

INTRODUZIONE

Il 2009 è stato segnato dalla fase recessiva dell'economia. La crisi ha investito lo shipping per il combinato effetto della stretta creditizia, della caduta del valore delle navi poste a garanzia dei finanziamenti e del crollo dei noli, seguito dal brusco rallentamento del commercio internazionale. Per lo shipping come e ancor più per l'industria cantieristica, il superamento di tale fase potrà essere raggiunto con il riequilibrio tra domanda e offerta di stiva che per la cantieristica richiede duri processi di ristrutturazione.

Da qui il rapido crescere del numero delle navi in disarmo, ivi incluse alcune di quelle appena ritirate dal costruttore, per cui via più aleatori si sono fatti i contratti per navi con consegna dal 2010. Ne sono coinvolti in varia misura soprattutto costruttori del Far East, ma non ne è al riparo la stessa Europa. Nell'immediato, la drastica riduzione del carico di lavoro e la richiesta di numerosi armatori di posticipare le consegne hanno portato alla mancata saturazione della capacità produttiva. Ne escono comunque compromessi i risultati economici delle commesse, quando anche non vengano rimessi in discussione i prezzi contrattuali delle stesse.

A livello mondiale, la "scrematura" in atto con l'uscita dei soggetti - armatori e cantieri - più deboli e marginali come pure di quelli più speculativi, viene peraltro ritenuta poca cosa a fronte dell'enorme surplus di capacità produttiva venutasi a creare in entrambi i settori.

Indiscriminati aiuti pubblici concessi alle industrie extraeuropee o europee prolungano la sopravvivenza di cantieri non competitivi ed aprono la strada a comportamenti sleali in un clima di guerra dei prezzi.

Il mare viene però visto anche come un grande catalizzatore di interessi condivisi, idea ribadita nella giornata marittima europea tenutasi a Roma dal 18 al 20 maggio 2009 cui hanno partecipato tra gli altri, il Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi, il Vicepresidente del Parlamento europeo Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, i Vicepresidenti della Commissione europea Gunther Verheugen e Antonio Tajani, il

Commissario europeo agli Affari marittimi Joe Borg, il Vicepremier della Repubblica Ceca Alexander Vondra, e il Presidente della Commissione europea José Manuel Barroso.

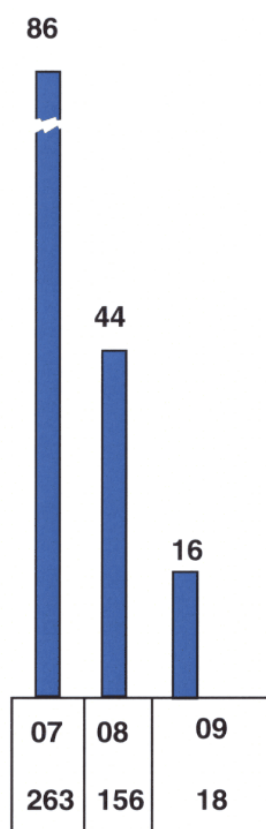
La Giornata europea dei mari ha, ancora una volta, confermato che il mare è una risorsa essenziale per l'Unione europea:

- 22 Stati membri sono Stati costieri;
- 450 porti maggiori e terminal in Europa (su un totale di oltre 1.200);
- il 3% al 5% del PIL dell'UE proviene da industrie e da servizi appartenenti al settore marittimo;
- le regioni marittime producono oltre il 40% del PIL;
- il 90% del commercio estero e il 43% del commercio all'interno dell'UE si svolge attraverso le vie marittime;
- 95.000 imbarcazioni coinvolte nella pesca e acquacoltura;
- il mare quale fonte di energia: energia tradizionale, energia off-shore rinnovabile. La possibilità di centrali elettriche alimentate dal mare è in corso studio.

Per superare questa crisi (la cantieristica europea è passata dal 10% della produzione globale al 3%) si deve investire nell'ulteriore sviluppo del settore marittimo dei trasporti, dei porti e della cantieristica. Lo sviluppo di questi settori e la ripresa del commercio mondiale potrebbero essere ulteriormente rafforzati concentrandosi anche sulla produzione di prodotti verdi e sul trasporto marittimo sostenibile.

