "di credito navale".

Un tale indirizzo anticiperebbe, in parte, quanto previsto dall'Accordo O.C.S.E., che, abolendo gli aiuti a favore dei cantieri, permette in conformità tuttavia dell'intesa sul credito all'esportazione come revisionata in base all'Accordo stesso, di riconoscere all'iniziativa soltanto il contributo al committente, mentre sarebbero affidate alle capacità competitive dei costruttori navali quei risparmi sui costi indispensabili ad affrontare la concorrenza internazionale.

In altri termini, in vista di quanto si realizzerà con l'entrata in vigore dell'Accordo O.C.S.E., potrebbe così crearsi un regime parallelo tra produzione assistita sia con contributo diretto che indiretto e soggetta a maggiori vincoli proprio in ragione del contributo diretto, e produzione assistita dal solo contributo indiretto, da realizzare con maggiore flessibilità e minori

vincoli da parte delle imprese, pur sempre tuttavia già iscritte negli Albi, al fine di evitare comunque per le ragioni prima evidenziate l'ingresso di nuovi produttori nel mercato;

b) è indispensabile che il nostro Paese si doti al più presto di quegli strumenti di politica per le industrie marittime (trasporti, porti, ricerca, finanziamenti) cui fa riferimento anche l'Unione Europea nelle proprie comunicazioni al Parlamento Europeo del 13 marzo 1996 (COM (96)n.81 e n.84) e che già nella relazione dello scorso anno il Comitato aveva in parte ritenuto necessario segnalare per la creazione di un tessuto economico che si ritiene utile ad assicurare positive ricadute sul settore cantieristico e ad assicurare allo stesso positive prospettive di attività futura.

In particolare, il Comitato aveva segnalato l'urgenza di affrontare le difficoltà in cui si dibatte l'armamento italiano afflitto da costi di gestione non allineati a quelli della concorrenza internazionale, così come del resto ampiamente riconosciuto proprio dal secondo dei citati documenti (cosiddetto rapporto Kinnock) della Commissione dell'Unione Europea.

L'armamento dei principali Paesi di lunga tradizione marittima ha oramai irreversibilmente scelto di gestire le proprie navi sotto registri che consentono di ridurre sensibilmente il gap, spesso elevato come nel caso italiano, che tuttora sussiste tra i costi di gestione della bandiera nazionale tradizionale e quelli delle navi che operano in regimi giuridici "internazionalizzati".

Di fronte all'ormai palese fallimento della proposta di istituzione di un Registro Unico Comunitario (Euros), il fenomeno va preso in seria considerazione per le scelte che esso imporrà al nostro Paese, nella convinzione che solo un decisivo rilancio della competitività della flotta e dell'armamento potrà porre le basi per un costante flusso di investimenti in nuove navi e per un soddisfacente impiego della potenzialità produttiva dell'industria cantieristica.

Inoltre il Comitato aveva segnalato la fattibilità della creazione di un Fondo di garanzia del finanziamento del credito navale - sulla base dell'esperienza in materia di altri Paesi Europei - inteso ad incentivare l'armamento ad ordinare nuove navi, nel rispetto della disciplina già concordata in sede OCSE. L'iniziativa, presentata sotto forma di proposta parlamentare nella scorsa legislatura (Atto Camera n. 2965) cui il Governo aveva assicurato la necessaria copertura finanziaria, ha visto poi bloccato il proprio iter dall'anticipato scioglimento delle Camere.

Trattasi di iniziative di cui il Comitato non può non segnalare la persistente attualità ed il notevole grado d'interesse per il settore.

Ritornando ad un approccio ai problemi del settore di più ampio respiro, in armonia con i suggerimenti provenienti dalle ricordate comunicazioni dell'Unione Europea, va dato ancora una volta il massimo risalto alla circostanza che l'industria marittima, come attività ad alta tecnologia con grandi potenzialità competitive, costituisce un vero e proprio "sistema industriale", le cui singole componenti (armamento, cantieristica, porti, pesca, ricerca nel settore marino) interagiscono in modo da creare le condizioni per una economia marittima florida e competitiva.

La posizione di mercato delle industrie legate al mare è fortemente correlata ad una serie di fattori che operano sostanzialmente nel medesimo campo, creando le necessarie sinergie e che necessitano pertanto di un approccio orizzontale piuttosto che settoriale.

Più specificatamente, occorre osservare che, in un'economia con spiccate connotazioni di globalità industriale, finanziaria e di servizio, secondo recenti studi compiuti per conto della Commissione dell'Unione Europea, sono otto i possibili campi di azione che possono determinare un'economia marittima sana e concorrenziale in tutte le sue componenti:

- 1) la politica fiscale;
- 2) il costo e la qualità del lavoro;
- 3) il finanziamento degli investimenti (l'accesso al credito);
- 4) l'incremento della produttività dell'industria cantieristica;
- 5) la promozione delle infrastrutture marittime;
- 6) la ricerca applicata nel campo navale;
- 7) l'addestramento professionale e la qualificazione del personale;
- 8) la tutela dell'ambiente e la sua qualità.

La Commissione stessa ha così indicato, tra le priorità da perseguire nel contesto globale dell'economia marittima, le seguenti azioni:

- a) la promozione degli investimenti in beni immateriali, di cui un impegno costante dell'Unione e degli Stati membri a favore della ricerca e sviluppo costituisce uno dei pilastri fondamentali, mentre altre iniziative, come lo sviluppo delle tecnologie informatiche è di notevole rilievo in un'economia che assurge a sistema industriale e nel quale le varie componenti (costruttori navali, fornitori, armatori, strutture portuali etc.) devono colloquiare in tempo reale;

- b) lo sviluppo della cooperazione industriale, che ha già visto fiorire valide iniziative di cooperazione tra cantieri dell'Unione (anche italiani), come "l'Euroyard", "l'Eurofast", la petroliera E3 (ecologica, economica, europea) ed "Eurocorvette", quest'ultimo di natura militare;
- c) il mantenimento della concorrenza e la modernizzazione del ruolo delle pubbliche Amministrazioni; in tale ambito vanno appunto moltiplicati gli sforzi per risanare il mercato attraverso l'eliminazione concordata di tutte le misure di distorsione della concorrenza (sovvenzioni pubbliche, pratiche commerciali sleali delle imprese, controllo e contenimento delle capacità produttive al fine di ripristinare l'equilibrio fra la domanda e l'offerta).

