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

Dopo il 2001 che è stato un anno caratterizzato da un forte rallentamento dell'economia mondiale, nel 2002 si è avuto un rafforzamento del processo di crescita ed il commercio estero mondiale ha fatto registrare un incremento del 2,5 per cento, determinato in particolare dall'incremento della domanda negli Stati Uniti e nelle principali economie asiatiche, rispetto alla flessione dell'1% registrata nel 2002. La performance degli Stati Uniti, che hanno adottato politiche monetarie e fiscali fortemente impulsive, ha costituito la spinta maggiore per l'economia mondiale.

Tuttavia il vigore della ripresa è stato modesto rispetto a quello di analoghe fasi cicliche precedenti, risentendo la congiuntura economica internazionale di un persistente clima d'incertezza politica ed economica, che ha avuto riflessi negativi sulla crescita e lo sviluppo.

Nei primi mesi del 2002, infatti, smentendo almeno in parte le previsioni pessimistiche conseguenti agli attacchi terroristici dell'11 settembre, si è registrato un ritmo di crescita moderatamente positivo. Tale ritmo si è, però, attenuato a partire dall'estate, per il contemporaneo verificarsi di problematiche destabilizzanti in America latina, del riacutizzarsi del terrorismo nell'area del Medio Oriente, della preoccupazione di possibili azioni di guerra in Iraq. Il commercio mondiale ha decelerato nel terzo trimestre e ristagnato nel quarto, per le prospettive più concrete di un conflitto in Iraq e per l'incertezza circa la sua durata.

La crescita del prodotto interno lordo mondiale si è attestata in media d'anno intorno al tre per cento, registrando un sensibile aumento rispetto a

quella dell'anno precedente (2,5 per cento). I risultati registrati, peraltro, presentano andamenti differenziati nelle diverse aree economiche produttive del mondo: la crescita del prodotto interno lordo degli Stati Uniti è aumentata dallo 0,3 per cento del 2001 al 2,4 per cento mediamente nel 2002. Nel quarto trimestre del 2002 la crescita del PIL negli Stati Uniti è nettamente diminuita, passando dal 4 per cento del terzo trimestre all'1,4 per cento del quarto trimestre. Nei paesi dell'area europea la crescita si è dimezzata rispetto all'anno precedente passando dall'1,4 per cento del 2001 allo 0,8 per cento del 2002. In Giappone si è praticamente confermato il trend di crescita del 2001, registrando un lieve incremento dallo 0,3 per cento del 2001 allo 0,4 per cento del 2002.

L'inflazione al consumo si è attestata intorno al 2,5 per cento per effetto delle quotazioni del greggio, del crollo del volume degli scambi e della caduta dei prezzi delle materie prime. Le quotazioni del greggio hanno, infatti, fatto registrare nel 2002 un andamento sempre in salita, fatta eccezione per talune lievi riduzioni registrate a giugno e novembre. La quotazione a dicembre 2002 era pari a 25,5 dollari/barile, con un aumento di circa 8 dollari rispetto al dicembre 2001, per l'intensificarsi delle minacce di un conflitto in Iraq, delle tensioni in Medio Oriente e, soprattutto, della riduzione negli approvvigionamenti per gli scioperi del settore in Venezuela (membro OPEC e quinto produttore al mondo). Nonostante tali andamenti, nella media del 2002, il prezzo in dollari si è attestato sui 23,8 dollari/barile, con un incremento minimo dello 0,27% rispetto al 2001.

Dopo la positiva risoluzione del conflitto in Iraq dovrebbero manifestarsi segnali di ripresa dell'economia mondiale (per taluni esperti già a partire dalla seconda metà del 2003) ma non mancano previsioni che vedono ancora allontanarsi tale prospettiva. In Italia e nei paesi dell'Unione Europea la crescita dovrebbe attestarsi intorno all'1%. L'inflazione dovrebbe subire una

decelerazione grazie alla riduzione dei prezzi petroliferi e delle materie prime, nel corso dell'anno.

Tuttavia, come osservato dal WTO, la progressione del commercio estero sarà inferiore a quella dello scorso anno e già le indicazioni dei primi mesi lasciano intravedere per il 2003 una crescita inferiore a quella dell'anno precedente. Sul 2003 gravano, infatti, ancora alcune incognite, relative al conflitto in Iraq, al riacutizzarsi del terrorismo e alla possibilità di una diffusione su scala mondiale del virus della SARS, che mettono a rischio la stabilità politica ed economica in tutto il mondo.

