ATTI PARLAMENTARI

XIV LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XL**
n. **3**

RELAZIONE

SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLE LEGGI IN MATERIA DI INTERVENTI PER L'INDUSTRIA CANTIERISTICA ED ARMATORIALE

(Al 31 dicembre 2004)

(Articolo 5, comma 4, della legge 30 novembre 1998, n. 413)

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(LUNARDI)

Trasmessa alla Presidenza il 9 marzo 2006

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

INDICE

1. L'andamento dell'economia e dei trasporti marittimi ..... *Pag.* 5

2. Il mercato mondiale delle costruzioni navali ..... » 12

3. Gli sviluppi della politica dell'Unione Europea nel campo della costruzione navale ..... » 20

4. La situazione e le prospettive dell'industria cantieristica ..... » 31

5. La ricerca applicata nel settore navale ..... » 46

6. L'attività dell'Amministrazione per l'attuazione delle leggi di settore ..... » 51

7. Conclusioni ..... » 68

PAGINA BIANCA

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

Nel 2004 l'economia mondiale ha fatto registrare una forte crescita , anche se il quadro internazionale ha presentato situazioni differenziate fra le varie aree, e gli scambi commerciali si sono moltiplicati , crescendo di circa il 10% nel 2004 contro circa il 5% del 2003.

La crescita economica, nonostante un inasprimento della politica monetaria con un aumento del tasso ufficiale di sconto dall'1% al 2,75%, si è consolidata negli Stati Uniti, facendo, però, registrare un leggero rallentamento negli ultimi mesi dell'anno, è sensibilmente rallentata in Giappone e nell'Unione Europea, mentre è continuata la forte crescita di alcuni Paesi emergenti (Cina, India e America Latina).

La forte crescita degli Stati Uniti, alimentata da un aumento dei consumi (+3,8%) e dagli investimenti delle imprese (+10,3%) , ha costituito la spinta maggiore per l'economia mondiale. Altro fattore trainante, oltre alla sostenuta crescita degli Stati Uniti, è stata la crescita molto rapida di alcuni paesi emergenti, come la Cina, che si è confermata la più dinamica dell'intero panorama mondiale, l'India, trainata dalla ripresa dal settore delle tecnologie per l'informazione e dei servizi, ed alcuni paesi dell'America Latina, grazie al rialzo del prezzo delle materie prime e ai riflessi positivi della crescita statunitense.

L'aumento del prodotto interno lordo mondiale PIL, grazie all'aumento del 4,3% degli Stati Uniti, del 9,0% della Cina, del 7,3% dell'India, del 5,6% dei Paesi dell'America latina e del 4,4% del Giappone, si è attestato su un valore medio del 5,0 %, facendo registrare un sensibile aumento rispetto all'anno precedente (3,9%) e l'aumento più elevato degli ultimi trent'anni.

In particolare nel continente asiatico la crescita del PIL è stata mediamente del 7,5%, con la sola eccezione della Corea che ha segnato un

incremento del prodotto interno lordo inferiore al 6%.

I risultati registrati, peraltro, presentano andamenti differenziati nelle diverse aree economiche produttive del mondo: la dinamica del prodotto interno lordo degli Stati Uniti è aumentata dal 3,0 % del 2003 al 4,3 % mediamente nel 2004. Il contributo principale all'incremento del P.I.L. è stato dato dai consumi interni che sono aumentati per effetto del miglioramento del mercato del lavoro e degli investimenti delle imprese che continuano a beneficiare di tassi di finanziamento ancora vantaggiosi.

In Giappone l'attività economica, grazie all'elevato ritmo di crescita dei Paesi asiatici, ha fatto un balzo in avanti, facendo aumentare gli interscambi commerciali, con un conseguente aumento del 14,3% delle esportazioni e del 8,9% delle importazioni. Il P.I.L. ha fatto registrare una crescita del 2,7%, rispetto all'1,3% del 2003.

Per i Paesi asiatici emergenti il 2004 è stato un anno di crescita eccezionale. La Cina è stata la più dinamica dell'intero panorama mondiale, con uno straordinario incremento del P.I.L. del 9,5% rispetto all'anno precedente. Elemento trainante è stata la domanda interna . La Cina, inoltre, ha rappresentato un efficace mercato di sbocco per gli altri Paesi asiatici.

Nelle aree emergenti hanno particolare risalto gli incrementi in termini di P.I.L. della Russia (+7%), dell'India (+ 7,4%) e dell'America Latina nel suo complesso (+5,7%), che ha risentito positivamente della ripresa economica internazionale e dell'elevato prezzo del petrolio .

Discorso a parte merita la Corea del Sud, leader mondiale del settore cantieristico navale nel comparto delle produzioni standard, che ha fatto registrare nel 2004 progressi più moderati, con un incremento del P.I.L. inferiore al 6%.

E' risultata invece su ritmi di crescita molto moderati l'attività economica

dell'Area euro, dove la fase di recupero congiunturale avviata nel 2003 è continuata e la crescita del PIL è stata pari al 2,2%, in netta accelerazione rispetto allo 0,5% del 2003 ma sostanzialmente inferiore rispetto alla media dei paesi industrializzati, risentendo fortemente del "fattore cambio" per il sensibile apprezzamento dell'euro nei confronti del dollaro e delle altri principali monete e dell'elevato prezzo del petrolio, passato dai 28,8 dollari a barile del 2003 ai 39 dollari a barile, mediamente nel 2004.

Paese	PIL a prezzi costanti			
	2001	2002	2003	2004
Austria	0,8	1,2	0,8	2,0
Belgio	0,7	0,7	1,3	2,7
Danimarca	1,6	1,0	0,4	2,0
Francia	2,1	1,2	0,5	2,4
Germania	1,0	0,1	-0,1	1,6
Grecia	4,0	3,8	4,7	4,2
Irlanda	6,2	6,1	3,7	5,4
Italia	1,8	0,4	0,3	1,2
Norvegia	2,6	1,4	0,3	3,2
Paesi Bassi	1,2	0,6	-0,9	1,3
Portogallo	1,8	0,4	-1,1	1,0
Regno Unito	2,1	1,8	2,2	3,1
Spagna	2,8	2,2	2,5	2,7
Svezia	1,7	2,0	1,5	3,5
Svizzera	1,0	0,1	-0,4	1,7
Canada	1,9	3,4	2,0	2,8
Stati Uniti	0,5	1,9	3,0	4,4
Giappone	0,4	-0,3	1,4	2,7
Corea	2,5	6,3	2,5	2,5
Area Euro	1,7	0,9	0,6	2,0
UE 15		1,1	0,9	2,3
UE 25		1,1	1,0	2,4
OCSE	0,9	3,0	3,6	1,1

Fonte: OCSE

Per il 2005, l'economia mondiale dovrebbe continuare a crescere a tassi elevati, anche se più contenuti rispetto al 2004, risentendo dell'Euro forte, dell'elevato prezzo del petrolio e del rallentamento degli scambi commerciali.

Il prodotto interno lordo PIL dovrebbe attestarsi intorno al 4,0 per cento, mentre lo sviluppo del commercio mondiale dovrebbe crescere dell'8 per cento.

Per quanto riguarda l'attività marittima in generale, attività cui è strettamente legato il futuro della cantieristica, in perfetta sincronia con l'andamento dell'economia globale, si è registrato nel 2004 un forte sviluppo degli scambi commerciali, con una ripresa di fiducia generale; le transazioni internazionali hanno recuperato dinamismo e l'incremento del volume delle merci scambiate ha raggiunto il 9,5% con i trasporti marittimi internazionali che hanno assunto il ruolo di principale motore della globalizzazione.

La ripresa economica mondiale, con le tensioni generate sul mercato delle materie prime ha avuto un notevole impatto sull'attività marittima in generale, generando un incremento della domanda di noleggio, con conseguente rialzo dei noli ed una corsa agli investimenti in nuove costruzioni senza precedenti, oltrechè un aumento delle transazioni sul mercato delle navi usate. I noli hanno dunque raggiunto livelli record nel corso del 2004, consentendo agli Armatori di effettuare investimenti rilevanti e di ordinare navi nuove, a prezzi più elevati e con consegne dilazionate negli anni a venire.

Nel comparto delle navi da carico secco i noli hanno continuato a crescere raggiungendo livelli storici. Questo risultato è stato raggiunto grazie alla Cina che nel corso degli ultimi anni è divenuto il principale importatore di numerose materie prime.

Gli ordinativi di navi da carico secco hanno raggiunto nel 2004 i 37 milioni di tonnellate di portata lorda (TPL) ed il portafoglio ordini mondiale è aumentato, passando dai 53,1 milioni di tonnellate del 2003 ai 71,6 milioni di tonnellate del 2004.

Gli Armatori hanno trovato non poche difficoltà a trovare cantieri cui

ordinare navi da carico secco, considerate troppo spesso semplici e poco remunerative. Persino i cantieri coreani hanno preferito acquisire commesse più remunerative e le navi da carico secco e la Corea rappresenta oggi non più del 5% del mercato contro il 20% dell'anno 2000.

Mentre i cantieri giapponesi raggiungono oggi il 65% del mercato mondiale, soddisfacendo, però, una clientela interna.

La domanda di navi da carico secco resta forte, ma è destinata a rimanere, almeno in parte, insoddisfatta.

Il trasporto di oli combustibili ha registrato nel 2004 un aumento memorabile rispetto al 2003 che aveva fatto registrare 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 aumentati del 96%, mentre gli imbarchi di prodotti petroliferi sono aumentati del 65%. Nei primi mesi del 2004 la media realizzata è addirittura superiore al 2003, anche se la tendenza recente lascia intravedere la possibilità di un rallentamento. Il consumo mondiale di petrolio è in aumento costante da oltre quattro anni. La Cina ha rappresentato una parte sostanziale dell'aumento della domanda globale di petrolio, passando da 90 milioni di tonnellate nel 2003 a circa 120 milioni di tonnellate nel 2004 (+ 20%), contribuendo sensibilmente all'aumento dei noli. Il Brasile ha fatto registrare un aumento dei consumi di circa il 15%, l'India di circa l'11%, mentre Europa e Stati Uniti hanno fatto registrare aumenti di appena il 6% e 3%, rispettivamente.

Con circa 44 milioni di tonnellate di portata lorda il livello degli ordinativi di navi petroliere ha registrato una flessione rispetto al 2003, con 52 milioni di tonnellate di portata lorda. Tale flessione è giustificata dal fatto che la flotta petroliera era stata già in parte ammodernata a seguito degli incidenti dell'"Erika" nel 1999 e della "Prestige" nel 2002.

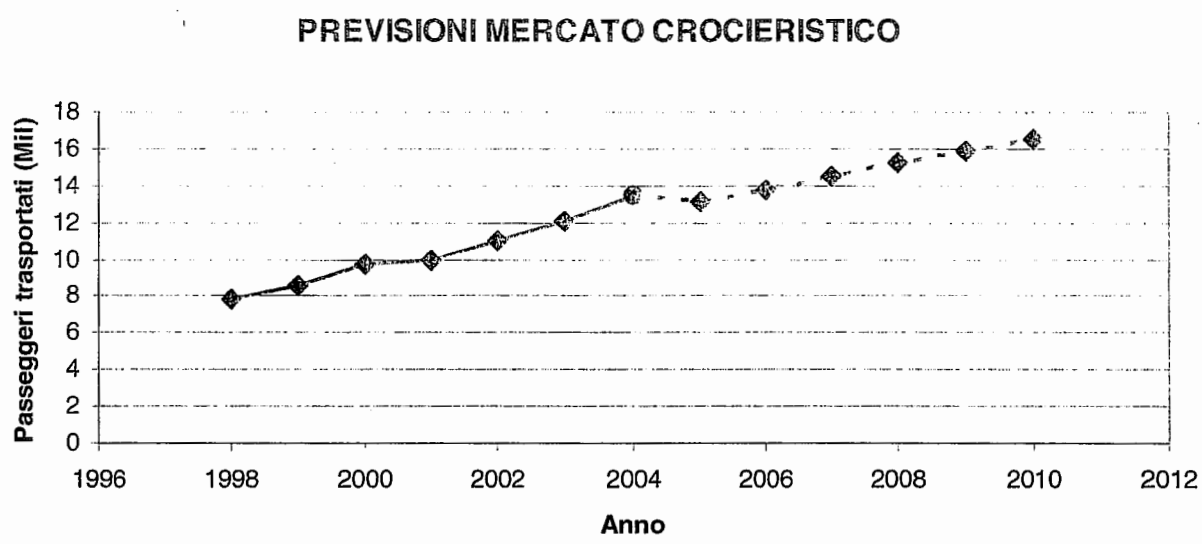
Malgrado ciò il portafoglio ordini è aumentato passando dagli 83,5 milioni di tonnellate di portata lorda nel 2003 a oltre 100 milioni di tonnellate nel 2004.

Il numero di navi chimichiere, con cisterne in acciaio inox, ordinate nel 2004 è stato di 77, contro le 53 del 2003. Il portafoglio ordini è aumentato da 1,6 milioni di tonnellate di portata lorda del 2003 a 2,1 milioni di tonnellate di portata lorda del 2004. La forte domanda non ha potuto, però, essere interamente soddisfatta a causa del forte rincaro degli acciai inossidabili, ma anche delle difficoltà di approvvigionamento.

Nel mercato delle navi portacontenitori il 2004 è stato un anno eccezionale che ha fatto tornare alla memoria il boom petrolifero degli anni settanta.

Come dinanzi accennato, la Cina, forte della sua crescita economica e di un aumento del 30% delle esportazioni di merci containerizzate, è stata la causa della penuria sul mercato di navi portacontenitori e parimenti responsabile dei livelli senza precedenti raggiunti dai tassi di nolo. Non bisogna, tuttavia trascurare, la domanda americana ed europea e la presenza sul mercato di paesi emergenti come India, Tailandia, Vietnam, che si sono rivelati esportatori molto dinamici.

Per quanto riguarda l'andamento del mercato crocieristico, di primaria importanza per la cantieristica europea e nazionale, nel corso del 2004 il numero dei passeggeri si è attestato intorno ai 13,4 milioni, contro una previsione di 12,1 milioni ed è previsto un andamento positivo per i prossimi anni, con un tasso di crescita superiore al 5% annuo che lascia intravedere per il 2010 oltre 16,5 milioni di passeggeri trasportati.



Fonte:Fincantieri

In questo settore negli ultimi anni si è vista accentuarsi la tendenza alla "polarizzazione", con due o tre leaders mondiali, che vede il gruppo Carnival in *pole position*, dopo aver inglobato la P&O Princess e la Costa Crociere, seguito a considerevole distanza da altri gruppi, fra i quali primeggia la M.S.C., già piazzata solidamente al secondo posto nel settore containers, che si è affacciata nel mercato delle crociere con l'intento di "sfondare" ed acquisire una posizione rilevante sul mercato crocieristico, rendendo meno scontata nel lungo periodo ogni leadership.

In presenza di un eccezionale incremento, nel corso del 2004, del volume delle merci trasportate, si è, dunque, assistito ad un significativo aumento della domanda di noleggio, con un conseguente crescita delle rate di nolo e della domanda di costruzione di nuove navi, che ha raggiunto nel 2004 il valore più elevato degli ultimi trenta anni di 43,9 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata (Tslc). I cantieri di costruzione navale, risentendo dell'andamento ottimistico dei mercati, hanno fatto il pieno di ordinativi, con consegne a partire dal 2004 dilazionate fino al 2007 e con prezzi che, per effetto della forte domanda, hanno subito un incremento dell'ordine del 30- 40%.

Gli armatori europei (UE+Norvegia) hanno generato nel 2004 il 45% degli ordinativi di nuove navi, assegnando ai cantieri europei il 18% dei loro ordinativi il 48% per la sola cantieristica coreana, il 16% alla Cina e il 6% al Giappone, mentre gli armatori dei paesi del Far East hanno generato il 24% degli ordinativi a livello mondiale (Giappone 19%, Cina 3% e Corea 2%) e il Resto del mondo il 31%.

Gli ordini emessi dagli armatori europei (UE+Norvegia) rappresentano il 68% degli ordini acquisiti dai cantieri europei, il 58% degli ordini acquisiti dai cantieri coreani, il 58% degli ordini acquisiti dai cantieri cinesi, il 29% degli ordini acquisiti dai cantieri giapponesi e il 48% per il resto del mondo.

2. Il mercato mondiale delle costruzioni navali

Il mercato della cantieristica navale è fortemente globalizzato e la competizione 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..).

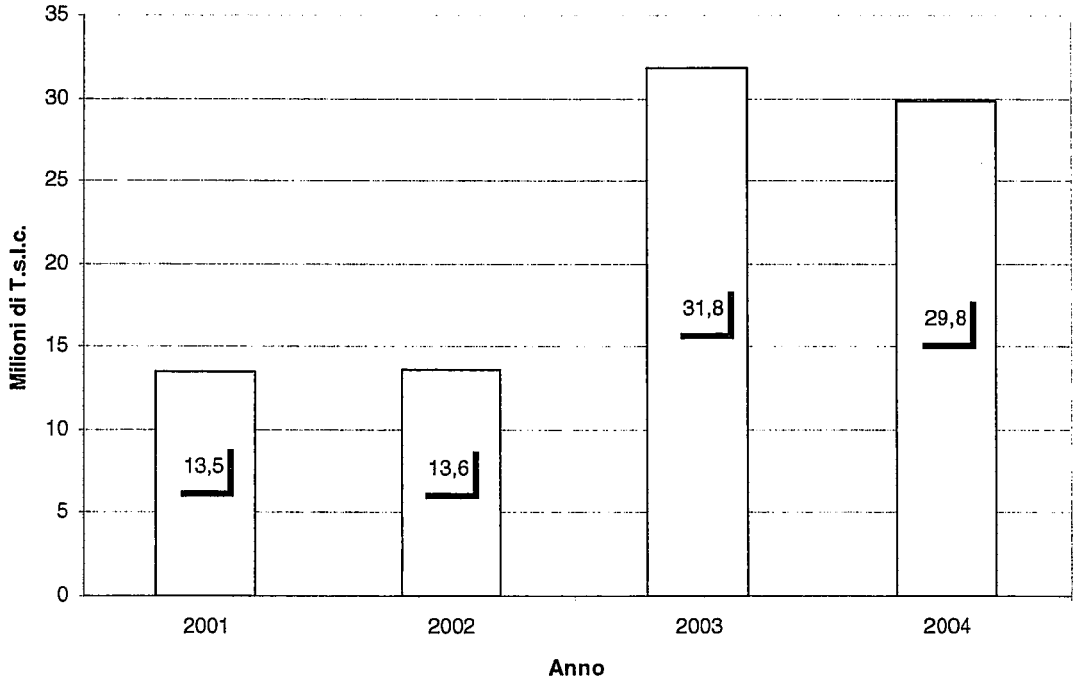
Nel corso del 2004, per l'effetto positivo della ripresa internazionale, gli ordini globali di nuove navi nelle principali regioni mondiali del settore hanno raggiunto il valore record di 43,9 milioni di T.s.l.c., con un incremento del 10% rispetto al 2003, che aveva fatto registrare un incremento del 95% rispetto al

2002 . La ripartizione degli ordini per area di costruzione vede la Corea confermarsi leader mondiale nel settore della costruzione navale 16,3 milioni di T.s.l.c. seguita dal Giappone con 12 milioni di T.s.l.c, dalla Cina con 5,6 milioni di T.s.l.c, dall'Unione Europea +Norvegia con 5,1 milioni di T.s.l.c. e dal Resto del Mondo con 4,9 milioni di T.s.l.c.