E' intorno a queste tipologie di azioni, superata una auspicabilmente breve fase transitoria di prosecuzione dell'intervento pubblico, che si dovranno adottare nuove misure anche a livello nazionale per migliorare le prestazioni competitive dell'industria cantieristica, contando soprattutto sul rilancio dell'industria armatoriale, che è la principale componente da rafforzare se si vuole che, in ragione del rinnovo della flotta e delle nuove esigenze dei traffici, pervengano ai cantieri più competitivi ulteriori occasioni di lavoro.

oooooooo

PAGINA BIANCA

ALLEGATI

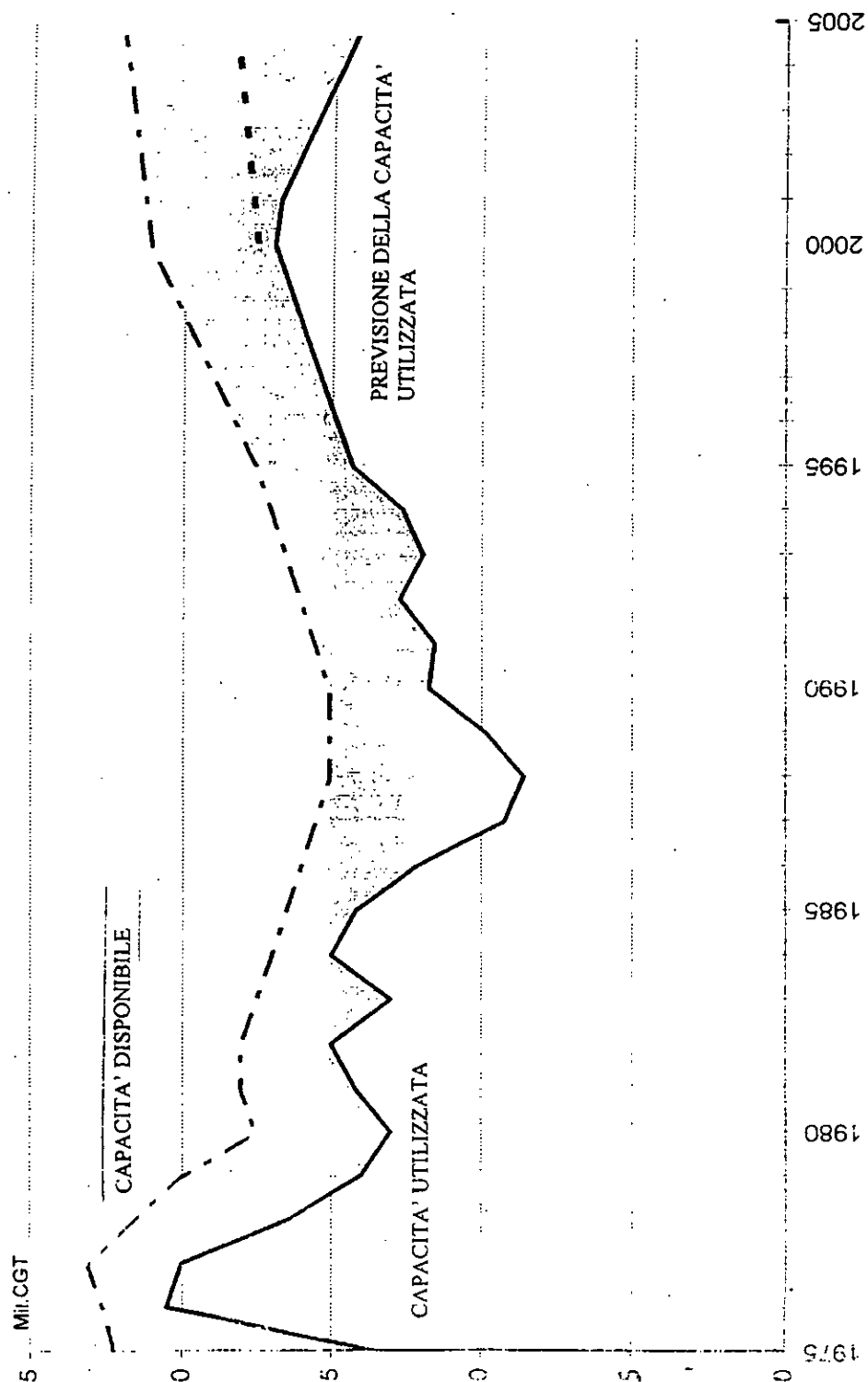
ALLEGATO A-1.

**CAPACITA' PRODUTTIVA MONDIALE E PREVISIONI DI SVILUPPO NEL SETTORE
DELLE COSTRUZIONI NAVALI MERCANTILI (PER AREE GEOGRAFICHE)**

AREA	1994	2000
EUROPA OCCIDENTALE	4.20	4.60
EUROPA ORIENTALE	1.10	1.20
EX RUSSIA	0.80	1.00
AFRICA	0.03	0.04
MEDIO ORIENTE	0.2	0.3
CINA	0.5	0.7
SUD EST ASIATICO	0.8	0.9
COREA DEL SUD	2.4	4.1
GIAPPONE	5.8	6.8
AUSTRALIA/OCEANIA	0.1	0.2
NORD AMERICA	0.3	0.5
AMERICA CENTRALE E LATINA	0.5	0.5
TOTALE	16.73	20.84

