committente fosse conforme a quello di mercato (praticato dalla concorrenza), sia per far sì che il relativo "pacchetto finanziario" fosse in linea con quello che il committente potrebbe ottenere presso cantieri di altri Paesi, in modo da conservare la commessa in Italia.

- L'Amministrazione ha provveduto, per la produzione facente capo a contratti stipulati non più tardi del 31 dicembre 2000, a dar corso agli interventi previsti dalla vigente legislazione nazionale di settore (contributi "diretti" al cantiere assuntore dei lavori e contributi sugli interessi a favore dell'armatore-committente), utilizzando tutte le risorse disponibili: la relativa azione amministrativa è stata, pertanto, pienamente efficace ed in linea con la tempistica prevista, soddisfacendo le istanze relative alle iniziative più avanzate.
- E' da rilevare, peraltro, che il mancato rifinanziamento della normativa di settore in sede di legge finanziaria per il 2003 porrà gravi problemi alle aziende ancora impegnate nella produzione ed aventi titolo ai predetti benefici, in quanto, per le rimanenti iniziative non ancora assistite, la mancanza di fondi impedirà all'Amministrazione di completare gli interventi stessi, con pesanti riflessi sui conti economici delle aziende e , conseguentemente, sull'occupazione.

  Il problema riguarda sia il segmento produttivo delle navi da crociera, in cui l'Italia e leader mondiale, sia, in misura ancora più accentuata, gli altri segmenti produttivi in cui sono specializzati i cantieri nazionali medio-minori.

  - Oltretutto, a fronte dell'agguerrita concorrenza coreana e dei conseguenti vuoti di lavori che si stanno determinando nei cantieri italiani, il futuro del comparto è estremamente difficile ed incerto e potrebbe essere assicurato solo mediante l'applicazione, anche in

Italia, delle misure di cui al vigente Regolamento comunitario n.1177/2002 (aiuti nel limite del 6% del valore della commessa, applicato dagli altri Paesi europei, ma in scadenza nel marzo 2004) nonché di eventuali altre misure di finanziamento che la Commissione Europea dovrebbe essere sollecitata a proporre nel corso dell'anno per non disperdere un patrimonio di esperienza e professionalità che sarebbe altrimenti irrecuperabile e che in parte è andato già perduta a causa dello scarso interesse che l'Esecutivo comunitario ha mostrato, in questi ultimi tre anni, per le sorti del settore.

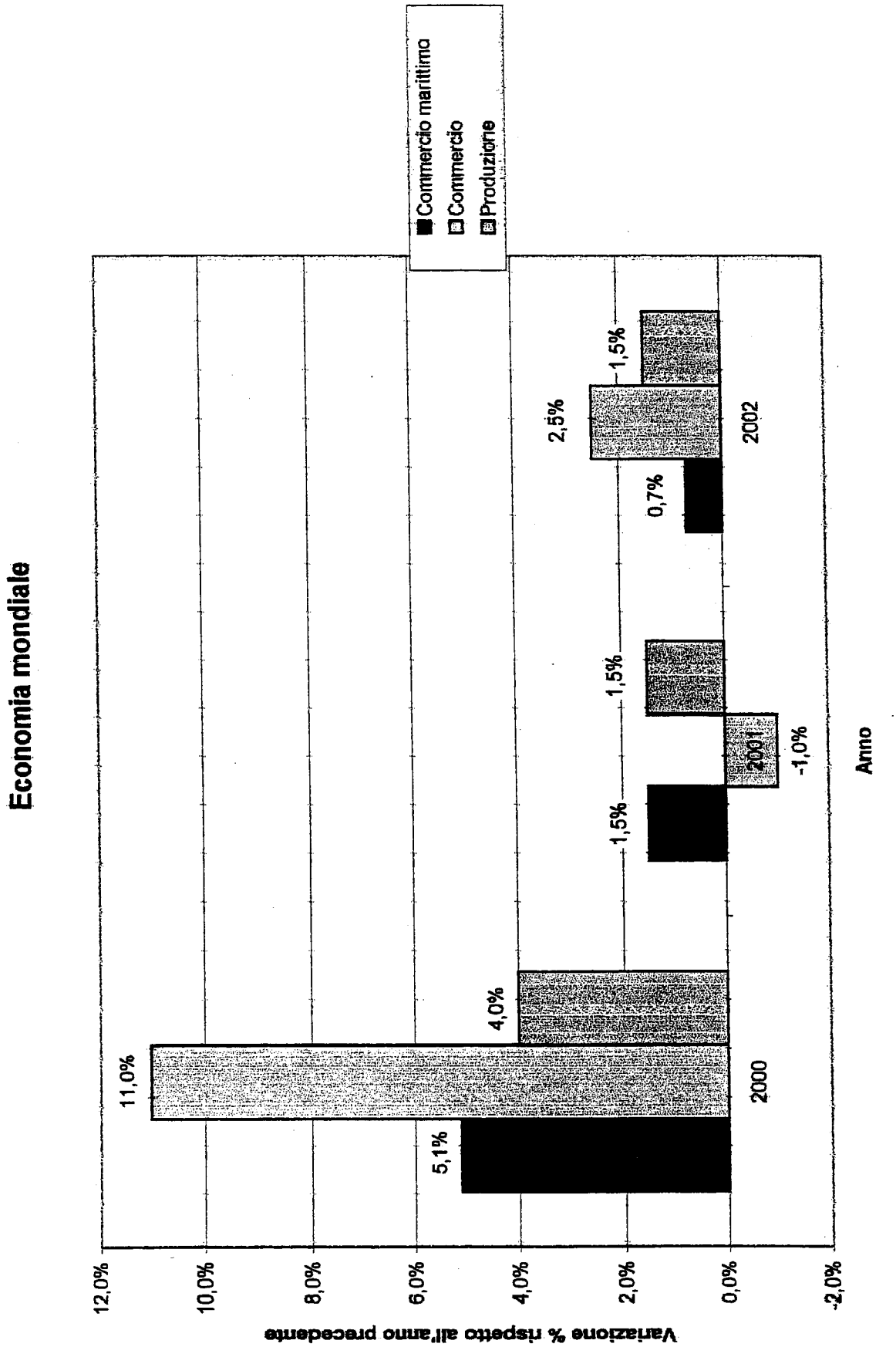
- A livello nazionale, occorre esser pronti a destinare al comparto le necessarie risorse sia per il completamento degli interventi previsti dalle leggi pregresse, sia per l'adozione delle ulteriori misure che sarà necessario sollecitare a livello comunitario per la salvaguardia del settore.

