

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XL-bis
n. 2

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 1996)

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

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

Trasmessa alla Presidenza il 16 luglio 1997

PAGINA BIANCA

PREMESSA - L'articolo 23 della legge 14 giugno 1989, n.234, prevede che il Comitato Consultivo per la Cantieristica - organo istituito dalla norma stessa - rediga "una relazione annuale sullo stato di attuazione della presente legge entro il mese di aprile di ciascun anno successivo a quello della sua entrata in vigore. 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 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 13 giugno 1997 ha licenziato l'allegata relazione sullo stato di attuazione delle predette leggi nell'anno 1996.

Nella ricordata seduta il predetto Comitato è risultato così composto:

Dott. Vincenzo Mucci	Direttore Generale del Naviglio Presidente - su delega del Ministro dei Trasporti e della Navigazione
Ing. Pasquale Carretta	Dirigente Superiore - Capo dell'Ispettorato Tecnico in rappresentanza del Ministero dei Trasporti e della Navigazione
Dott. Silverio Mittiga	Dirigente Superiore-in rappresentanza del Ministero del Tesoro - Ragioneria Generale dello Stato.
Ing. Antonino Mercadante	Esperto
Ing. Adriano Prigelli	Esperto

<i>Dott. Carlo Lombardi</i>	<i>In rappresentanza della Confederazione Italiana Armatori</i>
<i>Rag. Lorenzo Murrari</i>	<i>In rappresentanza della Associazione Italiana Armamento di Linea</i>
<i>Dott. Nazareno Silvestrini</i>	<i>In rappresentanza dell'Associazione Nazionale Costruttori e Riparatori di navi per navigazione d'alto mare</i>
<i>Dott. Giancarlo Casani</i>	<i>In rappresentanza dell'Associazione Nazionale Cantieri Navali Privati</i>
<i>Ing. Emilio Malvicini</i>	<i>In rappresentanza dell'Associazione Nazionale Riparatori Navali</i>
<i>Rag. Alberto Bertini</i>	<i>In rappresentanza dell'Unione Italiana Industriali Demolitori Navali</i>
<i>Sig.ra Alessandra Mecozzi</i>	<i>In rappresentanza della Segreteria Naz. FIOM-CGIL Federazione Italiana Operai Metallurgici</i>
<i>Dott. Giuseppe Farina</i>	<i>In rappresentanza della Segreteria Naz. FIM-CISL Federazione It. Metalmeccanici</i>
<i>Sig. Piero Laurenza</i>	<i>in rappresentanza della Segreteria Naz. UILM-UIL Unione It. Lavoratori Metalmeccanici</i>

**RELAZIONE SULL'ATTUAZIONE DELLA LEGGE
N.234/1989 E DELLA LEGGE N.132/1994, AI SENSI
DELL'ART.23 DELLA LEGGE N.234/1989**

S O M M A R I O

- 1. Il mercato delle costruzioni navali: situazione e sviluppi.**
- 2. La situazione nei principali Paesi produttori.**
- 3. Gli sviluppi della politica internazionale e comunitaria in materia cantieristica.**
- 4. La cantieristica italiana: situazione e prospettive.**
- 5. L'attuazione delle leggi di settore, in particolare della legge 234/89 e della legge 132/94.**
- 6. I problemi emersi e le valutazioni del Comitato sull'azione svolta e sulle future strategie per il settore.**

ALLEGATI:

- Grafici sulla situazione della cantieristica mondiale
- Dati e grafici sulla attuazione delle leggi n.234/89 e n.132/94
- La cantieristica italiana - struttura, produzione e portafoglio ordini

1. IL MERCATO DELLE COSTRUZIONI NAVALI: SITUAZIONE E SVILUPPI.

Nel corso del 1996, a fronte di una non trascurabile crescita economica nei Paesi dell'area OCSE (+2,4% contro +2,0% nel 1995), i traffici marittimi hanno fatto, invece, registrare un incremento complessivamente contenuto (+1% in tonn. per miglia contro +3,8% dell'anno precedente).

Tale andamento è la risultante di una congiuntura non favorevole dell'industria siderurgica (con una flessione dei traffici, espressi in tonnellate, di minerali di ferro), cui si è sommato il calo delle percorrenze medie di greggio e prodotti petroliferi a seguito di una crescita degli approvvigionamenti provenienti dal Mare del Nord e dall'Africa.

In relazione a ciò l'andamento dei noli è stato decisamente negativo nel comparto del secco, mentre in quello del liquido le rate, nonostante un andamento molto irregolare, hanno offerto agli armatori una redditività migliore rispetto al 1995.

La stiva venduta per demolizione, pari a 18,1 Mil.Tpl, ha registrato un incremento del 15% rispetto al 1995 a causa, soprattutto, dell'elevato volume di dismissioni di bulk carrier.

I disarmi, invece, si sono mantenuti su livelli fisiologici (5,3 Mil.Tpl a dicembre 1996 contro i 6,5 Mil.Tpl del dicembre 1995).

A seguito dei descritti andamenti dello shipping gli ordini di nuove navi (pari a 17,5 Mil.Tslc) hanno subito un leggero calo rispetto al 1995 (-4,7%).

Dal punto di vista tipologico, va segnalata una flessione particolarmente marcata della domanda di bulk carrier, compensata da una forte richiesta di unità portacontenitori, petroliere e chimichiere. Modesti in assoluto ed in calo rispetto al 1995 gli ordini di traghetti, navi gasiere e navi frigorifere.

In campo crocieristico, a fronte di una buona ripresa dell'attività nell'area nord americana, dopo la stasi del 1995, e della sensibile crescita del numero di crocieristi in Nord Europa, Mediterraneo e Estremo Oriente, la domanda di unità passeggeri si è mantenuta anche nel 1996 su livelli soddisfacenti. In tale contesto, nel complesso positivo, va segnalato, in particolare, il crescente interesse da parte dei maggiori gruppi armatoriali per unità di grandi dimensioni.

La ripartizione degli ordini per area geografica vede ancora in testa il Giappone, in pratica beneficiario pressoché esclusivo della particolare situazione del mercato dell'Estremo Oriente; la cantieristica di quel Paese, malgrado la crescita marginale dei nuovi ordini in valore assoluto (1995 = 5,8 mil.tslc e 1996 = 6,2 mil.tslc) ha incrementato sensibilmente la propria quota di mercato, salita dal 32% del 1995 al 35,7% del 1996.

A tale risultato positivo ha contribuito non poco la svalutazione competitiva dello Yen che nell'ultimo anno e

mezzo ha perso oltre il 30% del proprio valore rispetto al Dollaro.

L'industria coreana ha invece accusato un calo delle acquisizioni (3,7 mil.tslc contro i 4,1 mil.tslc dell'anno precedente) a causa sia della svalutazione competitiva attuata dal Giappone, sia delle impopolari decisioni del Governo in campo sociale.

Tale dato negativo tuttavia non è in contraddizione con la progressione dei volumi di produzione della Corea, che risente dell'entrata in funzione dei nuovi impianti (la Corea sta praticamente raddoppiando la propria capacità produttiva).

Nel 1996 sono state in forte calo (dal 23% al 19% del totale) le acquisizioni da parte dei Paesi europei.

A fronte della non brillante situazione delle nuove acquisizioni, i completamenti sono invece cresciuti nel 1996 del 14% rispetto al 1995 (16,5 Mil.Tslc contro 14,4 Mil.Tslc dell'anno precedente); il carico di lavoro a fine 1996 è rimasto comunque pressoché inalterato (32,2 Mil.Tslc contro 31,9 Mil.Tslc).

In un contesto caratterizzato da una domanda che stenta a decollare e da una capacità produttiva in continua crescita, i prezzi delle nuove costruzioni, naturalmente, hanno continuato a collocarsi su livelli non sempre remunerativi; per molte tipologie e categorie dimensionali essi sono oggi su livelli uguali o addirittura inferiori a quelli del 1989.

La flotta mondiale è attualmente attestata su una consistenza di 508 milioni di tonnellate di stazza lorda, con un'età media di 19 anni.

L'ulteriore incremento dell'età della flotta (+1%) rispetto all'anno precedente, conferma che nel lungo termine le esigenze di rinnovamento dovrebbero determinare un certo stimolo alla domanda di nuove navi.

Peraltro, nel medio termine le previsioni di mercato portano a ritenere probabile una fase congiunturale di contrazione della domanda a livello mondiale, con non poche preoccupazioni tra gli operatori del settore.

Secondo stime congiunte delle Associazioni europea e giapponese dei costruttori navali (AWES e SAJ), infatti, nell'anno 2000 la capacità produttiva mondiale avrà già superato i 20 milioni di T.S.L.C., mentre la media annuale della domanda di naviglio di nuova costruzione nel decennio 1996-2005 dovrebbe attestarsi intorno ai 15 milioni di T.S.L.C..

Ad avviso delle anzidette associazioni, già attualmente sussiste pertanto un notevole eccesso di capacità produttiva, che, a causa della costante espansione di nuove strutture produttive in Corea ed in altri Paesi fuori dell'area OCSE, va ulteriormente accentuandosi.

Il surplus di capacità produttiva intorno al 20-25% del 1995 raggiungerà quindi un 30-35% nell'anno 2000.

La domanda di nuove costruzioni navali, sempre secondo tali previsioni, avrà invece un incremento temporaneo subito dopo il 2000, per poi ridursi gradualmente a mano a mano che, soddisfatti con gradualità i più immediati fabbisogni di rinnovo della flotta, tornerà sui valori "fisiologici" del lungo termine.

In un tale scenario divengono sempre più incomprensibili le politiche di espansione delle capacità produttive, che peraltro in assenza di interventi "autoritativi" da concordarsi a livello internazionale (finora vani sono stati i tentativi in tale direzione) sembrano irrimediabilmente destinate ad un globale costante aumento.

Ciò comporta purtroppo - con tutta evidenza - il rischio che tali sviluppi delle potenzialità produttive abbiano effetti molto negativi non solo per i Paesi che stanno ampliando le proprie strutture, ma per l'intera industria cantieristica mondiale.

2. LA SITUAZIONE NEI PRINCIPALI PAESI PRODUTTORI.

In ordine alla posizione concorrenziale dei più importanti Paesi produttori, va segnalato che lo scenario di fondo non ha subito sostanziali modifiche nel 1996.

Se la Corea del Sud, per le anzidette ragioni, ha subito un leggero calo nell'acquisizione delle commesse, il Giappone ha visto di nuovo incrementare la propria quota di

mercato, mantenendo e rafforzando la propria leadership nel settore.

I prezzi delle nuove costruzioni continuano pertanto ad essere determinati, a livello internazionale, dal Giappone e dalla Corea, nonché dagli altri Paesi produttori al di fuori dell'OCSE.

Tra questi va fatta una particolare menzione della Cina, Taiwan e Paesi dell'ex blocco comunista.

Lo sviluppo dell'attività cantieristica in tali Paesi è un ulteriore motivo di preoccupazione per le imprese dei Paesi di più consolidata industrializzazione, in quanto i costi di produzione delle nuove economie e delle economie in transizione sono notevolmente più bassi di quelli dell'Europa Occidentale; la possibilità, inoltre, per esse di usare la non convertibilità della moneta quale strumento di politica economico-industriale ed i sempre più accentuati fenomeni di riconversione di una forte struttura produttiva in passato impegnata nelle costruzioni militari ad una produzione mercantile, tendono a rafforzare oltre misura la posizione concorrenziale di tali Paesi e ad assicurare la loro penetrazione anche nei segmenti di mercato che sono tradizionalmente appannaggio dei cantieri europei.

Al consolidarsi dell'industria cantieristica di tali Paesi emergenti si contrappone lo scenario molto più variegato e, complessivamente, problematico dell'Unione Europea.

La Germania resta al primo posto come Paese produttore. Tuttavia, sia in Germania che in altri Paesi dell'Unione le imprese stanno incontrando serissime difficoltà a stare sul mercato, per cui un numero significativo di operatori, a fronte anche delle accentuate difficoltà competitive sul piano internazionale, è entrato in crisi.

Al fallimento di Bremer Vulkan e di Burmesteir & Wain, si sono infatti aggiunte nel corso dell'anno le crisi finanziarie di Finnyard (Finlandia), Ateliers et Chantiers du Havre (Francia) e di Danyard (Danimarca). Quest'ultimo è stato salvato dall'ingresso nel capitale, con una quota di maggioranza, di un operatore malese e dalla pressoché contestuale assegnazione da parte del Governo danese di un ordine per la realizzazione di 4 dragamine.

Va ancora ricordata la vicenda del gruppo spagnolo Aesa, che continua a registrare ingenti perdite ed il cui piano di aiuti alla ristrutturazione è stato oggetto di una indagine da parte della Comunità europea.

Si fornisce in allegato una tabella relativa alle chiusure e ai programmi di ristrutturazione avviati dalle società cantieristiche europee in difficoltà.

Difficoltà ulteriori sono derivate, per la Germania, dal non felice esito del programma di ristrutturazione dei cantieri dei Lander orientali anche a causa di un presunto "sviamento" di fondi a ciò destinati nel 1992, in favore di cantieri dell'ovest così come sembra emergere dalla documentazione relativa al fallimento del gruppo Bremer Vulkan.