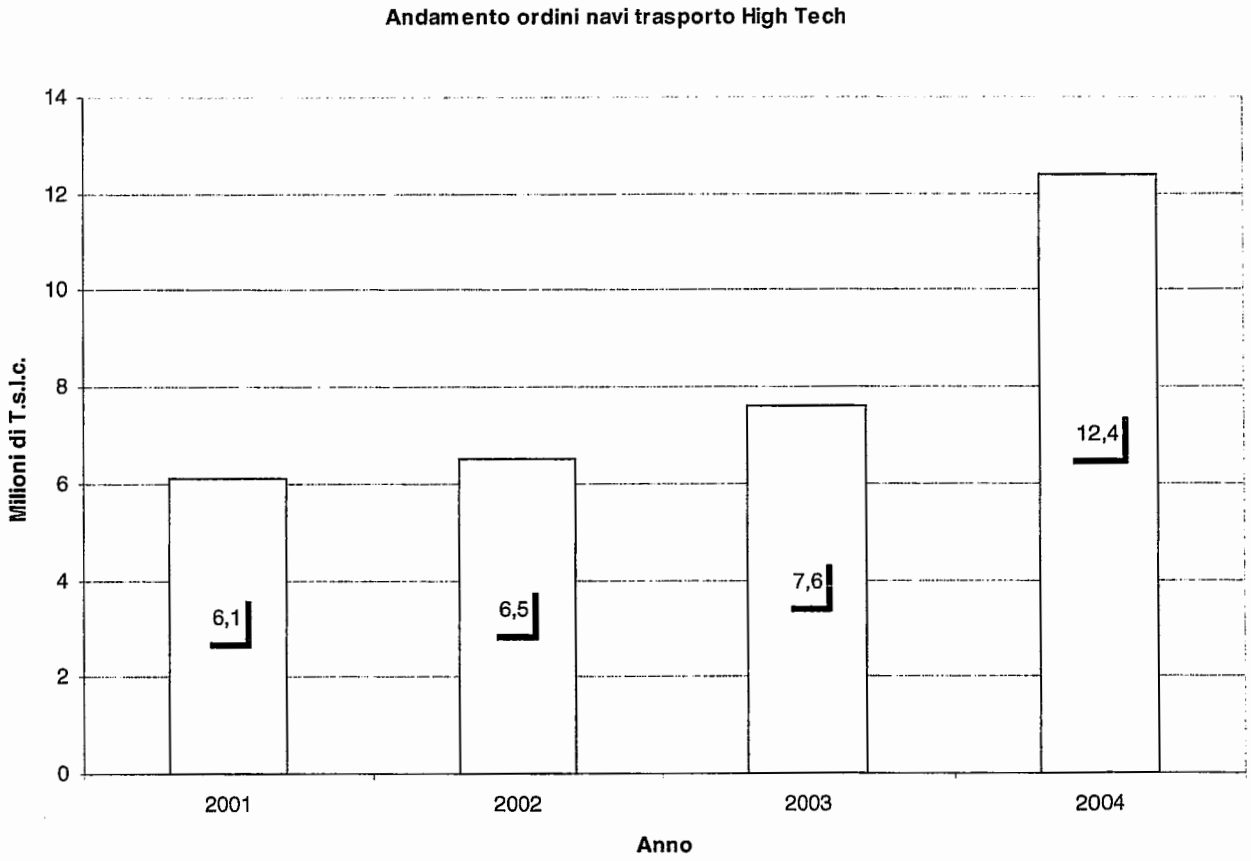
Milioni di T.s.l.c.				
Tipologia	2001	2002	2003	2004
Cruises	0,2	0,3	0,4	1,7
High Tech	6,1	6,5	7,6	12,4
Standard	13.6	13,6	31,8	29,8
Totale	**19,9**	**20,4**	**39,8**	**43,9**

La domanda di navi standard (tankers, general cargo, containers, bulk carriers) è diminuita del 7%, passando da 31,8 milioni di stazza lorda compensata nel 2003 a 29,8 milioni nel 2004, per il comparto di navi "high – tech" nel 2004 si è registrato un sensibile incremento rispetto all'anno precedente di oltre il 63%, mentre per il settore cruises si è registrato un incremento di oltre il 400%.

Andamento ordini navi standard

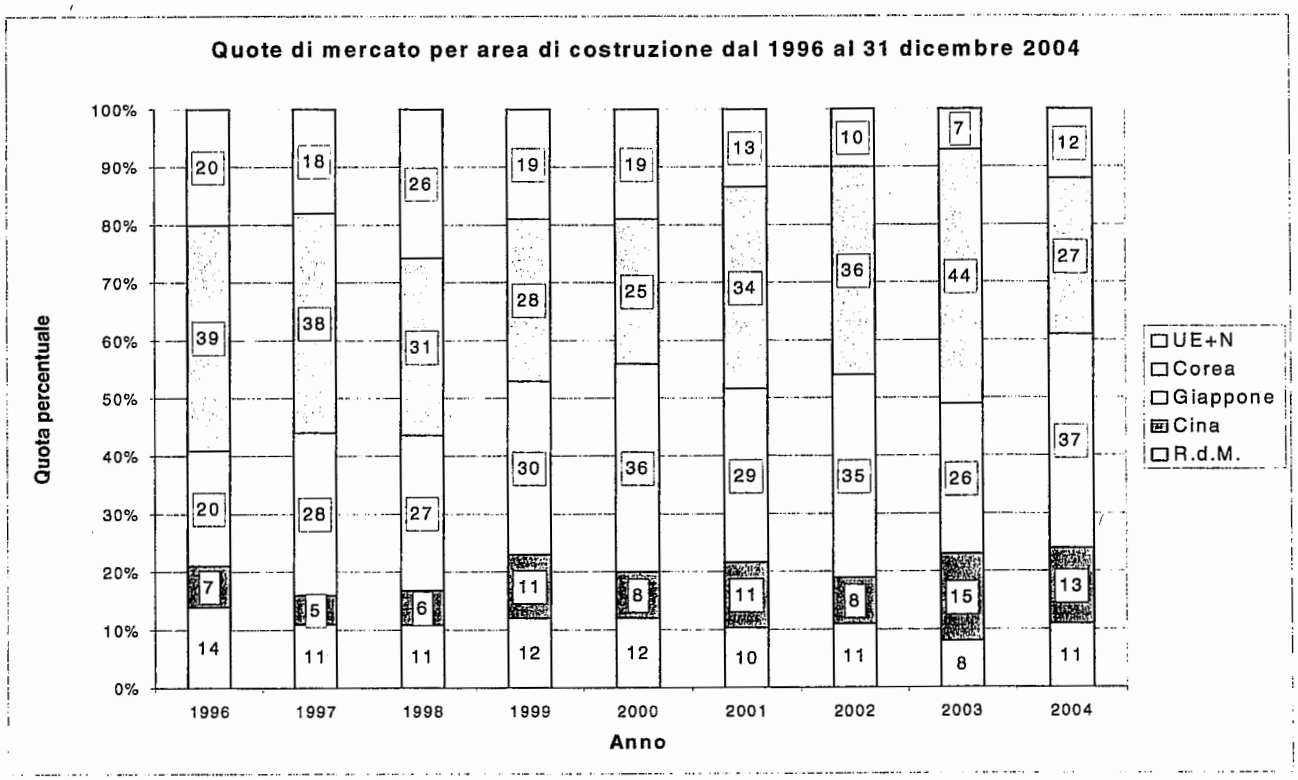


Gli ordinativi di navi da trasporto high-tech (ro-ro, ferries, non cargo, chemical, LPG, LNG) si sono attestati su 12,4 milioni di tslc, con un incremento del 63% rispetto al 2003. Nel segmento del trasporto high-tech si è assistito ad una preoccupante crescita della cantieristica coreana, che ha fatto invece registrare una flessione di circa il 7% nel settore standard (soltanto il 37% del mercato mondiale).



T.s.l.c. = tonnellate di stazza lorda compensata : l'unità di misura consente di valutare il carico di lavoro tenendo conto non solo del volume (Tsl) e della capacità di carico (Tpl) della nave, ma anche degli input di lavoro necessari a produrla. Data la diversa complessità del prodotto e delle fasi di lavorazione da effettuare, infatti a parità di portata corrispondono indici di impiego della forza lavoro e degli impianti molto differenziati. La conversione dei valori da Tsl a Tslc avviene mediante l'applicazione di coefficienti concordati in sede OCSE.

In termini di quote di mercato fra le maggiori aree di costruzione, i cantieri del sud-est asiatico hanno toccato nel 2004 il 77%% della domanda globale. La Corea ha conquistato la leadership del mercato mondiale con una percentuale del 37% seguita dal Giappone con una quota del 27%, la Cina ha diminuito la propria quota dal 15% al 13%, mentre l'Unione Europea, profittando della saturazione dei cantieri asiatici, il cui carico di lavoro non consente consegne anteriori al 2007-2008, ha fatto registrare un sensibile incremento dal 7% al 12%.

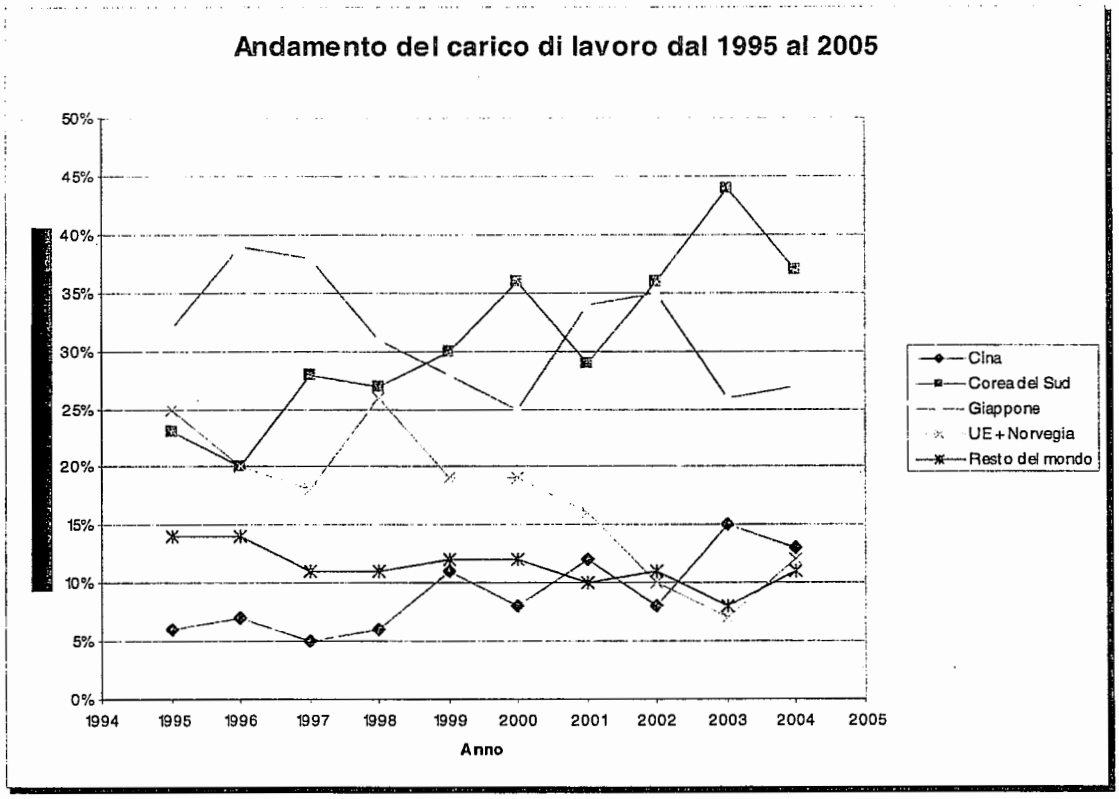


Fonte Assonave

Andamento quote di mercato mondiale dal 1995 al 2004

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Cina	6%	7%	5%	6%	11%	8%	12%	8%	15%	13%
Corea del Sud	23%	20%	28%	27%	30%	36%	29%	36%	44%	37%
Giappone	32%	39%	38%	31%	28%	25%	34%	35%	26%	27%
UE + Norvegia	25%	20%	18%	26%	19%	19%	16%	10%	7%	12%
Resto del mondo	14%	14%	11%	11%	12%	12%	10%	11%	8%	11%

Per quanto riguarda il carico di lavoro mondiale al 31 dicembre 2004 i Cantieri

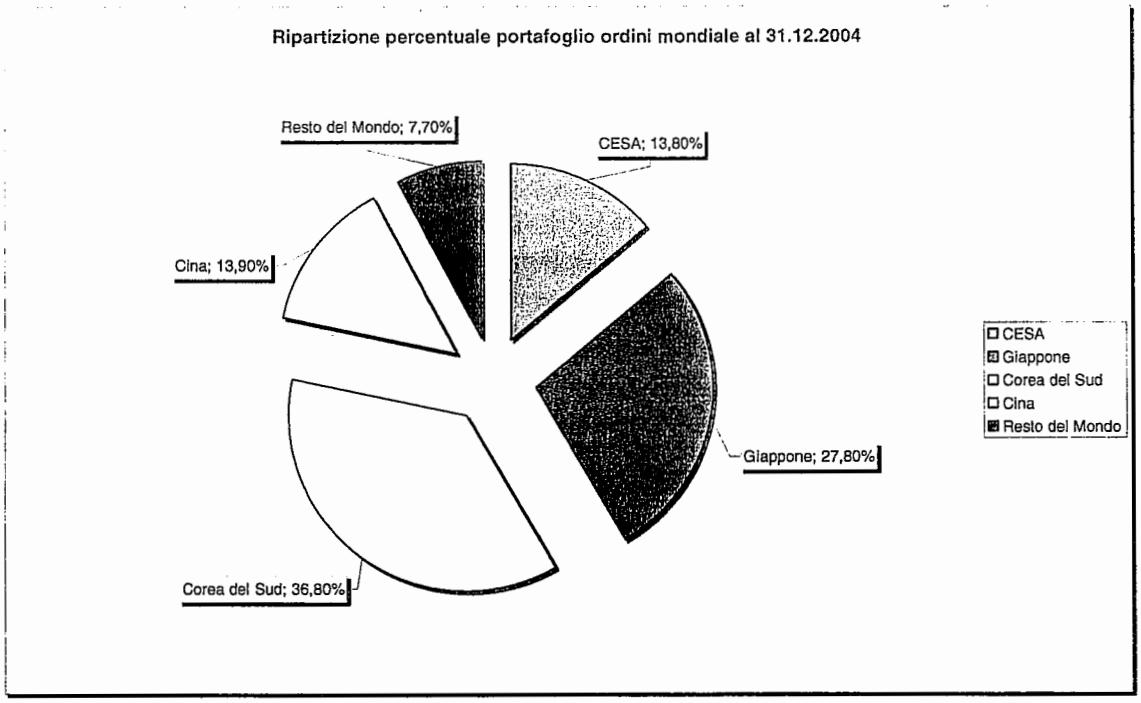


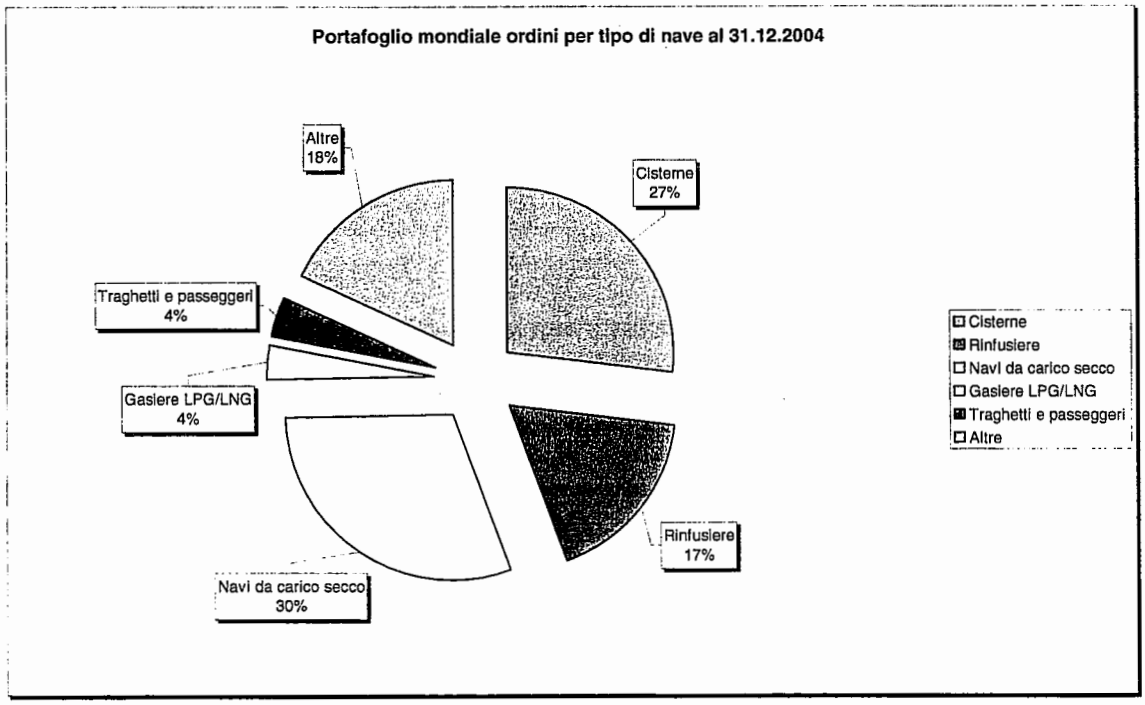
dell'Unione Europea (CESA) detengono il 13,8% del totale, la Corea il 36,8%, il Giappone il 27,8% e la Cina il 13,9% ed il Resto del Mondo il 7,7% .