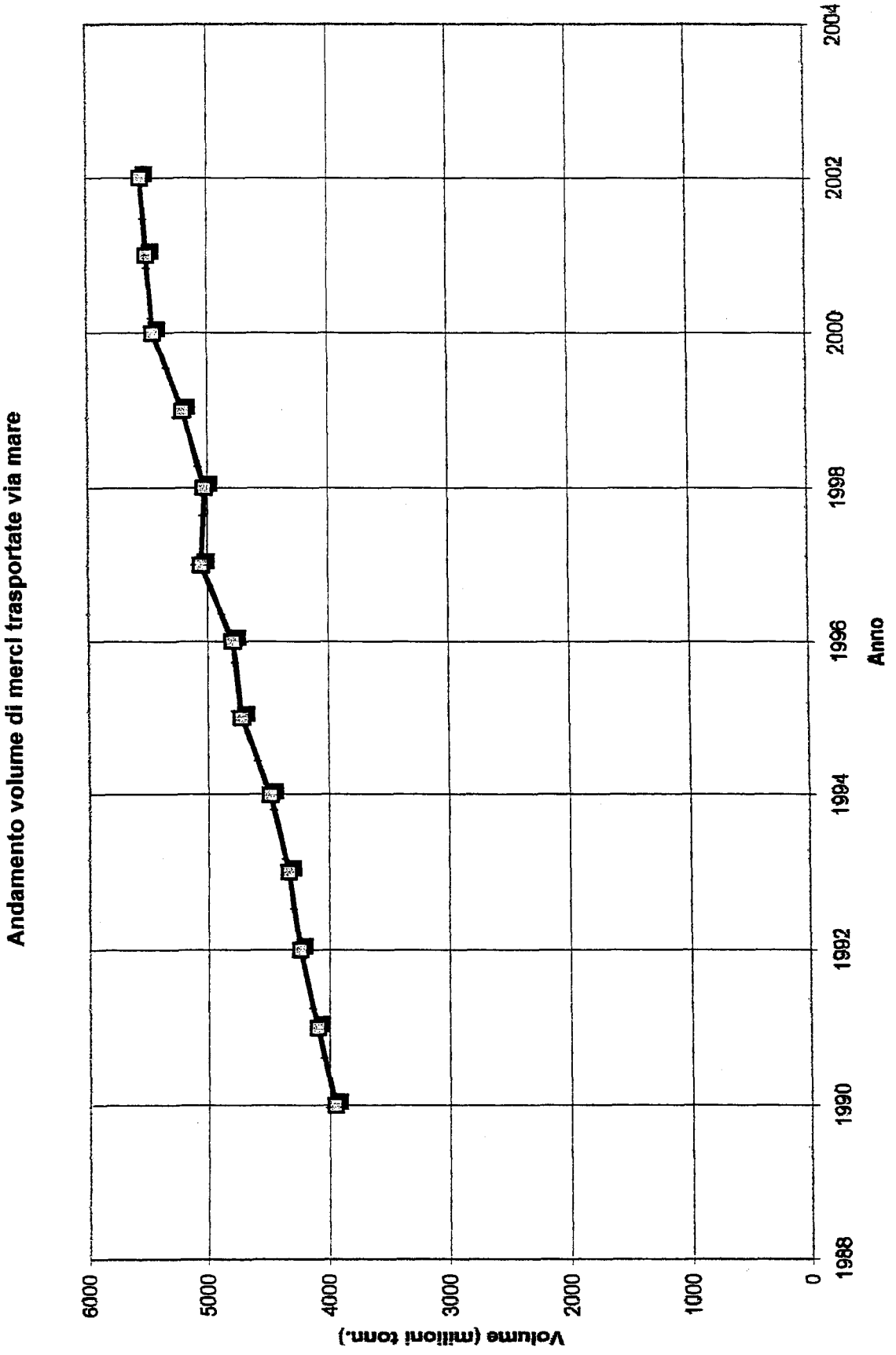
ALLEGATI

PAGINA BIANCA