Tale situazione ha costretto il Governo tedesco a richiedere la concessione dell'autorizzazione ad ulteriori ingenti aiuti straordinari per il completamento della ristrutturazione di alcuni cantieri orientali il cui ruolo socio-industriale è assai rilevante per l'economia della regione in cui sono collocati.

Difficoltà analoghe hanno incontrato i cantieri pubblici spagnoli, che non sono riusciti, nonostante le speciali deroghe ad essi concesse, a realizzare il proprio piano di ristrutturazione secondo i tempi e le modalità previsti.

Anche il Governo spagnolo ha pertanto richiesto aiuti straordinari per far fronte alle perdite d'esercizio derivanti, a detta delle stesse autorità spagnole, anche dal ritardo con il quale erano stati pagati ai cantieri stessi pregressi aiuti.

Anche la Grecia, infine, si è trovata a dover far fronte all'esigenza di un sia pur meno significativo intervento pubblico per la privatizzazione, non ancora realizzata, di un proprio cantiere.

Il Belgio, la Francia, il Regno Unito hanno visto sempre di più ridursi la propria presenza sul mercato, fino al punto che il Belgio, come da tempo la Svezia, ha del tutto abbandonato il settore.

Portogallo ed Olanda, sia pure con standard competitivi più marcatamente positivi per la seconda, continuano a svolgere una modesta attività cantieristica,

anche grazie ad un'organizzazione produttiva molto flessibile con un ampio ricorso al subappalto ed alla collaborazione anche con cantieri dell'Europa orientale.

La Finlandia ha continuato ad operare con successo nel settore della costruzione delle navi da crociera.

La Commissione europea, nel corso dell'anno 1996, ha avviato numerose procedure d'infrazione e accertamenti su cantieri danesi, spagnoli, tedeschi e portoghesi per presunte violazioni delle disposizioni comunitarie di settore, in qualche caso palesi e successivamente acclarate.

Tutte le ricordate circostanze sono il sintomo di un malessere generalizzato delle imprese europee, costrette a competere in un mercato internazionale molto difficile con un livello di sostegno (9%) notevolmente più basso rispetto al gap medio costi/prezzi accertato proprio sul finire del 1996 dai Servizi della Commissione, tramite i propri consulenti, ad un livello molto più consistente (19%).

Come si è accennato, le maggiori preoccupazioni provengono dai Paesi terzi a basso costo di manodopera (Cina, Taiwan, Polonia, Paesi dell'Est europeo) che, oltretutto, non rientrano nell'area OCSE e con i quali è perciò difficile impostare un efficace coordinamento delle politiche governative in materia di costruzione navale (per alcuni di essi, come la Cina, sarà estremamente arduo instaurare una qualsivoglia forma di coordinamento). L'OCSE, tramite il proprio gruppo di lavoro n.6 del Consiglio, sta da tempo prendendo una serie di iniziative per attrarre nella propria

orbita tali Paesi, quanto meno per l'apertura di un minimo dialogo sui problemi generali dell'industria cantieristica mondiale.

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

Nel corso del 1996 i Paesi dell'Unione Europea hanno proseguito l'attuazione delle disposizioni della settima direttiva sulle costruzioni navali (direttiva 90/684 CEE già prorogata fino al 1° ottobre 1996 e successivamente oggetto di ulteriore proroga, fino al 31 dicembre 1997, con il Regolamento 1904/96 del Consiglio).

La politica comunitaria di settore è stata particolarmente travagliata in quanto contrassegnata, da un lato, dalla persistente aspettativa della ratifica da parte degli Stati Uniti dell'Accordo OCSE per il ristabilimento di normali condizioni di concorrenza nel mercato e la conseguente abolizione degli aiuti al settore e, dall'altra, dall'esigenza - fatta valere con insistenza particolare da taluni Stati membri del Nord Europa - di pervenire in ogni caso alla cessazione degli interventi di sostegno per conseguire il comune obiettivo della riduzione della spesa pubblica e del contenimento del deficit di bilancio in vista delle scadenze di Maastricht.

D'altro canto, in assenza dell'entrata in vigore dell'Accordo, è stata respinta l'ipotesi di abbandonare

all'improvviso a sé stessa l'industria cantieristica europea in un momento certo non facile del mercato e nell'impossibilità, quindi, di sostenere ad armi pari la concorrenza internazionale.

Gli sforzi si sono ancora una volta concentrati sull'ottenimento dell'obiettivo - considerato non certo ottimale ma accettabile nel contesto esistente - dell'operatività dell'Accordo OCSE, che avrebbe consentito di porre termine agli interventi di sostegno ed alle pratiche commerciali sleali nel quadro di una indispensabile concertazione internazionale.

Nonostante la notevole pressione esercitata dall'Unione Europea sugli Stati Uniti per una sia pur tardiva ratifica dello strumento, le aspettative sono andate purtroppo deluse: l'Amministrazione americana non è infatti riuscita nel corso dell'anno a fare alcun progresso in ordine all'approvazione del disegno di legge di ratifica dell'Accordo, perdurando la netta opposizione dei maggiori cantieri del Paese che non vedono di buon occhio le limitazioni contenute nell'Accordo stesso alla normativa protezionistica del Jones Act, nonché le regole restrittive fissate in tema di navi mercantili destinate, grazie ai loro apprestamenti difensivi, allo svolgimento di compiti militari.

Gli oppositori dell'Accordo hanno, anzi, ottenuto nel disegno di legge di ratifica all'esame del Congresso l'inserzione ed approvazione di un emendamento (c.d. "emendamento Bateman") inteso ad estendere le agevolazioni fiscali concesse agli armatori statunitensi nel quadro del Titolo XI delle disposizioni sulla flotta mercantile,

in palese violazione dell'obbligo di "stand still" previsto dall'Accordo, che impone di non accrescere l'elemento d'aiuto delle misure esistenti.

Le elezioni presidenziali di novembre hanno poi interrotto ogni possibile prosecuzione dell'azione a favore di una ratifica dell'intesa, senza modifiche dell'equilibrio faticosamente raggiunto dopo 5 anni di serrato e difficile negoziato.

Tali circostanze hanno reso del tutto improbabile un'accettazione da parte U.S.A. dell'Accordo e la sua conseguente entrata in vigore, anche se l'Amministrazione statunitense ha fatto presente di proseguire i propri sforzi in tale direzione.

Nessun successo ha finora avuto una proposta di compromesso avanzata dal Segretariato dell'OCSE e consistente nel far slittare al 1° gennaio 1999 l'entrata in vigore dell'Accordo, circostanza quest'ultima che avrebbe permesso agli Stati Uniti di portare a compimento gli interventi del citato Titolo XI ed avrebbe altresì consentito ai Paesi europei in difficoltà (Germania e Spagna) di portare a termine parallelamente (anche se anche in tal caso in termini non conformi all'obbligo di "stand still") i propri programmi di sostegno straordinario alla cantieristica.

In considerazione del fatto che, d'altro canto, una moratoria nell'abolizione degli aiuti sarebbe andata incontro anche alle esigenze di altri Paesi, tra cui l'Italia, che sembrano necessitare ancora di un periodo di transizione ed adeguamento al libero mercato in un periodo alquanto critico

per i prezzi e per il rapporto domanda-offerta, una tale soluzione di compromesso sarebbe risultata complessivamente accettabile per tutte le parti in causa.

Le accresciute resistenze dell'industria statunitense hanno, come si è detto, fatto naufragare anche tale possibilità. Il risultato è che alle incertezze connesse all'andamento del mercato si sono sommate le incertezze del quadro normativo di riferimento, il che, per un settore industriale tanto sensibile come quello della costruzione navale, significa creare i presupposti per una programmazione veramente ardua dell'attività operativa dei cantieri navali.

Non è un caso che, proprio per contenere le anzidette incertezze e nel contesto di una generalizzata "pausa di riflessione" che costituisce altresì un ripiegamento dell'Unione Europea su posizioni difensive, ha cominciato a prendere forma l'idea di una ulteriore proroga della settima direttiva e dell'elaborazione di un nuovo regime per il settore, onde assicurare il futuro della cantieristica europea ; tali orientamenti sono sfociati in una chiara e pressoché unanime decisione in tal senso del Consiglio dei Ministri dell'industria del 24 aprile 1997.

Sembrano così definitivamente tramontate le possibilità di una proficua concertazione internazionale - della quale l'Accordo OCSE è espressione - in un momento di rinnovata preoccupazione per le sorti dell'industria navalmeccanica europea e nel contesto della previsione, a medio termine, di una fase congiunturale del mercato meno propizia di quella attuale.

4. LA CANTIERISTICA ITALIANA: SITUAZIONE E PROSPETTIVE

- 4a - Le costruzioni navali.

L'industria italiana delle costruzioni navali ha, nel complesso, consolidato, nel 1996, la propria posizione favorevole, che le ha assicurato un posto di primo piano nel mondo tra i Paesi produttori ed il secondo posto in Europa dopo la Germania, con una posizione leader sempre forte (circa il 40% del mercato mondiale) per quanto concerne il segmento delle unità per il trasporto crocieristico.

Il sostenuto afflusso di ordinativi di questi ultimi anni (determinato anche dall'anticipazione della domanda futura in vista dell'entrata in vigore dell'Accordo OCSE), gli investimenti effettuati dalle più importanti realtà cantieristiche per l'ammodernamento degli impianti ed il conseguente aumento degli indici di produttività hanno contribuito a determinare un significativo aumento della produzione, accompagnato dal pieno impiego delle strutture produttive; il carico di lavoro dei cantieri nazionali consentirà tale pieno impiego degli impianti e della forza-lavoro per i prossimi tre anni. E' anzi da sottolineare che il settore comincia ad avvertire sempre più marcatamente l'esigenza di forme di integrazione e cooperazione industriale per far fronte adeguatamente, e nei tempi previsti, agli impegni assunti nei confronti dei committenti.

Nelle allegate tabelle vengono esposti i dati sulla struttura e capacità produttiva della cantieristica italiana quale risulta dall'Albo di cui all'art.19 e seguenti della Legge n.234/89, nonché sui nuovi ordini, sul carico di lavoro, sulle consegne, sul numero degli addetti e sulle ore lavorate nell'anno.

In considerazione del consistente utilizzo delle potenzialità produttive disponibili ed in connessione con una sempre più marcata apertura del mercato intracomunitario, si è fatta particolarmente significativa anche la quota di costruzioni navali che gli armatori nazionali hanno commissionato presso i cantieri di Paesi dell'Unione Europea (si tratta di investimenti in nuove navi per un ammontare di quasi 4.480 miliardi).

Per converso gli ordinativi di committenti stranieri alla cantieristica italiana ammontano a ben 8.430 miliardi di lire.

Tenuto conto degli sviluppi relativi all'attività ed alla acquisizione di commesse da parte della cantieristica nazionale, si sono create le condizioni per prevedere in via transitoria ed eccezionale l'assistibilità della produzione effettivamente realizzata grazie ad incrementi di produttività od a forme di collaborazione tra cantieri, secondo la pratica già efficacemente seguita in altri Paesi dell'U.E. in attesa della (sia pure improbabile) ratifica statunitense dell'Accordo OCSE o, comunque del superamento dell'attuale regime comunitario di settore.

Naturalmente un tale sviluppo (che ha poi trovato espressione nell'iniziativa legislativa concretatasi nel disegno di legge approvato dal Consiglio dei ministri del 31 dicembre 1996, ora Atto Camera n.3548 del 9 aprile 1997) non deve comportare una modifica della politica sin qui seguita in materia di controllo della capacità produttiva "strutturale" della cantieristica italiana, che deve pertanto restare invariata rispetto al dato rilevato al 31 dicembre 1995 e comunicato agli organismi internazionali (Commissione Europea ed OCSE).

Non è infatti opportuno, anche dal punto di vista industriale e socio-occupazionale - come sottolineato anche nella relazione del Comitato dello scorso anno - incoraggiare aumenti di capacità produttiva sotto forma di creazione di nuovi siti o di nuove strutture, poiché in un mercato spiccatamente ciclico come quello della costruzione navale, il sopravvenire di fasi congiunturali negative comporterebbe gravi problemi di sottoutilizzo degli impianti e delle maestranze, con effetti estremamente dannosi sul livello dei prezzi e vanificazione della politica sinora seguita per il risanamento del settore.

D'altra parte, se può essere valutata positivamente l'assistibilità di una produzione svolta secondo forme di organizzazione del processo produttivo adeguate ai tempi, non si può, per converso, trascurare i richiami sempre più insistenti delle organizzazioni sovranazionali ed internazionali e delle stesse associazioni dei costruttori navali ad una accresciuta responsabilità in materia di controllo delle potenzialità produttive, ancorché sia deprecabile la

circostanza che tali richiami siano rimasti inascoltati dai Governi di taluni Paesi come la Corea del Sud.

La cantieristica italiana di costruzione navale, proprio partendo da una attuale posizione di relativo vantaggio in rapporto a quella di altre realtà produttive europee, - frutto peraltro di pesantissimi sacrifici sostenuti per i processi di ristrutturazione degli anni '80 - potrà affrontare le future sfide del mercato con qualche apprensione in meno, avendo conseguito ottimi risultati in alcuni significativi segmenti produttivi.