Carico di lavoro al 31.12.2004

Area	N. unità	CGT	%
Cantieri U.E. (CESA)	888	12.473.500	13,8
Giappone	1.066	25.147.400	27,8
Corea del Sud	1.017	33.275.000	36,8
Cina	792	12.588.800	13,9
Resto del Mondo	931	6.968.600	7,7

(Fonte Lloyd's Register – Fairplay)



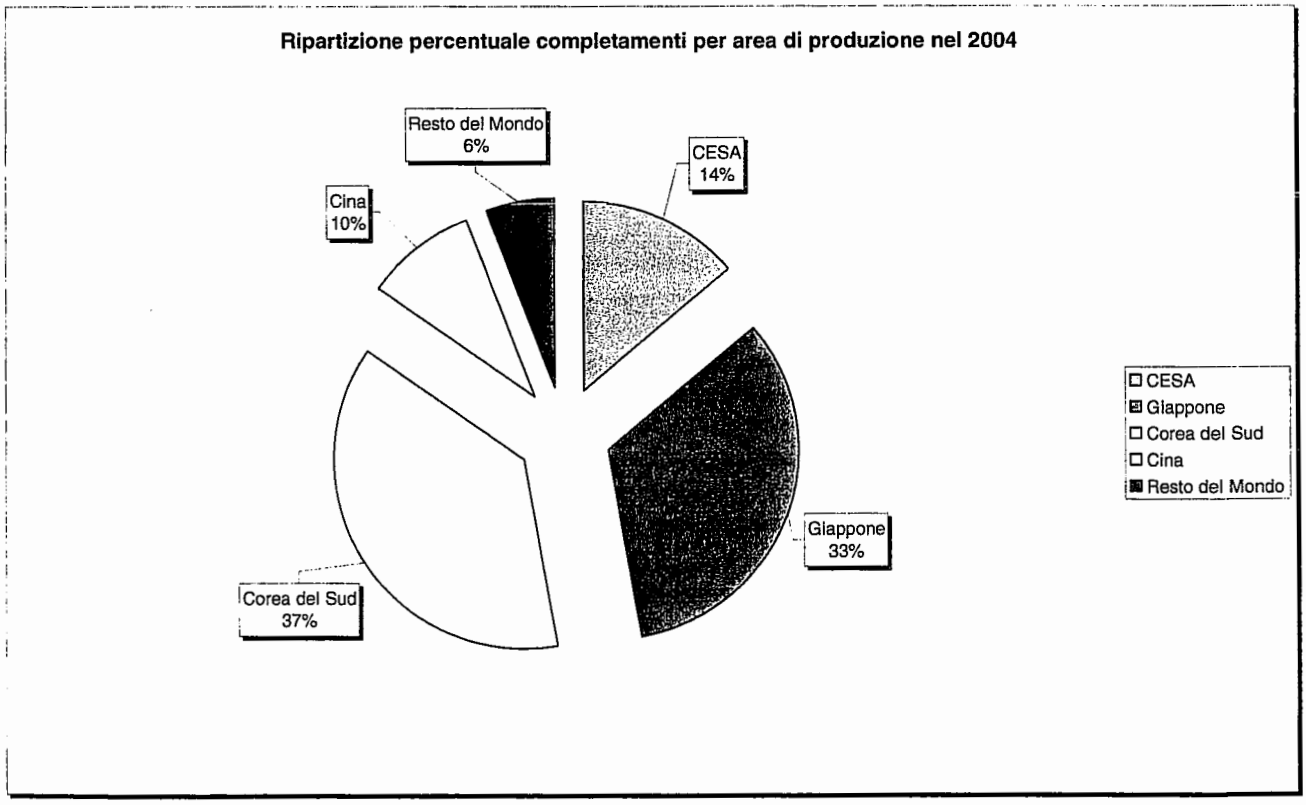


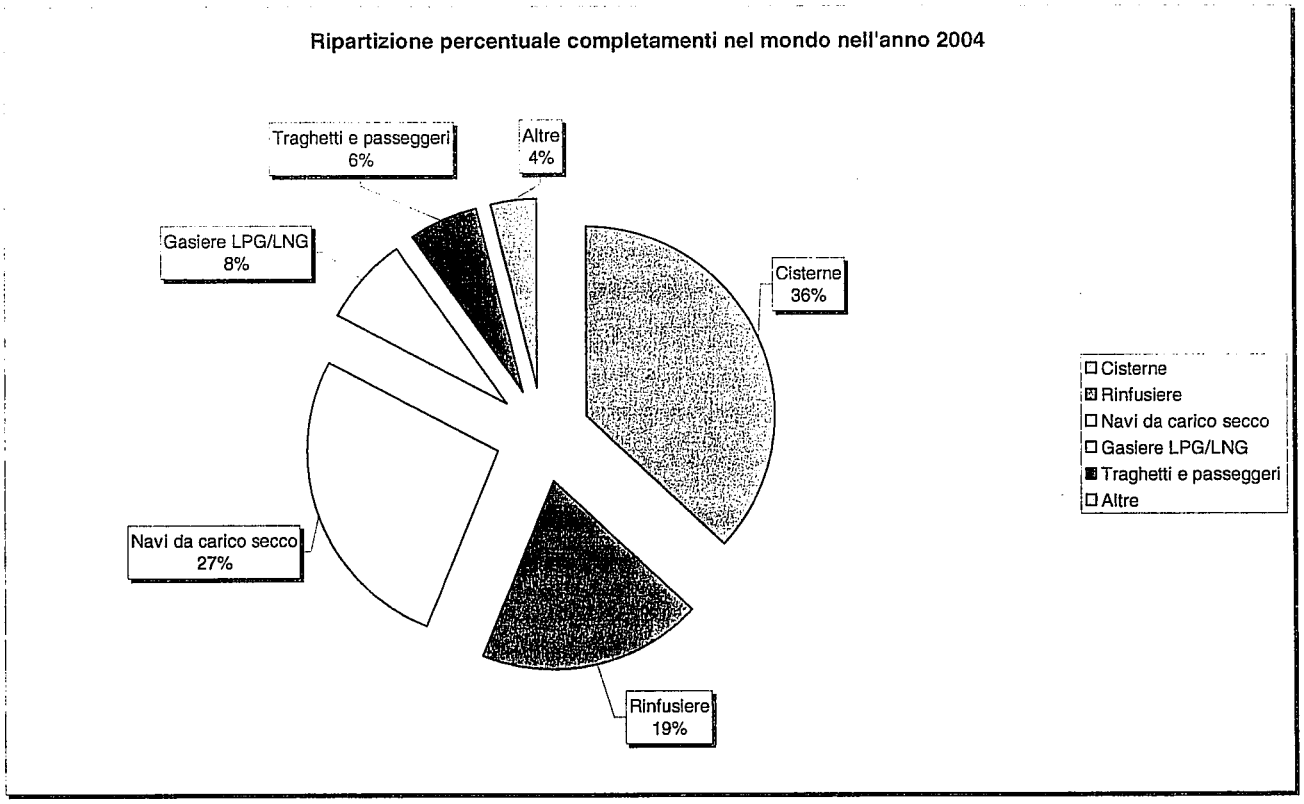
Per quanto riguarda i completamenti di nuove navi nel corso del 2004 i

produttori del Far East hanno ultimato l' 80,3% del totale delle navi consegnate (Corea 37,5%, Giappone 33,3% e Cina 9,5%) mentre i cantieri della Comunità Europea (CESA) detengono la terza posizione con il 13,9% dei completamenti , dopo Corea e Giappone.

Area	n.unità	CGT	%
Unione Europea(CESA)	244	3.275.400	13,9
Giappone	416	7.863.800	33,3
Sud Corea	287	8.861.300	37,5
Cina	143	2.245.500	9,5
Resto del Mondo	236	1.361.900	5,8

(Fonte Lloyd's Register – Fairplay)





I prezzi delle nuove navi, con l'aumento della domanda verificatosi nel 2004, hanno fatto registrare una forte tendenza al rialzo , per la prima volta nell'ultimo quinquennio. Tale crescita è stata in parte controbilanciata dall'aumento dei costi di approvvigionamento delle materie prime e delle fonti energetiche e dal deprezzamento del dollaro nei confronti dell'euro, ma anche del won e dello yen. Il prezzo dell'acciaio è raddoppiato ed è passato dai 300 dollari per tonnellata a più di 600 dollari per tonnellata, mentre il prezzo degli acciai inossidabili e dei materiali non ferrosi è praticamente triplicato. Tali incrementi hanno riguardato lamiere e profilati, ma parimenti tubolature, cavi, macchinari, motori di propulsione, pompe, e scambiatori.

Tale tendenza alla crescita dei prezzi delle materie prime ha indotto la

Corea a rivedere la propria politica commerciale, improntandola su una maggiore cautela, potendo tra l'altro contare di un portafoglio ordini che consente alle imprese del settore di impiegare la propria capacità fino al 2007. Le difficoltà incontrate dai cantieri nell'esecuzione dei contratti in corso, le persistenti incertezze sui prezzi delle materie prime e dei macchinari, le prevedibili difficoltà di approvvigionamento e i possibili ritardi nelle consegne continueranno a spingere i prezzi verso l'alto, ma probabilmente a un ritmo meno sostenuto.

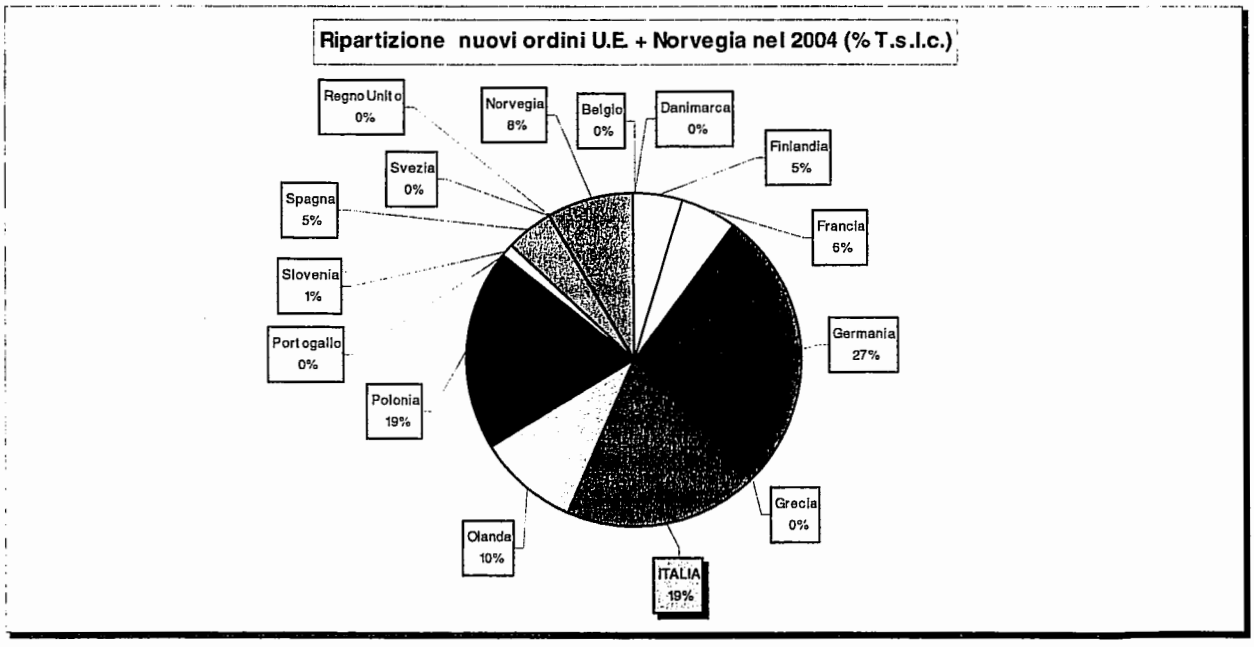
Per quanto riguarda la domanda futura di nuove navi, permangono delle incertezze sul perdurare del "momento magico" del trasporto via mare, anche se gli scambi internazionali stanno conoscendo un'imponente crescita , spinta dallo straordinario aumento della domanda di energia e di materie prime provenienti dalla Cina, sia dell'import/export di manufatti, che ha generato un quantitativo record di nuovi ordinativi di petroliere, mercantili per il trasporto alla rinfusa e portacontenitori.

Sul mercato internazionale si sono confermati, dunque, come protagonisti i cantieri della Corea del Sud, del Giappone e della Cina, mentre i cantieri europei, nonostante gli effetti positivi della ripresa internazionale con conseguente valore record della domanda di nuove navi, sono riusciti ad acquisire commesse per nuove navi con sempre maggiori difficoltà a causa delle comprovate e continuate pratiche di *dumping* messe in atto dai cantieri coreani.

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

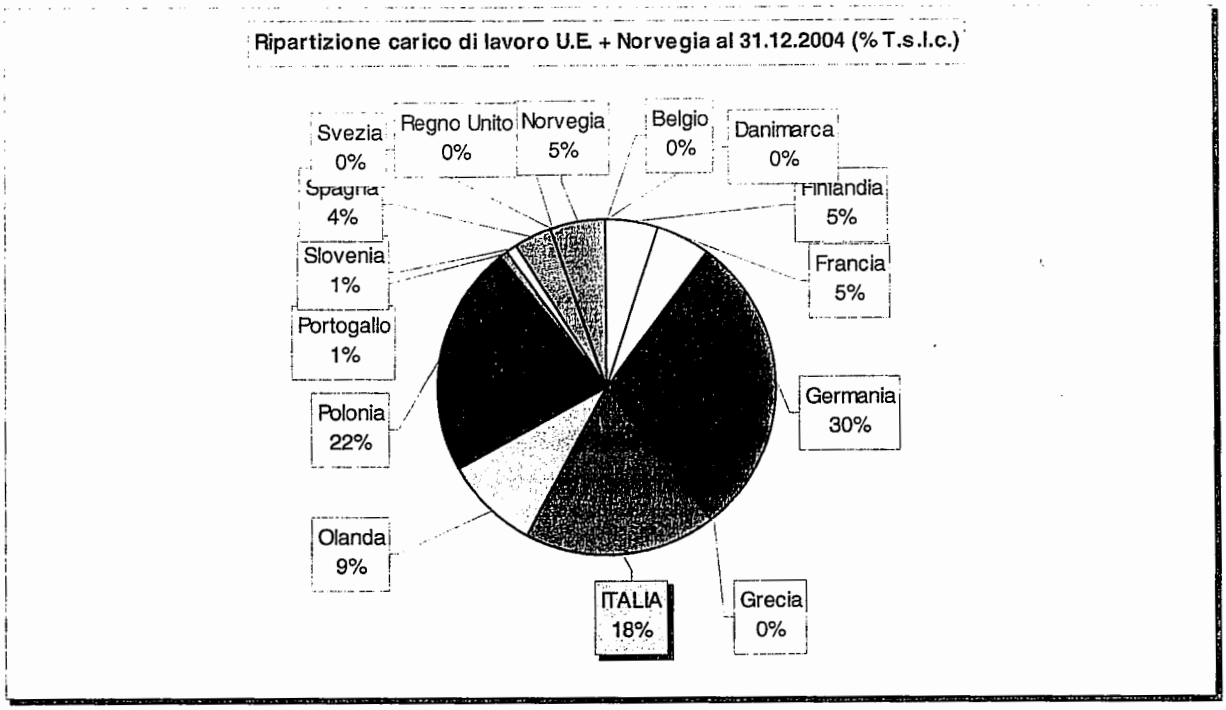
L'industria cantieristica navale, settore di importanza strategica per

l'Europa, con un fatturato annuo di oltre 34 miliardi di Euro, costituito per più della metà da esportazioni, ed un'occupazione diretta e indotta di circa 350.000 occupati, in un contesto internazionale caratterizzato da una forte ripresa dell'andamento dell'economia mondiale e da un ulteriore aumento della domanda di nuove navi del 10% rispetto al 2003, che aveva fatto registrare un aumento senza precedenti (+ 95%), ha registrato nel 2004 un sensibile aumento della quota di mercato (+12%) , rispetto alla quota deficitaria dell'anno precedente, del 7%. Tale inversione di tendenza rispetto all'anno passato scaturisce da un effetto di saturazione dei cantieri del sud-est asiatico, e dalla capacità dei cantieri europei di garantire consegne anteriori al 2007 e 2008. E' da sottolineare che i carnets di ordini dei cantieri dell'Europa occidentale sono aumentati nel 2004 per la prima volta dopo una tendenza al ribasso a partire dall'anno 2000. La ricerca disperata di nuovi cantieri di costruzione che garantissero consegne più vicine ha spinto, fra l'altro, gli Armatori verso altre aree produttive (Vietnam, Russia, India, Brasile, ...) i cui carnet sono passati da 4 a 7 milioni di tonnellate.



Fonte: OCSE

Il carico di lavoro dei cantieri europei è tale da garantire un utilizzo della propria capacità produttiva fino a tutto il 2006.



Fonte: OCSE

Anche se la situazione dell'industria cantieristica europea appare particolarmente florida, gravi difficoltà continuano ad affliggere questo settore, in presenza di una sovracapacità di offerta per effetto dell'ingiustificato aumento della capacità produttiva dei Paesi del sud –est asiatico. Il problema cruciale per la cantieristica europea, benché non il solo, resta la concorrenza sleale dei cantieri navali sud -coreani che, nonostante i forti aumenti di tutti i principali fattori di costo, continuano a praticare prezzi che non coprono pienamente i costi di produzione. Da parte europea è stato posto con chiarezza il problema della crescita della capacità produttiva, vero punto critico dell'industria cantieristica comunitaria e mondiale, affidando al senso di responsabilità degli operatori un ruolo determinante per assicurare nel futuro un equilibrato e corretto funzionamento del mercato.

Il mercato mondiale della costruzione navale continua a funzionare in maniera anomala a causa del ricorso a pratiche sleali , compresa l'esistenza di prezzi iniqui e di sussidi in numerosi paesi. La cantieristica europea si trova, dunque, ad operare in un mercato realmente globale, non soggetto ad una disciplina antidumping o a dazi doganali, senza un'efficace protezione contro le pratiche commerciali sleali, con riflessi sull'occupazione, diretta e indotta,allarmanti, laddove dovesse venir meno, a livello nazionale, la dimensione industriale di questa attività.

Un ulteriore ridimensionamento della cantieristica europea avrebbe conseguenze drammatiche sul piano sociale, occupazionale ed economico.

Vani sono stati i tentativi, sia a livello politico, sia a livello industriale, per indurre la cantieristica coreana a comportamenti più corretti.

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, infatti, finalizzata a porre le basi di una strategia comune da adottare per far fronte al crescente squilibrio fra la domanda e l'offerta e ad 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, traghetti e chimichiere), nel corso degli anni 90 ha quadruplicato la propria capacità, 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. E' in ragione di tali connotazioni che la cantieristica navale è stata oggetto anche

negli anni passati 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. Nella Comunità europea la politica in materia ha posto l'accento si dagli anni 70 sulla necessità di definire le condizioni per i regimi degli aiuti di Stato. Il tetto massimo autorizzato sugli aiuti al funzionamento si è progressivamente ridotto dal 28% del prezzo contrattuale nel 1987 al 9% nel 1992, fino alla totale abolizione degli aiuti per contratti stipulati dopo il 31 dicembre 2000. In particolare:

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 ristabilire le normali condizioni di concorrenza, attraverso misure idonee 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.

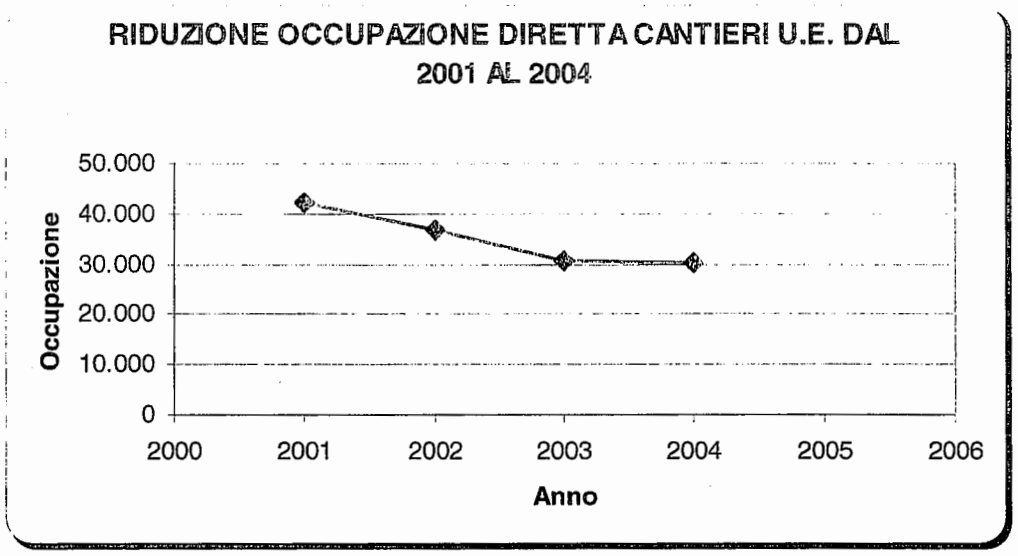
Tali misure, che per anni sono state eccezionalmente elevate, si sono rivelate, però, improduttive , soprattutto per le navi da carico standard, di fronte al livello di prezzi praticato dai cantieri coreani e da quelli emergenti del Sud – Est asiatico, inferiori di oltre il 40% rispetto ai prezzi praticati dai cantieri europei. Le imprese di navigazione, infatti, data la dimensione della concorrenza internazionale cui sono sottoposte, si sono orientate verso quei mercati che consentono loro di ridurre il prezzo dell'investimento in nuove navi.