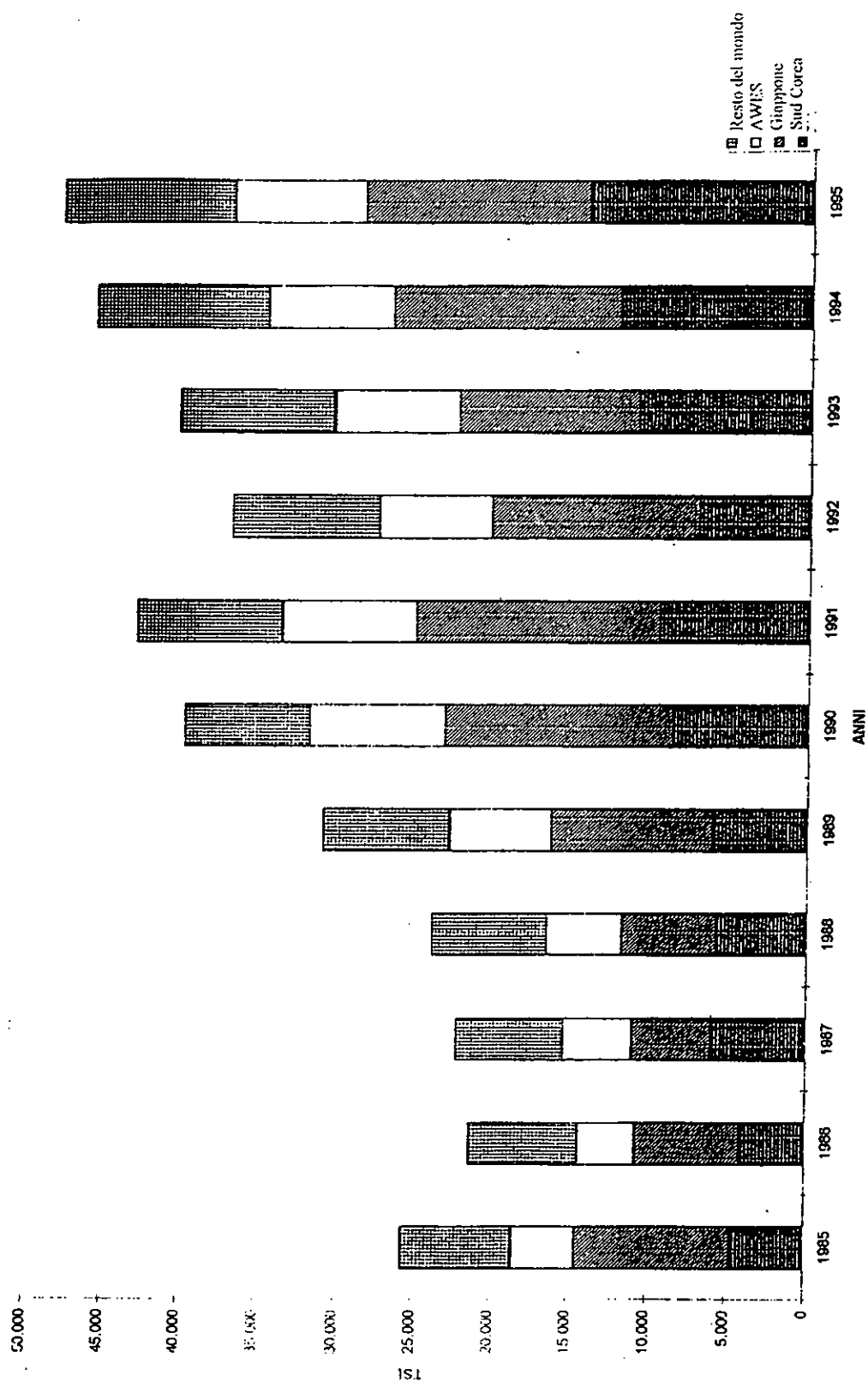
in milioni di TSLC

ALLEGATO A-2.

**COSTRUZIONE NAVALE MERCANTILE: CAPACITA' UTILIZZATA E DISPONIBILE
AL 2005**

CARICO DI LAVORO

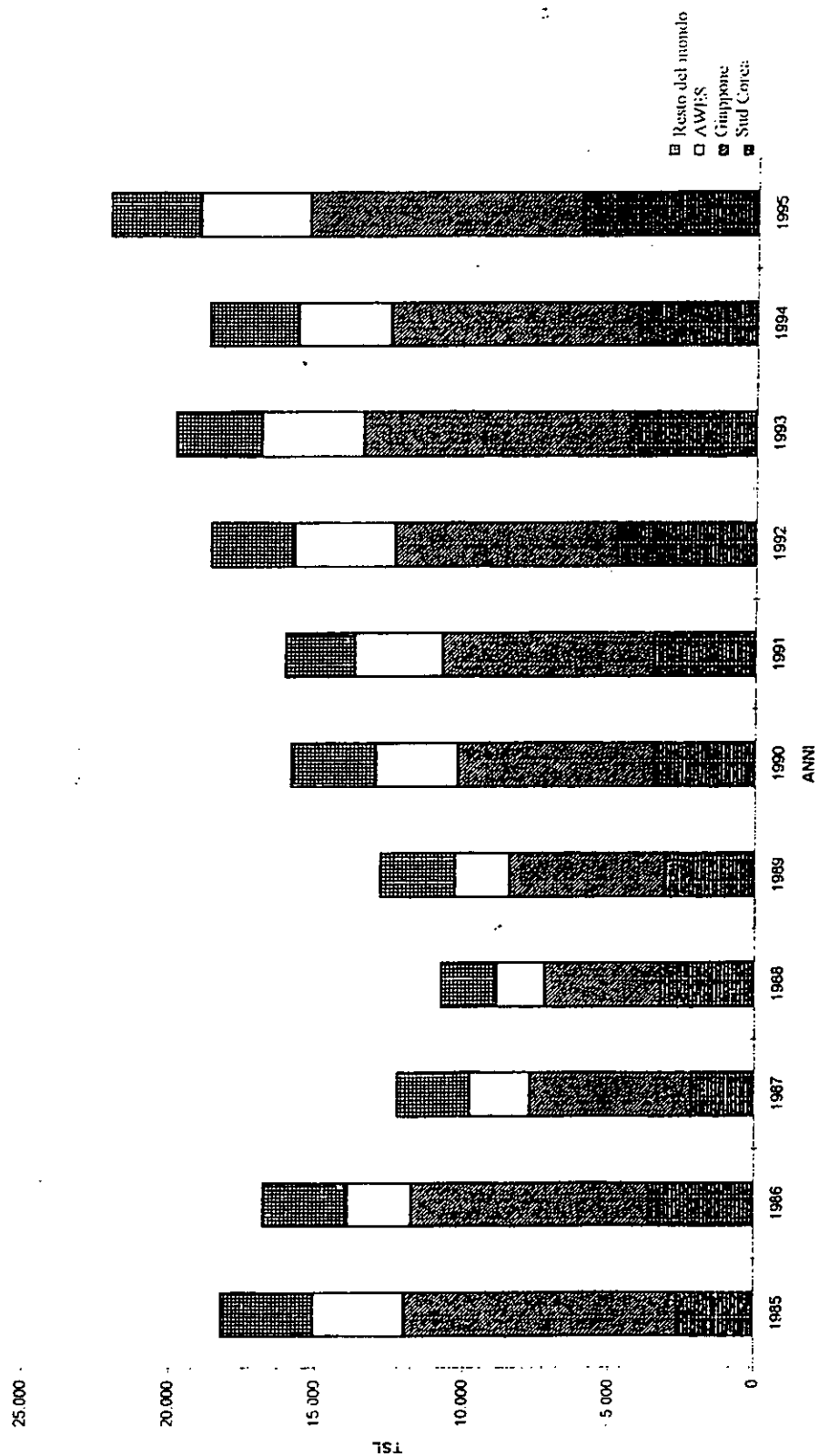
ALLEGATO A-3.