Sussistono, naturalmente, anche per il nostro Paese le incertezze derivanti dalla previsione, a medio termine, di un momento congiunturale di ripiegamento della domanda di naviglio e dalle incognite connesse alla mancata entrata in vigore dell'Accordo OCSE, ad un riapprezzamento del valore della lira, la cui svalutazione negli anni scorsi aveva compensato penalizzazioni proprie del nostro sistema produttivo, tutti elementi che inducono a ritenere opportuno un ulteriore periodo di transizione ed adattamento e l'avvio di un approfondito dibattito in sede europea per la formulazione di una nuova politica e di nuove regole dirette a disciplinare il settore nell'ottica di una sempre maggiore competitività che possa permettere la fine della stagione degli aiuti pubblici.

- 4b. Le trasformazioni, riparazioni e demolizioni navali

Nel 1996 non paiono essersi determinati significativi sviluppi nel comparto delle trasformazioni, riparazioni e demolizioni navali.

Può confermarsi, pertanto, quanto segnalato nella relazione dello scorso anno in ordine alla sussistenza di alcune specifiche realtà produttive che, segnatamente nell'attività di trasformazione, operano con particolare competenza e professionalità, mentre, nel complesso, la situazione competitiva resta difficile a causa della forte concorrenza extracomunitaria, tanto che per le riparazioni navali ed ancor più per le demolizioni può parlarsi di una vera e propria perdita della valenza "strategica" delle relative imprese.

Deve segnalarsi anche un forte calo dell'attività di trasformazione.

Le iniziative di trasformazione navale sono diminuite significativamente sia in termini di numero sia in termini di valore dei lavori: in realtà sembra essersi esaurito il ciclo delle grandi trasformazioni, che si è concretato in lavorazioni sofisticate e di notevole portata, con la realizzazione di unità prestigiose soprattutto per il trasporto passeggeri e crocieristico. L'orientamento della committenza è oggi quello di ordinare allo scopo navi di nuova costruzione piuttosto che far effettuare radicali lavori di trasformazione/ricostruzione di unità navali e ciò per ragioni presumibilmente connesse ai costi di questi ultimi.

Tali circostanze hanno indotto talune imprese di trasformazione a mettere a disposizione le proprie potenzialità strutturali e tecnologiche per la realizzazione di nuove unità a partire da scafi e parti di scafo acquisiti fuori dei propri impianti (secondo una pratica molto diffusa negli altri

Paesi europei): trattandosi di un'attività di "completamento di costruzione" sostanzialmente affine a quella della trasformazione, ma con più promettenti prospettive di mercato, il disegno di legge di rifinanziamento delle leggi di settore (Atto Camera n.3548) ha ritenuto di dover appropriatamente assecondare questa tendenza consentendo così di non disperdere know-how e professionalità specifiche che il comparto ha acquisito in questi ultimi anni.

Quanto alla riparazione navale, ha di fatto esaurito ogni attività la quasi totalità dei siti produttivi aventi una vera e propria dimensione industriale (restano in effetti in esercizio solo lo stabilimento Fincantieri di Palermo, che svolge attività mista di costruzione, trasformazione e riparazione e che attraversa tuttavia un periodo di profonda crisi per le difficoltà proprie dei due ultimi segmenti operativi, nonché il cantiere I.N.M.A. di La Spezia).

Va invece segnalato che molto vivaci sono attualmente - grazie anche all'ammodernamento intervenuto in questi ultimi anni - le numerose imprese che svolgono la riparazione navale sotto forma di attività di servizio diretta agli interventi di manutenzione e piccola riparazione necessari al mantenimento degli standard di sicurezza della navigazione: si tratta di realtà aziendali di non grandi dimensioni, che operano con funzioni integrate nella struttura portuale, soprattutto nell'area genovese, napoletana e veneziana con buoni risultati e con la dovuta professionalità e la cui particolare utilità nel suddetto contesto portuale è fuori discussione.

- 4c. La ricerca nel settore navale

Il ruolo della ricerca applicata al settore navale come fattore di sviluppo e potenziamento delle capacità concorrenziali dell'industria cantieristica è ritenuto ancor più rilevante che nel passato.

Non a caso è del febbraio del 1996 la nuova Disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla ricerca e sviluppo della Commissione dell'Unione Europea (Gazzetta Ufficiale Comunità Europea n. C45/5 del 17 febbraio 1996) che, nell'ambito dei programmi quadro dell'Unione, valorizza ulteriormente la componente della ricerca e fissa nuove regole in materia.

La legge italiana non ha mancato di prevedere costantemente tale importante forma di sostegno, che in altri Paesi europei ed extraeuropei (vedasi il Giappone) dà un contributo essenziale all'attività delle imprese cantieristiche.

Canalizzato sui due istituti specializzati (Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale e Centro per gli Studi di Tecnica Navale) l'intervento, mirato al sostegno delle attività di ricerca, ha continuato a rivelarsi d'importanza cruciale per le imprese italiane, grazie ai lusinghieri risultati ottenuti.

I due Enti svolgono la propria attività nell'ambito della ricerca applicata al settore navale, pur mantenendo proprie differenti caratteristiche metodologiche nell'affrontare i temi oggetto di studio.

Il Centro per gli Studi di Tecnica Navale (CE.TE.NA.) di Genova nella sua attività privilegia i temi di ricerca volti ad un migliore approccio alle più rilevanti problematiche concernenti le fenomenologie tipiche del settore navale, allo sviluppo di metodologie applicative nei vari settori della progettazione - in aderenza alle necessità della cantieristica nazionale - nonché all'individuazione ed allo sviluppo di innovazioni nel campo dell'utilizzo di nuovi materiali e dell'impiantistica.

L'ambito nel quale, viceversa, opera principalmente l'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale (INSEAN) di Roma è quello della ricerca fondamentale nel campo dell'idrodinamica numerica applicata al settore navale. Nello specifico, trattasi della messa a punto di metodologie sperimentali e di analisi al fine poter operare la previsione delle prestazioni di corpi sommersi e del comportamento in mare agitato delle navi di superficie, nonché la previsione delle prestazioni idrodinamiche di varie tipologie di carena in condizioni di assetto ordinario ed estreme con propulsione convenzionale e non convenzionale. I risultati delle ricerche sono posti a disposizione dell'industria cantieristica nazionale.

Tali risultati sono stati ampiamente soddisfacenti ai fini dell'incremento del ruolo della ricerca e sviluppo nel miglioramento della competitività e nel consolidamento delle basi tecnologiche dell'industria cantieristica, conformemente agli orientamenti comunitari in materia.

Il disegno di legge all'esame del Parlamento e recante rifinanziamento delle leggi di settore (approvato dal Consiglio dei Ministri alla fine del 1996) ha previsto ulteriori stanziamenti per assistere i programmi di ricerca dei due Enti per il triennio 1997-1999, ridisegnando al riguardo una normativa organica e procedure più snelle ed omogenee.

Conformemente all'auspicio espresso nella relazione dello scorso anno, deve con soddisfazione prendersi atto che nell'anno 1996 si è significativamente ridotto, fin quasi ad azzerarsi, lo sfasamento temporale - da più parti lamentato - tra la realizzazione dei programmi di ricerca dei due menzionati istituti ed il loro finanziamento nonché tra la loro previsione normativa e la loro concreta realizzazione. Il disegno di legge sopracitato (Atto Camera n.3548) ha ulteriormente ridotto tali sfasature temporali portando oramai a regime il sistema.

Tale "riallineamento temporale" consentirà una più efficace programmazione ed attuazione degli interventi di sostegno.

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

La disponibilità di adeguate risorse per gli interventi di settore, anche a seguito del rifinanziamento delle leggi in materia (recato, tra l'altro, dal D.L. n.287/95 convertito dalla legge n.343/95 e successivamente dal D.L. n.535/96, convertito dalla legge n.647/96) ha permesso di azzerare il

consistente "credito" accumulato nei confronti dello Stato per la pregressa produzione realizzata e che non era stato possibile assistere a causa dell'esiguità delle risorse stanziare negli anni precedenti.

Grazie all'impiego di dette risorse, ricondotta a regime l'azione di sostegno al settore, l'Amministrazione ha potuto procedere ad assistere le iniziative in corso di realizzazione, seguendo la tempistica propria della costruzione delle unità ed i conseguenti criteri di priorità connessi all'avanzamento dei lavori.

Per quanto attiene ai contributi agli investimenti per l'ammodernamento dei siti produttivi ai sensi dell'articolo 6 della legge n.234/89, sono stati portati a termine, nel corso dell'anno, gli ultimi residuali accertamenti in ordine alla realizzazione dei piani d'investimento presentati dalle imprese cantieristiche ed è stata emanata la relativa decretazione di concessione dei contributi, con ciò completandosi appieno l'azione d'intervento a favore degli investimenti.

Quanto all'attività provvedimentale complessiva dell'Amministrazione, si segnala che sono stati emessi n.310 decreti per la concessione di contributi alle imprese del settore, per un importo complessivo di Lit. 1.507,83 miliardi, così ripartiti:

- contributi alle imprese navalmeccaniche per la costruzione e trasformazione di navi (ai sensi dell'art.2 legge 234/89 e degli artt.3 e 4 legge n.132/94): Lit. 988,96 miliardi;

- Contributi per gli investimenti nei cantieri volti a migliorare l'efficienza e la produttività (ai sensi dell'art.6 della legge n.234/89): Lit. 22,01 miliardi;
- contributi di credito navale (ai sensi dell'art.9 della legge n.234/89 e dell'art.10 della legge n.132/94): Lit. 362,27 miliardi;
- contributi a favore della ricerca applicata nel campo navale (ai sensi dell'art.14 della legge n.132/94): Lit. 2,8 miliardi;
- contributo accordato alla Società Fincantieri S.p.A. a titolo di concorso statale agli oneri sostenuti per il prepensionamento e la mobilità dei propri dipendenti (ai sensi dell'art.3 del D.L. n.287/95, convertito dalla L. n.343/95): Lit. 131,79 miliardi.

Per quanto concerne gli interventi a favore della ricerca, si è proceduto alla determinazione in via definitiva del beneficio spettante all'INSEAN - Istituto per Studi ed Esperienze di Architettura Navale per la realizzazione del programma di ricerca 1988-1990, in esecuzione di quanto previsto dalla legge n.234/89, con conseguente pagamento della restante quota contributiva.

Si è inoltre provveduto, a seguito della intervenuta approvazione ministeriale del programma di ricerca relativo al periodo 1991-1993, a concedere in via preliminare il contributo spettante all'INSEAN in attuazione di quanto previsto dalla legge n.132/94: il programma stesso dovrà essere concluso, con la conseguente esposizione dei risultati della ricerca, alla data del 30 giugno 1997, così da consentire

la determinazione in via definitiva del contributo e la concessione del relativo saldo nell'anno stesso.

Sono state altresì avviate le procedure di approvazione dei programmi di ricerca dei due Istituti per il triennio 1994-1996, di concerto con le Amministrazioni interessate ed il relativo iter è ormai pervenuto a conclusione, tanto da consentire a breve l'adozione dei pertinenti provvedimenti concessori, con ciò riducendo significativamente lo sfasamento temporale di cui si è detto al precedente punto 4.

L'articolo 6 del ricordato disegno di legge di rifinanziamento delle leggi di settore approvato dal Consiglio dei Ministri il 31 dicembre dello scorso anno ha previsto, come si è detto, anche finanziamento dei programmi di ricerca dei due enti relativi al triennio 1997-1999. La norma stessa, nelle more, ha ottenuto anche il prescritto assenso della Commissione Europea per cui la "rivasatura" tra programmi, svolgimento degli stessi e conseguente attività di sostegno dell'Amministrazione può oramai dirsi pienamente realizzata.

6. I PROBLEMI EMERSI E LA VALUTAZIONI DEL COMITATO SULL'AZIONE SVOLTA E SULLE FUTURE STRATEGIE PER IL SETTORE.

Nell'attuazione delle leggi in materia di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale, il Comitato non ritiene di dover segnalare problemi significativi emersi nel corso

dell'anno 1996, in quanto l'azione dell'Amministrazione non ha subito intralci di particolare portata né interruzioni e si è svolta in maniera costante nel corso dell'anno.

L'adozione - ormai abituale - da parte del Governo di provvedimenti intesi a limitare la facoltà di assumere impegni di spesa a carico del bilancio statale si è concretata, nell'anno cui ci si riferisce, nell'art.3, undicesimo comma, del D.L. 20 giugno 1996, n.323 che ha, appunto, disposto il blocco degli impegni facendo tuttavia eccezione, tra l'altro, per le annualità relative ai limiti d'impegno (in limiti d'impegno è espressa la quasi totalità degli stanziamenti per il settore).

Conseguentemente la disposizione in questione si è rivelata sostanzialmente ininfluenza sull'attività di sostegno alle imprese cantieristiche ed armatoriali, consentendo di evitare soluzioni di continuità nella concessione dei benefici di legge.

Pertanto, non può non segnalarsi che qualche incertezza e qualche conseguente difficoltà operativa, superata con un po' di buona volontà, si è determinata in ragione della mancata tempestiva conversione in legge del decreto-legge con il quale è stato disposto il rifinanziamento delle leggi in materia (D.L. n.146/96), il che ha indotto il Governo a dover reiterare più volte la disposizione in parola (con D.L. 17 maggio 1996, n.279, D.L. 17 giugno 1996, n.322 e successivamente D.L. 8 agosto 1996, n.430 e D.L. 21 ottobre 1996, n.535, convertito in legge solo alla fine dell'anno con la legge 23 dicembre 1996, n.647).