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 prima dell'aiuto; 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).

In mancanza di accordi internazionali il Consiglio ha adottato nel 1998 il Regolamento n.1540 con 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.

Dal 2001 in poi, 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 difficoltà in cui versano i cantieri europei è resa evidente dalla perdita occupazionale che si è verificata negli ultimi quattro anni.



La quota del mercato globale dei cantieri navali dell'Unione Europea è, infatti, crollata rovinosamente dal 10% del 2002 al 7% del 2003. La tendenza al rialzo nel 2004 della quota dei cantieri dell'U.E., che ha fatto registrare un incremento dal 7% al 12%, non è certamente sintomo di una ripresa, ma di una temporanea riduzione della pressione competitiva dei cantieri asiatici, dovuta in parte all'incertezza dell'evoluzione dei prezzi delle materie prime e dall'altra, come già evidenziato, dalla saturazione della capacità produttiva dei cantieri asiatici.

Alla luce delle dannose pratiche commerciali messe in atto, il Consiglio dell'Unione Europea ha più volte espresso viva preoccupazione e avviato consultazioni bilaterali con la Corea del Sud per ristabilire normali condizioni di mercato.

Dopo il fallimento di tutti i tentativi posti in essere, nel settembre del 2002 la Commissione Europea ha deciso di sospendere il negoziato, di avanzare ricorso al WTO (recentemente il WTO ha accolto solo parzialmente le motivazioni del ricorso U.E. contro le pratiche sleali della Corea) e di approvare, contestualmente, un "Temporary Defensive Mechanism" (Regolamento (CE) n.1177/200 del 27 giugno 2002), ossia un meccanismo difensivo temporaneo

per la costruzione navale - volto a contrastare le pratiche sleali coreane nel periodo necessario al completamento della procedura del WTO - 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 (termine prorogato nel 2004 fino al 31.03.2005) 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 venga dimostrato che un cantiere navale coreano è entrato in concorrenza per l'aggiudicazione del contratto, offrendo un prezzo inferiore.

Nel 2002 sono stati ripresi, nel quadro dell'OCSE, i tentativi di giungere a una parità di condizioni su scala mondiale nel settore della Cantieristica. Il Consiglio dell'OCSE ha istituito uno Speciale Gruppo di Negoziazione (SNG) per giungere ad un Accordo internazionale vincolante entro la fine del 2005, allo scopo di creare condizioni di concorrenza leale su scala mondiale dopo il fallimento del precedente Agreement del dicembre 19994. Tuttavia i progressi registrati finora sono stati piuttosto lenti, e la Commissione Europea, nella recente riunione di Parigi del maggio 2005, ha ribadito la necessità di definire un testo di Accordo comprensivo di una "*pricing discipline*".

La "*pricing discipline*", come più volte sottolineato da parte del Governo italiano, resta un elemento essenziale dell'Accordo ed una soluzione di compromesso senza tale disciplina perderebbe interesse e significato.

Stante la valenza - senza dubbio strategica sotto il duplice profilo sia industriale che militare, cui si accompagnano anche motivazioni connesse alla tutela di interessi sociali ed occupazionali - che l'industria cantieristica navale assume per l'intero sistema economico e produttivo dell'Unione Europea, la

Commissione, che in passato è intervenuta in difesa della concorrenza sleale con provvedimenti di settore, si è praticamente limitata ad un generico impegno a proseguire i propri sforzi , in collaborazione con l'industria cantieristica, per il recupero della posizione competitiva dei cantieri europei attraverso il perseguimento dell'eccellenza del prodotto, e ciò in linea con le azioni intraprese dal CESA (Comitato di collegamento dei costruttori dell'Unione Europea) con l'iniziativa LeaderSHIP 2015, finalizzata alla ricerca delle linee di azione da adottare soprattutto nel medio termine.

Finalità dell'iniziativa Leadership 2015 è quella di attuare sul piano industriale forme di cooperazione trasnazionale, con un approccio quanto più possibile integrato e sinergico, allo scopo di sfruttare la complementarità delle specializzazioni dei singoli cantieri e la possibilità di suddividere fra più soggetti i costi di sviluppo dei nuovi prototipi.

L'industria quindi ha sviluppato una solida strategia per il 2015 allo scopo di accrescere la leadership nei segmenti di mercato prescelti, concentrandosi principalmente su navi mercantili a tecnologia avanzata a elevato valore aggiunto e sulla produzione di navi militari, mantenendo comunque una presenza qualificata nel settore del naviglio standard, di accrescere il proprio impegno nell'attività di ricerca, sviluppo ed innovazione, nell'intento di anticipare l'evoluzione del mercato, di focalizzare maggiormente l'attenzione sulla clientela, con un differente approccio finalizzato al recepimento delle necessità del cliente nella progettazione e nella realizzazione delle navi, di ottimizzare i sistemi produttivi ricorrendo ad una maggiore automazione dei processi (con l'utilizzo sempre più spinto di robots) ed una più qualificata attività di "project management" mirata ad una riduzione dei costi di produzione della nave.

Per attuare questa strategia la Commissione ha dettato precise "raccomandazioni" (c.d. Work Plan) per rafforzarne l'importanza ai fini del

risultato complessivo, individuando i responsabili (essenzialmente Direttorati della Commissione e rappresentanze dell'industria, con l'ausilio di esperti BEI e IMO) della messa a punto delle indicazioni operative.

Detto "Work Plan" di LeaderSHIP 2015 si articola su otto azioni:

- Proroga di un anno del TDM, fino al 31.03.2005;
- Aumento dell'incentivo agli investimenti di ricerca sviluppo e innovazione dal 10% al 20% (disciplina denominata Framework) ;
- Schemi avanzati di finanziamento e garanzia;
- Navi più sicure ed ecologiche;
- Approccio europeo ai fabbisogni navali della difesa;
- Protezione della proprietà intellettuale;
- Accesso ad una forza lavoro qualificata;
- Razionalizzazione della struttura industriale

Nel corso del Marittime Industries Forum dell'U.E. del gennaio scorso è stata varata la piattaforma tecnologica per la ricerca nel settore marittimo: Waterborne.

La piattaforma Waterborne dovrebbe consentire una significativa partecipazione del settore marittimo al Settimo Programma Quadro, coinvolgendo tutti i principiali operatori del settore dello shipping, Autorità nazionali, organismi di classificazione, centri di ricerca e università a livello europeo e nazionale, con l'obiettivo di giungere ad un coordinamento delle diverse attività intese ad ottimizzare l'efficienza delle risorse da impiegare, per evitare dispersioni di risorse e sovrapposizioni.

E' su iniziative di questo tipo, basata su alta tecnologia e cooperazione, che la cantieristica europea tende ad orientarsi per assicurarsi anche per il futuro una solida capacità competitiva, che, tuttavia, non appare conseguibile senza una politica industriale di difesa contro il dumping coreano, da attuare nel

breve termine.

Il comparto cantieristico europeo è soggetto ancora oggi, ancorché siano venuti meno i tradizionali e più significativi aiuti alla produzione, ad una "disciplina" speciale contenuta nei relativi Orientamenti comunitari, di cui alla "Disciplina degli aiuti di Stato alla Costruzione navale" (2003/C 317/06) pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea C317 del 30 dicembre 2003.

Tale disciplina, applicabile dal 1 gennaio 2004 fino al 31 dicembre 2006, estende alla costruzione navale le disposizioni "orizzontali" di carattere generale, applicabili agli altri settori industriali, prevedendo forme di aiuti alla ricerca, allo sviluppo e all'innovazione (RSI), aiuti alla chiusura parziale o totale di siti produttivi, aiuti a favore dell'occupazione, aiuti alla costruzione sottoforma di crediti all'esportazione e aiuti regionali agli investimenti volti a migliorare o modernizzare i cantieri esistenti, promovendo altre forme di sostegno più idonee ad aiutare l'industria cantieristica a realizzare le necessarie trasformazioni e a superare le carenze esistenti.

L' Unione Europea ha, in tal senso, già autorizzato tra febbraio e marzo 2005 Germania, Francia e Spagna a concedere aiuti all'innovazione ai propri cantieri navali. Ma il gruppo francese Alston Marinenon potrà avvalersi degli aiuti prima del 7 luglio 2006, mentre gli aiuti alla Spagna sono condizionati alla restituzione delle sovvenzioni ritenute illecite dall'U.E. (Gruppo Izar).

La politica dell'Unione Europea è, dunque, incentrata sull'obiettivo di recuperare "la concorrenzialità mediante l'eccellenza".

Ricerca, sviluppo e innovazione (RSI) devono concentrarsi tanto sullo sviluppo di nuovi prodotti quanto sui metodi di produzione. Ma il concetto di eccellenza non deve limitarsi ai prodotti e alla tecnologia, ma significa concentrarsi anche su una qualificazione delle risorse umane attraverso

formazione e specializzazione del personale.

La Commissione Europea è chiamata, però, a considerare gli effetti dell'allargamento dell'Unione, che viene a porre nuovi problemi di armonizzazione, per l'ingresso nel settore della costruzione e della trasformazione navale di nuovi Stati membri e di paesi candidati, decisamente concorrenziali, grazie al basso costo della manodopera ma anche a politiche di sostegno pubblico.

Basti citare la Polonia e la Croazia, che nel 2004 hanno fatto registrare un carico di lavoro del tutto ragguardevole (2,3 e 1,6 milioni di T.s.l.c., rispettivamente), venendo ad occupare una posizione di rilievo nel mercato mondiale.

4. La situazione e le prospettive dell'industria cantieristica italiana

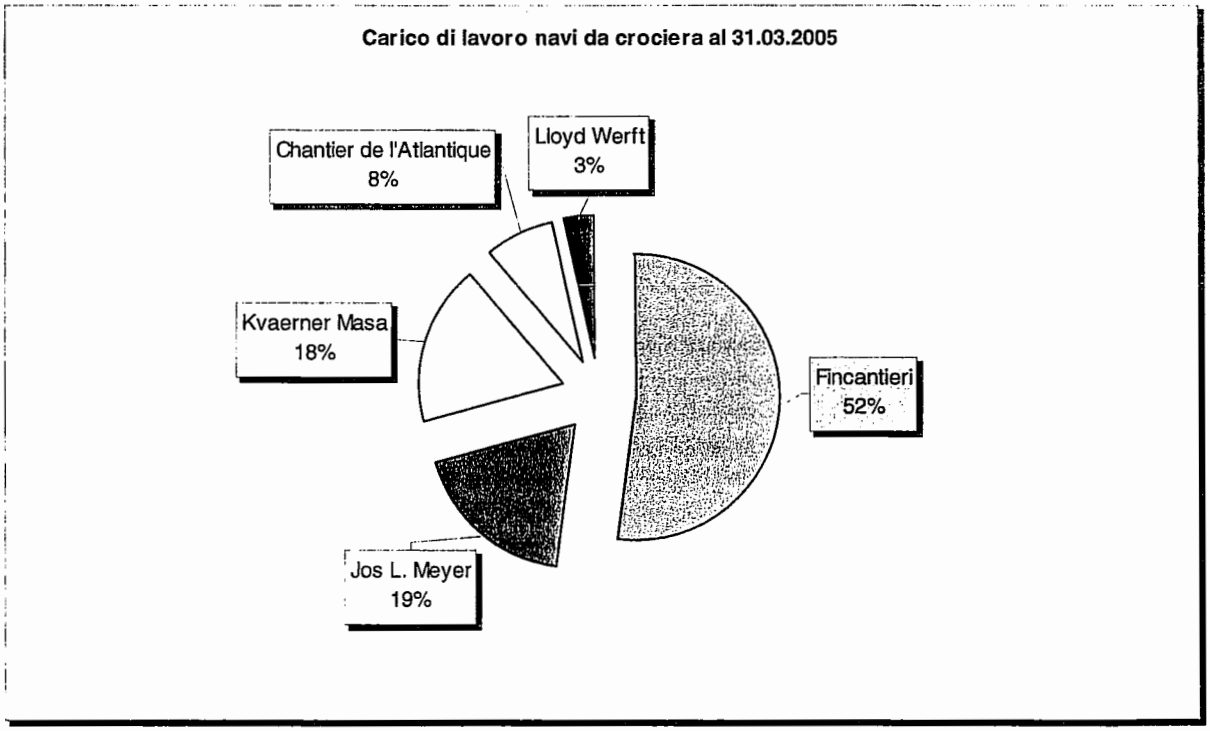
Nel corso dell'anno 2004, per effetto della ripresa economica a livello mondiale e della conseguente crescita della domanda di nuove navi ,la cantieristica italiana ha consolidato la sua posizione competitiva sul mercato mondiale, pur risentendo degli squilibri di mercato creati dalla concorrenza sleale della Corea del Sud e, da ultimo, dagli ambiziosi programmi impiantistici paventati dalla cantieristica cinese.

Quasi tutti i segmenti del mercato sono interessati dal problema della crescita della capacità produttiva, vero punto critico dell'industria cantieristica, e dalla concorrenza sleale dei paesi del su-est asiatico, lasciando ai cantieri nazionali e a quelli dell'U.E. le minori ordinazioni per i mercati nazionali ed il tonnellaggio altamente specializzato. Nel 2004 il settore cantieristico italiano ha visto accentuarsi lo scenario profilatosi a partire dagli ultimi anni novanta.

L'industria cantieristica nazionale è basata su una quindicina di cantieri di costruzione navale o siti di costruzione. Le navi da crociera, i traghetti e le navi

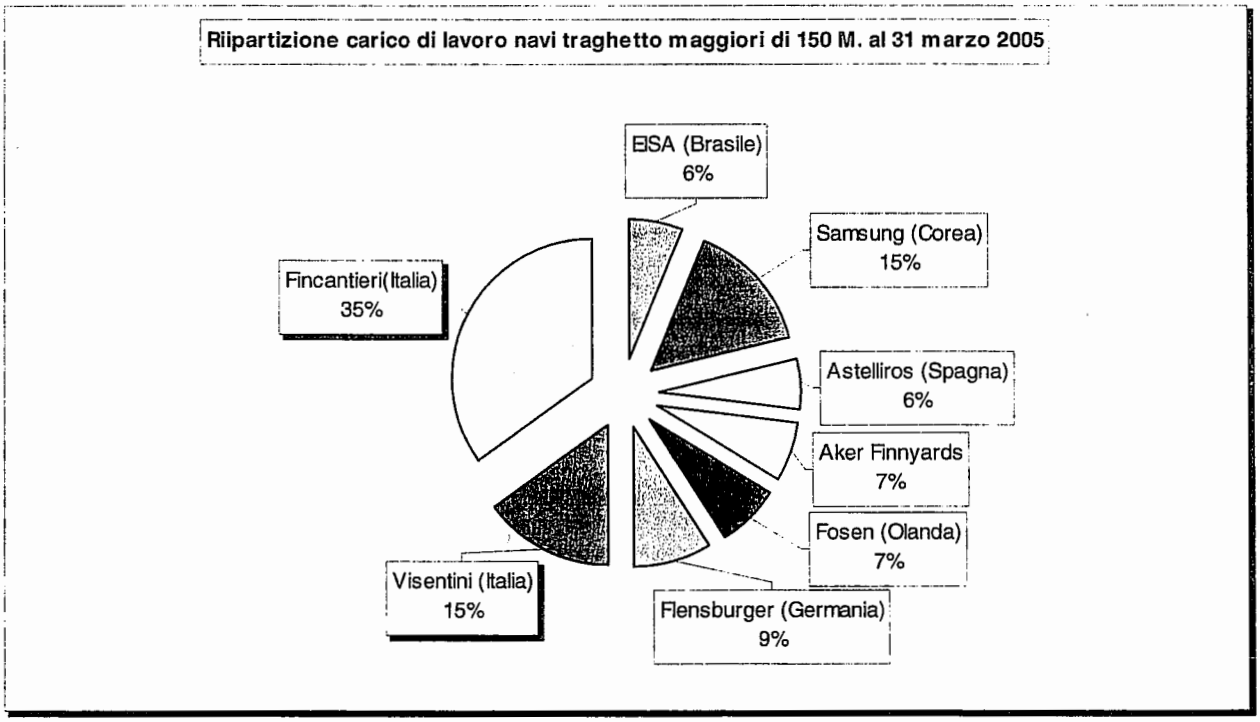
per il trasporto di autovetture costituiscono oltre il 90% della produzione italiana (Fincantieri e Visentini), ma ci sono altri cantieri, cosiddetti *medio-minori,* specializzati nella costruzione di navi chimichiere, gassiere o di piccola taglia, quali De Poli, C.N. di Pesaro, Giacalone e Rosetti) che, grazie alle misure temporanee di difesa alla cantieristica navale europea, peraltro di entità assolutamente inadeguate e limitate nel tempo, sono riuscite a venir fuori da una situazione pesante di vuoto di attività, assicurandosi un carico di lavoro fino a tutto il 2006.

Solo nel settore delle navi da crociera i cantieri europei continuano ad avere un ruolo dominante, con la Fincantieri che è leader del settore con un carico di lavoro che nel 2004 ha raggiunto il 52% del carico di lavoro mondiale.



Nel corso del 2004, sono state ordinate 13 navi da crociera (contro le 3 del 2003) per un totale di 1,7 milioni di T.s.l.c., di cui n.7 sono andate a Fincantieri per un totale di oltre 950.000 T.s.l.c.

Parimenti, nel comparto delle navi traghetto (ferries) il portafoglio ordini della cantieristica europea, al 31 marzo 2005, è pari al 79% del portafoglio mondiale; di tale percentuale il 35% è relativo a commesse Fincantieri, che si conferma leader mondiale anche in questo comparto, ed il 15% a commesse del Cantiere Navale Visentini, per un totale della cantieristica italiana di oltre il 40% del portafoglio mondiale.



Tale situazione non fornisce, però, un quadro attendibile della situazione cantieristica italiana, in quanto, esaminandone attentamente la composizione, emerge che buona parte del carico di lavoro (circa il 94%) riguarda navi passeggeri e traghetti, il cui coefficiente di conversione è tale da far lievitare notevolmente l'ammontare del dato. Inoltre, trattasi di commesse che tipologicamente riguardano un numero estremamente limitato di siti produttivi, facenti parte della cosiddetta *cantieristica maggiore*, mentre la cantieristica *medio-minore,* specializzata nella costruzione di unità di tipo convenzionale, nonostante si sia registrato un incremento delle commesse acquisite, continua

ad attraversare una oggettiva situazione di crisi , con conseguenti ripercussioni negative in termini di occupazione .