Per quanto riguarda l'attività marittima in generale, attività cui è strettamente legato il futuro della cantieristica, è stato rilevato alla fine del 2002 un volume totale di merci movimentate via mare di 5.550 milioni di tonnellate, con un modesto incremento dello 0,7% rispetto all'anno precedente, che aveva fatto registrare una crescita del 1,5%.

La domanda di servizi di trasporto marittimo, definita dai quantitativi di merci trasportate e dalle distanze percorse, è stata pari a 23.250 miliardi di tonnellate-miglia attestandosi sui livelli del 2001.

Il trasporto di oli combustibili ha però registrato nel 2002 una flessione dell'1,5% con un totale di 1987 milioni di tonnellate trasportate, dopo l'aumento dello 0,5% registrato nel corso del 2001. In particolare gli imbarchi di petrolio greggio sono diminuiti dell'1,7%, con un totale di 1565 milioni di tonnellate, mentre gli imbarchi di prodotti petroliferi sono diminuiti dello 0,7%, con un totale di 422 milioni di tonnellate.

Il trasporto di materie prime secche (minerali di ferro, carbone, granaglie, bauxite, allumina e fosfati) ha registrato un incremento dell'1,7%, per un totale di 2177 milioni di tonnellate trasportate nel 2002, dopo un incremento nel 2001 del

1,6%. Tale risultato è dovuto alla straordinaria produzione di acciaio nel 2002, che ha fatto registrare un aumento del 6,1% rispetto al 2001, con un aumento del 20% della sola industria siderurgica cinese. La produzione mondiale di ghisa, richiedente minerale di ferro e carbone combustibile è aumentata del 5,1% mentre la produzione di DRI (direct reduced iron), che utilizza gas, è aumentata del 5,5%.

Per quanto riguarda le altre tipologie di merci trasportate (altri carichi secchi, prodotti chimici, gas liquefatti, contenitori, traghetti ro-ro, porta-auto, altri carichi generali, ecc...), è da rilevare che esse rappresentano il 40% del volume di merci trasportate nel 2002.

Per quanto riguarda l'andamento del mercato crocieristico, di primaria importanza per la cantieristica europea e nazionale, nel corso del 2002 il numero dei passeggeri si è attestato intorno ai 10 milioni ed è previsto un andamento positivo per i prossimi anni, con un tasso di crescita superiore al 5% annuo. Nel 2007 il numero dei passeggeri trasportati dovrebbe attestarsi intorno ai 13 milioni.

In presenza di un modesto incremento nel corso del 2002 del volume delle merci trasportate, si è assistito ad un significativo incremento della capacità di carico offerto dalla flotta mondiale con un conseguente peggioramento del mercato dei noli. In presenza di rate di nolo molto basse la domanda di nuove costruzioni si è notevolmente contratta, raggiungendo nel 2002 il valore più basso degli ultimi sette anni.

Gli armatori europei (UE+Norvegia) hanno generato nel 2002 il 42% degli ordinativi di nuove navi, assegnando ai cantieri europei solo il 16% dei loro ordinativi ed ai cantieri del Far East il restante 74% (con una punta del 57% per la sola cantieristica coreana), mentre gli armatori dei paesi del Far East hanno generato il 25% degli ordinativi a livello mondiale (Giappone 22%, Cina 2% e

Corea 1%).

Gli ordini emessi dagli armatori europei (UE+Norvegia) rappresentano il 63% degli ordini acquisiti dai cantieri europei, il 69% degli ordini acquisiti dai cantieri coreani, il 51% degli ordini acquisiti dai cantieri cinesi ed il 10% degli ordini acquisiti dai cantieri giapponesi.

## 2. Il mercato mondiale delle costruzioni navali

Il mercato della cantieristica navale è fortemente globalizzato e presenta una sovracapacità di produzione pari a circa il 20–25% in più rispetto al fabbisogno di nuove navi. La competitività fra le imprese operanti nel settore – che ammontano a poche centinaia – è sostanzialmente influenzata dalle condizioni operative proprie del Paese di appartenenza, quali l'adozione di politiche industriali ad hoc per il comparto marittimo, il costo del lavoro, il cambio, la specificità dei sistemi di finanziamento per l'armamento.

I principali baricentri dell'attività cantieristica sono il sud-est asiatico (Giappone, Corea del Sud e Cina), l'Unione Europea ed alcuni Paesi emergenti dell'Europa dell'Est (Polonia, Croazia, Romania, ecc..).

Nel corso del 2002 le difficoltà della cantieristica navale mondiale sono aumentate, gli ordini globali di nuove navi nelle principali regioni mondiali del settore sono diminuiti di circa il 12% rispetto al 2001, dopo essere calati di oltre il 20% dal 2000 al 2001.