Detta situazione ha ingenerato un notevole grado di incertezza nelle imprese in merito al tempestivo e costante ottenimento delle provvidenze disposte dalla legge, anche in ordine alla proroga, a tutto il 1996, delle disposizioni della legge n.132/94 attuativa della VII Direttiva CEE (disposta dai citati decreti-legge), nonchè, per la stessa Amministrazione, chiamata ripetutamente a rassicurare il sistema bancario sulla onorabilità degli impegni di spesa assunti a valere sui fondi recati dai ricordati provvedimenti d'urgenza.

Il problema, com'è noto, ha parzialmente trovato soluzione con la nota sentenza della Corte Costituzionale in materia di reiterazione dei decreti-legge; il conseguente necessario ricorso allo strumento della legge ordinaria per il rifinanziamento delle leggi di settore sta tuttavia avendo come conseguenza che a metà del corrente anno i previsti fondi non sono ancora disponibili, con l'effetto purtroppo inevitabile della possibile formazione - per ragioni tecniche, certo non legate alla efficienza ed efficacia dell'azione amministrativa - di una ingente massa di residui di bilancio.

E' in ogni caso opportuno riconfermare altresì quanto illustrato nelle relazioni dei precedenti anni in merito sia al sistema di erogazione dei contributi tramite anticipazioni bancarie (che comporta una duplicazione di attività e di costi per l'Amministrazione, pur a fronte di un vantaggio in termini di tempi d'erogazione per i beneficiari) sia al sistema di acquisizione dell'informazione prefettizia di cui all'art.4 del D.L.vo 8 agosto 1994, n.490 e successive modificazioni che continua a costituire motivo di non lieve intralcio per una più spedita ed efficace azione di sostegno al settore.

La valutazione dei risultati del 1996 è, complessivamente, più che soddisfacente, essendo state ampiamente soddisfatte le legittime aspettative delle imprese che hanno rivolto istanza all'Amministrazione per la concessione dei contributi di settore. L'impatto sul settore è stato certamente positivo, tenuto conto che la produzione è stata assistita a mano a mano che si sono verificati i prescritti stati d'avanzamento dei lavori e ciò ha consentito alle imprese stesse di operare in un contesto di certezze normative e finanziarie, con notevole beneficio per la propria programmazione operativa, per i propri costi generali e, in una sola parola, per la loro competitività.

Va anche evidenziato al riguardo come i risultati ottenuti (di cui è sintesi nelle allegate tabelle) vadano, oltretutto, letti alla luce del recente studio del CENSIS sull'impatto economico e sociale delle attività marittime.

Secondo le risultanze di tale studio, che tende ad evidenziare il ruolo effettivo e potenziale dell'economia marittima nello sviluppo macroeconomico del Paese, ogni lira di domanda aggiuntiva verso il settore dell'industria del mare attiva nell'economia del sistema italiano, attraverso meccanismi d'impulsi a monte ed a valle del processo produttivo, una produzione di 2,627 lire (c.d. "moltiplicatore della produzione").

Nel comparto cantieristico tale "moltiplicatore" è stimato dal CENSIS al 3,9%, il che significa che l'ammontare degli investimenti in nuove navi realizzati grazie al sostegno pubblico crea una crescita economica pari a quasi quattro volte l'importo di detti investimenti, elemento, quest'ultimo

veramente ragguardevole se si considera l'entità del fatturato della cantieristica italiana.

Prova concreta e particolarmente tangibile di tale fenomeno di moltiplicazione degli effetti economici si ha nel settore delle navi più sofisticate ed in particolare delle navi da crociera, dove l'apporto di imprese dell'indotto è estremamente significativo e, pertanto, i considerevoli investimenti in tali unità navali hanno avuto un impatto socio-economico di tutto rispetto. Naturalmente non può, in tale ambito, sottacersi l'esigenza di una maggiore qualificazione dell'indotto, soprattutto ai fini di tutela dell'attività lavorativa.

In tal senso non è azzardato dire che il sostegno pubblico al settore si configura esso stesso come un vero e proprio investimento, con ricadute occupazionali assai apprezzabili e con un effetto di "volano" economico molto efficace.

Non a caso, volendo fare un bilancio dell'ormai pressoché esaurita legge 234/89, si può ben sottolineare che essa ha non poco contribuito a collocare la flotta italiana, sotto il profilo qualitativo, tra le più giovani ed avanzate tecnologicamente: circa il 54% della flotta, grazie al rinnovo delle unità obsolete, ha oggi un'età inferiore ai 10 anni ed il 28% addirittura ha un'età inferiore ai 5 anni.

Ciò appare chiaramente come il risultato dell'ingente programma di costruzioni navali avviato a partire dal 1990, che, al termine del 1996 ha consentito di assistere, globalmente, 169 nuove navi per 2,44 milioni di T.S.L.C.. A tutt'oggi, il 39% della flotta nazionale risulta costituito da navi

di recente consegna, mentre molto rilevante è l'ulteriore quota di nuove costruzioni di 7a Direttiva in corso di realizzazione, con un tonnellaggio pari all'11% dell'attuale consistenza della flotta.

Quanto alle prospettive per il futuro, dopo il sostanziale fallimento dell'Accordo OCSE del 1994, che, come si è detto, molto difficilmente potrà essere evitato, si è venuta a creare una situazione di estrema incertezza per il settore.

Con molta fatica anche l'Unione Europea cerca di riprendersi dalla delusione derivante dalla mancata svolta che l'Accordo OCSE avrebbe potuto determinare delle scelte di politica industriale per il comparto.

Mentre più di un Paese membro deve far fronte a crescenti difficoltà per mantenere sul mercato i propri cantieri ed il "gap" costi/prezzi è attestato ormai (in media) su livelli superiori all'aliquota contributiva ammessa dalle norme comunitarie, la Commissione dell'U.E. è addivenuta alla conclusione che occorre ormai "rifondare" la disciplina del settore, sempre con l'obiettivo di affrettare i tempi del risanamento e pervenire ad un drastico ridimensionamento dell'intervento pubblico, ma con un'attenzione, questa volta, anche alla reale salvaguardia delle capacità competitive proprie del settore, che guarda con non poche apprensioni al futuro ed a cui vanno date certezze, se non sul piano di un generale riconoscimento di misure di sostegno, quanto meno sul piano di una piena valorizzazione delle potenzialità industriali e tecnologiche disponibili, la cui dispersione sarebbe di grave nocumento per l'economia dell'Unione.

In particolare, escluso, per volontà espressa degli Stati membri, che il settore possa essere regolamentato solo dagli artt.92 e 93 del Trattato o che si possa far entrare in vigore l'Accordo OCSE senza gli Stati Uniti, la Commissione ha prospettato i seguenti elementi su cui potrebbe essere fondata una nuova normativa sulle costruzioni navali:

- a) eventuali aiuti alla ristrutturazione aziendale dovrebbero essere assoggettati a regole assai più rigorose di quelle attuali, in modo che si tratti solo di profondi interventi strutturali da effettuarsi soltanto da parte di realtà produttive che abbiano concrete prospettive di redditività industriale e per le quali l'aiuto andrebbe accordato una sola od ultima volta sotto il rigido controllo e monitoraggio delle autorità nazionali (ed eventualmente comunitarie). Anche l'irreversibilità delle riduzioni di capacità produttiva da porre eventualmente a base del sostegno alle ristrutturazioni aziendali dovrebbe essere garantita con strumenti molto più efficaci e sotto la sorveglianza degli organi comunitari;
- b) andrebbe esaminata l'eventuale revisione delle disposizioni a carattere sociale connesse alle chiusure totali o parziali di cantieri navali;
- c) l'eventuale mantenimento degli aiuti alla produzione richiederebbe, a giudizio della Commissione, un serio riesame, per valutare il carattere appropriato o meno dell'attuale meccanismo del massimale di aiuto connesso al contratto e alla tempistica di revisione dell'aliquota anche per esaminare la possibilità di accordare tale tipo di sostegno soltanto allorché esso rientri nel contesto di un programma di ristrutturazione aziendale;
- d) una particolare enfasi andrebbe data all'innovazione tecnologica, per cui eventuali misure di sostegno potrebbero

essere fondate su tale elemento, garantendo nel contempo che il relativo beneficio non venga traslato sulla produzione;

e) l'aiuto ai Paesi in via di sviluppo dovrebbe essere riesaminato per valutare la sua opportunità e soprattutto per assoggettarlo a regole più restrittive ed evitare che esso si traduca in aiuto occulto alla produzione. Per tale aiuto si suggeriscono gare aperte a tutti i Cantieri dell'U.E. e un esame approfondito andrebbe effettuato sui cantieri ad attività "mista" (civile e militare) considerati i fenomeni di riconversione in atto in molti cantieri europei;

f) un esame approfondito meritano, ad avviso dell'esecutivo comunitario, gli aiuti agli armatori, sui quali occorrerebbe istituire un accurato monitoraggio per evitare che tali misure di sostegno possano dar luogo a distorsioni nella scelta del cantiere o in aiuti indiretti, di fatto, alla cantieristica.

I vari punti sopradelineati, presentati dalla Commissione dell'U.E. sotto forma di quesiti e di spunti di riflessione, saranno oggetto di più dettagliate e specifiche proposte della Commissione stessa nei mesi a venire, in base al mandato ad essa affidato dai Ministri dell'industria nella sessione del Consiglio del 24 aprile 1997.

Il Comitato, al momento, non può che prendere atto delle idee che stanno emergendo a livello comunitario e riservarsi anch'esso una riflessione al riguardo, da affinarsi in particolare quando la Commissione avrà elaborato più concrete proposte operative.

Nel frattempo il Comitato, nel riconfermare l'apprezzamento per i risultati che la VI e VII Direttiva hanno fatto ottenere alla cantieristica nazionale, rinnova altresì il

proprio convincimento che transitoriamente ed in attesa della formulazione delle nuove regole, debba essere mantenuto l'attuale sistema di sostegno alla produzione con la proroga della VII Direttiva. Va evidenziato ancora una volta che, accanto alla ricerca e innovazione ed alla valorizzazione delle iniziative dirette a migliorare ulteriormente la produttività delle imprese navalmeccaniche, i punti-chiave della strategia nazionale per una politica industriale a favore del settore siano da identificare nel rilancio - secondo le indicazioni dell'U.E. - della competitività internazionale dell'industria armatoriale, nell'agevolazione dell'accesso al credito, nella politica fiscale di settore, nonché nella promozione delle infrastrutture di collegamento del mare con le reti di trasporto terrestri e nella tutela dell'ambiente.

In particolare non può non rilevarsi che l'auspicio più volte espresso dallo stesso Comitato di vedere realizzate forme di cooperazione ed integrazione industriale tra cantieri sta realmente concretizzandosi, in quanto cominciano a prendere corpo ipotesi di collaborazione operativa tra più realtà produttive al fine di ottimizzare il processo produttivo e contenerne i costi, accrescendo così la possibilità dei cantieri italiani di soddisfare la domanda nei tempi richiesti dalla committenza.

L'evoluzione del quadro legislativo, con il d.d.l. all'esame del Parlamento (Atto Camera n.3548 del 9 aprile u.s.) sta d'altronde assecondando, con opportune disposizioni, la nuova realtà che sta emergendo nel contesto della cantieristica nazionale e che consentirà ad essa di equiparare le proprie modalità operative a quelle dei concorrenti dell'Unione Europea.

Inoltre, mentre una pausa di riflessione si è imposta, a livello comunitario, circa la concreta messa in funzione dell'istituendo Fondo di garanzia del finanziamento del credito navale in quanto la Commissione si è riservata di esaminarne la portata, le implicazioni, l'equivalente elemento di sovvenzione e le modalità di gestione, va preso atto che ulteriori iniziative sono state assunte da parte della categoria armatoriale per sensibilizzare il mondo bancario italiano - attraverso appositi incontri bilaterali - sulle particolarità operative e sulla specificità del comparto marittimo, nonché sulle problematiche tipiche dell'attività di esercizio della nave, in modo da illustrare gli aspetti salienti dell'attività creditizia riferita alle imprese armatoriali. E' stato infatti più volte evidenziato dal Comitato come, a differenza di quanto avviene nel resto dell'Europa e del mondo, il sistema creditizio italiano sia scarsamente preparato ad assecondare le iniziative d'investimento del comparto armatoriale e come tale circostanza agisca da freno all'assunzione di decisioni d'investimento che si rivelerebbero preziose sia per l'industria cantieristica ed armatoriale sia nell'interesse pubblico dell'ammodernamento e rinnovamento della flotta (e della sicurezza della navigazione).