Nel corso del 2004 i cantieri iscritti negli Albi speciali delle Imprese di costruzione navale erano 19, dei quali 7 facenti parte delle *cantieristica maggiore* e 12 della cantieristica *medio-minore*. In particolare:

	N° Iscr.	IMPRESE ISCRITTE NELL'ALBO SPECIALE DELLE IMPRESE DI COSTRUZIONE NAVALE	CAPACITA' PRODUTTIVA tslc/anno	MAX UNITA' REAL. T.s.l.	FASCIA DIM.LE	
1	2	FINCANTIERI Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE	285.000	150.000	4^	1)
2	3	CANTIERI NAVALI VITTORIA S.r.l. Via Leonardo da Vinci, 47 - 45011 ADRIA (ROVIGO)	3.000	3.500	1^	
3	4	CANTIERE NAVALE F.LLI GIACALONE S.p.A. Via Selinunte, 44 - 91026 MAZARA DEL VALLO (TRAPANI)	4.000	2.000	1^	
4	7	CANTIERE NAVALE VISENTINI S.r.l. Via G. Verdi, 33 - 30171 MESTRE (VENEZIA)	12.500	25.000	1^	
5	8	NUOVI CANTIERI APUANIA S.p.A. V.le Cristoforo Colombo, 4 bis - 54036 MARINA DI CARRARA (MASSA)	25.000	50.000	3^	
6	9	CANTIERE NAVALE DE POLI S.p.A. Via dei Murazzi,1216 - 30010 - PELLESTRINA (VENEZIA)	8.000	7.600	2^	
7	11	CANTIERE NAVALE MARIO MORINI S.p.A. Via Enrico Mattei, 20 - 60125 ANCONA	9.000	10.000	2^	2)
8	14	CANTIERE NAVALE DI PESARO S.r.l. Via Fra Due Porti, 48 - 61100 PESARO	5.800	7.000	1^	
9	15	ROSETTI MARINO S.p.A. Via Trieste, 230 - 48100 RAVENNA	2.000	4.000	1^	
10	18	CANTIERI NAVALI TERMOLI S.p.A. Molo Sud-Est - 86039 TERMOLI	4.000	7.200	1^	
11	19	RODRIQUEZ CANTIERI NAVALI S.p.A. Via S. Raineri, 22 - 98122 MESSINA	5.500	6.500	2^	
12	20	METALCOST COSTRUZIONI METALLICHE S.p.A. Via Alta, 3 - LOCALITA' CA' DEL SALE - 19038 SARZANA (LA SPEZIA)	4.100	3.500	1^	
13	25	T.MARIOTTI S.p.A. Via dei Pescatori - 16129 GENOVA	5.000	40.000	2^	
14	26	Cantieri San Marco s.r.l. V.le San Bartolomeo,362 – 19138 LA SPEZIA	5. 000	8.000	2^	

15	27	ISA PRODUZIONE S.r.L. Via E. Mattei, 14 - 60125 ANCONA	3.500	2.000	1^	2)
		Totale	401.800			
		Note: 1) Stabilimenti di Monfalcone, Venezia. Ancona, Palermo, Castellammare di Stabia, Genova Sestri, Arsenale Triestino; cui vanno aggiunti Riva Trigoso e Muggiano normalmente adibiti alla costruzione di navi militari				
		2) Riconvertito alla costruzione di mega yacht				

Tali imprese, come confermato dai dati forniti per l'Albo Speciale delle Imprese di costruzione Navale, hanno una dimensione occupazionale stimabile in circa 6.000 unità lavorative direttamente utilizzate, cui vanno aggiunte quelle utilizzate a monte e a valle del processo produttivo.

N. medio dipendenti delle Imprese iscritte all'Albo dei costruttori nel 2004

N.iscriz. Albo	Cantiere	Dipendenti
2	Fincantieri * 1)	4673
3	C.N. Vittoria	52
4	C.N. Giacalone	56
7	C.N. Visentini	66
8	N.C.A.	242
9	C.N. De Poli	88
14	C.N. Pesaro	50
15	Rosetti *	222
18	C.N. Termoli	52
19	C.N. Rodriquez	148
20	Metalcost	50
25	T.Mariotti*	130
26	Cantieri San Marco *	135
27	ISA Produzione S.r.l.	86
Totali		6.050

*Cantieri che svolgono attività mista di costruzione , riparazione e altre

1) Esclusi gli stabilimenti di Riva Trigoso e Muggiano che contano, rispettivamente, 1030 e 839 dipendenti e il personale di palazzo Marineria ( ) e via Genova ( )

Nel corso del 2004, ben più allarmante è stata la situazione di alcuni cantieri privati, con riconversioni dell'attività dal settore mercantile a quello della nautica da diporto, e ridimensionamenti degli organici .

Il Cantiere navale Morini di Ancona, acquistato dal gruppo Ferretti si è riconvertito alla costruzione di mega-yacht e sarà cancellato dall'Albo speciale della imprese di costruzione navale. Il Cantiere ISA Produzione S.r.l. di Ancona, non ha svolto nel corso del 2004 attività di costruzione navale mercantile, dedicandosi alla costruzione di unità da diporto.

I Nuovi Cantieri Apuania di Marina di Carrara dopo aver attraversato un periodo di grave crisi, con il rischio di disperdere un patrimonio industriale e tecnico di qualità, sembrano aver superato il momento di maggiore difficoltà con l'acquisizione di ordini di navi traghetto.

Il numero dei cantieri privati in attività , guidati da aziende storiche come Visentini e De Poli si contano ormai, ad essere ottimisti, sulle dita di una mano.

Le attuali difficoltà del settore portano, dunque, ad una situazione che si sta rivelando veramente preoccupante per tutta la cantieristica comunitaria, con effetti negativi, come abbiamo visto, non trascurabili per la cantieristica nazionale.

E' proprio nell'ottica di assicurare un futuro alla cantieristica nazionale che le politiche pubbliche in materia si sono concentrate, nel corso degli anni, sulla "ottimizzazione" delle possibilità offerte dalla disciplina comunitaria mediante l'applicazione residuale dei due tipi di intervento a favore delle commesse di costruzione e trasformazione navale sinora dimostratisi efficaci per l'acquisizione di un numero ragguardevole di iniziative da parte dei cantieri nazionali (ma gli ultimi contratti assistibili sono stati quelli dell'anno 2000 restando "scoperto" tutto il successivo periodo).

Il primo tipo di intervento si è sostanziato nella tradizionale concessione di un contributo al cantiere esecutore dei lavori calcolato in percentuale del valore della commessa (tale percentuale è pari al 9% del valore contrattuale prima dell'aiuto, per le costruzioni di valore superiore ai 10 milioni di Euro, ed al 4,5%

del prezzo contrattuale, per le costruzioni di valore inferiore nonché per le trasformazioni navali).

Tale misura di sostegno è volta a consentire al cantiere di praticare al cliente un prezzo pari a quello praticato sul mercato internazionale dai cantieri concorrenti, cosicché l'operatore italiano è stato posto in una posizione di parità, quanto a possibilità competitive, rispetto alla concorrenza ed ha potuto collocare con successo sul mercato le proprie offerte.

Il secondo tipo di intervento, a favore dell'armatore-committente, ha l'analoga funzione di allineare i costi finanziari che il committente stesso deve sostenere per l'investimento in nuove navi a quelli praticati sul mercato finanziario internazionale: in altri termini, il maggior costo scaturente dal ricorso al sistema creditizio nazionale è stato così azzerato, in modo da assicurare ai cantieri navali nazionali parità di condizioni rispetto ai concorrenti anche per quanto concerne l'aspetto del finanziamento navale.

La politica pubblica perseguita fino al 31.12.2000 a favore del settore in base agli strumenti sopra descritti ha avuto un significativo impatto sulle capacità competitive del settore, tant'è che la cantieristica italiana è andata ad occupare un posto di tutto rispetto nello scenario mondiale, con produzioni di punta per alcune delle quali ha assunto addirittura la leadership (navi crociera e traghetti).

In tale ottica, dopo il fallimento di tutti i tentativi posti in essere per un accordo con la Corea del Sud per ristabilire le normali condizioni di mercato, a fronte dell'agguerrita concorrenza dei cantieri coreani la Commissione Europea ha, come detto innanzi, deciso di approvare, un "Temporary Defensive Mechanism" (Regolamento (CE) n.1177/200 del 27 giugno 2002), 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, pari al 6% del

valore contrattuale prima dell'aiuto, ma limitato a poche tipologie navali (portacontenitori, chimichiere, navi cisterna per prodotti petroliferi e navi gasiere LNG). Tale Regolamento è stato attuato dal Governo italiano con Decreto Ministeriale del 2 febbraio 2004, utilizzando lo stanziamento, di 10 milioni di Euro per l'anno 2004 di cui all'articolo 4, comma 153 della Legge Finanziaria 2004.

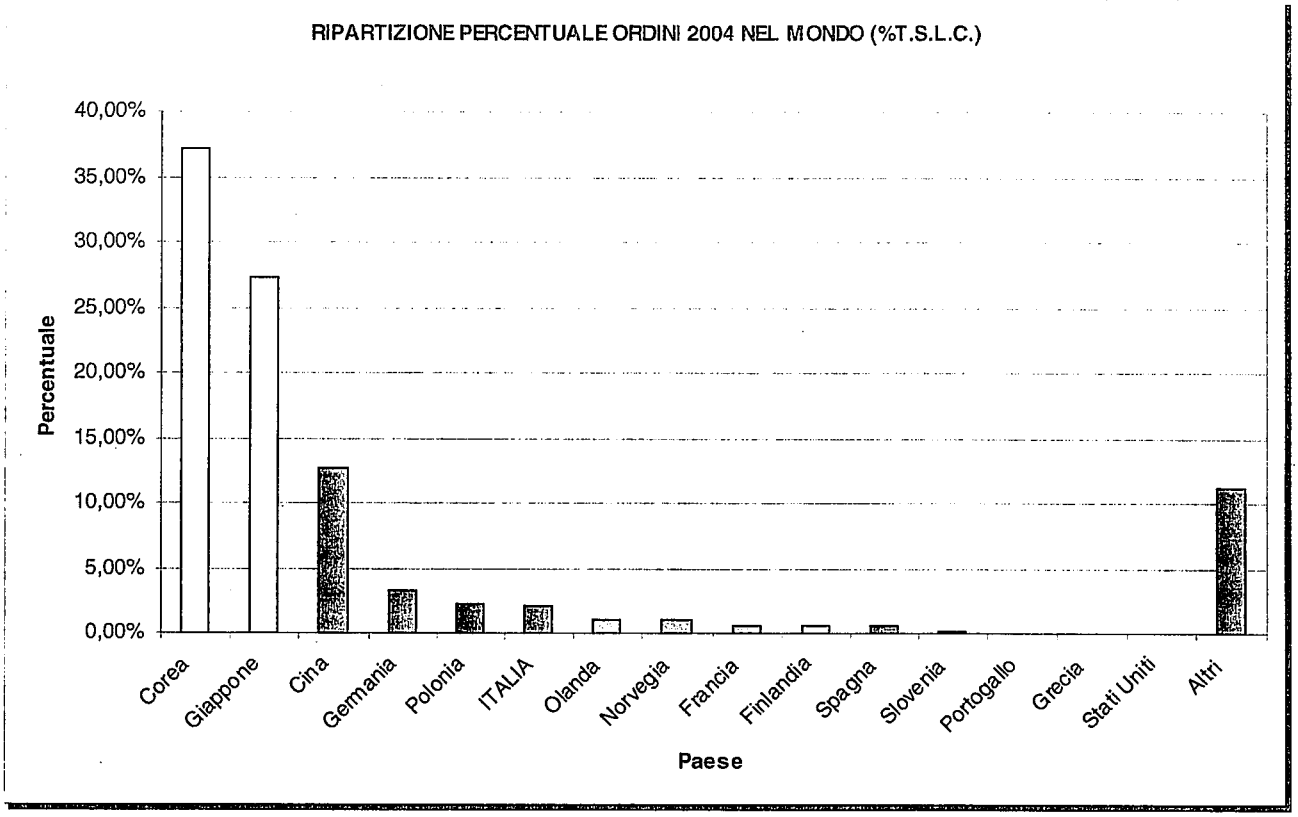
Inoltre detta Legge Finanziaria 2004 ha previsto un rifinanziamento, limitatamente a tre anni, delle precedenti leggi di settore (nn.522/99 e 88/2001) per il completamento, anche se parziale, del piano di aiuti alle imprese cantieristiche e armatoriali per la costruzione di navi ordinate sin dal 2000 e, pressoché tutte, in avanzata fase di realizzazione.

Per quanto attiene il completamento degli interventi di cui all'articolo 2 della legge n.522/99 in favore dei cantieri navali, si rammenta che il Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato ha più volte ribadito che ai predetti aiuti si applicano le disposizioni di cui all'articolo 72 della legge n. 289/2002 (Fondi rotativi per le imprese), con ciò rendendo praticamente inutilizzabili le risorse stanziate (Il Ministero Economia e Finanze non ha, peraltro, ancora fissato i criteri e le modalità di attribuzione dei contributi).

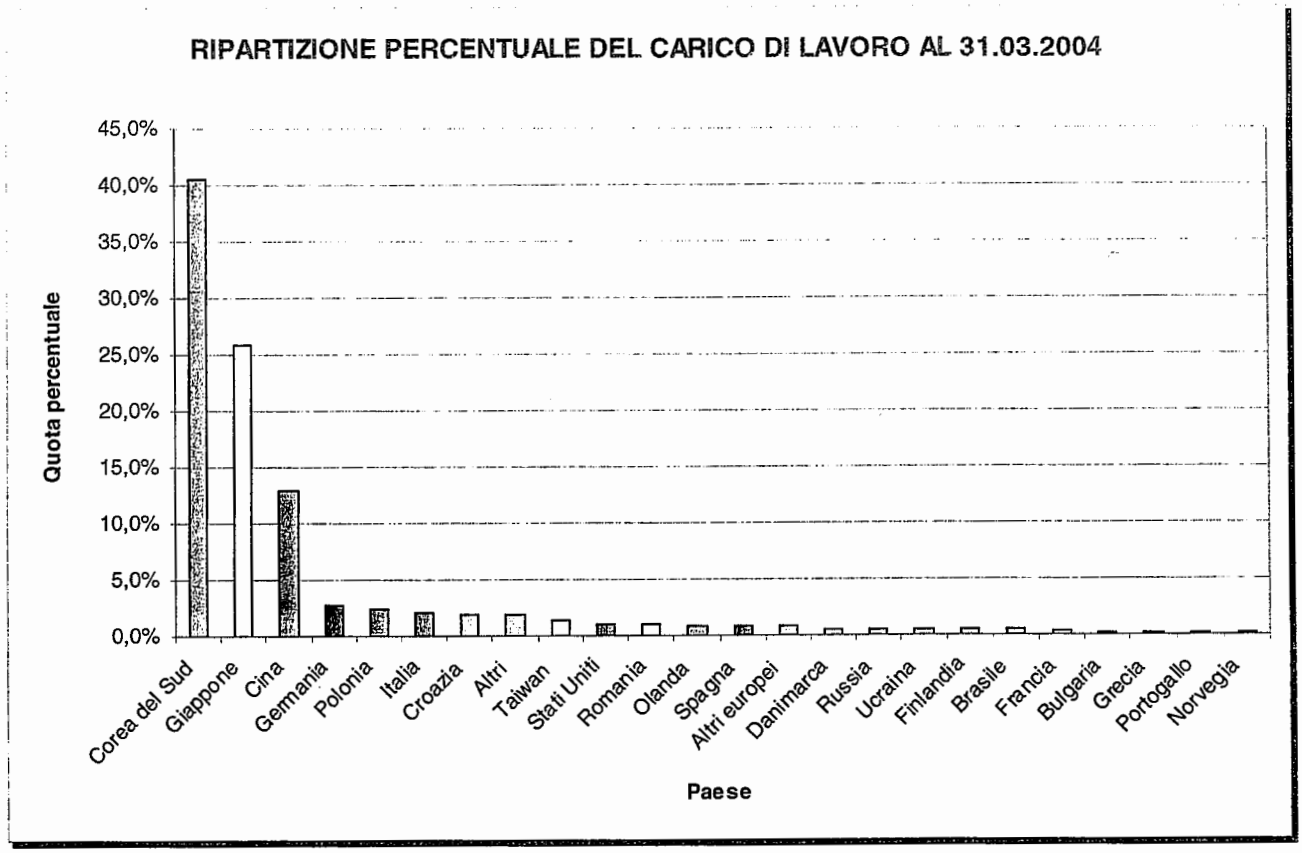
Mentre, per quanto attiene le risorse stanziate dall'art.4, commi 209, 210 e 211, della legge 24 dicembre 2003, n.350 per il completamento, parziale, degli interventi a favore delle imprese armatoriali, in data 10 febbraio 2005, la Corte Costituzionale, accogliendo un ricorso promosso dalla Regione Emilia – Romagna, ha emesso la sentenza n.77 con la quale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dei predetti commi, non essendo le norme impugnate riconducibili alle materie attribuite dall'art.117, secondo comma, della Costituzione alla competenza legislativa esclusiva dello Stato.

Conseguenza ed effetto di tale sentenza è che questa Amministrazione è stata messa nell'impossibilità di erogare i finanziamenti stanziati dal comma 209 della Legge Finanziaria 2004 per il completamento, sia pure parziale, degli interventi di cui all'art. 3 della legge n.88/2001, in favore delle imprese armatoriali per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta, di cui all'art.3 della legge n,88/2001, venendo ad incidere, sotto il profilo sostanziale, sulle legittime aspettative di quelle imprese che hanno addirittura concluso la realizzazione delle navi oggetto del contributo, in presenza di una norma che non sembrava lasciare margini di discrezionalità relativamente all'erogazione del contributo stesso.

La produzione della cantieristica italiana nel 2004 si è attestata intorno alle 410.000 mila tonnellate di stazza lorda compensata, con un calo sensibile rispetto al 2003 - forse a causa della crisi attraversata da alcuni cantieri medio-minori e dell'uscita di al settore di altri - assicurando comunque, fino ad oggi, l'impiego delle principali strutture produttive nazionali nonché un'attività costantemente crescente delle numerosissime imprese dell'indotto.
Gli ordini acquisiti nel corso dell'anno 2004 hanno fatto registrare un aumento impressionante rispetto al 2003, pari all'86% (34 unità per ben 1.035.490 tslc, ed un valore di oltre 3,2 milioni di euro, di cui 9 per l'export ed un valore di circa 2,3 milioni di euro) risentendo dell'andamento positivo del mercato mondiale e dell'eccezionale volume degli ordini.