FONTE: LLOYD'S REGISTER

NAVI CONSEGNATE

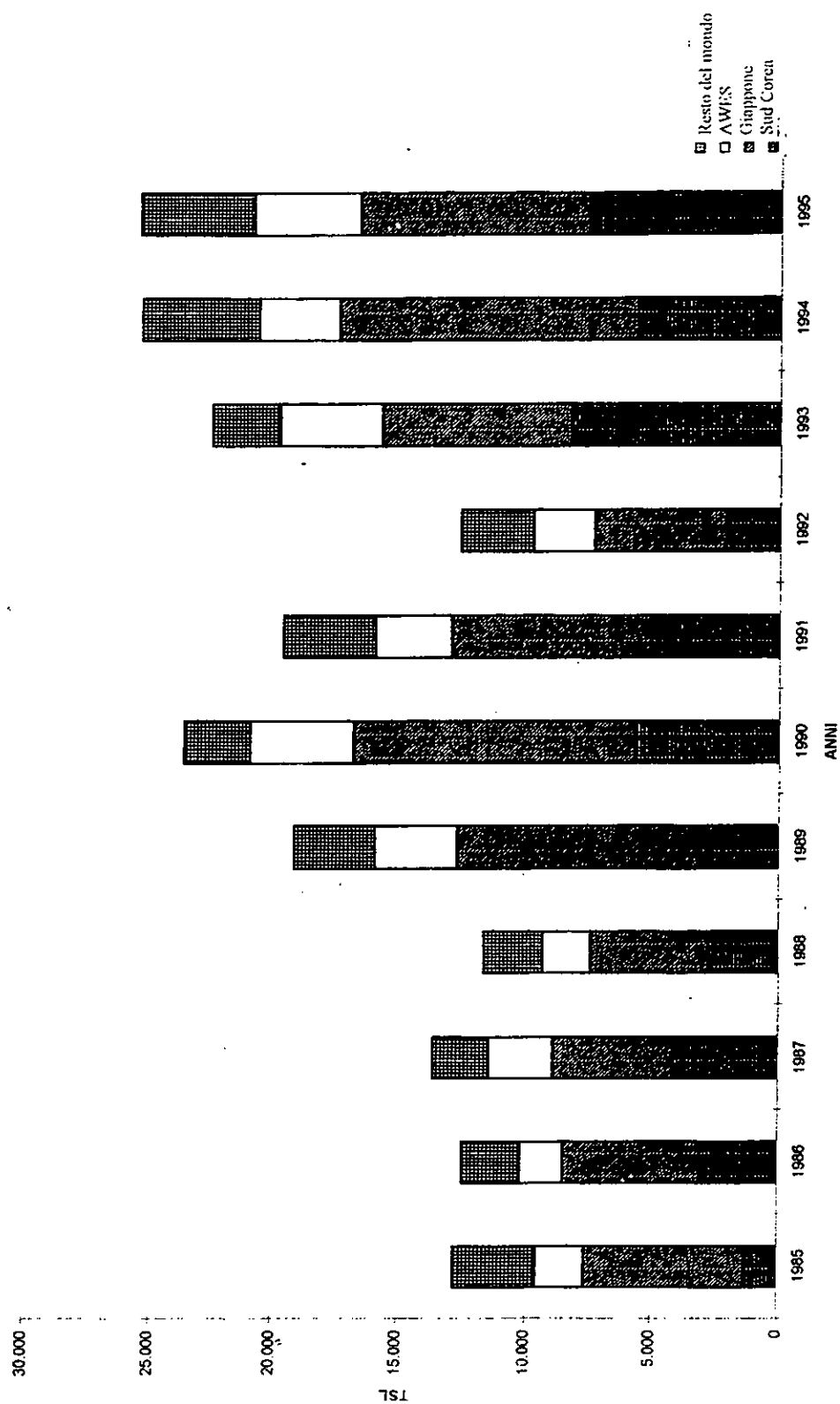
ALLEGATO A-4.



Fonte: LLOYD'S REGISTRE

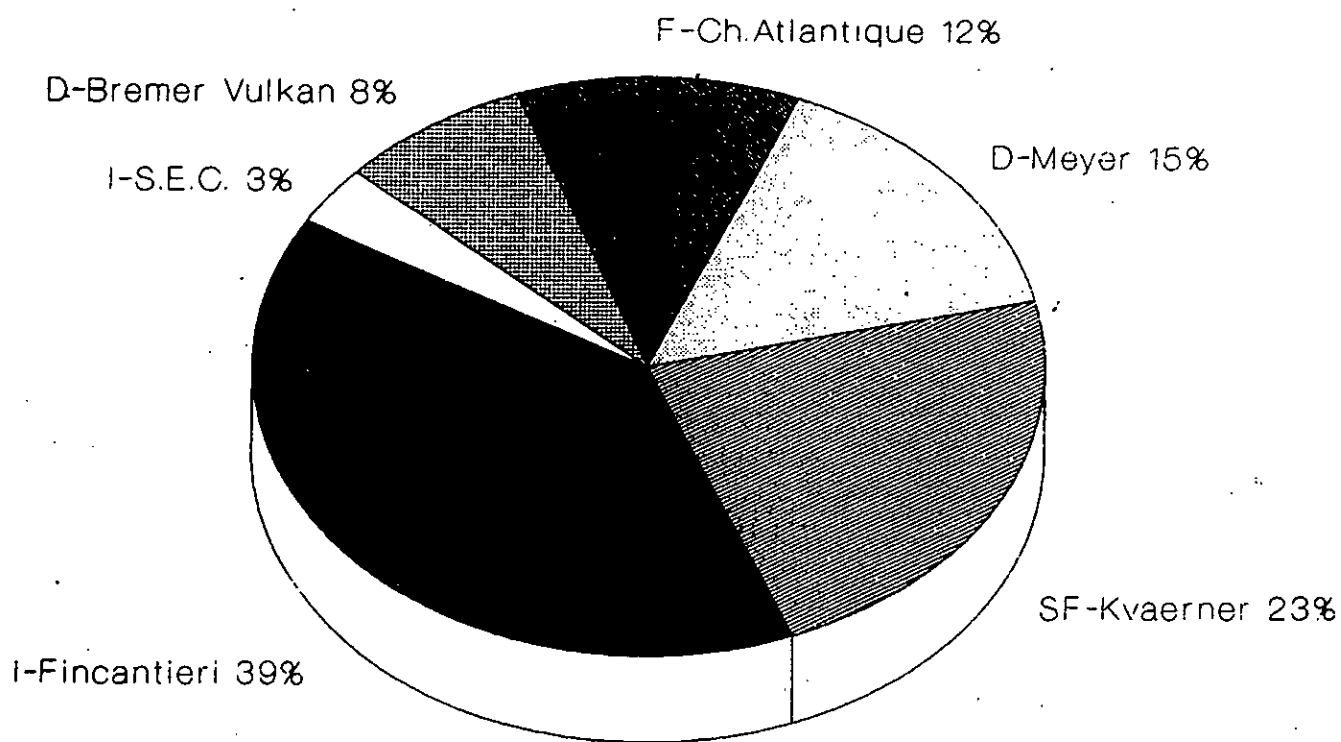
NUOVI ORDINI

ALLEGATO A-5.



Fonte: LLOYD'S REGISTER

ALLEGATO A-6.

NAVI DA CROCIERA > 20.000 TSL**Carico di lavoro al 31.12.1995**

Valori percentuali

ALLEGATO B-1

**ALBO SPECIALE DELLE IMPRESE DI COSTRUZIONE NAVALE
AL 31.12.1995**

N°	IMPRESA	Cap.tà Produttiva	Max Unità Realizzabile
Iscriz.ne		Assegnata (tslc/anno)	Tsl
1	I.N.M.A V. S.Bartolomeo,362 19100 LA SPEZIA	5.000	8.000
2	FINCANTIERI V. Genova, n.1 -34121 TRIESTE	270.000	150.000
3	C.N. VITTORIA Via L.Da Vinci,47 -15011 ADRIA (RO)	3.000	3.500
4	C.N. GIACALONE V.Selinunte,44 - 91026 Mazara del Vallo	4.000	2.000
5	S.E.C. V.dei Pescatori, 56 - 55049 Viareggio	19.500	15.000
6	C.N.FERRARI V.S.Bartolomeo, 414 - 19126 LA SPEZIA	7.700	18.000
7	C.N. VISENTINI V.Cao Marina,31 - 45016 DONADA (RO)	12.500	25.000
8	NUOVI CANTIERI APUANIA V.le C.Colombo, 4 bis 54036 Marina di Carrara	25.000	50.000
9	C.N. DE POLI V.Scarpa,1216 - 30010 Pellestrina (VE)	8.000	7.600
11	C.N. MORINI V.E.Mattei,20 - 60125 ANCONA	9.000	10.000
13	C.N. TOMMASI V.E.Mattei,14 - 60125 ANCONA	3.500	2.000
14	C.N.PESARO Via Fra i Due Porti, 48 61100 PESARO	5.800	7.000
15	C.N.ROSETTI Via Trieste, 230 - 48100 RAVENNA	2.000	4.000