I voti espressi negli ultimi anni dal Comitato per il superamento di taluni aspetti negativi del sistema italiano, che sinora hanno determinato uno "slancio competitivo" alquanto contenuto dell'industria del nostro Paese rispetto alle sue reali potenzialità paiono pertanto destinati a tradursi in realtà grazie anche al mutamento dello scenario industriale nazionale, nonché allo sviluppo in atto della disciplina di settore. Una novità di grande rilievo per il rilancio del

complesso delle attività marittime, che ruota attorno allo sviluppo della flotta mercantile, è rappresentato dalla recente decisione del Consiglio dei Ministri di approvare il disegno di legge di riforma dell'ordinamento in materia di navigazione internazionale (Atto Camera n.3667). A più riprese richiamata come opportuna dal Comitato nelle passate relazioni al fine di assicurare alla nostra cantieristica un forte nucleo di committenza nazionale, la riforma recepisce le proposte emerse in sede di concertazione tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione e le Organizzazioni Sindacali degli armatori e dei lavoratori marittimi, istituendo un regime particolare per il naviglio soggetto alla concorrenza internazionale. Si tratta di un regime diretto a ridurre, attraverso agevolazioni fiscali e contributive ed una minore rigidità nell'applicazione del requisito di nazionalità italiana degli equipaggi, previsto dalla legislazione marittima del 1942, il differenziale di costo di gestione che penalizza le imprese di navigazione italiane, ed ha portato ad un progressivo calo del nostro tonnellaggio. Il provvedimento si iscrive nella scia tracciata dalla comunicazione della Commissione Europea "Verso una nuova strategia marittima" (Rapporto Kinnock) e dalle linee-guida in materia di aiuti alle imprese di navigazione, che ne sono la diretta emanazione ed è presupposto per un ulteriore ampliamento della base operativa dell'armamento nazionale, con evidenti benefici influssi in termini di occupazione, di investimenti in nuove attività ed in nuovi beni strumentali, tra cui, principalmente, nuove unità navali.

Anche la revisione degli attuali strumenti di agevolazione finanziaria statale (credito all'esportazione e credito navale per i committenti nazionali) sembra poter

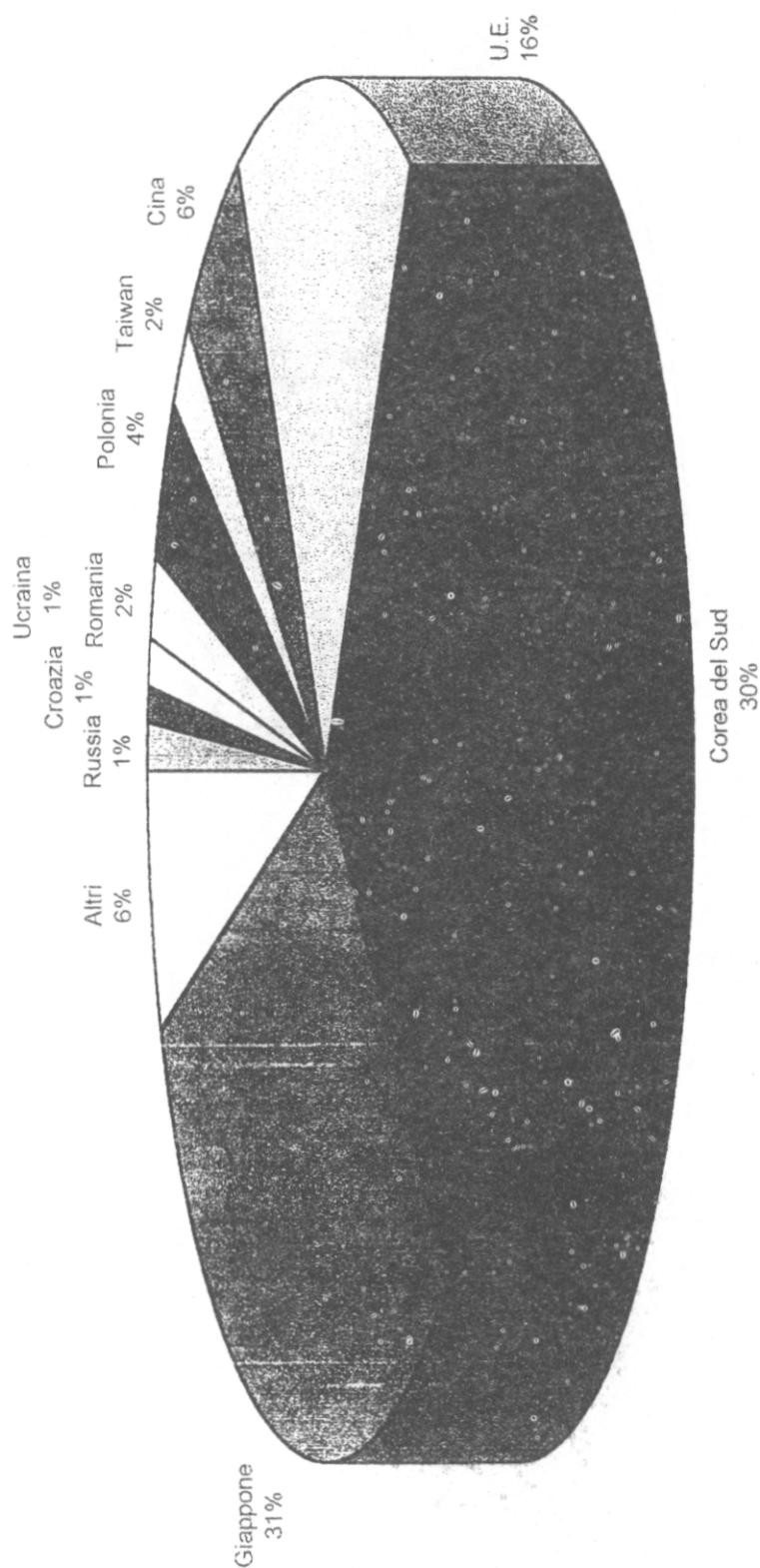
assumere un nuovo impulso, tenuto conto che, qualora gli Stati Uniti dovessero definitivamente decidere di non ratificare l'Accordo OCSE, quest'ultima Organizzazione dovrebbe orientarsi (e ci sono già precisi unanimi segnali in tal senso) per l'entrata in vigore in via autonoma del nuovo Accordo sui crediti all'esportazione di navi, favorendo l'adeguamento del quadro normativo internazionale alla attuale realtà del mercato finanziario.

PAGINA BIANCA

***GRAFICI SULLA SITUAZIONE DELLA
CANTIERISTICA MONDIALE***

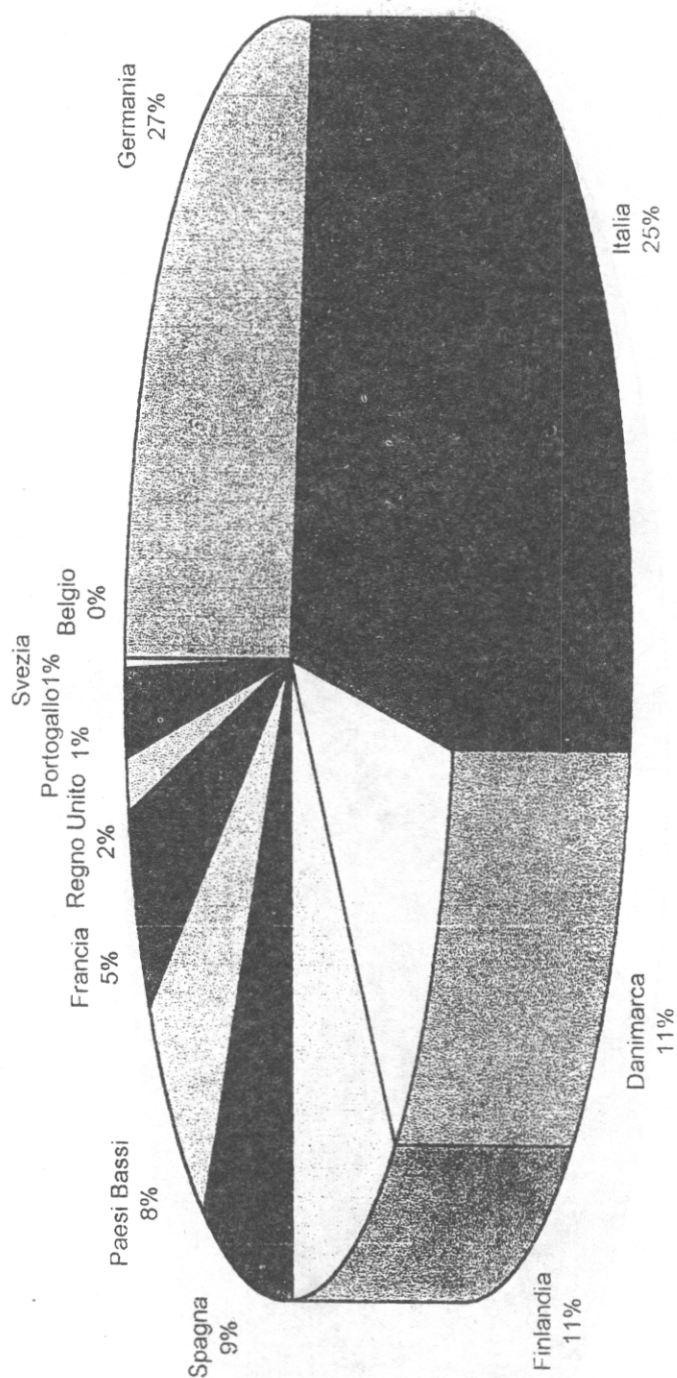
PAGINA BIANCA

Ripartizione delle commesse ai Cantieri



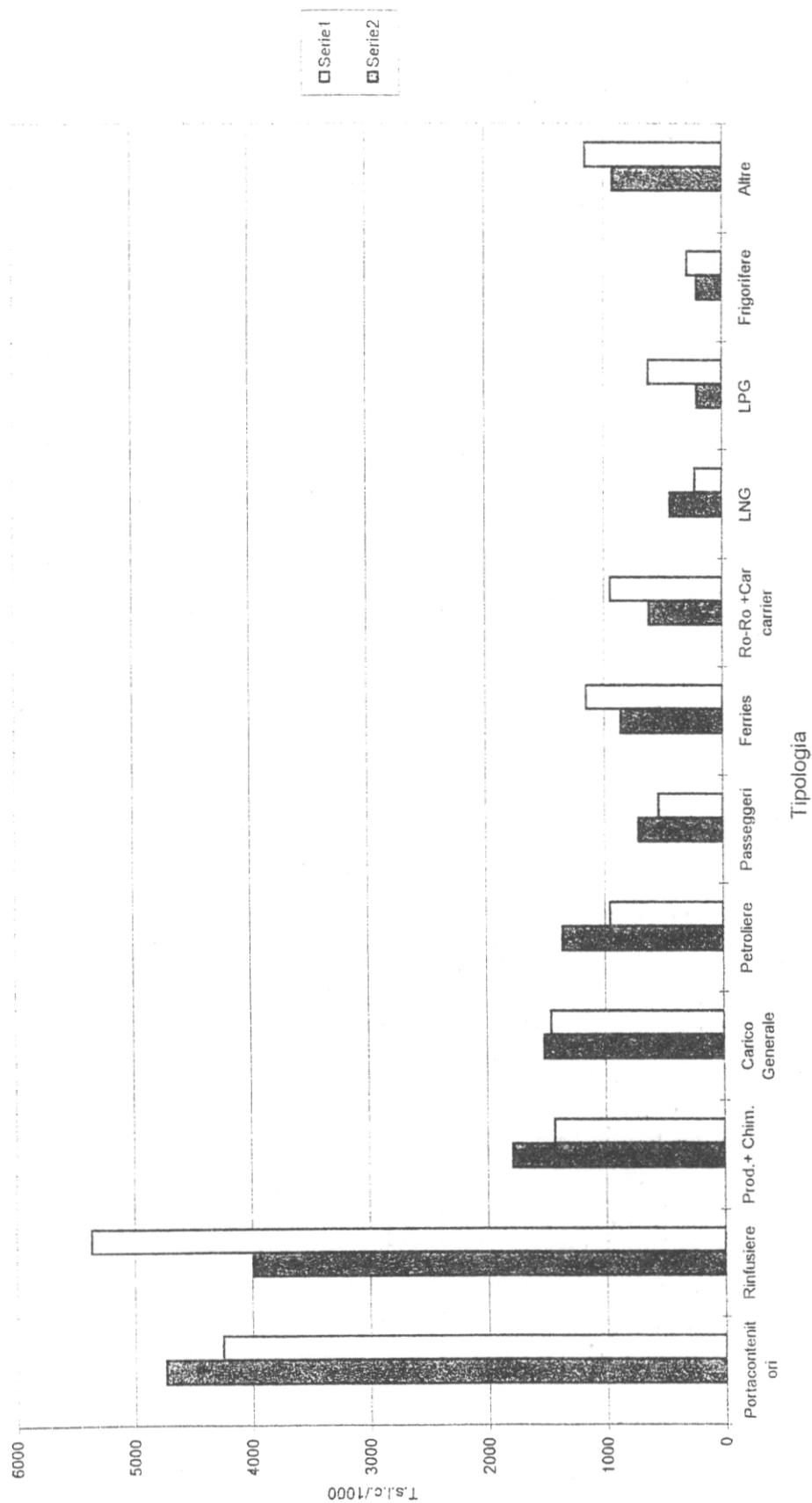
Fonte : Lloyd's Register " World Shipbuilding Statistics "

Ripartizione delle commesse ai Cantieri dell'U.E.