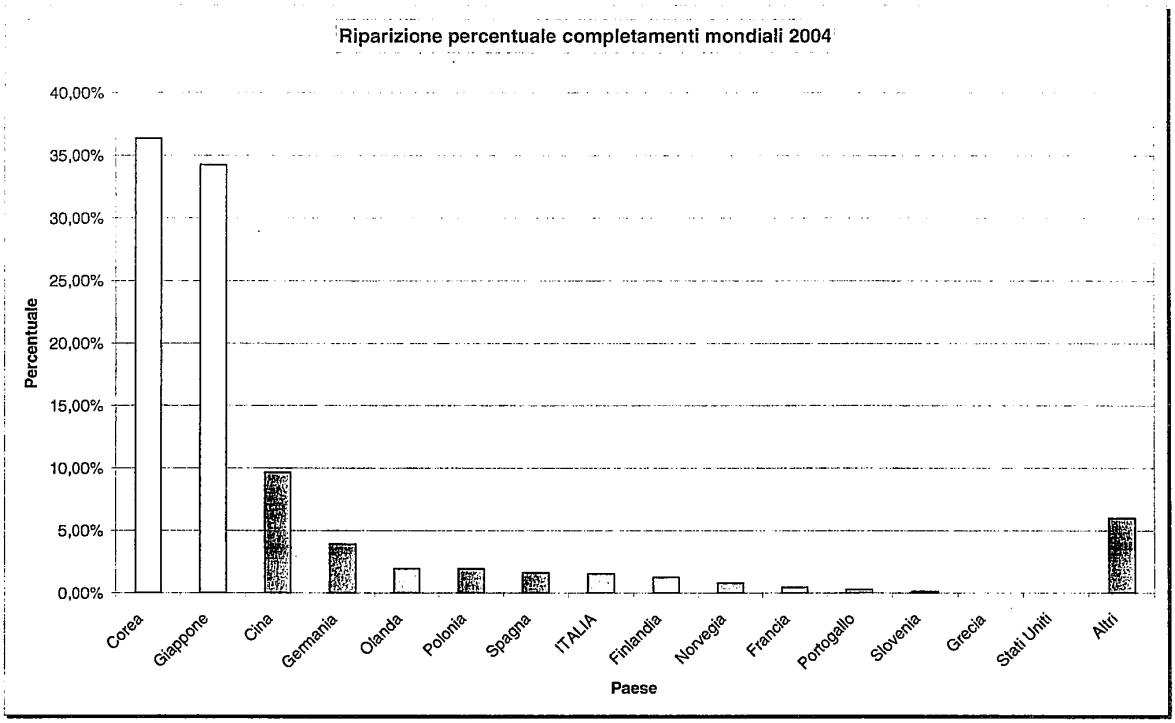
Se il carico di lavoro del nostro Paese, può essere ancora ritenuto soddisfacente sia a livello europeo sia a livello mondiale, collocando l'industria cantieristica nazionale al 6° posto nella graduatoria mondiale dei produttori di navi, dopo Corea, Giappone, Cina ,Germania e Polonia, si nutrono forti preoccupazioni per gli anni a venire. Il settore cantieristico risente, infatti, di una costante esposizione alle dinamiche della globalizzazione e della mancanza di regole antidumping in un mercato davvero mondiale, ragion per cui il Governo italiano ha rivendicato nelle sedi più appropriate la conclusione di un accordo internazionale per ristabilire le normali condizioni di concorrenza, ponendo l'accento sulla necessità di definire una "Pricing discipline" indispensabile per assicurare nel futuro un corretto funzionamento del mercato.



Fonte: AWES

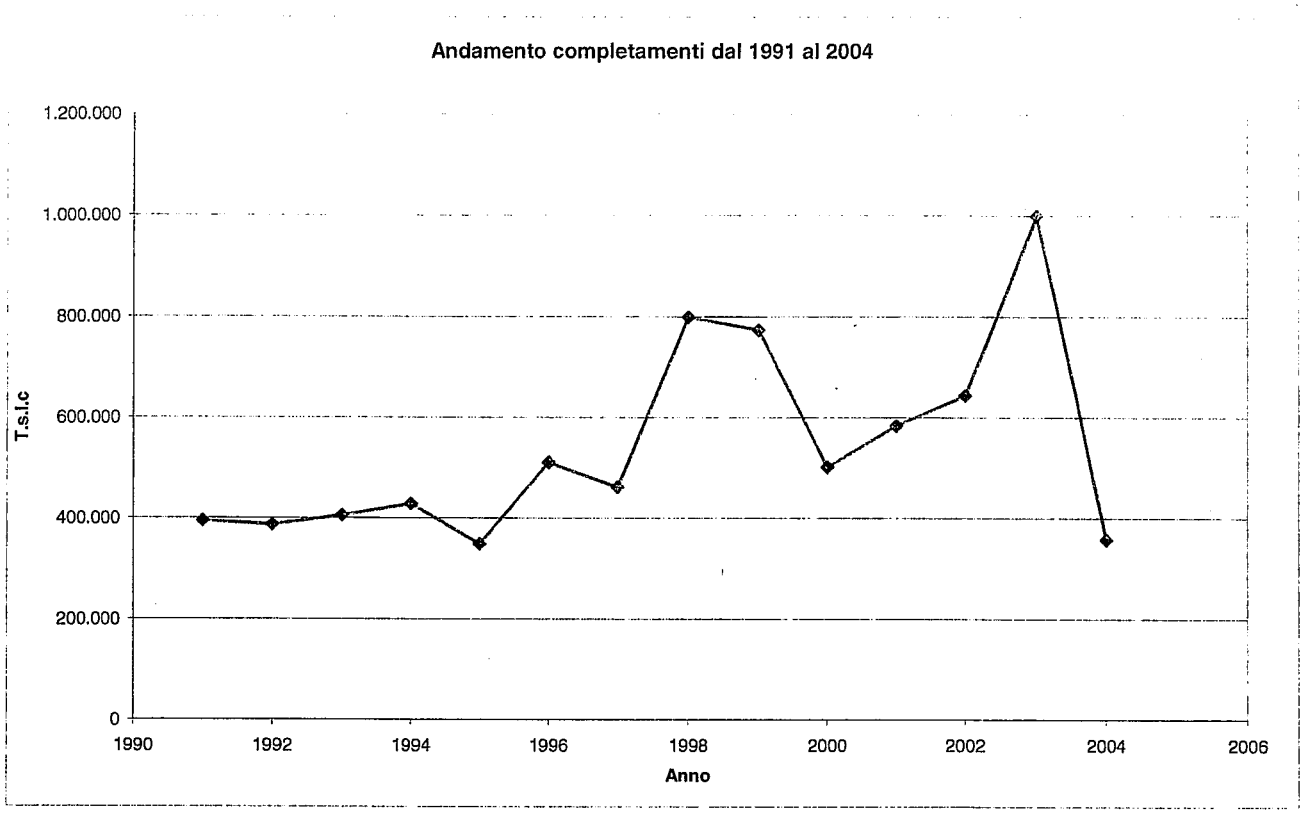
Nel 2004 risultano ultimate n. 10 navi, per complessive 357.978 t.s.l.c. , risentendo dell'elevato numero di navi ultimate prima del 31.12.2003, termine ultimo fissato dal Regolamento 1540/98 per l'ultimazione delle navi aventi diritto a contributo .

Si tratta, però, di navi di notevole complessità e a più elevata tecnologia e, in particolare, di navi da crociera (3 per complessive 296.888 t.s.l.c.), di traghetti per trasporto passeggeri (2 per complessive 55.800 t.s.l.c), di LPG carriers (n. 2 per complessive 11.890 t.s.l.c.), di navi per il trasporto di prodotti chimici (n.3 per complessive 21.000 t.s.l.c.) e di n1 unità non da carico da 2.400 T.s.l.c.



Completamenti dal 1.1.1991 al 31.12.2004

Tipologia	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
	Tslc	Tslc	Tslc	Tslc	Tslc	Tslc	Tslc	Tslc	Tslc	Tslc	Tslc	Tslc	Tslc
Cisterne (semplice scafo)	45.890	54.683	128.198	41.670	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cisterne (doppio scafo)	0	0	0	0	36.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Cisterne prodotti e chimiche	53.083	45.331	42.795	33.958	37.003	65.605	69.265	50.505	27.545	33.359	29.907	34.820	21000
Rinfusiere carichi misti	45.330	0	0	57.000	57.000	57.000	0	38.000	32.175	0	0	0	0
Navi carico generale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navi frigorifere	0	0	0	0	0	0	0	65000	0	0	0	0	0
Navi portacontenitori	13.650	57.000	28.796	0	60.750	0	0	0	0	0	0	0	0
Navi traghetto Ro-Ro	60.957	56.705	64.228	41.990	22.400	51.700	137.985	104.625	0	70.500	45.000	0	0
Navi porta-auto	0	0	0	0	0	32.175	115.600	32.175	0	32.175	32.175	96.525	0
Gasiere LPG	47.320	18.903	19.089	19.089	26.031	6.190	9.280	40.420	0	0	0	39.730	11.890
Gasiere LNG	0	0	0	0	0	43.500	43.500	0	0	0	0	0	0
Tragh. trasbordo auto e pass.	0	0	0	0	50.955	20.905	74.183	103.890	56.745	262.950	150.750	121.575	55.800
Navi da passeggeri	100.000	171.028	145.754	93.750	197.310	173.125	339.745	322.810	380.900	176.750	375.900	670.390	266.888
Navi non da carico	21305	2.550	0	61.575	23.565	11.825	9.500	16.240	4.000	8.090	10.240	36.275	2.400
Totali	387.535	406.200	428.860	349.032	511014	462.025	799.058	773.665	501.365	583.824	643.972	999.315	357.978



Il sostenuto afflusso degli ordinativi dell'anno 2000, in una con gli investimenti effettuati dalle più importanti realtà cantieristiche per l'ammodernamento degli impianti, con il conseguente aumento degli indici di produttività, e l'andamento favorevole della domanda hanno fino ad ora contribuito a mantenere un ancora accettabile livello di produzione, ma si nutrono serie preoccupazioni per l'industria cantieristica ed il suo indotto allorquando saranno ultimate le navi ordinate nel 2000, ultimo anno per il quale erano previsti incentivi europei significativi e ci sarà un prevedibile calo della domanda di nuove costruzioni, conseguente alla variazione ciclica del mercato dei noli .

La valenza strategica dell'industria cantieristica navale per l'intero sistema economico e produttivo dell'Unione – sotto il profilo industriale e occupazionale – ha sin dal passato indotto il legislatore comunitario prima, e quello nazionale poi ad intervenire con specifiche misure di sostegno al settore per la

salvaguardia dell'industria cantieristica, europea e nazionale, nei confronti della concorrenza sleale dei paesi asiatici e di altri paesi terzi.

I lusinghieri successi conseguiti negli anni dalle imprese navalmeccaniche italiane vanno in primo luogo attribuiti alla capacità del settore, che ha saputo raccogliere la sfida della competitività a livello europeo e mondiale. Non va tuttavia sottaciuto il ruolo dello Stato che, con significativi investimenti, è riuscito ad assecondare tale processo di trasformazione e rilancio del settore.

A tale proposito va ancora una volta evidenziato che i risultati dell'intervento pubblico nel settore marittimo devono essere letti alla luce dello studio Censis "II° Rapporto sull'economia del mare", pubblicato nel 2002, che tende ad evidenziare il ruolo effettivo e potenziale dell'economia marittima nello sviluppo macroeconomico generale. In tale studio, com'è noto, viene stimato che nel settore cantieristico mercantile si verifica un "effetto moltiplicatore" del reddito pari a 3,526 degli investimenti effettuati. Ciò significa che l'ammontare degli investimenti in nuove navi realizzate grazie al sostegno pubblico ha creato una crescita economica pari a quasi quattro volte l'importo di detti investimenti, elemento, quest'ultimo estremamente significativo se rapportato all'entità del fatturato della cantieristica italiana. Considerato, infatti, che negli ultimi anni la produzione dell'industria cantieristica italiana si è attestata mediamente in circa 550.000 T.S.L.C./anno, si determina, a fronte di un costo unitario per tonnellata di stazza lorda compensata di circa 3500 euro, un volume d'investimenti nell'anno 2003 di circa 2,0 miliardi di euro, che ha prodotto, in base a tale meccanismo, un effetto economico sul sistema Paese, per detto anno, di circa 7 miliardi di euro e, con riferimento al triennio 2002 - 2004, di circa 21 miliardi di euro.

L'impatto economico e sociale, inoltre, degli interventi pubblici per il settore marittimo, con particolare riguardo all'occupazione, è quindi di tutta evidenza.

Il citato studio Censis, peraltro, valuta anche la dimensione occupazionale, attraverso una stima delle unità di lavoro direttamente utilizzate dai cantieri e quelle attivate a monte e a valle del processo produttivo.

Il moltiplicatore delle unità di lavoro per l'industria cantieristica è pari a 2,106. Come confermato dai dati forniti per gli Albi delle Imprese Navalmeccaniche nell'anno 2004, a circa 12.000 unità lavorative direttamente utilizzate nella produzione si sommano, nel sistema economico generale, più di 12.000 unità coinvolte nelle diverse attività complementari alla attività cantieristica, per la realizzazione di manufatti e componenti di allestimento navale, per un impatto occupazionale totale di almeno 24.000 addetti, cui va aggiunto un contributo, peraltro, non trascurabile, in termini di occupazione, da parte delle imprese del settore che svolgono attività di riparazione e trasformazione navale .

Gli indicatori di risultato suesposti sono rappresentativi della quasi totalità della produzione cantieristica nazionale, in quanto è del tutto marginale (circa l'1% sul totale) l'attività produttiva svolta da cantieri italiani in ordine a lavori di costruzione e trasformazione navale che non usufruiscono del sostegno pubblico: trattasi, per lo più, di cantieri di piccole dimensioni impegnati nella costruzione di pescherecci, di unità per il servizio antinquinamento commesse dallo Stato ovvero di unità operative per i vari Corpi dello Stato stesso, mentre vanno in ogni caso tenute fuori dalle presenti valutazioni le costruzioni propriamente "militari", costruite nei cantieri specializzati.

Risulta pertanto evidente l'effettiva significatività dei dati e dei risultati di cui sopra in relazione al settore navalmeccanico nazionale nel suo complesso.

Le valutazioni fatte alla luce dello studio Censis (ciò valga anche nel contesto, successivamente analizzato, della ricerca, in cui lo studio in parola è utilizzato quale "modello matematico di riferimento" per la misurazione degli effetti del sostegno statale al settore) hanno ovviamente stretta correlazione con i dati macroeconomici di cui è espressione il P.I.L., dovendosi considerare la "crescita economica" che lo studio permette di individuare quale componente dello stesso P.I.L.

5. La ricerca applicata nel settore navale

Nel corso del 2004 non è stato possibile proseguire l'intervento pubblico nel campo della ricerca applicata al settore navale a causa delle difficoltà incontrate dal legislatore per assicurare ai nuovi programmi di ricerca triennali il concorso finanziario dello Stato, nel quadro del supporto sin qui assicurato dalle leggi settoriali nel più ampio contesto degli interventi per il comparto marittimo nazionale.

Il presupposto che negli ultimi anni è stato, com'è noto, alla base dei finanziamenti assicurati al settore della ricerca può riassumersi nella convinzione che la promozione della ricerca e dello sviluppo e la rapida trasformazione dei risultati conseguiti in innovazione per l'intero comparto navalmeccanico sono requisiti fondamentali per la competitività.

Da sempre la ricerca applicata al settore navale finanziata in base alle leggi di intervento per il comparto marittimo si è posta come obiettivo primario quello di sviluppare ed approfondire soluzioni avanzate in tema di trasporti marittimi ed industria cantieristica con particolare riferimento alle esigenze dell'economia marittima nazionale e per migliorare la competitività delle imprese.

In concreto, nel contesto internazionale di una forte concorrenza extracomunitaria, solo la costante promozione della ricerca ha potuto permettere il conseguimento di un tangibile miglioramento del processo di produzione nonché la costruzione di navi più sicure ed efficienti, grazie a metodi di progettazione e costruzione nuovi ed avanzati tali da consentire la realizzazione di navi e sistemi di bordo altamente sofisticati.

In quest'ottica a più livelli nel corso dell'anno i due istituti specializzati nella ricerca applicata nel campo navale e verso i quali il nostro Paese ha costantemente canalizzato le proprie risorse (Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale – INSEAN di Roma e Centro per gli Studi di Tecnica Navale - CETENA S.p.A. di Genova) hanno manifestato l'esigenza di accantonare le risorse statali per il sostegno dei futuri programmi di ricerca.

Va, peraltro, sottolineato ancora una volta che la possibilità di garantire continuità all'azione di sostegno fin qui assicurata dallo Stato alla ricerca applicata al settore navale attraverso il finanziamento di specifici programmi di ricerca nell'ambito degli interventi previsti per l'industria navalmeccanica, appare come il migliore strumento per evitare la dispersione del patrimonio di esperienze di know –how e di specializzazione – patrimonio che ha carattere di unicità nel contesto italiano ed ha pochi riscontri anche nel resto d'Europa – acquisito dall'INSEAN e dal CETENA.

Ad ogni modo, nel quadro di un utilizzo del mare come mezzo economico di trasporto delle merci e dei passeggeri, com'è noto, l'art.35 della legge 1° agosto 2002, n.166 recante "disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti " ha, a suo tempo, recato il finanziamento per un programma di ricerca straordinario finalizzato allo sviluppo del cabotaggio marittimo, delle autostrade del mare e della navigazione a corto raggio da realizzarsi da parte del CETENA

di Genova in collaborazione con il mondo armatoriale per un importo complessivo nel triennio 2002-2004 di 900.000,00 euro.

Presupposto comune agli argomenti proposti nel programma conclusosi nell'anno in argomento è stato quello che soltanto la realizzazione di un efficiente sistema intermodale può in concreto rafforzare l'attuale tendenza allo spostamento di significative quote di traffico dalla modalità terrestre a quella marittima.

Detto programma nel partire dalle indicazioni scaturite dalla precedente ricerca sul cabotaggio di cui alla legge n.413/98 e di cui costituisce la naturale prosecuzione, è stato indirizzato principalmente nel ricercare una competitività tra le diverse modalità di trasporto, con l'obiettivo di favorire il trasporto marittimo, privilegiando quelle ricerche da cui i ricercatori si attendono un ritorno in breve tempo dei risultati conseguiti.

A tal proposito giova ricordare che nel corso del 2004, acquisito il prescritto parere del Comitato Tecnico Scientifico, di cui all'art.4 della legge n. 259/76, sui risultati finali raggiunti nel corso del sopracitato programma e si è provveduto ad erogare all'ente di ricerca la quota finale di finanziamento, pari a 300.000,00 euro, prevista per l'anno in corso.

Va ricordato, inoltre, che il Decreto ministeriale in data 17 aprile 2003 recante "modalità di attuazione delle disposizioni del comma 40 dell'art.145 della legge 23 dicembre 2000 n.388" ha definito le modalità di utilizzazione per l'anno 2003 e per gli anni successivi del fondo istituito per finanziare l'incentivazione ed il sostegno per l'alta formazione professionale nonché progetti di studi e ricerca per la promozione di trasporti marittimi sicuri avvalendosi di un apposito stanziamento complessivo di 5.164.600,00 euro.

Il predetto stanziamento , in ottemperanza di quanto disposto dal comma secondo del citato D.M. 17 aprile 2003, è ripartito, com'è noto, nella misura

dell'ottanta per cento a favore delle misure di sostegno ed incentivazione per l'alta formazione professionale permanente nel settore nautico e del venti per cento a favore del finanziamento di programmi di studio e ricerca per la promozione di trasporti marittimi sicuri.