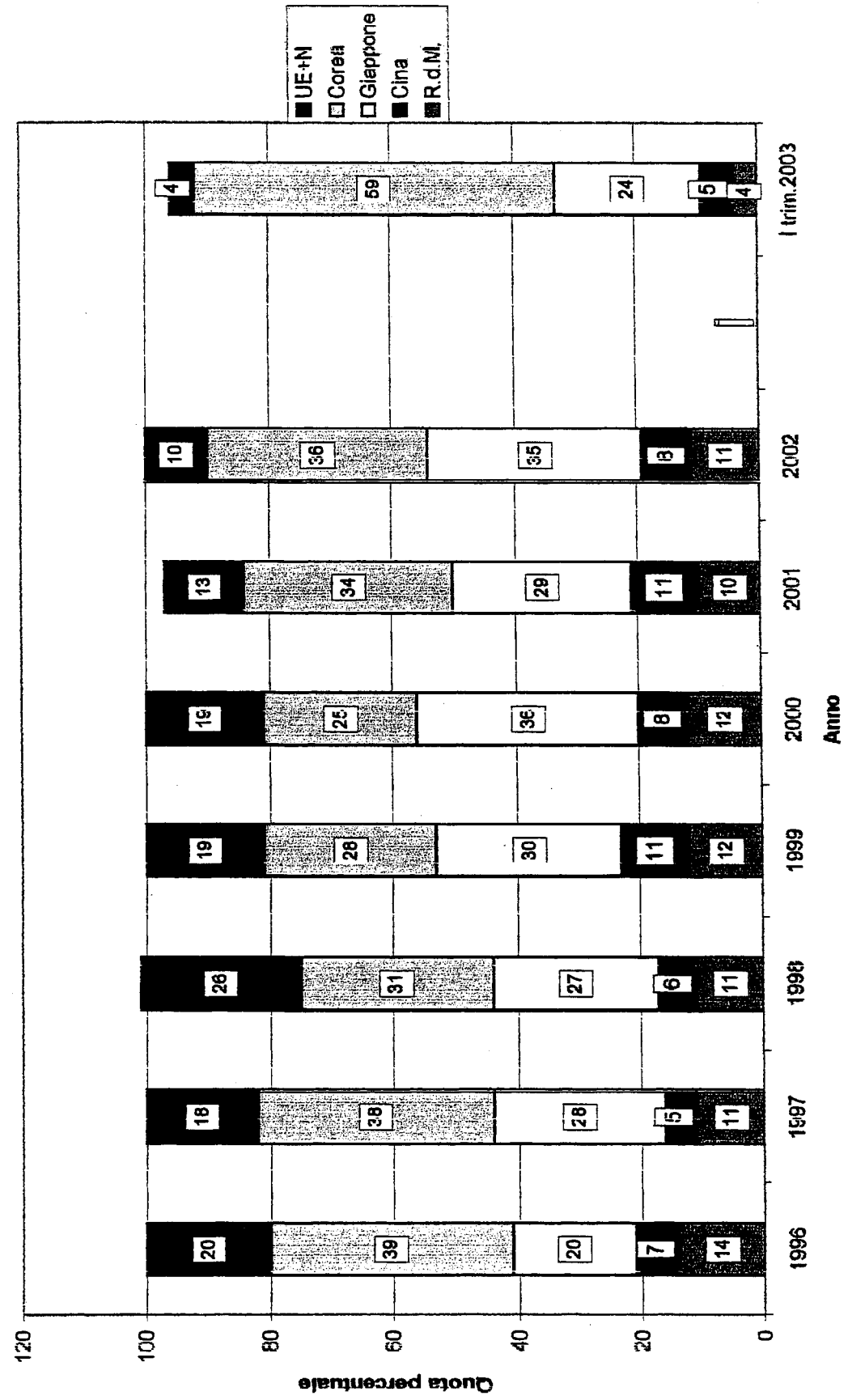
Grafici sulla situazione della cantieristica mondiale