L'industria cantieristica navale, settore di importanza strategica per l'Europa, con un fatturato annuo di circa 34 miliardi di Euro ed un'occupazione

diretta ed indotta di circa 350.000 addetti, in tale contesto internazionale di recessione, ha subito un calo superiore al 50% nei nuovi ordinativi, rispetto alla quota già deficitaria dell'anno precedente.

In particolare, nel corso del 2002 gli ordini per navi da trasporto a livello mondiale si sono attestati su un valore di 20,47 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata, con un calo del 12 per cento rispetto al valore del 2001 (23,34 milioni di tslc). Gli ordinativi di navi da trasporto standard (tankers, general cargo, containers, bulk carriers) con un valore complessivo di 12,4 milioni di tslc hanno registrato una flessione dell'8 per cento rispetto all'anno precedente. Rilevante è stata, comunque, la crescita del comparto bulk-carrier (+65%) a fronte di cali significativi per tutte le altre categorie: tankers (-43%); containers (-26%); general cargo (-10%); product carrier (-7%).

Gli ordinativi di navi da trasporto high-tech (ro-ro, ferries, non cargo, chemical, LPG, LNG) si sono attestati su 5,9 milioni di tslc, con un calo del 4% rispetto al 2001. In forte crescita (+55%) la domanda di Ro-Ro, alimentata da una buona richiesta di car –carrier (porta auto); in crescita i ferries (+22%) e le chimichiere (+21%), in notevole calo le navi cisterna abilitate al trasporto di gas liquefatti : LNG (-50%); LPG (-65%).

Nel segmento del trasporto standard la Cina ha acquisito una quota di mercato del 10% (-4% rispetto all'anno 2001), grazie al settore product tankers e bulk carriers. Il Giappone, nonostante la svalutazione dello yen rispetto al dollaro e l'aumento della domanda interna, ha subito comunque una riduzione anche se limitata della propria quota di mercato passando dal 39 al 35% (-4%), a vantaggio della cantieristica coreana (+14%), che si è aggiudicata il 75% della domanda di navi portacontenitori.

Nel segmento del trasporto high-tech il Giappone si è aggiudicato il 38 per cento degli ordinativi , rispetto al 24 per cento dell'anno 2001, a scapito della

cantieristica coreana che ha visto ridursi la propria quota dal 28 al 20 per cento e della cantieristica europea che ha subito un consistente ridimensionamento della propria quota di mercato dal 29 al 18 per cento (-11%). Cantieristica europea che è praticamente assente dal comparto standard (soltanto il 3% degli ordinativi).

In conclusione, in termini di quote fra le maggiori aree di costruzione, i cantieri del sud-est asiatico hanno toccato nel 2002 il 79% della domanda globale. La Corea ha conquistato la leadership del mercato mondiale con una percentuale del 36% seguita dal Giappone con una quota del 35%, la Cina ha diminuito la propria quota dal 12 al 8%, mentre l'Unione Europea ha registrato una sensibile flessione dal 16 al 10%.

Nel primo trimestre 2003 gli ordini cumulati a livello mondiale ammontano a 6,3 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata, con un incremento del 54% rispetto allo stesso periodo del 2002. Tale aumento scaturisce quasi esclusivamente da una domanda di naviglio standard che ha fatto registrare un incremento del 165% rispetto al primo trimestre 2002 (dovuto in particolare agli ordinativi di navi cisterna e di navi portacontenitori).

Nel comparto High Tech si è avuta una flessione del 54%, fatta eccezione per le navi chimichiere e traghetti (Ro-Ro) che hanno registrato un incremento del 35% e 52%, rispettivamente.

In termini di quote di mercato per area di costruzione, la cantieristica coreana passa dal 36% del 2002 al 59% del primo trimestre 2003, a scapito della cantieristica europea che passa dal 10% del 2002 al 4% del primo trimestre 2003, della cantieristica giapponese dal 35% al 24% e del Resto del mondo dall'11% al 4%, mentre la Cina vede ridursi la propria quota dal 8% al 5%.

Preoccupante è il calo della cantieristica europea nel comparto high tech,

dove registra una sensibile flessione della propria quota di mercato dal 18% al 4% nel primo trimestre 2003, a vantaggio della Corea che, passando da una quota totale del 36% al 59%, ha registrato un aumento della quota nel comparto high tech dal 20% al 70% . Parimenti nel trasporto high tech la cantieristica giapponese ha registrato nel primo trimestre 2003 una sensibile riduzione della propria quota dal 38% al 15%. Nel loro insieme i cantieri del Far East (Corea del sud, Giappone e Cina) hanno acquisito nel primo trimestre del 2003 l'88% degli ordinativi di navi da trasporto standard ed il 91% degli ordinativi di navi high - tech.