16	C.N.BAGLIETTO P. S.Baglietto,3 17019 Varazze (SV)	2.000	500
17	C.L.E.M.N.A. Via G.Pascoli, 44 - 19100 LA SPEZIA	2.000	3.000
18	C.N. TERMOLI Molo Nord Est - 86039 TERMOLI	4.000	7.200
19	C.N. RODRIQUEZ V.S.Ranieri, 22 - 98100 MESSINA	5.500	6.500
20	METALCOST V.Alta Loc. Cà del Sale 19038 Sarzana (Sp)	4.100	3.500
21	SESTRI C.N. V.Soliman,47 - 16154 GENOVA	30.000	80.000
23	S.M.E.B. V.S.Ranieri - 98100 MESSINA	5.400	16.000
	T O T A L E	428.000	418.800

ALLEGATO B-2

ALBO SPECIALE DELLE IMPRESE DI RIPAZIONE NAVALE

N°	IMPRESA	FASCIA DIM.LE
1	IVALDI & GENERALE S.r.l. Via Porta Siberia - 16126 GENOVA	1 ^a
2	MARINONI S.r.l. Via Molo Giano - 16126 GENOVA	1 ^a
3	GENERALE MONTAGGI GENOVESI S.r.l. Via dei Pescatori (Foce) - 16128 GENOVA	1 ^a
4	NAVALIMPIANTI S.p.A. Salita alla Guardia, 55 - 16014 GENOVA	1 ^a
5	I.N.M.A. S.p.A. V.le San Bartolomeo, 362 - 19138 LA SPEZIA	3 ^a
6	FINCANTIERI Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE	4 ^a
7	CANTIERI VARCO CHIAPPELLA S.p.A. Via al Molo Giano - 16126 GENOVA	1 ^a
8	SAN GIORGIO DEL PORTO S.p.A. Calata Boccardo - 16126 GENOVA	3 ^a
9	IGNAZIO MESSINA & C. S.p.A. Via G. D'Annunzio, 91 - 16100 GENOVA	2 ^a
10	CORONELLA S.r.l. Via Finocchiaro Aprile, 31/16 - 16129 LA SPEZIA	1 ^a
11	T. MARIOTTI S.p.A. Via dei Pescatori - 16129 GENOVA	3 ^a
12	O.R.A.M. S.r.l. V.le San Bartolomeo, 380 - 19100 LA SPEZIA	1 ^a
13	COOP. ING. TOMMASI CANT. NAV. S.c.r.l. Via Mattei, 14 - 60125 ANCONA	1 ^a
14	CANTIERE NAVALE LUCCHESI S.r.l. Giudecca, 604/M - 30133 VENEZIA	1 ^a
15	VE.GA. OFF.NE VERRINA DI CALATA GADDA S.r.l. Calata Gadda - 16126 GENOVA PORTO	1 ^a
17	C.L.E.M.N.A. S.c.r.l. Via G. Pascoli, 44 - 19124 LA SPEZIA	1 ^a
18	ROSETTI MARINO S.p.A. Via Trieste, 230 - 48100 RAVENNA	2 ^a
19	NAVITAL S.p.A. Via De Marini, 1/12A - 16149 GENOVA	1 ^a
20	LA NUOVA MECCANICA NAVALE S.r.l. P.zza Garibaldi, 91 - 80142 NAPOLI	1 ^a
21	G. MALVICINI & FIGLI S.r.l. Via dei Pescatori - 16129 GENOVA	1 ^a
22	CAMPANELLA OFF. MECC. NAVALI S.r.l. Calata Gadda - 16126 GENOVA PORTO	1 ^a
23	CANTIERI DEL MEDITERRANEO S.p.A. Via Marinella Varco, 6 - 80133 NAPOLI	3 ^a

ALBO SPECIALE DELLE IMPRESE DI RIPAZIONE NAVALE

24	SALVATORI OFF. MECC. NAVALI S.p.A. Calata Villa del Popolo - 80133 NAPOLI PORTO	1 ^a
25	CANT. NAV. DANTE CASTRACANI S.r.l. Via Molo Sud, 15 - 60125 ANCONA	1 ^a
27	S.I.D.E.M. S.r.l. Via Molo Giano - 16128 GENOVA	1 ^a
28	CANTIERE E. NOE' S.r.l. Molo Darsena - 96011 AUGUSTA	2 ^a
29	S.M.E.B. CANTIERI NAVALI S.p.A. Via S. Raineri - 98100 MESSINA	3 ^a
30	CANTIERI RAVENNA S.r.l. Via 13 marzo 1987, 3 - 48100 RAVENNA	1 ^a
31	CANTIERE NAVALE DI TRAPANI S.p.A. Via Bacino - Zona Isolella - 91100 TRAPANI	2 ^a

ALLEGATO B-3

ALBO SPECIALE DELLE IMPRESE DI DEMOLIZIONE NAVALE

N°	IMPRESA
1	CANTIERE NAVALE SALIMBENI Località Su Arrasolu - 07026 OLBIA (SASSARI)
2	NAVALCANTIERI S.r.l. Via Boccaperti, n. 5 80146 - S. GIOVANNI A TEDUCCIO (NAPOLI)