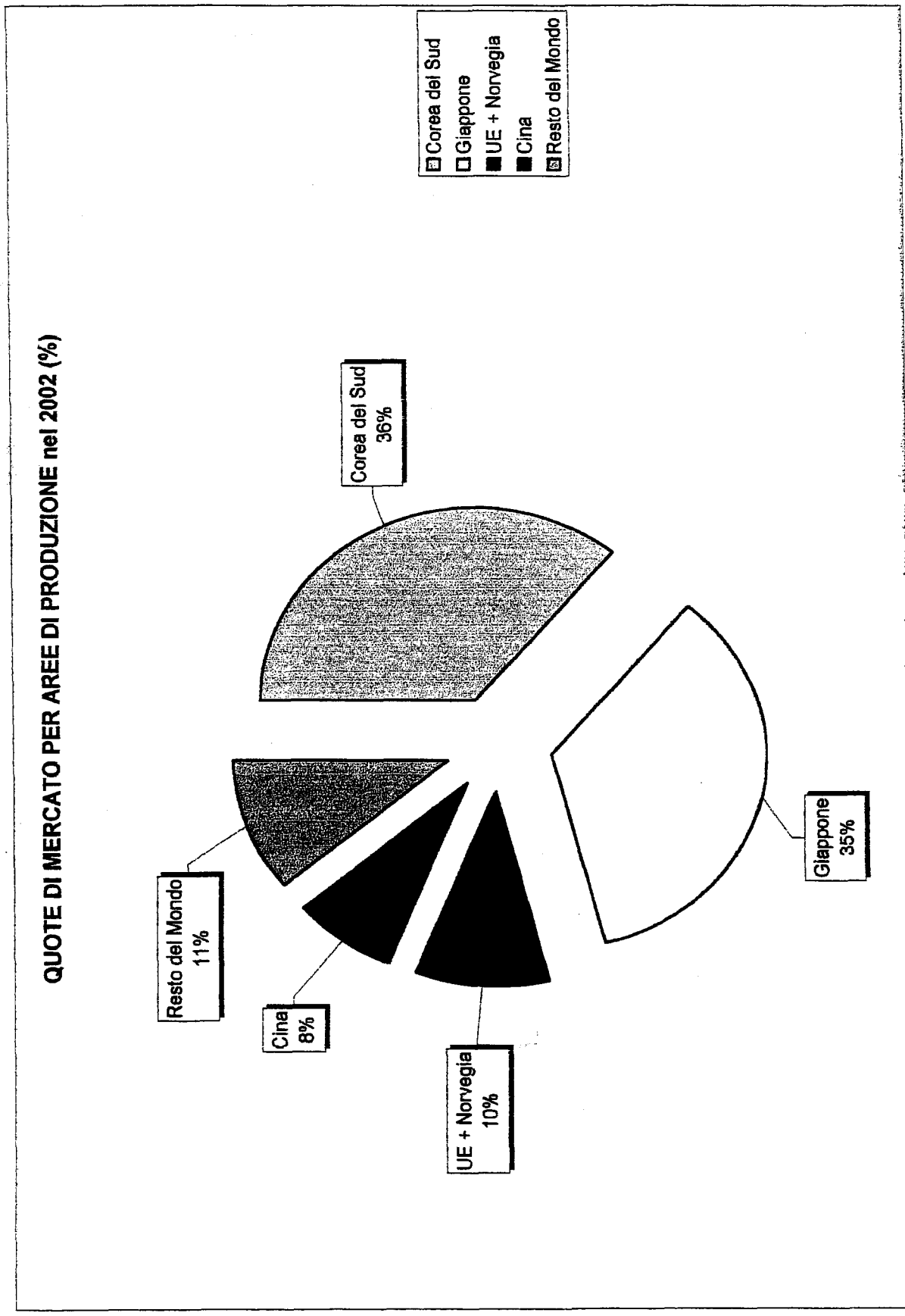
PAGINA BIANCA

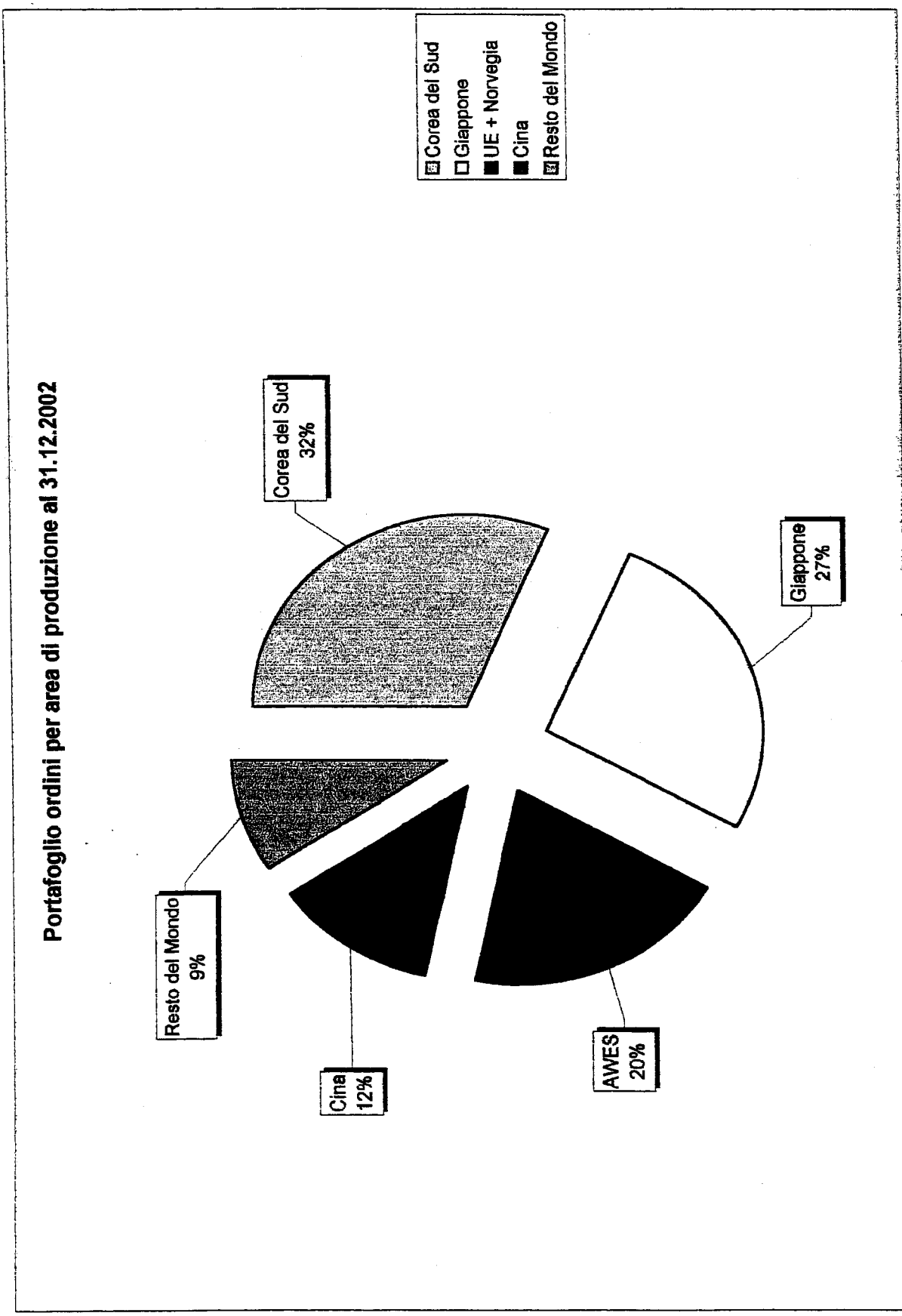

Economia mondiale
Commercio marittimo
Commercio
Produzione
12,0%
10,0%
8,0%
6,0%
4,0%
2,0%
0,0%
-2,0%
Variazione % rispetto all'anno precedente
Anno
2000
2001
2002
11,0%
5,1%
4,0%
1,5%
1,5%
-1,0%
2,5%
0,7%
1,5%


Andamento volume di merci trasportate via mare
Volume (milioni tonn.)
6000
5000
4000
3000
2000
1000
0
1988
1990
1992
1994
1996
1998
2000
2002
2004
Anno

Quote di mercato per area di costruzione dal 1996 al I trimestre 2003




QUOTE DI MERCATO PER AREE DI PRODUZIONE nel 2002 (%)
Corea del Sud
Giappone
UE + Norvegia
Cina
Resto del Mondo
Corea del Sud 36%
Giappone 35%
UE + Norvegia 10%
Cina 8%
Resto del Mondo 11%
Fonte:AWES (Association of European Shipbuilders)


Portafoglio ordini per area di produzione al 31.12.2002
Corea del Sud
Giappone
UE + Norvegia
Cina
Resto del Mondo
Corea del Sud 32%
Giappone 27%
AWES 20%
Cina 12%
Resto del Mondo 9%

RIPARTIZIONE FRA PAESI DEL PORTAFOGLIO ORDINI MONDIALE AL 31.03.2003

[ORDERBOOK AT 31.03.2003 BY COUNTRIES]

COUNTRY/PAESE	N	1,000 GT	%	1,000 CGT	%
BELGIUM	1	1,2	0,0	0,0	0,0
DENMARK	11	454,7	0,5	317,0	0,6
FINLAND	7	465,9	0,5	560,5	1,0
FRANCE	10	468,2	0,5	600,2	1,0