Fonte : Lloyd's Register" World Shipbuilding Statistics "

Nuovi Ordini sul mercato mondiale



Serie 1 : 1995

Serie 2 : 1996

PAGINA BIANCA

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

PAGINA BIANCA

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

Esercizio Finanziario 1996

INDUSTRIA CANTIERISTICA

COSTRUZ. e TRASF.	Disponibilità in Lire/mldi	Somme impegnate in Lire/mldi	Contributi concessi in Lire/mldi
DL 287/95 conv. L.343/95	*50,02	*13,52	81,92
DL 535/96 conv. L.647/96	*95,00	*28,42	172,21
totali	145,02	41,94	254,13

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

	Disponibilità in Lire/mldi	Somme impegnate in Lire/mldi	Contributi concessi in Lire/mldi
DL 287/95 conv. L.343/95	*11,02	0,5	2,80
totali	11,02	0,5	2,80

INDUSTRIA ARMATORIALE

CREDITO NAVALE	Disponibilità in Lire/mldi	Somme impegnate in Lire/mldi	Contributi concessi in Lire/mldi
DL 287/95 conv. L.343/95	**38,25	**21,91	186,23
DL 535/96 conv. L.647/96	**65,00	**15,00	127,50
totali	103,25	36,91	313,73***

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

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 22 FEBBRAIO 1994, N.132**(dati aggiornati al 31 dicembre 1996)**

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; D.L. 21 ottobre 1996, n.535 convertito nella legge 23 dicembre 1996, n.647

	Stanzamenti 1993-1998 (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	* 27,0
D.L.535/96 conv. in L.647/96	*95,0	* 28,42
TOTALE	173,5	70,12
 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	** 42,16
D.L.535/95 conv. in L.647/96	** 65,0	**15,0
TOTALE	158,5	92,16
 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	* 3,25
TOTALE	19	8,05

**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

* 20,06

Note

* = Stanziamento in limiti di impegno per 10 anni

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

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

INDUSTRIA CANTIERISTICA

COSTRUZ. e TRASFORMAZ.

L.132/94 artt.3 e 4

411,13

INDUSTRIA ARMATORIALE

CREDITO NAVALE

L.132/94 art. 10

*783,36

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

L.343/95 artt. 14 e 15

45,63

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

**INIZIATIVE ASSISTITE RICADENTI SOTTO IL REGIME DELLA LEGGE 132/94,
ATTUATIVA DELLA VII^a DIRETTIVA C.E.E.
(dati aggiornati al 31 dicembre 1996)**

INDUSTRIA CANTIERISTICA

N° Unità	Tipo	Contributo
19	TRA	16.77
45	N.C.	394.36
<u>64</u>	<u>TOTALI</u>	<u>411.13</u>

(di cui in via definitiva: 35 e in via preliminare: 29)

Le 45 iniziative di nuova costruzione hanno dato luogo ad una produzione complessiva di 980.435 t.s.l.c., così distinte per tipologia di nave:

N° Unità	Tipologia	t.s.l.c.
1	posacavi	16.290
1	traghetto auto	32.175
2	petroliere	9.250
6	petrolchimiche	63.280
7	bulk carriers	135.500
7	roll on - roll off	84.805
2	gasiere	25.820
4	traghetti	50.440
2	portacontenitori	52.800
5	unità da crociera	497.625
9	rimorchiatori	11.750
totale	<u>45</u>	<u>980.435</u>

INDUSTRIA ARMATORIALE

N° Unità	Tipo	Contributo (*)
12	TRA	30.52
54	N.C.	752.8
66	TOTALI	783.36

(di cui in via definitiva: 41 e in via preliminare:25)

(*) = contributi da erogare in 17 semestralità costanti

Le 54 iniziative di nuove costruzione assistite con il contributo di credito navale sono così suddivise per tipologia di nave:

N° Unità	Tipologia
5	motocisterne
1	traghetto auto
2	portacontaineri
1	posacavi
1	petroliera
5	petrolchimiche
11	bulk carriers
5	roll on - roll off
1	gasiera (GPL)
4	traghetti
..1	unità da crociera
17	rimorchiatori
totale	54

N.C. = Nuove costruzioni

TRA = Trasformazioni

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

Esercizio Finanziario 1996

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	30	29,7	29,7
DL 287/95 conv. L.343/95	* 38,2	* 37,6	192,66
DL 535/96 conv. L.647/96	*110	*100	512,41
totali	178,2	161,3	734,83

INVESTIMENTI	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	*3,82	22,01
DL 287/95 conv. L.343/95	* 7,5	---	---
totali	12,5	3,82	22,01

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	**21,15	**5,71	48,54
totali	21,15	5,71	48,54***

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

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 14 GIUGNO 1989, N.234**(dati aggiornati al 31 dicembre 1996)**

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

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

	Stanziamenti 1989-1997 (lire/miliardi)	Somme impegnate (lire/miliardi)
COSTRUZ. e TRASFORMAZ.		
L.234/89 art.2	349,6	319,4
L.107/91	15,0	15,0
L.431/91	*174,5	*174,5
D.L.149/93 conv. in L.237/93	* 60,0	* 60,0
D.L.564/93 conv. in L.132/94	*157,0	*157,0
D.L.287/95 conv. in L.343/95	*115,0	*114,4
D.L.535/96 conv. in L.647/96	*110,0	*100,0
TOTALE	981,1	940,3
INVESTIMENTI		
L.234/89 art.6	47,0	47,0
L.431/91	* 10,0	* 10
D.L.564/93 conv. in L.132/94	* 10,0	* 8,2
D.L.287/95 conv. in L.343/95	* 5,0	—
TOTALE	72,0	65,2 (*)

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	** 32,6
D.L.287/95 conv. in L.343/95	** 35,0	** 35,0
TOTALE	244,0	228,6

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

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

VERIFICHE R.I.Na

L.234/89 art.4, comma 7	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

**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	2.894,04
----------------	----------

INVESTIMENTI

L.234/89 art.6	150,65
----------------	--------

DEMOLIZIONI

L.234/89 art.7	18,8
----------------	------

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

L.234/89 art.14	10,18
-----------------	-------

INDUSTRIA ARMATORIALE

CREDITO NAVALE

L.234/89 artt.9 e 10	*1.943,10
----------------------	-----------

VERIFICHE R.I.Na

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

N.C. = Nuove costruzioni TRA = Trasformazioni

* = Contributi da erogare in 17 semestralità costanti

**INIZIATIVE ASSISTITE RICADENTI SOTTO IL REGIME DELLA LEGGE 234/89,
ATTUATIVA DELLA VI^ DIRETTIVA C.E.E.
(dati aggiornati al 31 dicembre 1996)**

INDUSTRIA CANTIERISTICA

N° Unità	Tipo	Contributo
105	TRA	570,40
124	N.C.	2.323,64
<u>229</u>	<u>TOTALI</u>	<u>2.894,04</u>

(di cui in via definitiva: 226 e in via preliminare: 3)

Le 124 iniziative di nuova costruzione hanno dato luogo ad una produzione complessiva di 1.462.945 t.s.l.c., così distinte per tipologia di nave:

N° Unità	Tipologia	t.s.l.c.
3	unità disinquinanti	1.350
11	petroliere	192.727
12	motocisterne	170.092
10	petrolchimiche	77.402
3	bulk carriers	98.300
1	rinfusiera	39.900
6	portacontenitori	140.420
5	roll on - roll off	38.805
16	gasiere	141.536
4	traghetti	67.610
20	unità trasporto passeggeri	138.863
4	unità da crociera	321.000
23	rimorchiatori	23.590
3	spintori	2.650
1	pontone/gru	3.680
2	M/bette	1.020
<u>totale</u>	<u>124</u>	<u>1.462.945</u>

INDUSTRIA ARMATORIALE

N° Unità	Tipo	Contributo (*)
114	TRA	274,32
132	N.C.	1.668,78
246	TOTALI	1.943,10

(di cui in via definitiva: 241 e in via preliminare:5)

(*) = contributi da erogare in 17 semestralità costanti

Le 132 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
12	petrolchimiche
19	motocisterne
2	unità da carico secco
2	rinfusiere
5	roll on - roll off
	(di cui 3 adibite anche al trasporto contenitori)
5	portacontenitori
7	gasiere
24	traghetti passeggeri
15	traghetti veloci
	(7 aliscafi, 5 monoscafi e 3 catamarani)
27	rimorchiatori
2	spintori
1	pontone/gru
5	unità disinquanti
totale	132

N.C. = Nuove costruzioni

TRA = Trasformazioni

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

Sono ancora da assistere 8 iniziative di cui:

1. 3 iniziative hanno già ottenuto il contributo in via preliminare e si dovrà procedere alla liquidazione definitiva;
2. 5 iniziative, tutte nuove costruzioni, non hanno ottenuto alcun contributo in via preliminare;

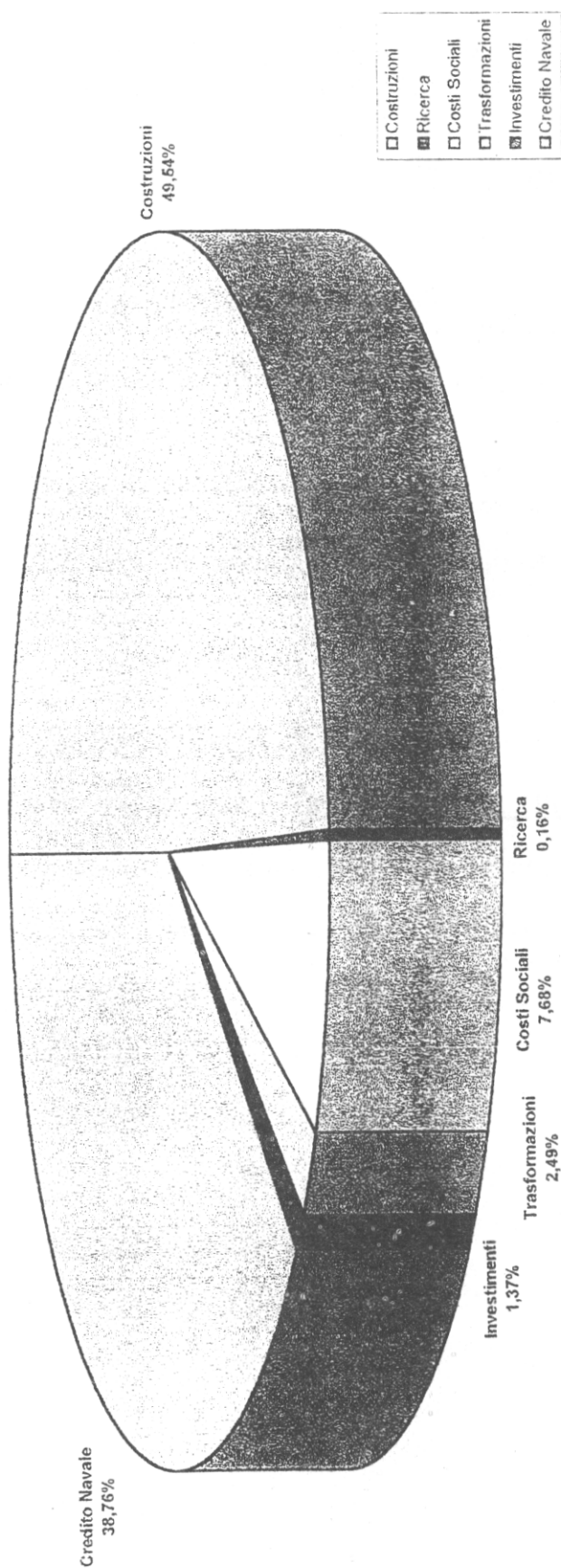
Le 5 iniziative di cui al punto 2 danno luogo ad una produzione pari pari a 71.800 t.s.l.c., così suddivisa per tipologia di nave:

	N° Unità	Tipologia	t.s.l.c.
	1	gasiera	58.000
	4	unità trasporto GPL	13.800
totale	5		71.800

INDUSTRIA ARMATORIALE

1. 5 iniziative, già assistite in via preliminare, sono da assistere in via definitiva;
2. 5 iniziative, tutte di nuova costruzione, per le quali non è stato emanato alcun provvedimento.