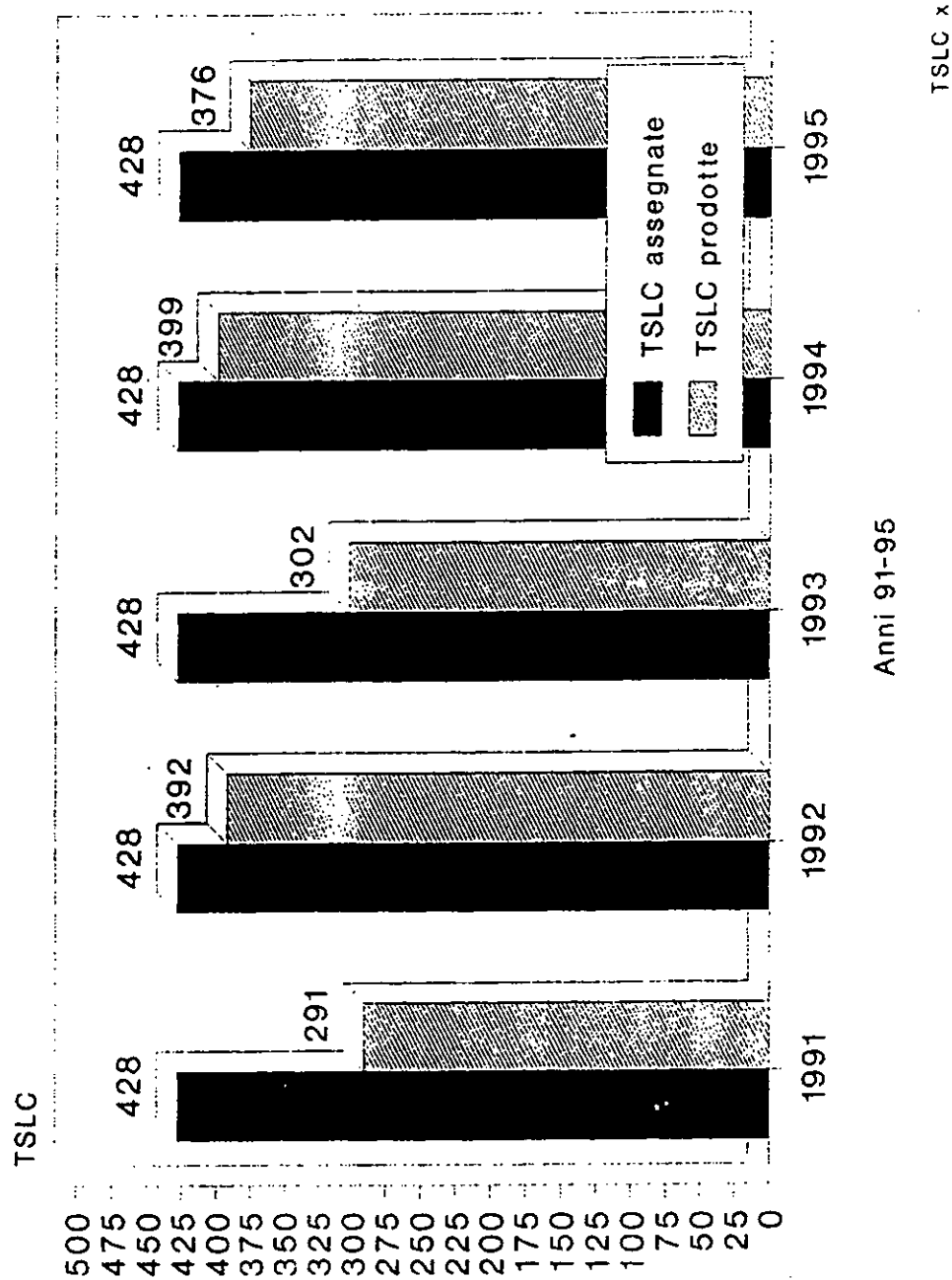
ALLEGATO B-4

COSTRUZIONE NAVALE - Produzione sviluppata nel quinquennio 91-95
(navi assistite con i benefici delle LL.234/89 e 132/94)

N° iscriz.	CANTIERE	TSLC	TSLC sv.	TSLC sv.	TSLC sv.	TSLC sv.	TSLC sv.
Abi		Asseg.te	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995
1	I.N.M.A.	5.000	2.778	5.224	3.538	3.271	5.384
2	FINCANTIERI	270.000	211.701	282.857	212.387	313.958	275.687
3	C.N. VITTORIA	3.000	3.245	899	823	1.025	0
4	C.N. GIACALONE	4.000	5.117	6.435	982	0	2.258
5	S.E.C.	19.500	0	745	982	5.762	11.302
6	C.N. FERRARI	7.700	17.141	6.376	767	1.909	830
7	C.N. VISENTINI	12.500	12.812	8.435	18.631	21.827	31.481
8	N.C.A.	25.000	10.002	26.861	20.952	15.312	13.545
9	C.N. DE POLI	8.000	6.830	5.251	5.088	3.813	8.149
10		0	0	0	0	0	0
11	C.N. MORINI	9.000	7.097	4.894	2.908	5.133	6.304
12		0	0	0	0	0	0
13	C.N. TOMMASI	3.500	2.412	2.844	522	307	2.359
14	C.N. PESARO	5.800	4.948	4.801	9.510	5.767	2.971
15	C.N. ROSETTI	2.000	0	20	0	987	0
16	C.N. BAGLIETTO	2.000	0	1.050	0	0	0
17	C.L.E.M.A.	2.000	0	0	0	0	0
18	C.N. TERMOLI	4.000	1.785	2.022	2.065	157	0
19	C.N. RODRIQUEZ	5.500	4.410	4.190	7.935	4.002	1.938
20	METALCOST	4.100	0	0	0	0	0
21	SESTRI C.N.	30.000	781	29.801	17.168	16.165	14.097
22		0	0	0	0	0	0
23	S.M.E.B.	5.400	0	0	0	0	0
TOTALE		428.000	291.059	392.305	302.268	399.195	376.303

ALLEGATO B-5.

PRODUZIONE VI^a & VII^a DIRETTIVA Imprese di Costruzione



N.B.: negli anni 1991 e 1992 le imprese hanno realizzato anche produzione assistita con i contributi delle leggi precedentemente in vigore.

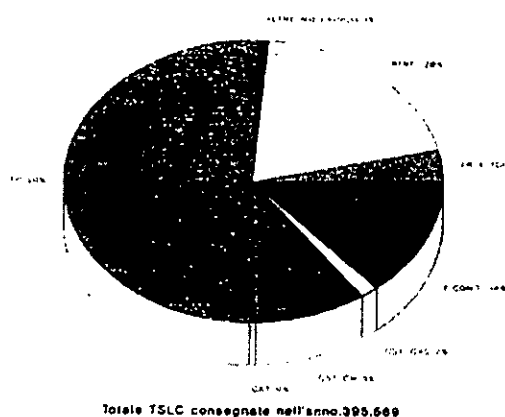
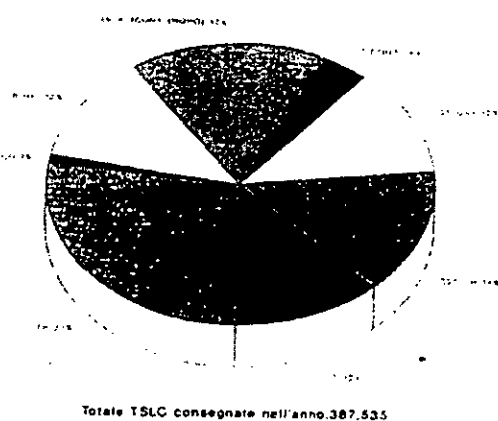
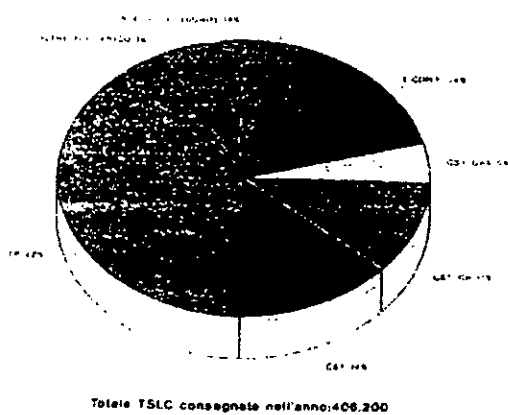
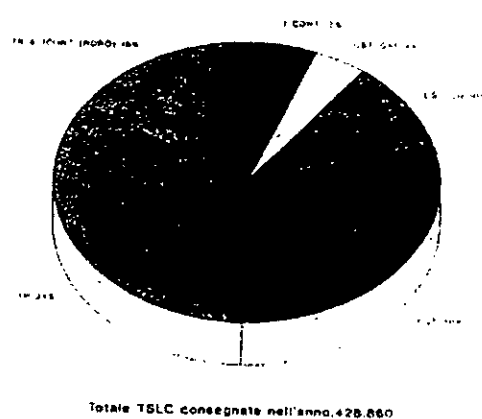
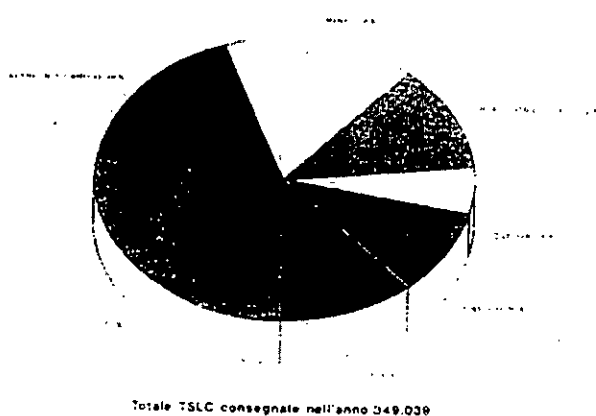
ALLEGATO B-6.