GERMANY	76	1.468,8	1,6	1.446,2	2,5
GREECE	7	56,2	0,1	89,9	0,2
ITALY	69	1.735,1	1,9	1.910,8	3,3
NETHERLANDS	180	488,0	0,5	749,3	1,3
PORTUGAL	19	72,8	0,1	97,2	0,2
SPAIN	131	1.022,6	1,1	1.011,3	1,8
SWEDEN	3	16,9	0,0	22,1	0,0
UNITED KINGDOM	21	38,9	0,0	55,1	0,1
EU	**535**	**6.289,4**	**6,9**	**6.859,6**	**12,0**
CROATIA	54	1.407,6	1,5	998,9	1,7
NORWAY	32	92,2	0,1	186,3	0,3
POLAND	98	2.170,2	2,4	1.631,2	2,8
ROMANIA	96	695,4	0,8	777,2	1,4
A AWES	**815**	**10.654,8**	**11,7**	**10.453,1**	**18,2**
BULGARIA	19	174,5	0,2	159,4	0,3
GEORGIA	0	0,0	0,0	0,0	0,0
LATVIA	6	2,8	0,0	10,4	0,0
RUSSIA	68	293,9	0,3	418,5	0,7
UKRAINE	43	420,0	0,5	441,9	0,8
YUGOSLAVIA	6	13,8	0,0	19,8	0,0
OTHERS	106	362,4	0,4	549,1	1,0
B OTHER EUROPEAN	**248**	**1.267,4**	**1,4**	**1.599,2**	**2,8**
C JAPAN	**687**	**27.878,3**	**30,7**	**15.271,3**	**26,7**
D SOUTH KOREA	**636**	**37.472,8**	**41,2**	**20.305,3**	**35,4**
BRAZIL	35	216,3	0,2	300,0	0,5
CHINA, PEOPLE'S REPUBLIC OF	399	9.574,4	10,5	6.278,2	11,0
CHINA, REPUBLIC OF (TAIWAN)	34	1.533,8	1,7	795,1	1,4
UNITED STATES OF AMERICA	125	1.225,8	1,3	1.114,6	1,9
OTHERS	302	1.126,0	1,2	1.179,1	2,1
E REST OF WORLD	**895**	**13.676,2**	**15,0**	**9.667,1**	**16,9**
WORLD TOTAL	**3.281**	**90.949,4**	**100,0**	**57.296,0**	**100,0**