Volume dei trasferimenti nell'anno 1996 alle imprese del settore in attuazione delle leggi n.234/89 e n.132/94 :
Totale L. 1.716.885.192.230



LA CANTIERISTICA ITALIANA
- STRUTTURA, PRODUZIONE E
PORTAFOGLIO ORDINI

PAGINA BIANCA

Albo Speciale delle Imprese di Riparazione navale

N°	IMPRESE ISCRITTE AL 31.12.96	FASCIA DIM.LE
1	IVALDI & GENERALE S r l Via Porta Siberia - 16126 GENOVA	1^
2	MARINONI S r l. Via Molo Giano - 16126 GENOVA	1^
3	GENERALE MONTAGGI GENOVESI S r l Via dei Pescatori (Foce) - 16128 GENOVA	1^
4	NAVALIMPIANTI S.p.A. Salita alla Guardia, 55 - 16014 GENOVA	1^
5	I.N.M.A S.p.A V.le San Bartolomeo, 362 - 19138 LA SPEZIA	3^
6	FINCANTIERI Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE	4^
7	CANTIERI VARCO CHIAPPELLA S.p.A Via al Molo Giano - 16126 GENOVA	1^
8	SAN GIORGIO DEL PORTO S.p.A. Calata Boccardo - 16126 GENOVA	3^
9	IGNAZIO MESSINA & C S.p.A Via G. D'Annunzio, 91 - 16100 GENOVA	2^
10	CORONELLA S.r.l Via Finocchiaro Aprile, 31/16 - 16129 LA SPEZIA	1^
11	T MARIOTTI S.p.A Via dei Pescatori - 16126 GENOVA	3^
12	O.R.A.M. S.r.l. V.le San Bartolomeo, 380 - 19100 LA SPEZIA	1^
13	COOP ING TOMMASI CANT. NAV. S.r.l Via Mattei, 14 - 60125 ANCONA	1^
14	CANTIERE NAVALE LUCCHESI S.r.l. Giudecca, 604/M - 30133 VENEZIA	1^
15	VE.GA. OFF NE VERRINA DI CALATA GADDA S.r.l Calata Gadda - 16126 GENOVA PORTO	1^
17	C.L.E.M.N.A S.c.r.l. Via G. Pascoli, 44 - 19124 LA SPEZIA	1^
18	ROSETTI MARINO S.p.A Via Trieste, 230 - 48100 RAVENNA	2^
19	NAVITAL S.p.A Via De Marini, 1/12A - 16149 GENOVA	1^
20	LA NUOVA MECCANICA NAVALE S.r.l P.zza Garibaldi, 91 - 80142 NAPOLI	1^
21	G MALVICINI & FIGLI S.r.l. Via dei Pescatori - 16129 GENOVA	1^
23	CANTIERI DEL MEDITERRANEO S.p.A. Via Marinella, Varco 6 - 80133 NAPOLI	3^
24	SALVATORI OFF MECC. NAVALI S.p.A. Calata Villa del Popolo - 80133 NAPOLI PORTO	1^
25	CANT NAV DANTE CASTRACANI S.r.l Via Molo Sud, 15 - 60125 ANCONA	1^

Albo Speciale delle Imprese di Riparazione navale

27	S I D E M S r l. Via Molo Giano - 16128 GENOVA	1^
28	CANTIERE E NOE' S r l Molo Darsena - 96011 AUGUSTA	2^
29	S.M.E.B. CANTIERI NAVALI S p A Via S. Raineri - 98100 MESSINA	3^
30	CANTIERI RAVENNA S r L Via 13 Marzo 1987,3 -48100 RAVENNA	1^
31	CANTIERE NAVALE DI TRAPANI S p.A. Via Bacino -Zona Isolella -91100 TRAPANI	2^
32	GEROLAMO SCORZA S p.A Calata Gadda 12/18 - 16126 GENOVA	1^
33	PALUMBO S r l Calata Marnella -Interno Porto -80133 NAPOLI	1^
34	CANTIERE NAVALE FRATELLI ORLANDO S c a r l Piazza Mazzini,92 -57126 LIVORNO	4^
36	COMPAGNIA SARDA DI NAVIGAZIONE S.r L Via Sonnino, 21 -09125 Cagliari	1^

Albo Speciale delle Imprese di Demolizione Navale

N°	IMPRESE ISCRITTE AL 31.12.1996
2	NAVALCANTIERI S.r.l. Via Boccaperti, 5 - 80146 S GIOVANNI A TEDUCCIO (NAPOLI)

Albo speciale delle Imprese di Costruzione Navale

N°	Imprese iscritte al 31.12.96	CAP. PROD. tslc/anno	MAX UNITA' TSL	FASCIA DIM.LE
1	I N M A S p A V.le San Bartolomeo, 362 - 19138 LA SPEZIA	5 000	8 000	3 [^]
2	FINCANTIERI Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE	255 000	150 000	4 [^]
3	CANTIERI NAVALI VITTORIA S.r.l. Via Leonardo da Vinci, 47 - 45011 ADRIA (ROVIGO)	3 000	3 500	1 [^]
4	CANTIERE NAVALE F LLI GIACALONE S.p.A. Via Selinunte, 44 - 91026 MAZARA DEL VALLO (TRAPANI)	4 000	2 000	1 [^]
5	SOCIETA' ESERCIZIO CANTIERI S.p.A. Largo Toniolo, 10 - 00186 ROMA	19 500	15 000	3 [^]
6	C.N.F. CANTIERE NAVALE FERRARI S.r.l. V.le San Bartolomeo, 414 - 19126 LA SPEZIA	7 700	25 000	2 [^]
7	CANTIERE NAVALE VISENTINI S.r.l. Via G. Verdi, 33 - 30171 MESTRE (VENEZIA)	12.500	25.000	2 [^]
8	NUOVI CANTIERI APUANIA S.p.A. V.le Cristoforo Colombo, 4 bis - 54036 MARINA DI CARRARA (MASSA)	25 000	50 000	4 [^]
9	CANTIERE NAVALE DE POLI S.p.A. Via dei Murazzi, 1216 - 30010 PELLESTRINA (VENEZIA)	8.000	7 600	2 [^]
11	CANTIERE NAVALE MARIO MORINI S.p.A. Via Ennco Mattei, 20 - 60125 ANCONA	9.000	10.000	2 [^]
13	COOP. ING. G. TOMMASI CANT. NAV. S.r.l. Via Mattei, 14 - 60125 ANCONA	3 500	2 000	1 [^]
14	CANTIERE NAVALE DI PESARO S.r.l. Via Fra Due Porti, 48 - 61100 PESARO	5.800	7 000	1 [^]
15	ROSETTI MARINO S.p.A. Via Trieste, 230 - 48100 RAVENNA	2.000	4 000	1 [^]
17	C.I.E.M.N.A. S.r.l. Via G. Pascoli, 44 - 19124 LA SPEZIA	2.000	3 000	1 [^]
18	CANTIERI NAVALI TERMOLI S.r.l. Molo Nord Est - 86039 TERMOLI	4.000	7.200	1 [^]
19	RODRIGUEZ CANTIERI NAVALI S.p.A. Via S. Raineri, 22 - 98122 MESSINA	5.500	6 500	2 [^]
20	METALCOST COSTRUZIONI METALLICHE S.p.A. Via Alta, 3 - LOCALITA' CA' DEL SALE - 19038 SARZANA (LA SPEZIA)	4.100	3 500	1 [^]
21	SESTRI CANTIERE NAVALE S.p.A. Via Soliman, 47/R - 16154 GENOVA	30.000	80.000	4 [^]
23	S.M.E.B. CANTIERI NAVALI S.p.A. Via S. Raineri 98100 Messina	5.400	16 000	1 [^]
24	Cantiere Navale Fratelli Orlando S.c.a.r.l. Piazza Mazzini, 92 - 57126 Livorno	15 000	10 000	3 [^]
	Totale	426.000		

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ALBO SPECIALE DELLE IMPRESE DI COSTRUZIONE NAVALE
Ore di manodopera interna e appalti
al 31 Dicembre 1996

N iscriz.	Impresa	Manodopera	
		Interna	Appalti
1	INMA	129.263	253.436
2	Fincantieri	6 847 000	2 581.000
3	C N Vittoria	70.686	80.446
4	C N Giacalone	138.727	30.850
5	S.E.C.	162.000	350.000
6	C.N. Ferran	21.458	60.000
7	C N. Visentini	158.500	419.000
8	N.C.A.	273.000	600.000
9	C.N. De Poli	133.000	212.000
11	C.N. Morini	190.000	380.000
13	C.N. Tommasi	119.945	
14	C N Pesaro	66.000	90.000
15	Rosetti	175.000	450.000
17	C L E M N.A.	65.167	58.000
18	C.N. Termoli **		
19	C.N. Rodriguez	135.000	195.000
20	Metalcost**		
21	Sestri C.N.	848.000	190.000
23	S.M.E.B.**		
24	C N F Ili Orlando	223.000	45.600
Totale	*	9.755.746	5.995.332

* Alle ore di manodopera da appalto corrispondono circa 4.400 addetti di terze ditte

** Imprese che non hanno svolto nel corso dell'anno attività di costruzione navale assistita

ALBO SPECIALE DELLE IMPRESE DI COSTRUZIONE NAVALE
Personale Dipendente Imprese di costruzione alla data del 31 12 1996

N. iscriz	Impresa	Dipendenti
Albo		
1	INMA (1)	277
2	Fincantieri (1) (2)	5559
3	C.N. Vittoria	65
4	C.N. Giacalone	81
5	S.E.C.	204
6	C.N. Ferrari	62
7	C.N. Visentini	93
8	N.C.A.	313
9	C.N. De Poli	94
11	C.N. Morini	133
13	C.N. Tommasi (1)	68
14	C.N. Pesaro	63
15	Rosetti (1)	139
17	C.L.E.M.N.A. (1)	54
18	C.N. Termoli	54
19	C.N. Rodriguez	194
20	Metalcost	50
21	Sestri C.N.	1020
23	S.M.E.B. (1)	202
24	C.N. F.lli Orlando (1)	357
Totali		9082

(1) Cantieri che svolgono attività mista

2) Non inclusi gli Stabilimenti di Riva Trigoso e Muggiano (1730 addetti), adibiti alla costruzione militare, che hanno in via temporanea ed eccezionale partecipato alla realizzazione di unità mercantili.

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ALBO SPECIALE DELLE IMPRESE DI COSTRUZIONE NAVALE

Produzione sviluppata negli anni 91 - 96

(navi assistite con i benefici delle leggi 234/89 e 132/94)

N iscriz.	Cantiere	TSLC	TSLC sv.	TSLC sv.	TSLC sv.	TSLC sv.	TSLC sv.	TSLC sv.	TSLC sv.	TSLC sv.
Albo	Assegn.te	1991	1992	1993	1994	1995	1996			
1	INMA	5.000	2.778	5.224	3.536	3.271	5.384	7.884		
2	Fincantieri*	255.000	211.071	282.857	212.387	313.958	275.687	409.702		
3	C.N. Vittoria	3.000	3.245	699	823	1.025	0	0		
4	C.N. Giacalone	4.000	5.117	6.435	992	0	2.256	3.071		
5	S.E.C.	19.500	0	745	982	5.762	11.302	11.079		
6	C.N. Ferrari	7.700	17.141	6.376	767	1.909	830	2.709		
7	C.N. Visentini	12.500	12.812	8.435	16.631	21.627	31.481	28.081		
8	N.C.A.	25.000	10.002	26.661	20.952	15.312	13.545	22.897		
9	C.N. De Poli	8.000	6.830	5.251	5.088	3.813	8.149	11.665		
11	C.N. Morini	9.000	7.097	4.894	2.909	5.133	6.304	10.021		
13	C.N. Tommasi	3.500	2.412	2.844	522	307	2.359	6.131		
14	C.N. Pesaro	5.800	4.948	4.801	9.510	5.767	2.971	10.634		
15	Rosetti	2.000	0	20	0	987	0	1.015		
17	C.L.E.M.A.	2.000	0	0	0	0	0	1.010		
18	C.N. Ternoli	4.000	1.785	2.022	2.065	157	0	0		
19	C.N. Rodriguez	5.500	4.410	4.190	7.935	4.022	1.938	1.542		
20	Metacost	4.100	0	0	0	0	0	0		
21	Sestri C.N.	30.000	781	29.801	17.169	16.165	14.097	33.261		
23	S.M.E.B.	5.400	0	0	0	0	0	0		
24	C.N. F.lli Orlando*	15.000	0	0	0	0	0	6.362		
Totali		426.000	290.429	391.255	302.268	399.215	376.303	567.064		

* Dal Luglio 1996 la Fincantieri C.N.I. S.p.A. ha ceduto il proprio stabilimento di Livorno, già iscritto nell'Albo, alla Cantiere Navale F.lli Orlando S.c.a.r.l.