NAVI CONSEGNATE DAL 1.1.1991 AL 31.12.1995

TIPOLOGIA	1991		1992		1993		1994		1995	
	TSLC		TSLC		TSLC		TSLC		TSLC	
CISTERNE		805		45.890		54.683		128.188		41.670
CHIMICHIERE		37.509		53.083		45.331		42.795		33.958
RINFUSIERE		78.866		45.330		0		0		57.000
PORTACONTEN.		54.835		13.650		57.000		28.796		0
TR & TCONT. (RO-RO)		14.025		60.957		56.705		64.228		41.980
GASIERE		6.148		47.320		18.903		19.089		19.089
PASSEGGERI		199.876		100.000		171.028		145.754		93.750
ALTRE NON DA CARIC		3.505		21.305		2.550		0		61.575
TOT.		395.559		387.535		406.200		428.860		349.032

TSLC consegnate nell'anno

ALLEGATO B-7.

NAVI CONSEGNATE
anno 1991NAVI CONSEGNATE
anno 1992NAVI CONSEGNATE
anno 1993NAVI CONSEGNATE
anno 1994NAVI CONSEGNATE
anno 1995

CST
CST-CH
CST-GAS
RINF
T-CONT
TR (RO-RO)
TR (RO-RO) CONT
TP

Navi Sistema
Navi Sistema Trasporto Prodotti Chimici
Navi Sistema Trasporto Gas
Navi Trasporto Carichi alla rinfusa
Navi Trasporto Contenitori
Navi Trasporto Veicoli e Passeggeri
Navi Trasporto Veicoli e Contenitori
Navi Trasporto Passeggeri

ALLEGATO B-8.

ORDINI NUOVE COSTRUZIONI
ACQUISITI DAL 1° GENNAIO AL 31 DICEMBRE 1995

IMPRESE	N. NAVI	T.S.L.C.
I.N.M.A.	9	44.460
FINCANTIERI	30	883.098
VITTORIA	2	11.080
GIACALONE	1	0.575
S.E.C.	5	66.000
FERRARI	7	48.840
VISENTINI	5	69.300
NUOVI CANTIERI APUANIA	4	83.050
DE POLI	5	31.675
MORINI	4	36.800
TOMMASI	14	13.650
CANTIERE NAVALE DI PESARO	3	22.610
ROSETTI	4	7.500
BAGLIETTO	0	0.000
CLEMNA	3	10.280
TERMOLI	2	3.680
RODRIGUEZ	3	9.705
METALCOST	6	42.960
SESTRI CANTIERI NAVALI	5	120.210
SMEB	10	123.492
FINCANTIERI LIVORNO (ORA ORLANDO)	5	43.600
TOTALI	127	1.672.565

ALLEGATO C-1.

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

Esercizio Finanziario 1995

INDUSTRIA CANTIERISTICA

COSTRUZ. e TRASF.	Disponibilità in Lire/ml di	Somme impegnate in Lire/ml di	Contributi concessi in Lire/ml di
L.234/89 art.2	15	15	15
DL 564/93 conv. L.132/94	*130	*130	712,41
DL 287/95 conv. L.343/95	*115	* 76,8	422,62
totali	260	221,8	1.135,03

INVESTIMENTI	Disponibilità in Lire/ml di	Somme impegnate in Lire/ml di	Contributi concessi in Lire/ml di
L.431/91	* 1,93	*1,93	10,57
DL 564/93 conv. L.132/94	*10	*4,93	27,02
DL 287/95 conv. L.343/95	* 5	---	---
totali	16,93	6,86	37,59

INDUSTRIA ARMATORIALE

CREDITO NAVALE	Disponibilità in Lire/ml di	Somme impegnate in Lire/ml di	Contributi concessi in Lire/ml di
DL 149/93 conv. L.237/93	** 0,43	** 0,43	3,65
DL 564/93 conv. L.132/94	**48	**26,85	228,22
DL 287/95 conv. L.343/95	**35	**35	297,5
totali	83,43	62,28	529,37***

Note

* = Limiti di impegno della durata di 10 anni

** = Limiti di impegno della durata di otto anni e mezzo

*** = Contributi da erogare in 17 semestralità costanti

ALLEGATO C-2.

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 14 GIUGNO 1989, N.234**(dati aggiornati al 31 dicembre 1995)**

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.

	Stanzamenti 1989-1997 (lire/miliardi)	Somme impegnate (lire/miliardi)
COSTRUZ. e TRASFORMAZ.		
L.234/89 art.2	349,6	289,6
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	* 76,8
TOTALE	871,1	772,9
 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	4,9
D.L.287/95 conv. in L.343/95	* 5,0	—
TOTALE	72,0	61,9

DEMOLIZIONI

L.234/89 art.7	15,0	15,0
L.431/91	* 1,0	* 0,7
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
L.431/91	** 60,0	** 60,0
D.L.149/93 conv. in L.237/93	** 10,0	** 10,0
D.L.564/93 conv. in L.132/94	** 48,0	** 26,8
D.L.287/95 conv. in L.343/95	** 35,0	** 35,0
TOTALE	244,0	222,8

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

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

VERIFICHE R.LNa

L.234/89 art.4, comma 7	24,0	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

ALLEGATO C-3.

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	2.851,09
----------------	----------

INVESTIMENTI

L.234/89 art.6	128,65
----------------	--------

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	*1.894,22
----------------------	-----------

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

ALLEGATO C-4.