Differences due to roundings

SOURCE: Lloyd's Register - Fairplay

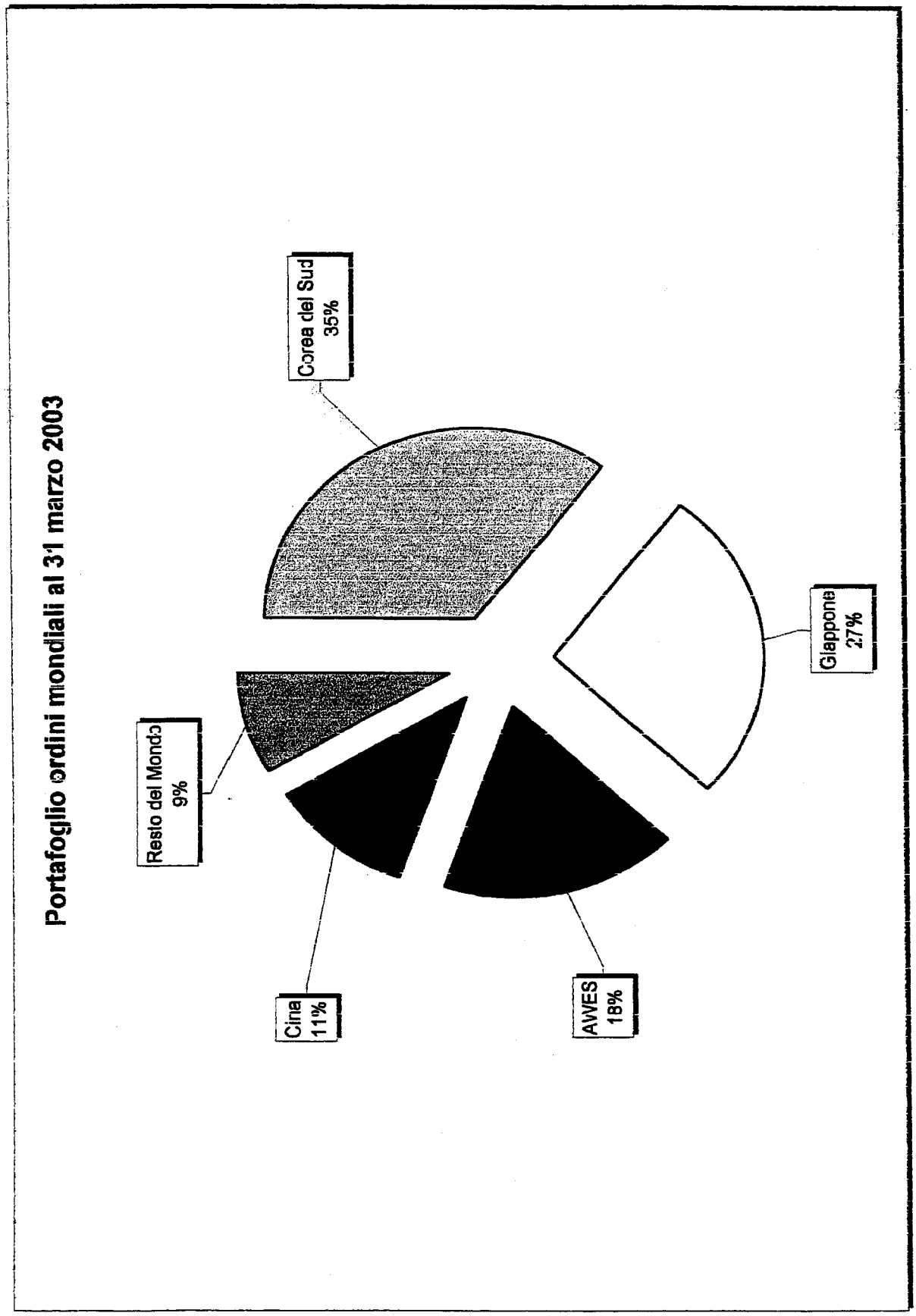
ORDERBOOK AT 31.03.2003
BY SHIPTYPE

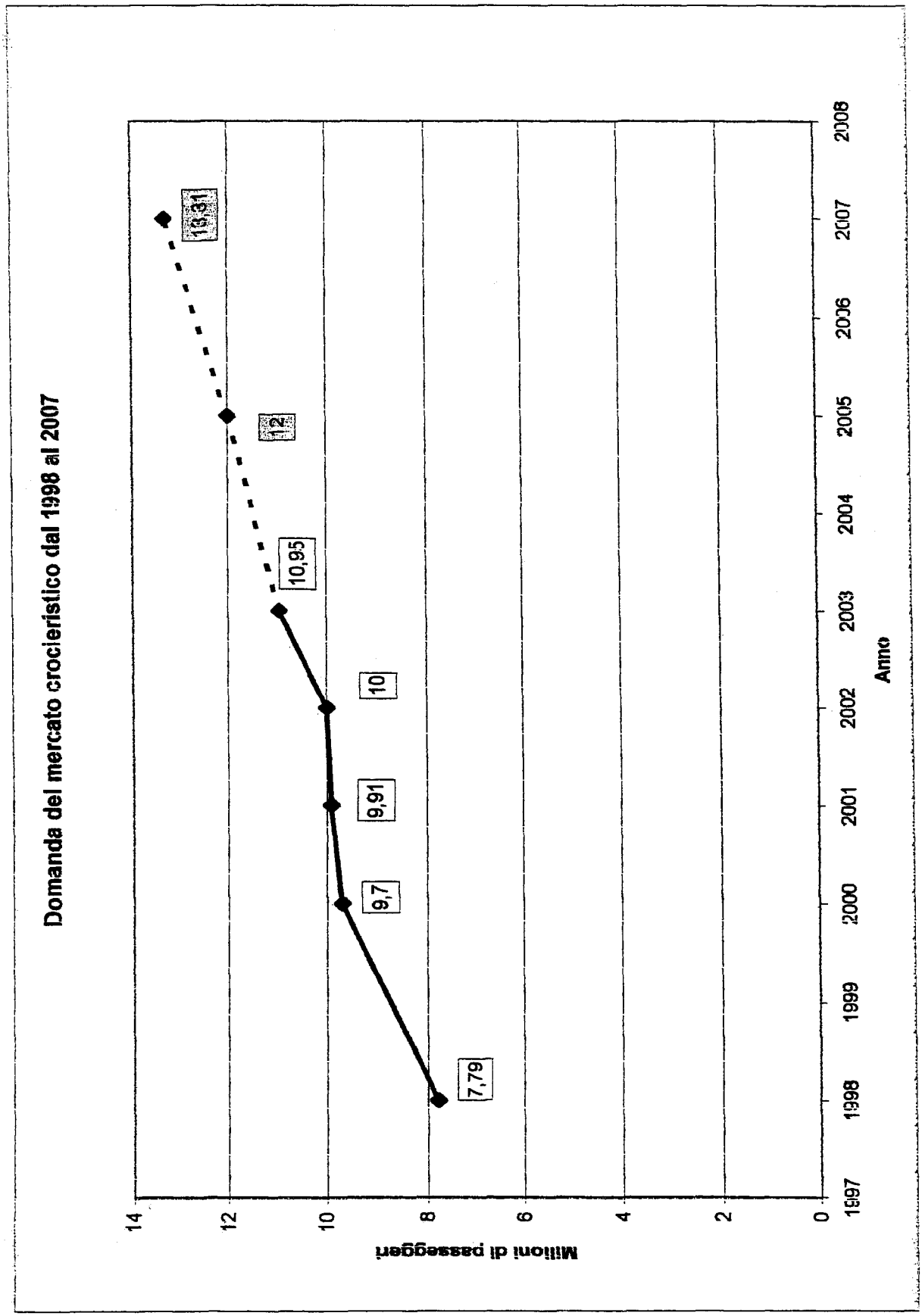
TYPE	N	1,000 GT	%	1,000 CGT	%	1,000 DWT	%
CRUDE OIL TANKER	267	23.855,4	26,2	9.008,2	15,7	44.325,7	33,4
PRODUCT & CHEMICAL	662	14.231,7	15,6	11.034,5	19,3	23.023,7	17,4
A TANKERS	**929**	**38.087,0**	**41,9**	**20.042,8**	**35,0**	**67.349,4**	**50,8**
BULK CARRIERS	475	18.816,1	20,7	8.346,2	14,6	34.611,2	26,1
COMBINED CARRIERS	2	130,0	0,1	65,0	0,1	242,0	0,2
B BULK CARRIERS	**477**	**18.946,1**	**20,8**	**8.411,2**	**14,7**	**34.853,2**	**26,3**
GENERAL CARGO	283	2.356,8	2,6	2.314,0	4,0	3.187,1	2,4
REEFERS	7	82,7	0,1	106,2	0,2	71,7	0,1
CONTAINERS	370	15.634,3	17,2	10.789,8	18,8	17.790,8	13,4