NAVI COMPLETATE

Periodo : 1 Gennaio 1991 - 31 Dicembre 1996

Tipologia	1991	1992	1993	1994	1995	1996
	Tslc	Tslc	Tslc	Tslc	Tslc	Tslc
Cisterne (semplice scafo)	805	45 890	54 683	128 198	41 670	0
Cisterne (doppio scafo)	0	0	0	0	0	36 000
Cisterne prodotti e chimiche	37 509	53 083	45 331	42 795	33.958	37 003
Rinfusiere	78 866	45 330	0	0	57.000	57 000
Rinfusiere carichi misti	0	0	0	0	0	0
Navi carico generale	0	0	0	0	0	0
Navi frigorifere	0	0	0	0	0	0
Navi portacontenitori	54.835	13 650	57 000	28.796	0	60 750
Navi traghetto Ro-Ro	14.025	60 957	56 705	64 228	41.990	22 400
Navi porta-auto	0	0	0	0	0	0
Gasiere LPG	6148	47.320	18 903	19 089	19 089	26 031
Gasiere LNG	0	0	0	0	0	0
Tragh. trasbordo auto e pass	0	0	0	0	0	50 955
Navi da passeggeri	199.876	100 000	171 028	145 754	93.750	197 310
Navi da pesca	0	0	0	0	0	0
Navi non da carico	3 505	21305	2 550	0	61 575	23 565
Totali	395569	387 535	406 200	428.860	349 032	511014

NUOVI ORDINI

Periodo : 1 Gennaio - 31 Dicembre 1996

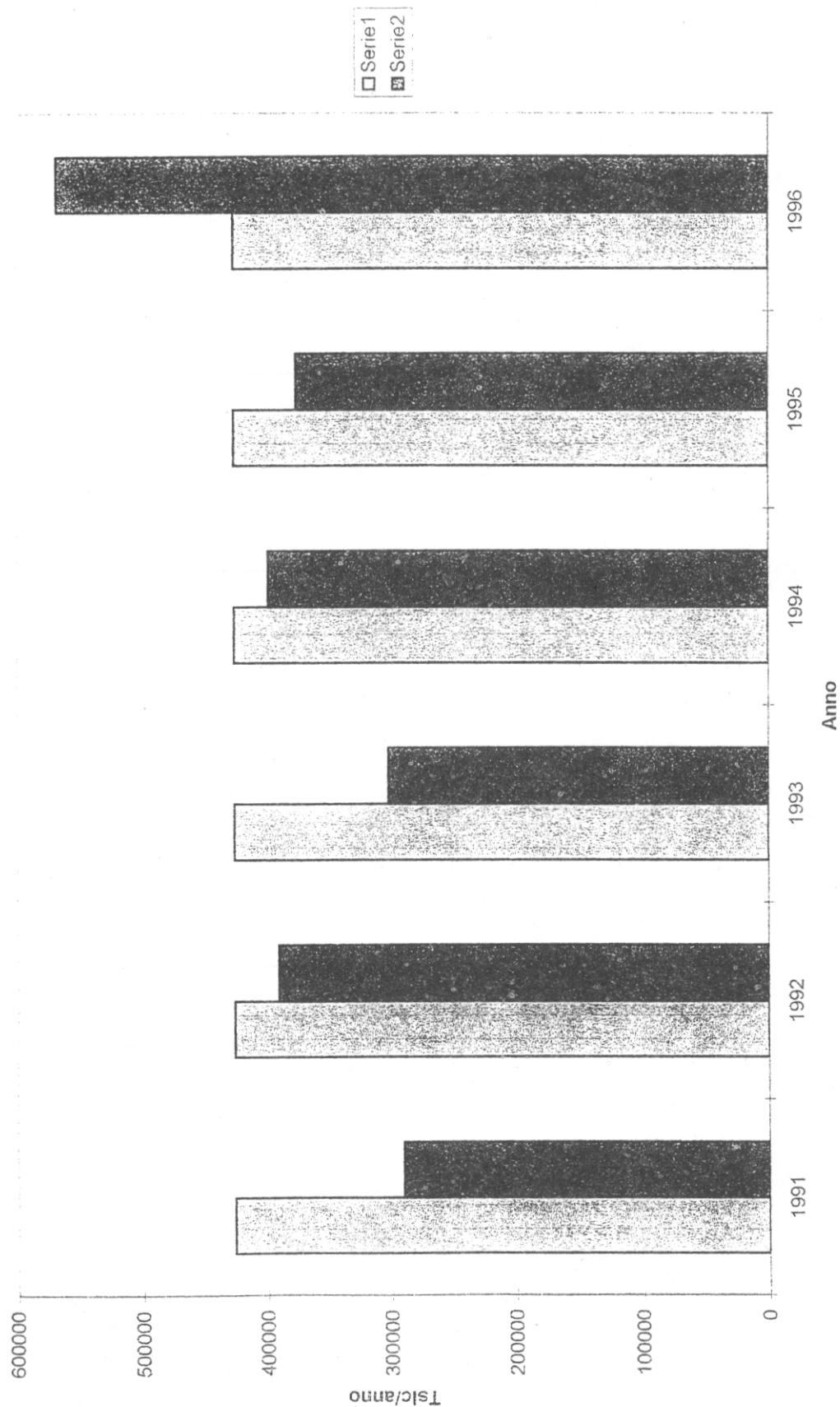
Tipologia	Totali			per estero		
	n.	Tsl	Tslc	n.	Tsl	Tslc
Cisterne (semplice scafo)	0	0	0	0	0	0
Cisterne (doppio scafo)	0	0	0	0	0	0
Cisterne prodotti e chimiche	20	262.200	248.615	0	0	0
Rinfusiere	2	76.000	38.000	0	0	0
Rinfusiere carichi misti	0	0	0	0	0	0
Navi carico generale	0	0	0	0	0	0
Navi frigorifere	4	52.000	65.000	0	0	0
Navi portacontaineri	10	207.000	178.600	0	0	0
Navi traghetto Ro-Ro	7	130.100	120.355	3	26.100	65.100
Navi porta-auto	0	0	0	0	0	0
Gasiere LPG	3	18.400	28.000	0	0	0
Gasiere LNG	0	0	0	0	0	0
Tragh. trasbordo auto e pass	22	145.610	186.284	0	0	0
Navi da passeggeri	8	427.080	542.605	4	311.500	389.375
Navi da pesca	0	0	0	0	0	0
Navi non da carico	7	4.665	14.325	1	200	1000
Totali	83	1323055	1421784	8	337800	455475

CARICO DI LAVORO

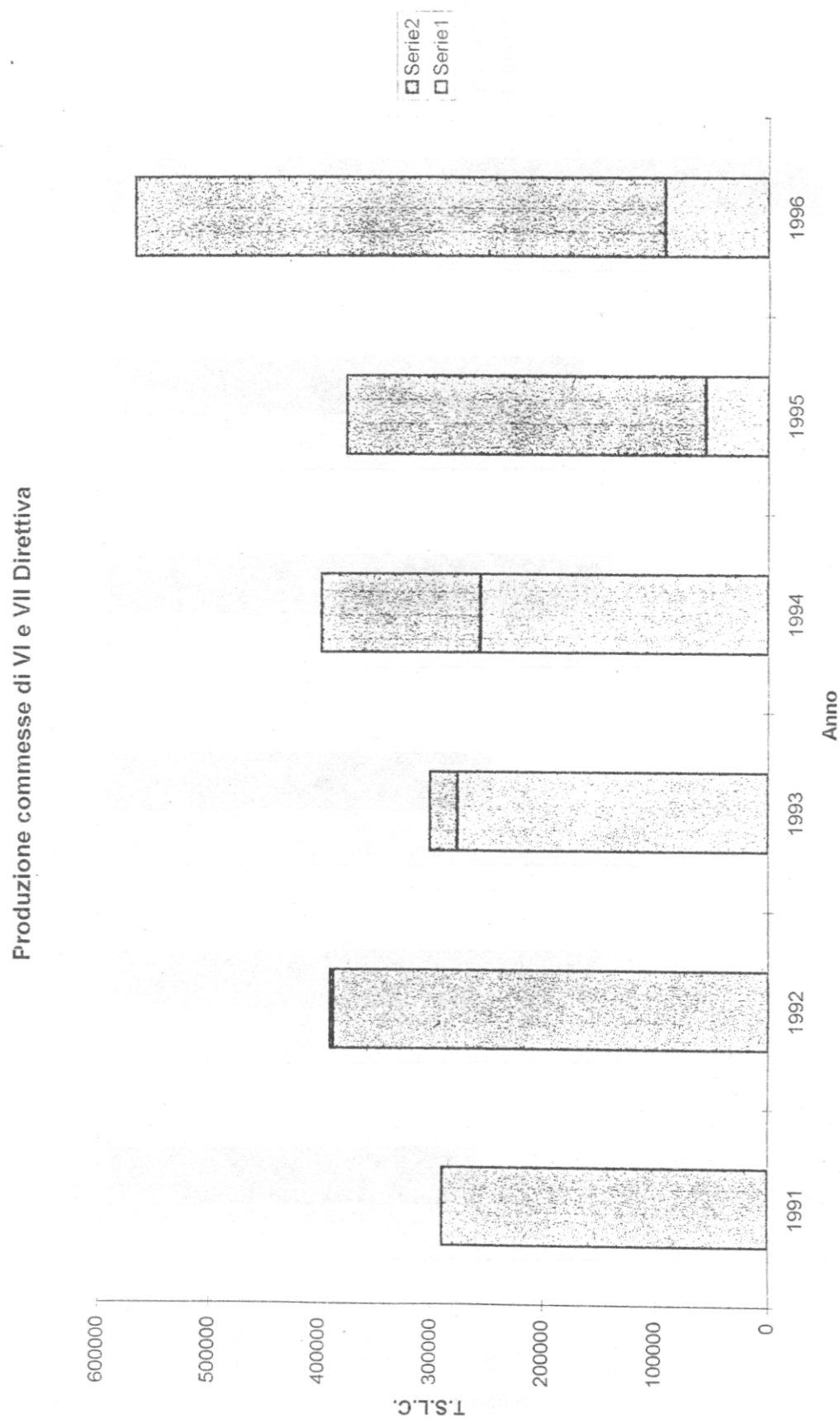
Situazione al 31 Dicembre 1996

Tipologia	Totali			per estero		
	n.	Tsl	Tslc	n.	Tsl	Tslc
Cisterne (semplice scafo)	0	0	0	0	0	0
Cisterne (doppio scafo)	0	0	0	0	0	0
Cisterne prodotti e chimiche	61	569.720	619.782	0	0	0
Rinfusiere	5	190.000	95.000	0	0	0
Rinfusiere carichi misti	0	0	0	0	0	0
Navi carico generale	0	0	0	0	0	0
Navi frigorifere	4	52.000	65.000	0	0	0
Navi portacontaineri	11	211.000	182.200	0	0	0
Navi traghetto Ro-Ro	21	463.300	387.510	10	187.600	166.355
Navi porta-auto	6	348.900	191.895	0	0	0
Gasiere LPG	9	47.020	72.721	0	0	0
Gasiere LNG	2	87.000	87.000	0	0	0
Tragh. trasbordo auto e pass	39	285.370	351.597	2	3.400	7.650
Navi da passeggeri	14	840.380	1.064.180	9	722.970	903.750
Navi da pesca	0	0	0	0	0	0
Navi non da carico	29	11.995	50.975	1	200	1000
Totali	201	3106685	3167860	22	914170	1078755

Produzione sviluppata negli anni 1991 - 1996



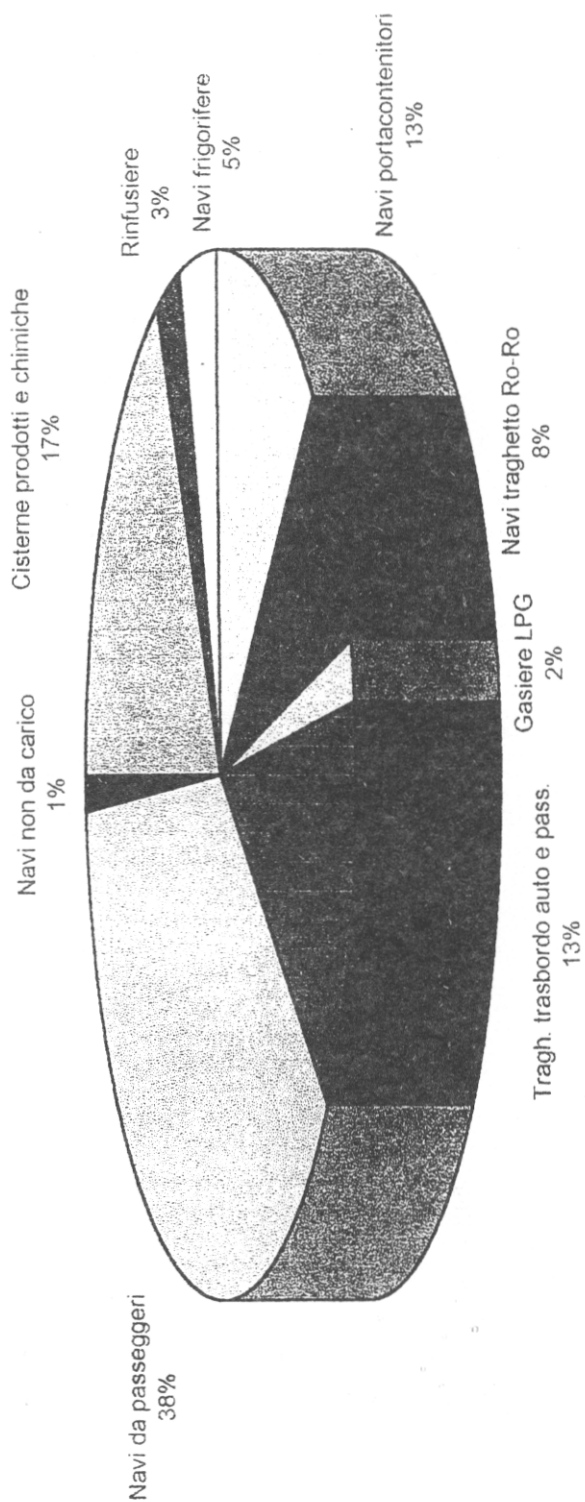
Serie 1 : Capacità produttiva assistibile assegnata.
 Serie 2 : Produzione sviluppata



SERIE 1: VI Direttiva
SERIE 2: VII Direttiva

NUOVI ORDINI

Periodo: Gennaio - Dicembre 1996



Cantieristica Nazionale
Efficienza (tslc/addetti) e Produttività (tslc/h) x 1000