**INIZIATIVE ASSISTITE RICADENTI SOTTO IL REGIME DELLA LEGGE 234/89,
ATTUATIVA DELLA VI^a DIRETTIVA C.E.E.
(dati aggiornati al 31 dicembre 1995)**

INDUSTRIA CANTIERISTICA

N° Unità	Tipo	Contributo
104	TRA	570,22
121	N.C.	2.280,87
<u>225</u>	<u>TOTALI</u>	<u>2.851,09</u>

(di cui in via definitiva: 217 e in via preliminare: 8)

Le 121 iniziative di nuova costruzione hanno dato luogo ad una produzione complessiva di 1.408.354 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
11	motocisterne	139.397
9	petrolchimiche	67.406
3	bulk carriers	98.300
1	rinfusiera	39.900
6	portacontenitori	140.420
5	roll on - roll off	38.805
16	gasiere	141.536
4	traghetti	67.610
19	unità trasporto passeggeri	128.963
4	unità da crociera	321.000
23	rimorchiatori	23.590
3	spintori	2.650
1	pontone/gru	3.680
2	M/bette	1.020
<u>totale</u>	<u>121</u>	<u>1.408.354</u>

INDUSTRIA ARMATORIALE

N° Unità	Tipo	Contributo (*)
114	TRA	274,32
130	N.C.	1.619,90
<u>244</u>	<u>TOTALI</u>	<u>1.894,22</u>

(di cui in via definitiva: 233 e in via preliminare: 11)

(*) = contributi da erogare in 17 semestralità costanti

Le 130 iniziative di nuove costruzione assistite con il contributo di credito navale sono così suddivise per tipologia di nave:

N° Unità	Tipologia
6	bette trasporto greggio
11	petrolchimiche
18	motocisterne
2	unità da carico secco
2	rinfusiere
5	roll on - roll off
	(di cui 3 adibite anche al trasporto contenitori)
5	portacontenitori
7	gasiere
24	traghetti passeggeri
15	traghetti veloci
	(7 aliscafi, 5 monoscafi e 3 catamarani)
27	rimorchiatori
2	spintori
1	pontone/gru
5	unità dis inquinanti
totale	<u>130</u>

N.C. = Nuove costruzioni

TRA = Trasformazioni

ALLEGATO C-5.

**INIZIATIVE ANCORA DA ASSISTERE RICADENTI SOTTO IL REGIME DELLA
LEGGE 234/89, ATTUATIVA DELLA VI^a DIRETTIVA C.E.E.****INDUSTRIA CANTIERISTICA**

Sono ancora da assistere 16 iniziative di cui:

1. 8 iniziative hanno già ottenuto il contributo in via preliminare e si dovrà procedere alla liquidazione definitiva;
2. 8 iniziative, tutte nuove costruzioni, non hanno ottenuto alcun contributo in via preliminare;

Le 8 iniziative di cui al punto 2 danno luogo ad una produzione pari pari a 126.391 t.s.l.c., così suddivisa per tipologia di nave:

N° Unità	Tipologia	t.s.l.c.
1	motocisterna	34.695
1	petrolchimica	9.996
1	gasiera	58.000
4	unità trasporto GPL	13.800
1	aliscafo	9.900
totale	8	126.391

INDUSTRIA ARMATORIALE

1. 11 iniziative, già assistite in via preliminare, sono da assistere in via definitiva;
2. 7 iniziative, tutte di nuova costruzione, per le quali non è stato emanato alcun provvedimento.

ALLEGATO C-6.

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 22 FEBBRAIO 1994, N.132**Esercizio Finanziario 1995****INDUSTRIA CANTIERISTICA**

COSTRUZ. e TRASF.	Disponibilità in Lire/ml di	Somme impegnate in Lire/ml di	Contributi concessi in Lire/ml di
DL 564/93 conv. L.132/94	* 2	* 2	10,59
DL 287/95 conv. L.343/95	*63,5	*13,48	71,41
totali	65,5	15,48	82

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

	Disponibilità in Lire/ml di	Somme impegnate in Lire/ml di	Contributi concessi in Lire/ml di
DL 564/93 conv. L.132/94	* 5	*4,80	26,95
DL 287/95 conv. L.343/95	*14	2,95	15,88
totali	19	7,75	42,83

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	**24,74	**24,74	210,29
DL 287/95 conv. L.343/95	**58,5	**43,75	371,87
totali	83,24	68,49	582,16***

Note

* = Limiti di impegno della durata di 10 anni

** = Limiti di impegno della durata di otto anni e mezzo

*** = Contributi da erogare in 17 semestralità costanti

ALLEGATO C-7.

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

(dati aggiornati al 31 dicembre 1995)

Decreto-legge 24 dicembre 1993, n.564 convertito in Legge 22 febbraio 1994, n.132
Provvedimenti a favore dell' industria navalmeccanica 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

	Stanziamenti 1993-1997 (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	* 13,48
TOTALE	78,5	28,48
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	** 43,75
TOTALE	93,5	78,75
RICERCA (I.N.S.E.A.N. e C.E.TE.NA.)		
D.L.564/93 conv. in L.132/94	* 5	* 4,8
D.L.287/95 conv. in L.343/95	*14	* 2,95
TOTALE	19	7,75

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

* 2,5

**CONCORSO ALLA COPER-
TURA COSTI SOCIALI PER
RISTRUTTURAZIONE FIN-
CANTIERI 1992/1994**
(art.3, comma2, L.343/95)

* 33,5

Note

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

ALLEGATO C-8.

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

157,0

INDUSTRIA ARMATORIALE**CREDITO NAVALE**

L.132/94 art. 10

*669,39

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

L.343/95 artt. 14 e 15

26,95

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

ALLEGATO C-9.

**INIZIATIVE ASSISTITE RICADENTI SOTTO IL REGIME DELLA LEGGE 132/94,
ATTUATIVA DELLA VII^a DIRETTIVA C.E.E.
(dati aggiornati al 31 dicembre 1995)**

INDUSTRIA CANTIERISTICA

N° Unità	Tipo	Contributo
13	TRA	14,9
19	N.C.	142,1
<u>32</u>	<u>TOTALI</u>	<u>157,0</u>

(di cui in via definitiva: 15 e in via preliminare: 17)

Le 19 iniziative di nuova costruzione hanno dato luogo ad una produzione complessiva di 401.920 t.s.l.c., così distinte per tipologia di nave:

N° Unità	Tipologia	t.s.l.c.
1	petroliera	850
3	petrolchimiche	25.235
4	bulk carriers	78.500
4	roll on - roll off	49.105
1	gasiera	19.840
1	traghetto	29.340
2	unità da crociera	195.750
3	rimorchiatori	3.300
totale	<u>19</u>	<u>401.920</u>

ALLEGATO C-10.

**TRASFERIMENTI COMPLESSIVI DALLO STATO ALLE IMPRESE NAVALMECCANICHE ED
ARMATORIALI NEL CORSO DELL'ANNO 1995**

Volume trasferimenti: L. 2.409.064.568.883