RO - RO	38	718,9	0,8	639,6	1,1	364,0	0,3
OTHER DRY CARGO	52	2.382,8	2,6	1.493,8	2,6	850,1	0,6
C DRY CARGO	**750**	**21.175,4**	**23,3**	**15.343,4**	**26,8**	**22.263,7**	**16,8**
LPG CARRIERS	44	1.065,7	1,2	915,1	1,6	1.257,0	0,9
LNG CARRIERS	65	6.489,2	7,1	4.884,6	8,5	4.421,8	3,3
D GAS CARRIERS	**109**	**7.554,9**	**8,3**	**5.799,7**	**10,1**	**5.678,8**	**4,3**
FERRIES	149	1.018,3	1,1	1.254,9	2,2	202,6	0,2
PASSENGER	45	2.423,3	2,7	3.118,1	5,4	220,2	0,2
E FERRY/PASSENGER	**194**	**3.441,6**	**3,8**	**4.372,9**	**7,6**	**422,8**	**0,3**
FISHING VESSELS	247	198,7	0,2	618,0	1,1	65,7	0,0
OTHERS N/C	575	1.545,8	1,7	2.707,9	4,7	1.931,6	1,5
F NON CARGO VESSELS	**822**	**1.744,4**	**1,9**	**3.325,9**	**5,8**	**1.997,4**	**1,5**
TOTAL	3.281	90.949,4	100,0	57.296,0	100,0	132.565,3	100,0