Nei primi due mesi del 2003 non sono stati segnalati ordini di nuove navi da crociera.

I prezzi di nuove navi nel 2002 sono stati generalmente più bassi di quelli del 2001, con un calo medio del 6% per le cisterne, del 3,5% per le portacontenitori da 1700 a 2750 TEU (TEU = sigla utilizzata per identificare un container da 20'), con punte di circa il 15% per le portacontenitori superiori a 4600 TEU.

La guerra dei prezzi condotta dai cantieri del Sud-Est asiatico, che nel corso del 2002 hanno toccato i livelli minimi del 1989, non ha avuto dunque sosta, minando alla base la sopravvivenza di numerosi cantieri europei che riescono ad acquisire nuove commesse con sempre maggiori difficoltà a causa delle comprovate pratiche di *dumping* della Corea. Il rallentamento della domanda che ha caratterizzato il mercato delle costruzioni mercantili ha fatto emergere lo stato di precarietà o situazioni di crisi aziendale in cui si trovano numerosi operatori europei che, nel corso del 2002, hanno denunciato situazioni finanziarie compromesse o sono entrati in fallimento, facendo paventare un ulteriore forte ridimensionamento della cantieristica europea, con conseguente riduzione dell'occupazione diretta dei maggiori cantieri comunitari, che nel 2003

dovrebbe scendere da 23.450 a 14.270 addetti, con una riduzione complessiva di circa 9.200 unità pari al 39% dell'occupazione iniziale.

In Irlanda, il cantiere Harland e Wolf ha annunciato l'uscita dal comparto della costruzione navale per dedicarsi alla riparazione e al refitting, con una riduzione dell'occupazione da 385 a 50 unità.

In Danimarca, il cantiere Odense Shipyard, in mancanza di ordini ridurrà la propria forza lavoro da 2818 a 2114 unità.

In Germania, il cantiere HDW è uscito dal comparto delle costruzioni mercantili, con un taglio occupazionale di circa 1000 unità; il cantiere Flenders Werft è fallito ed ha previsto il licenziamento di tutta la manodopera (800 addetti); il cantiere Meyer Werft, stante l'esiguità del carico di lavoro, ha ridotto la manodopera di circa 800 unità.

In Finlandia, il Cantiere Kvaerner Masa Yards, ha annunciato la concentrazione delle proprie attività nel solo cantiere di Turku, prevedendo un taglio della manodopera di 565 unità.

In Italia , il Cantiere Navale Fratelli Orlando di Livorno, in amministrazione controllata, è uscito dal comparto delle costruzioni navali mercantili, prevedendo un notevole ridimensionamento dell'organico di circa 275 unità su un totale di 390; il Cantiere Navale Mario Morini di Ancona è uscito dal comparto delle costruzioni mercantili, riconvertendosi alla costruzione di unità da diporto (maxi yachts).

Per quanto riguarda le consegne di nuove navi nel 2002 i produttori del Far East hanno effettuato il 69,5% delle consegne (Corea 31,8%, Giappone 31,7% e Cina 6%) mentre l'AWES (U.E. + Norvegia, Polonia e Romania) detiene la seconda posizione con il 23,3% dei completamenti (27% nel 2001), dopo Giappone e Corea.

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

Dopo il lungo e infruttuoso negoziato con il Governo coreano per il ripristino delle normali condizioni di concorrenza nel settore cantieristico, la politica dell'Unione Europea è stata finalizzata a porre le basi della strategia da adottare a fronte di un settore caratterizzato dal crescente squilibrio fra la domanda e l'offerta e da una vera e propria guerra dei prezzi, conseguenza della politica "predatoria" adottata dalla Corea del Sud negli ultimi anni. L'inasprirsi dei rapporti tra UE e Corea del Sud nel settore cantieristico trae origine e sostanza nella politica dissennata del paese asiatico che, lasciando ai cantieri comunitari principalmente gli ordini "interni" di minore importanza e quelli per le tipologie di navi altamente specializzate (passeggeri, ro-ro e chimichiere), nel corso degli anni 90 ha quadruplicato la propria capacità sfiorando gli 8 milioni di stazza lorda compensata, praticando un vero dumping dei prezzi (sfruttando anche la svalutazione del won e le risorse finanziarie accordate dal Fondo Monetario Internazionale) che risultano essere inferiori agli stessi costi di produzione dei cantieri coreani. L'aumento ingiustificato della capacità produttiva ha determinato un forte squilibrio tra domanda e offerta nella costruzione navale, con pesanti riflessi sui prezzi (scesi nel corso del 2002 a livelli più bassi dal 1989). Le pratiche sleali della concorrenza coreana sono state oggetto di ben sette rapporti negli ultimi due anni, che hanno confermato quotazioni mediamente inferiori del 20% ai costi degli stessi cantieri coreani. E' in ragione di tali connotazioni che la cantieristica navale è stata oggetto anche in passato di specifici provvedimenti comunitari intesi a salvaguardare la cantieristica europea dalla concorrenza sleale dei cantieri asiatici e di altri Paesi terzi attraverso la previsione di misure di sostegno al settore.