In questo quadro il Centro per gli Studi di Tecnica Navale S.p.A. di Genova e l'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale di Roma hanno rispettivamente elaborato lo scorso anno due distinti programmi di ricerca per la promozione di trasporti marittimi sicuri, partendo dal presupposto comune che solo riducendo i fattori di rischio nel loro complesso, può essere aumentata la sicurezza a bordo.

In dettaglio si ribadisce che la finalità del programma predisposto dal CETENA è quella di investigare in maniera esaustiva tutti i principali fattori che sono connessi alla sicurezza nel settore del trasporto marittimo.

La ricerca in argomento sarà focalizzata sulla progettazione e sulla gestione del prodotto nave unitamente ad una sezione dedicata alla tecnologia dell'informazione per la raccolta e la gestione dei dati. A questo proposito sono state definite nel programma tre distinte macro-aree:

-*Progettazione per la sicurezza*, nell'ambito della quale si studieranno le caratteristiche d'integrità e di robustezza dello scafo a fronte di situazioni critiche nonché gli aspetti normativi attualmente esistenti o oggetto di revisione;

-*Gestione degli eventi e contenimento del danno*, nell'ambito della quale la ricerca riguarderà l'analisi dei processi di gestione e di contenimento di eventuali sinistri tramite opportune tecniche di simulazione nonché l'analisi relativa alla gestione del personale a bordo sia dal punto di vista dell'organizzazione del lavoro sia da quello relativo agli aspetti ergonomici;

-*Raccolta e gestione delle informazioni di bordo*, nell'ambito della quale la ricerca riguarderà le tecniche di raccolta e gestione delle informazioni di bordo

al fine di fornire una visione complessiva dello stato della nave sia dal punto di vista della sicurezza che dal punto di vista della "security".

A queste tre macro –aree è premessa un'area 0 "indirizzo strategico, coordinamento e promozione dei risultati scientifici", finalizzata ad un più organico e coordinato sviluppo di tutto il programma di ricerca.

Per quanto riguarda il progetto di ricerca elaborato in tema di trasporti marittimi sicuri dall'INSEAN di Roma si sottolinea nuovamente che l'Ente nell'ambito di questo progetto ha presentato un programma per svolgere attività di ricerca su tre dei cinque obiettivi indicati dal citato D.M. 17 aprile 2003, ed in particolare:

-*Riduzione dei fattori di rischio di sinistri marittimi attraverso processi e modalità di costruzione di mezzi navali caratterizzati da elementi innovativi*, nel cui ambito ci si propone lo sviluppo di tecniche di ottimizzazione numerica multidisciplinare-multiobiettivo mirate alla progettazione di navi ad elevata sicurezza passiva, cioè dotate di forma di scafo ottimizzata;

-*Riduzione dei fattori di rischio per la sicurezza della navigazione connessi alla progettazione ed alla verifica dei mezzi di salvataggio e delle tecniche di evacuazione della nave* nel quale i ricercatori si propongono di sviluppare modelli teorici e sperimentali innovativi finalizzati prevedere, analizzare e gestire condizioni critiche di sicurezza in cui , a nave allagata, occorre procedere all'evacuazione dei passeggeri e del personale di bordo;

-*Riduzione dei rischi per la nave e per le persone derivanti dalla gestione della sicurezza della navigazione e della" security"* a bordo, nel quale viene proposto lo sviluppo di modelli innovativi di previsione, controllo e verifica del comportamento della nave in mare estremo.

Nel corso dell'anno si è provveduto ad erogare agli Enti di ricerca il beneficio spettante, ripartito proporzionalmente alla luce dei costi complessivi

dichiarati a valere sulla quota parte di stanziamento disponibile per il 2004 nella misura di 645.554,92 euro per il Centro di Studi di Tecnica navale S.p.A. di Genova e di 387.000,00 euro per l'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Tecnica Navale di Roma.

Peraltro, non è stata ancora data attuazione, nel nostro Paese, alla recente "Disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale", emanata dalla Commissione U.E. nel dicembre 2003, in particolare per quanto concerne gli aiuti alla ricerca, allo sviluppo e all'innovazione, né è stato possibile il rifinanziamento dei programmi di ricerca avviati da parte di Cetena e Insean.

6. L'attività dell'Amministrazione per l'attuazione delle leggi di settore

E' proseguita nel corso del 2004 l'attività dell'Amministrazione in favore delle imprese navalmeccaniche ed armatoriali ed Istituti di ricerca, , per colmare il divario esistente tra i costi produttivi e i prezzi di mercato e per neutralizzare o ridurre i costi dei relativi finanziamenti e per la ricerca applicata al settore navale, attraverso la concessione e la corresponsione di contributi per i lavori di costruzione e trasformazione navale e per la ricerca applicata al settore navale.

Nel corso dell'anno, si è svolta regolarmente l'attività provvedimentale di concessione, alle imprese cantieristiche, dei contributi di cui agli artt. 3 e 4 del decreto-legge n.564/93, convertito nella legge 132/94 e successivi rifinanziamenti e proroghe e della legge n. 522/99.

In particolare, sul capitolo 7807, *"Contributi per la costruzione, trasformazione e grande riparazione navale",* sono stati emanati n.11 provvedimenti di concessione alle imprese cantieristiche, dei contributi di cui agli artt.3 e 4 del decreto legge n. 564/93, convertito nella legge n. 132/94 e successive modificazioni , e all'art. 2 della legge n. 522/99 , per un ammontare

complessivo dei contributi di Euro 84.319.992,31, pari al 100 % delle iniziative concretizzatesi nel corso dell'anno, con autorizzazione ai beneficiari a stipulare mutui con gli istituti di credito ai sensi della legge n.431/91. Tali concessioni, per le quali il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha ritenuto applicabile la fattispecie di cui all'articolo 4, comma 177, della legge n. 350/2003 (Legge Finanziaria 2004), si sono concretizzate solo nel dicembre 2004, a seguito delle disposizioni introdotte dall'art.5 del decreto legge 29 novembre 2004, n.280 (tale decreto, peraltro, non è stato convertito in legge, creando non pochi problemi per quanto attiene i formali impegni di spesa afferenti i contributi concessi).

I suddetti provvedimenti hanno comportato l'assunzione, sul capitolo 7807 *"Contributi per la costruzione, trasformazione e grande riparazione navale"*, di impegni provvisori di spesa per un importo complessivo di Euro 7.712.819,00; tali impegni provvisori diventano impegni definitivi, man mano che, stipulati i mutui da parte delle imprese beneficiarie e acquisita tutta la relativa documentazione, si dà luogo all'emanazione dei decreti di impegno definitivo e di autorizzazione al rimborso agli Istituti di credito, a carico dell'Amministrazione, delle rate di ammortamento dei mutui stessi.

Con D.M. 2 febbraio 2004 ha avuto esecuzione in Italia il Regolamento (CE) n.1177/2002 relativo ad un Meccanismo Temporaneo Difensivo contro il *dumping* coreano (c.d. TDM) che prevede la possibilità, per gli Stati membri, di concedere, per ordinativi fino al 31 marzo 2005 (termine prorogato), un contributo del 6% sul valore della commessa ai cantieri nazionali che dimostrino di essere in gara con un cantiere sudcoreano per l'aggiudicazione dell'ordinativo.

In applicazione del citato Decreto Ministeriale, nel corso dell'anno 2004,

si è provveduto, sul pertinente capitolo 7824 "*Contributo per la difesa temporanea della cantieristica europea dal dumping dei paesi asiatici*", alla emanazione di n. 4 decreti di concessione e contestuale erogazione del contributo, in favore di cantieri navali iscritti nell'Albo speciale delle imprese di costruzione navale , per un importo complessivo di € 4.689.241,71.

Per quanto concerne la concessione dei benefici previsti dall' art. 4 della legge n.522/99 " *Contributi agli investimenti volti a migliorare la produttività dei Cantieri*", come già evidenziato nelle precedenti relazioni, sul capitolo 7808 non è stato possibile emanare i decreti di saldo del contributo in quanto i relativi fondi sono andati in economia, ai sensi dell'art.1, comma 6, del decreto legge 6 settembre 2002, n.194 "*Misure urgenti per il controllo, la trasparenza ed il contenimento della spesa pubblica*".

Per quanto concerne, invece, l'assunzione di impegni definitivi nel corso dell'anno sono stati emessi n. 12 decreti di impegno definitivo per un ammontare complessivo annuale di Euro 8.934.575,72, come di seguito ripartiti:

Capitolo	n. Impegni	Importo (Euro)	Nota
7807	8	7.570.838,18	di cui n.3 impegni relativi a concessioni 2004 e n.5 a concessioni 2003
7808	//	//	
7812	1	300.000,00 *	
1974	2	1.032.554,92 **	
7821	1	30.817,54	

*fondi diretti, di cui alla legge n. 166/2002

**Si tratta di fondi stanziati dalla legge 448/2001, come modificata dalla legge n.289/2002, per un importo complessivo di Euro 5.164.600, di cui il 20%, pari ad Euro 1.032.920,00, è stato concesso a favore di INSEAN e CETENA per la realizzazione di programmi di ricerca.

Per quanto attiene ai pagamenti, tramite ruoli di spesa fissa, sui seguenti capitoli sono state erogati i seguenti importi:

Capitolo	Descrizione	Importo tot.
7806	Contributi cantieristica - Legge 111/85	5.461.721,73
7807	Contributi cantieristica – Legge 132/94	381.558.028,76
7808	Contributi investimenti cantiere – Legge 234/89	7.557.087,48
7809	Contributi demolizione – Legge 234/89	81.802,64
7812	Contributi per la ricerca	18.207.412,55
7814	Concorso alla copertura costi sociali Fincantieri	12.815.541,21
7816	Anticipazione rate di contributo di credito navale	29.811.719,10
7820	Contributi rideterminazione contributi in valuta U.E.	847.832,88
7821	Contributi demolizione – Legge 51/2001	10.792.298,03

Nel corso dell'anno si è provveduto, altresì, all'emanazione, capitolo 2057 "*Contributo alle imprese armatoriali per l'abbattimento degli oneri finanziari relativi ad investimenti navali*", di n. 3 decreti di concessione alle imprese armatoriali dei contributi previsti dall'art.4 della legge n.88/2001, di sola conferma del contributo concesso in via preliminare, essendo già stato utilizzato l'intero stanziamento recato dalla legge .

L'articolo 4, comma 209, della legge 24 dicembre 2003 (Legge Finanziaria 2004) ha recato risorse aggiuntive, sia pure limitate, per favorire il completamento degli interventi di cui alla predetta legge n.88/2001 che, diversamente dalle risorse stanziate precedentemente, non sono espresse in limiti di impegno di durata dodecennale, ma costituiscono ordinari stanziamenti di parte capitale, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004, 2005 e 2006. Da un punto di vista sostanziale, i fondi stanziati sul capitolo 7825 "*Contributo a favore delle imprese armatoriali per gli oneri relativi ad investimenti navali*" permettono la concessione e il pagamento di un numero limitato di rate semestrali – 2 rate per ogni anno per un totale di 6 semestralità per ciascuna delle iniziative assistibili – potendosi poi completare i relativi interventi a valere sugli eventuali ulteriori fondi che saranno resi disponibili.

Il successivo comma 211 della suddetta legge ha demandato ad un apposito decreto, da adottarsi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze ai sensi dell'art.17 della legge n.400/1988, la determinazione delle modalità di applicazione della norma in questione.

A partire dal mese di gennaio 2004, questa Amministrazione ha, dunque, attivato tutte le procedure per l'emanazione del decreto applicativo della norma sul rifinanziamento della legge n.88/2001.

Il complesso iter per la definizione dello schema di provvedimento regolamentare si è concluso nel mese di dicembre 2004 , ma ad oggi non è stato possibile per l'Amministrazione , procedere all'erogazione dei contributi a causa della sentenza n.77 in data 10 febbraio 2005, con la quale la Corte Costituzionale, accogliendo un ricorso promosso dalla Regione Emilia – Romagna, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dei commi 209, 210 e 211 dell'art.4 della legge 24 dicembre 2003, n.350 (Legge finanziaria 2004), non essendo le norme impugnate riconducibili alle materie attribuite dall'art.117, secondo comma, della Costituzione alla competenza legislativa esclusiva dello Stato.

Nel corso dell'anno si è provveduto, altresì, al pagamento delle rate dei contributi già concessi ai sensi delle leggi nn. 361/82, 234/89 , 132/94 e 88/01 per un totale di 415 autorizzazioni di pagamento, di cui n.1, pari a Euro 24.646,05, sul capitolo 2053 "*Contributi sugli interessi a favore delle imprese armatoriali per i lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e grande riparazione navale*" , n.346, pari ad Euro 80.098.449,55, sul capitolo 2054 "*Contributi a favore delle imprese armatoriali per la riduzione degli oneri finanziari relativi a lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e grande riparazione navale*", e n. 67, pari ad Euro 37.147.910,24, sul capitolo 2057

Contributo alle imprese armatoriali per l'abbattimento degli oneri finanziari relativi ad investimenti navali".

Nel quadro degli interventi di cui al DM 17 aprile 2003 a favore dell'incentivazione ed il sostegno per l'alta formazione professionale nonché progetti di studio e ricerca per la promozione dei trasporti marittimi sicuri e stata concessa rispettivamente al CETENA – Centro per gli Studi di Tecnica Navale S.p.A. con sede in Genova ed all'INSEAN – Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale con sede in Roma, l'annualità 2004 del beneficio spettante a valere sulla disponibilità iscritta per il predetto anno sul capitolo 1974 dello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nella misura complessiva di € 1.032.920,00.

Si è inoltre provveduto nel corso dell'anno, acquisito il prescritto parere favorevole del Comitato Tecnico Scientifico di cui all'art.4 della legge n.259/76 sui risultati finali raggiunti, a liquidare il contributo definitivo, pari ad € 300.000 spettante al CETENA – Centro per gli Studi di Tecnica navale S.p.A. di Genova per il programma straordinario per lo sviluppo del cabotaggio marittimo, delle autostrade del mare e della navigazione a corto raggio realizzato in collaborazione con il Consorzio Confitarma Fedarlinea per la Ricerca (COFIR) ed il cui finanziamento era stato recato dall'art.35 della legge n.166/2002.

In relazione alle somme accantonate sul capitolo di entrata 2168, quale ritenuta del 2 per mille sugli importi corrisposti a titolo di contributo alle imprese navalmeccaniche ed armatoriali ed agli Istituti di ricerca, ai sensi dell'art.24, comma 4 della legge n.234/89, è stata richiesta la riassegnazione sui pertinenti capitoli di spesa (1903, 1965, 1417) di un importo globale di Euro 412.701,49.

Con tale somma sono stati emanati, sul capitolo 1965, n.4 decreti di concessione di contributi, ai sensi dell'art.24 della legge n.234/89, a favore del Registro Italiano Navale, per un importo complessivo di Euro 218.039,34, e a

favore dell'INSEAN, per un importo complessivo di Euro 62.296,53.

Va, altresì, ricordato che, nel corso dell'anno 2004, è stata completata l'istruttoria di n. 15 istanze di proroga dei termini di consegna nave, ai sensi del Regolamento (CE) n. 1540/98, per iniziative di costruzione navale, fornendo, a più riprese, alla Commissione Europea – DG Concorrenza tutti gli elementi e informazioni ritenute necessarie per le valutazioni di competenza sulle misure di aiuto proposte.

In esito alle predette istanze (di cui n.2 ritirate) la Commissione ha deciso di prorogare i termini di consegna di n.11 unità alle date richieste dalle Autorità italiane, mentre ha aperto il procedimento di cui all'art.88 del Trattato CE per n.2 unità.

Nel corso dell'anno si è proceduto regolarmente alla verifica dei requisiti e alla conferma dell' iscrizione di n. 15 imprese nell'Albo speciale delle imprese di costruzione navale e alla cancellazione dal medesimo Albo di n.2 imprese, alla conferma dell'iscrizione di n. 21 imprese nell'Albo speciale delle Imprese di riparazione navale e alla cancellazione di n.2 imprese dal medesimo Albo.

Si è svolta regolarmente, ai sensi dell'art.17 del D.M. 18 febbraio 1992 n.280, all'attività di vigilanza e controllo sulle imprese iscritte, effettuando, ove necessario, visite di controllo agli stabilimenti, ai mezzi e agli impianti delle imprese stesse.

A seguito dell'acquisizione degli elementi conoscitivi sull'andamento del settore navalmeccanico, sono stati elaborati, per l'inoltro all'O.C.S.E. i questionari relativi ai nuovi ordini, al portafoglio ordini e sulla produzione dei cantieri navali nazionali relativi ai periodi gennaio – dicembre 2003 e gennaio - giugno 2004.

Sono stati approntati, altresì:

- Questionario relativo alla produzione navale, alle esportazioni e agli ordinativi (consuntivo 2003);

- Questionario relativo alla capacità produttiva della cantieristica in Italia(aggiornamento 2003);

Nel corso del 2004 si è assicurata la partecipazione dell'Amministrazione all'attività del Gruppo Congiunto Industria e Costruzioni navali (Gruppo Competitività e Crescita) del Consiglio dell'Unione Europea, a Bruxelles, nonché ai lavori dello "Special Negotiating Group", costituito a Parigi in seno al Consiglio dell'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economici (O.C.S.E.), in vista della negoziazione di un Accordo internazionale teso al ripristino di normali condizioni di concorrenza nel mercato mondiale della costruzione navale.

L'attività del Gruppo di lavoro comunitario è stata generalmente propedeutica ai dibattiti in sede O.C.S.E., che, anche in caso di buon esito delle trattative in corso, non consentiranno di pervenire alla conclusione del nuovo Atto internazionale prima della fine del 2005.

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 22 FEBBRAIO 1994, N.132
(dati aggiornati al 31 dicembre 2004)

Decreto legge 24 dicembre 1993, n.564 convertito in legge 22 febbraio 1994, n.132.
Provvedimenti a favore dell'industria navalmeccanica e della ricerca applicata al settore navale – applicativa della VII Direttiva C.E.E..

Leggi di rifinanziamento: DL 13 luglio 1995, n.287 convertito nella legge 8 agosto 1995, n.343; DL 21 ottobre 1996, n.535 convertito nella legge 23 dicembre 1996, n.647; legge 31 luglio 1997, n.261, legge 30 novembre 1998, n.413, legge 28 dicembre 1999, n.522, legge 388/2000, legge 1° agosto 2002, n.166, legge 24 dicembre 2003, n.350 (L.F. 2004).