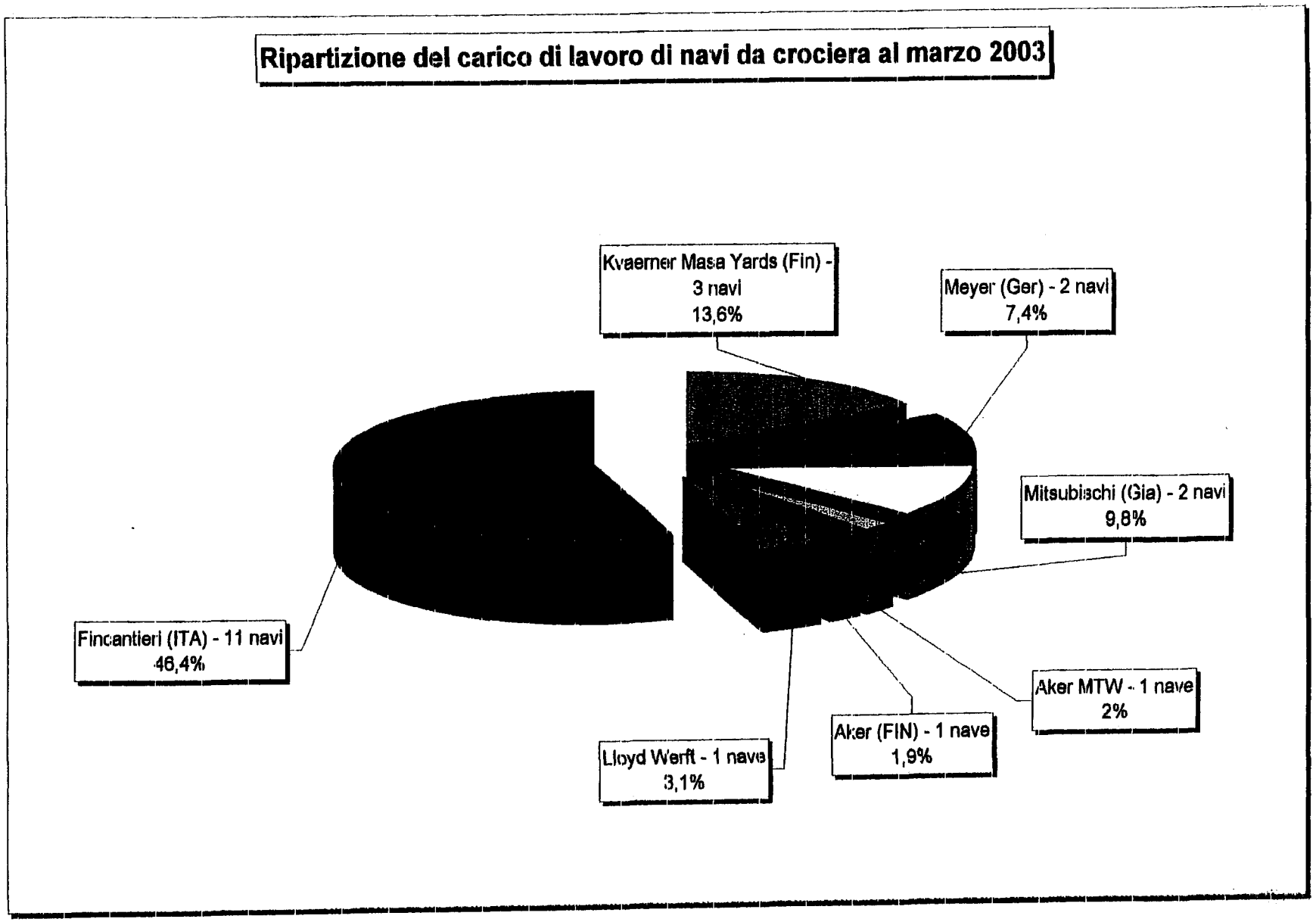
Differences due to roundings

SOURCE: Lloyd's Register - Fairplay

22/04/2003


Portafoglio ordini mondiali al 31 marzo 2003
Corea del Sud 35%
Giappone 27%
AWES 18%
Cina 11%
Resto del Mondo 9%


Domanda del mercato crocieristico dal 1998 al 2007
Milioni di passeggeri
Anno
0
2
4
6
8
10
12
14
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
7,79
9,7
9,91
10
10,95
12
13,31



(Fonte: GP Wild, stampa specializzata)