Le finalità della politica industriale perseguita dall'Unione Europea mediante la direttiva n.684 del 21 dicembre 1990 (VII direttiva sugli aiuti alla costruzione navale) è stata quella di propiziare la normalizzazione del mercato, mantenendo nel frattempo in piedi strumenti d'intervento idonei a consentire alla cantieristica europea, in crisi produttiva per lo squilibrio del mercato mondiale ed, in particolare, per la ben nota politica di aggressività commerciale delle imprese asiatiche e dei paesi terzi, di conservare un livello di competitività adeguato alle sfide poste dal mercato stesso ed ai bisogni dell'economia marittima comunitaria.

Con il Regolamento n.1540 del 29 giugno 1998 l'Unione Europea ha ritenuto di confermare solo fino al 31 dicembre 2000 il sistema degli aiuti alla produzione.

Gli strumenti comunitari in questione prevedevano il meccanismo del massimale unico di aiuto uguale per tutti gli stati membri, espresso in percentuale del valore contrattuale; non includendo nel massimale soltanto gli aiuti indiretti alla cantieristica concessi ai committenti qualora siano conformi alle disposizioni dell'Accordo OCSE sul credito all'esportazione di navi di cui alla Risoluzione del Consiglio OCSE del 3 agosto 1981 (c.d. Accordo-navi).

Il Regolamento n.1540/98 si era posto l'obiettivo di porre fine alla politica dell'aiuto diretto alla produzione, al fine anche di incoraggiare l'industria della costruzione navale a migliorare i propri indici di produttività, e di spostare l'accento su altre forme di incentivazione al settore ritenute dall'Unione più efficaci ai fini del consolidamento e potenziamento degli standard di concorrenzialità del comparto, quali gli aiuti agli investimenti innovativi ed alla ricerca. Tale intenzione di dover abolire ogni forma di aiuto nasceva dal convincimento e dalla speranza di poter finalmente ripristinare le normali condizioni di concorrenza attraverso una soluzione "amichevole" con il governo

coreano.

Nel corso del 2002, però, l'industria cantieristica europea ha continuato ad essere fortemente influenzata dalla concorrenza sleale dei cantieri coreani che, sapendo di poter contare sulla concessione di aiuti governativi, hanno continuato a praticare prezzi tali da non coprire pienamente i costi di produzione, alimentando artificialmente una domanda che ha permesso loro di sfruttare una capacità produttiva altrimenti insostenibile. Questa anomalia, specialmente dopo l'abolizione, al 31 dicembre 2000, degli aiuti alla costruzione navale, ha avuto effetti particolarmente drammatici sul piano occupazionale ed economico del settore, determinando la chiusura di impianti ed il fallimento di non poche realtà operative sia in Italia che negli altri paesi dell'UE. La quota del mercato globale dei cantieri navali dell'Unione Europea è crollata rovinosamente nel 2002 dal 16% del 2001 al 10%, confermando tale tendenza negativa nel primo trimestre del 2003, che ha fatto registrare un ulteriore sensibile calo dal 10% al 4%.

In tale contesto, caratterizzato da una forte pretestuosità delle argomentazioni coreane poste a difesa della propria politica settoriale, nel settembre del 2002 la Commissione Europea ha deciso di sospendere il negoziato, di avanzare ricorso al WTO e di approvare, contestualmente, un "Temporary Defensive Mechanism" (Regolamento (CE) n.1177/200 del 27 giugno2002), ossia un meccanismo difensivo per la costruzione navale che accorda di nuovo la facoltà ai Paesi membri la facoltà di concedere un sostegno alla produzione, valido per contratti stipulati entro il 31/3/2004 ma limitato a poche tipologie navali (portacontenitori, chimichiere, navi cisterna per prodotti petroliferi e navi gasiere LNG) severamente colpite dalle prassi commerciali sleali coreane. Tale sostegno, pari al 6% del prezzo contrattuale, può, però, essere accordato a condizione che