COSTRUZ. E TRASF.	**Stanziamenti 1993-2003 (lire/mldi)**	**Somme impegnate (lire/mldi)**
DL 564/93 conv.in L.132/94	* 15,0	* 15,0
DL 287/95 conv. in L.343/95	* 63,5	* 63,5
DL 535/96 conv. in L.647/96	* 95,0	* 94,2
L.261/97 art. 1 b)	(*) 135	(*) 135
L.413/98 art.1 a)	(*) 10 (1)	(*) 10
L. 522/99 art.2, comma 3	(*) 28	(*) 27,9
L.388/2000	(*) 35	(*) 31
TOTALE	**381,5**	**376,6**
	= 197,028 €/mil	**= 194,497 €/mil**
	Stanziamenti 2004-2006 (€/mil)	**Somme impegnate (€/mil)**
L. 350/2003 art.4, comma 209	6,0	---
CREDITO NAVALE.	**Stanziamenti 1993-2002 (lire/mldi)**	**Somme impegnate (lire/mldi)**
DL 535/96 conv. in L.647/96	** 65,0	** 65,0
DL 287/95 conv. in L.343/95	** 58,5	** 58,5
DL 564/93 conv.in L.132/94	** 35,0	** 35,0
L.261/97 art. 1 c) ***	** 69 (2)	** 59,1
TOTALE	**227,5**	**217,6**
	= 117,493 €/mil	**= 112,381 €/mil**

Note:

*** ai sensi dell'art.13, comma 1, legge 522/99, 75 mldi sono stati trasferiti allo stanziamento per la cantieristica.
(1) L'ulteriore assegnazione di L/mldi 60 è stata destinata al finanziamento della legge n.88/2001.
(2) L. 39 mldi sono stati destinati per L. 10 mldi alla legge n.51/01 e L. 29 alla legge 88/2001.

RICERCA (INSEAN E CETENA)	**Stanziamenti 1993-2002 (lire/mldi)**	**Somme impegnate (lire/mldi)**
DL 564/93 conv.in L.132/94	* 4,8	* 4,8
DL 287/95 conv. In L.343/95	* 10,4	* 9,8
L.261/97 art. 1 c)	* 10	* 10
L.413/98 art.5	(*) 1	(*) 0,99
L. 522/99 art.5	(*) 7	(*) 7
TOTALE	**33,2**	**32,59**
	= 17,146 €/mil	**= 16,831 €/mil**

	Stanziamenti 2002-2004 (€/mil)	**Somme impegnate (€/mil)**
L.166/2002 art 35, co 3	0,9 €/mil	0,6 €/mil
L.388/2000 art 145, co 40	3,096 €/mil	2,064 €/mil
TOTALE RICERCA	**21,112 €/mil**	**= 19,495 €/mil**

INVESTIMENTI	**Stanziamenti 1993-2002 (lire/mldi)**	**Somme impegnate (lire/mldi)**
L. 343/95 art.3, co 4	(*) 1,8	(*) 1,5
L. 522/99 art.4	(*) 7	(*) 2,3
TOTALE	**8,8**	**3,8**
	= 4,544 €/mil	**= 1,962 €/mil**

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 16 MARZO 2001, N.88

(dati aggiornati al 31 dicembre 2004)

Legge 16 marzo 2001, n.88.
Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime.

Legge di rifinanziamento: L. 24 dicembre 2003, n.350 (L.F. 2004)

CREDITO NAVALE.	**Stanziamenti 2002 (lire/mldi)**	**Somme impegnate (lire/mldi)**
L.88/2001 art.3	(**) **72,0**	(**) **72,0**
	= 37,184 €/mil	**= 37,184 €/mil**

	Stanziamenti 2004-2006 (€/mi1)	**Somme impegnate (€/mi1)**
L.350/2003 art.4, comma 209	**30,0**	**---**

RICERCA (INSEAN E CETENA)	**Stanziamenti 2002 (lire/mldi)**	**Somme impegnate (lire/mldi)**
L. 88/2001 art.1, comma 6	(*) **0,45**	(*) **0,2**
	0,23 €/m	**0,10 €/mil**

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 7 MARZO 2001, n.51

(dati aggiornati al 31 dicembre 2004)

Legge 7 marzo 2001, n.51
Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo.

Legge di rifinanziamento: L. 1 agosto 2002, n.166.

DEMOLIZIONE NAVALE	**Stanziamenti 2002 (lire/mldi)**	**Somme impegnate (lire/mldi)**
L.51/2001 art.2	(*) **10**	
	= 5,164 €/mil	**5,095 €/mil**
L.166/2002	(*) **6,7 €/mil**	(*) **5,728 €/mil**
TOTALE	**11,864 €/mil**	**10,823 €/mil**

STATO DI ATTUAZIONE DELLE DISPOSIZIONI DI CUI ALL'ART.4, CO. 153 DELLA LEGGE FINANZIARIA 2004

(dati aggiornati al 31 dicembre 2004)

Legge 24 dicembre 2003, n.350 (L.F: 2004) art. 4, co. 153.
Applicazione del Regolamento (CE) n.1177/2002 del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativo al meccanismo di difesa temporaneo della cantieristica europea dal dumping dei Paesi asiatici.

CANTIERISTICA	**Stanziamenti 2004 (€/mil)**	**Somme impegnate (€/mil)**
L.350/2003 art.4,comma 153	**10**	
	= 5,164 €/mil	**4,689 €/mil**

Note:--

* = Limiti di impegno della durata di 10 anni (contributi da erogare mediante rimborso 20 semestralità mutuo bancario)

(*) = Limiti di impegno della durata di 15 anni (contributi da erogare mediante rimborso 30 semestralità mutuo bancario)

** = Limiti di impegno della durata di 8 anni e mezzo (contributi da erogare in 17 rate semestrali costanti)

(**) = Limiti di impegno della durata di 12 anni (contributi da erogare in 24 rate semestrali costanti)

Contributi concessi nel 2004 in Euro/milioni alle imprese per iniziative ricadenti sotto il regime della VII Direttiva C.E.E.

INDUSTRIA CANTIERISTICA

COSTRUZ. E TRASF.

L.132/94 art.3 e 4	**84,319**	**€/mil**
L. 350/2003, art.4,co.153	**4,689**	**€/mil**

INDUSTRIA ARMATORIALE

CREDITO NAVALE

L.132/94 art.10	//
L. 88/2001 art.3	//
L. 51/2001 art.2	//

RICERCA
(INSEAN E CETENA)

L.388/2000 art.145, co 40	**1,032**	**€/mil**
L.166/2002 art.35, co 3	**0,3**	**€/mil**

Contributi concessi in Euro/milioni alle imprese per iniziative ricadenti sotto il periodo della VII Direttiva C.E.E.

INDUSTRIA CANTIERISTICA

COSTRUZ. E TRASF.

L.132/94 art.3 e 4	**1.771,710**	**€/mil**

INDUSTRIA ARMATORIALE

CREDITO NAVALE

L.132/94 art.10	**816,208**	**€/mil**
L. 88/2001 art.3	**446,218**	**€/mil**
L. 51/2001 art.2	**179,422**	**€/mil**

RICERCA
(INSEAN E CETENA)

L.343/95 art.14 e 15	**129,405**	**€/mil**
L.388/2000 art.145, co 40	**2,064**	**€/mil**
L.166/2002 art.35, co 3	**0,6**	**€/mil**

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

(dati aggiornati al 31 dicembre 2004)

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

Leggi di rifinanziamento: 28 marzo 1991, n.107; 31 dicembre 1991, n.431; DL 20 maggio 1993, n.149 convertito nella legge 19 luglio 1993, n.237; DL 24 dicembre 1993, n.564 convertito nella legge 22 febbraio 1994, n.132; DL 13 luglio 1995, n.287 convertito nella legge 8 agosto 1995, n.343; DL 21 ottobre 1996, n.535 convertito nella legge 23 dicembre 1996, n.647; legge 31 luglio 1997, n.261.

COSTRUZ. E TRASF.	**Stanziamenti (lire/mldi)**	**Somme impegnate (lire/mldi)**
L.234/89 art.2	349,6	319,4
L.107/91	15,0	15,0
L.431/91	* 174,5	* 174,5
L. 149/93 conv.in L.237/93	* 60,0	* 60,0
DL 564/93 conv.in L.132/94	* 157,0	* 157,0
DL 287/95 conv. in L.343/95	* 115,0	* 115,0
DL 535/96 conv. in L.647/96	* 110,0	* 105,9
L.261/97 art. 1 b)	* 15,0	* 6,7
TOTALE	**996,1**	**953,5**
	= 514,45 €/mil	**= 492,44 €/mil**

INVESTIMENTI		
L.234/89 art.6	47,0	47,0
L.431/91	* 10,0	* 10,0
DL 564/93 conv.in L.132/94	* 10,0	* 8,2
DL 287/95 conv. in L.343/95	* 5,0	//
TOTALE	**72,0**	**65,2**
	= 37,18 €/mil	**= 33,67 €/mil**

DEMOLIZIONI		
L.234/89 art.7	15,0	15,0

L.431/91	* 1,0	* 0,7
TOTALE	**16,0**	**15,7**
	= 8,26 €/mil	**= 8,1 €/mil**

CREDITO NAVALE.

L.234/89 artt.9 e 10	** 36,0	** 36,0
L.107/91	** 55,0	** 55,0
L.431/91	** 60,5	** 60,5
L. 149/93 conv.in L.237/93	** 10,0	** 10,0
DL 564/93 conv.in L.132/94	** 41,7	** 41,6
DL 287/95 conv. in L.343/95	** 35,0	** 35,0
TOTALE	**237,7**	****237,6**
	= 122,76 €/mil	**= 122,71 €/mil**

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

L.234/89 art.14	**3,5**	**(*) 2,05**
	= 1,8 €/mil	**= 1,06 €/mil**

Verifiche R.I.Na.

L.234/89 art.4, comma 7	**2,4**	**(*) 3,97**
	= 1,24 €/mil	**= 2,05 €/mil**

Note:

* = Stanziamento in limiti di impegno della durata di 10 anni (contributi da erogare mediante rimborso 20 semestralità mutuo bancario)

** = Stanziamento in limiti di impegno della durata di 8 anni e mezzo (contributi da erogare in 17 rate semestrali costanti)

(*) = 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 Direttiva C.E.E.

INDUSTRIA CANTIERISTICA

COSTRUZ. E TRASF.

L.234/89 art.2	**3.077,9**
	= 1.589,63 €/mil

INVESTIMENTI

L.234/89 art.6	**150,65**
	= 77,8 €/mil

DEMOLIZIONI

L.234/89 art.7	**18,8**
	= 9,71 €/mil

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

L.234/89 art.14	**10,18**
	= 5,26 €/mil

INDUSTRIA ARMATORIALE

CREDITO NAVALE

L.234/89 artt.9 e 10	**2.019,8**
	= 1.043,16 €/mil

Verifiche R.I.Na.

L.234/89 art.4, comma 7	**3,97**
	= 2,05 €/mil

14. Conclusioni

Da quanto esposto nella presente relazione emerge chiaramente che il settore della cantieristica navale europea si trova ad operare in un mercato globale che presenta notevoli distorsioni dovute soprattutto ad un'eccedenza strutturale di capacità (con una sovraccapacità di offerta pari a circa il 20-25% della domanda) ed è caratterizzato da una significativa distorsione della concorrenza che sfugge a ogni controllo.

Il settore risente, infatti, di una forte esposizione alle dinamiche della globalizzazione e della mancanza di strumenti *antidumping,* per contrastare le continue violazioni da parte della Corea del Sud, che da l'impressione di voler portare avanti, quanto meno a medio termine, le proprie pratiche di *dumping* , e di non voler conformarsi alle raccomandazioni di adeguamento della propria capacità produttiva alla domanda internazionale.

A ciò va ad aggiungersi l'aggressività della cantieristica cinese che conferma la terza posizione al mondo, grazie ad un costo della manodopera di gran lunga inferiore a quello dei paesi con industria cantieristica sviluppata, costituendo una vera e propria minaccia per i cantieri dell'Unione Europea, costretti, fra l'altro, ad affrontare i problemi di armonizzazione connessi all'allargamento dell'Unione, per l'ingresso di paesi cantieristici decisamente concorrenziali .

Basti citare la Polonia e la Croazia, con il loro ragguardevole carico di lavoro soprattutto nel comparto delle navi da trasporto standard.

Per quanto riguarda la cantieristica italiana, essa presenta tutti gli elementi di crisi propri della condizione europea, che hanno portato negli ultimi anni alla scomparsa di numerosi cantieri storici (SEC di Viareggio, Clemna, Ferrari,

ORAM e INMA di La Spezia, C.N.F.lli Orlando di Livorno) e l'uscita dal settore delle costruzioni navali di alcuni cantieri riconvertiti al settore della costruzione per il diporto (C.N. Tommasi e C.N. Morini di Ancona), ma anche talune note positive, come la produzione di navi da crociera e di traghetti di vario tipo, una realtà ad elevato contenuto tecnologico dove l'Italia ha assunto addirittura la posizione di leadership.

L'industria cantieristica navale, insieme al trasporto marittimo ed alla nautica da diporto, è uno dei tre poli principali su cui è fondata l'economia marittima nazionale.

Al pari dell'attività armatoriale, quella dei cantieri navali, come innanzi detto, è un'attività industriale fortemente soggetta alla concorrenza internazionale e soprattutto a quella dei Paesi del Sud-est asiatico.

Quasi tutti i segmenti di mercato sono interessati dalla concorrenza coreana, che cerca di erodere anche quelle nicchie di mercato ad elevato valore aggiunto (high-tech),in precedenza controllate dai cantieri giapponesi e dell'Unione Europea. Soltanto nel settore delle navi da crociera i cantieri europei continuano a svolgere un ruolo dominante.

Per quanto concerne, anzi, gli ordini piazzati nei cantieri coreani, la Commissione Europea ha accertato che trattasi quasi sempre di concorrenza sleale (dumping) contro la quale l'Unione, il 21 ottobre 2002, ha presentato ricorso al WTO, autorizzando all'interno dell'Unione Europea aiuti diretti ai cantieri navali, con l'adozione del Regolamento del Consiglio n.1177/2002, il cosiddetto "Meccanismo Difensivo Temporaneo".

E' da sottolineare che i due aspetti su cui si incentra la competizione commerciale sono i costi di produzione (molti bassi nei Paesi asiatici per effetto anche di politiche di dumping sociale) e le condizioni finanziarie più vantaggiose

(grazie ad una politica creditizia specifica che non trova corrispondenza in Europa e, tanto meno, nel nostro Paese).

Sui due menzionati punti è stata sinora fondata la politica d'intervento posta in essere dall'Amministrazione, in base alla normativa comunitaria e nazionale ormai scaduta: incentivazioni finanziarie sono state accordate in relazione a ciascuna commessa di costruzione o trasformazione navale, sia per assicurare che il prezzo praticato al 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.

In tale contesto l'Amministrazione ha provveduto, in linea con la tempistica prevista, a dar corso a tutti gli interventi previsti dalla politica comunitaria attraverso l'adozione di apposite normative nazionali di settore, utilizzando tutte le risorse disponibili.

- In particolare, per la produzione facente capo a contratti stipulati non più tardi del 31 dicembre 2000, si è dato 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, utilizzando tutte le risorse stanziate.
- Sotto il profilo interno è da rilevare, peraltro, che la Legge finanziaria 2004 (Legge n.350 del 23 dicembre 2003) ha disposto uno stanziamento - sia pure limitato per le note esigenze della spesa pubblica che il Governo ha dovuto affrontare - di 10 milioni di euro per dare attuazione al

Regolamento CEE n.1177/2002 del Consiglio del 27 giugno 2002, relativo al Meccanismo Difensivo Temporaneo.

Nel gennaio 2004 l'Amministrazione ha avviato tutte le procedure per l'approntamento del Decreto di attuazione notificandolo all'Esecutivo comunitario per la necessaria approvazione.

In data 2 febbraio 2004, in linea con la tempistica prevista, è stato emanato il Decreto Ministeriale recante "*Attuazione del Regolamento CEE n.1177/2002 del Consiglio del 27 giugno 2002",* e nel corso dell'anno si è data attuazione alla norma con l'erogazione di contributi a favore di imprese cantieristiche.

Parimenti, per quanto attiene il rifinanziamento delle pregresse leggi di settore per il sostegno delle iniziative residuali (Legge n.522/99 e Legge n. 88/01), la Legge Finanziaria 2004 ha disposto i sottoelencati stanziamenti in favore del settore navalmeccanico a titolo di contributi alla produzione.

- 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004, 2005 e 2006, per il completamento degli interventi di cui alla legge n.88/01. Tale stanziamento avrebbe dovuto consentire l'erogazione di due semestralità relativamente ai soli anni 2004, 2005 e 2006, rinviando ad eventuali futuri rifinanziamenti l'erogazione delle residue rate;
- 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004,2005 e 2006 per gli interventi di cui alla legge n.522/99 (contributo cantiere)

L'Amministrazione, ha provveduto tempestivamente all'emanazione dei provvedimenti di legge sottoponendoli al concertante Ministero dell'Economia e delle Finanze e notificandolo all'Esecutivo Comunitario per la preventiva approvazione.

In data 10 febbraio 2005 la Corte Costituzionale, accogliendo un ricorso promosso dalla Regione Emilia – Romagna, ha, però, emesso la sentenza n.77

con la quale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dall'art.4, commi 209, 210 e 211, della legge 24 dicembre 2003, n.350, non essendo le norme impugnate riconducibili alle materie attribuite dall'art.117, secondo comma, della Costituzione alla competenza legislativa esclusiva dello Stato. Conseguenza ed effetto di tale sentenza è che questa Amministrazione è stata messa nell'impossibilità di erogare i finanziamenti stanziati dal comma 209 della Legge Finanziaria 2004 per il completamento, sia pure parziale, degli interventi di cui all'art. 3 della legge n.88/2001, in favore delle imprese armatoriali per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta, di cui all'art.3 della legge n,88/2001, venendo ad incidere, sotto il profilo sostanziale, sulle legittime aspettative di quelle imprese che hanno addirittura concluso la realizzazione delle navi oggetto del contributo, in presenza di una norma che non sembrava lasciare margini di discrezionalità relativamente all'erogazione del contributo stesso.

Rimane, pertanto, di fondamentale importanza garantire continuità all'azione di sostegno al settore attraverso lo stanziamento delle risorse necessarie sia per il completamento dei residui interventi previsti dalle leggi pregresse sia per l'adozione delle ulteriori misure che sarà necessario adottare a livello comunitario per la salvaguardia del settore. Dovranno essere previste, altresì, risorse finanziarie per il sostegno delle attività di ricerca , sviluppo e innovazione e per gli investimenti e le riconversioni contenuti nella nuova disciplina sugli aiuti di Stato alla cantieristica (Framework) necessarie per mantenere la posizione di leadership raggiunta a livello mondiale.

Se attualmente il carico di lavoro della cantieristica italiana si presenta piuttosto consistente (pur con la dovuta distinzione fra un segmento crocieristico in espansione e altri segmenti più immediatamente esposti alla concorrenza sleale coreana) per il futuro le prospettive sono molto incerte ed occorre sin d'ora

attivare ogni utile intervento per salvaguardare le notevoli potenzialità del settore, tenuto conto anche che l'attuale, sostenuto, livello della domanda, per ragioni di ciclicità proprie del settore stesso, difficilmente potrà mantenersi stabile.

L'adozione di meccanismi di difesa del settore ha delle precise e rilevanti ricadute economiche, essendo la cantieristica un comparto industriale ad alta densità di addetti, ad elevata tecnologia e di interesse sia per l'economia nazionale che per un adeguato ed equilibrato sviluppo dell'intero sistema dei trasporti nazionali, nel quale la modalità marittima va acquisendo un rilievo sempre crescente. L'industria cantieristica italiana è, dunque, chiamata a difendere tenacemente ed anzi a migliorare la propria posizione competitiva, per difenderla da una concorrenza sempre più agguerrita dei Paesi del sud-est asiatico e di alcuni paesi emergenti dell'Europa dell'Est (Croazia, Polonia e Romania).