1. L'andamento del mercato mondiale delle costruzioni navali ¹

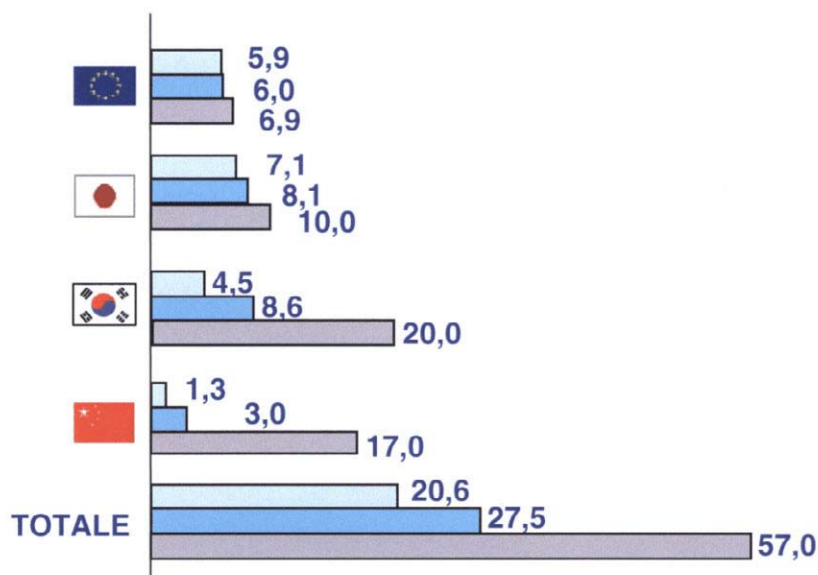
L'anno 2009 ha visto acuirsi il processo di caduta della domanda di navi, peraltro già manifestatosi a partire dal settembre 2008, dopo un quinquennio di forte crescita. L'andamento della domanda mondiale nel corso del 2009 ha confermato i dati negativi del 2008: il mercato delle nuove costruzioni è infatti praticamente fermo da 18 mesi, con una domanda attestata nel 2009 a 15,9 Mil.tslc, poco più di un terzo rispetto al montante ordini del 2008, che già aveva registrato un sensibile calo (-50%) rispetto al 2007. In termini di valore, il decremento è ancora più sensibile passando in solo 2 anni da 263 US\$ a 18 US\$ come riportato nel grafico seguente.



Il crollo della domanda ha parallelamente portato ad un surplus dell'offerta di capacità produttiva dei cantieri creando quindi un divario tra domanda e offerta.

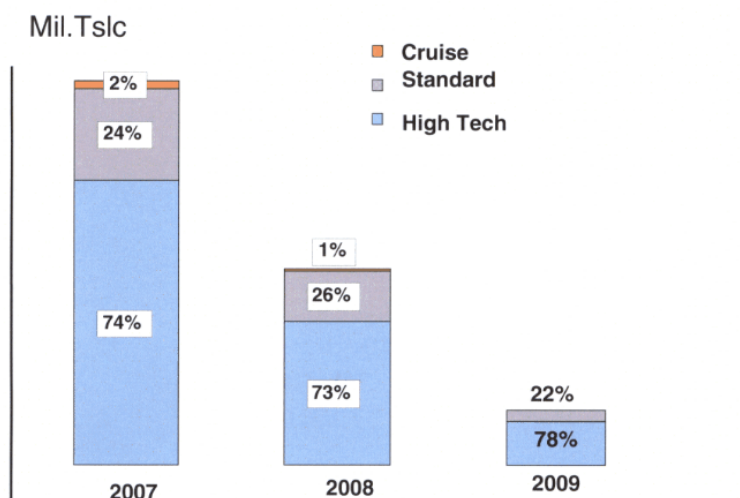
¹ Dati ASSONAVE lettera notiziario – 2009 e lettera notiziario n.1 - 2010

Il grafico illustra l'Offerta Mondiale (Europa, Giappone, Corea, Russia) in rapporto alla capacità produttiva nel periodo dal 1998 al 2009.



Il fenomeno della caduta della domanda ha colpito pesantemente tutti i vari settori (cruise, standard e high-tech) e di riflesso ha investito senza particolari differenziazioni tutte le tradizionali aree costruttrici. La caduta del commercio internazionale, che in anni di espansione aveva fatto da volano anche all'industria navale, ha generato una crisi in cui si sono combinati insieme gli effetti nefasti della stretta creditizia, della caduta del valore delle navi poste a garanzia e da ultimo il crollo dei noli.

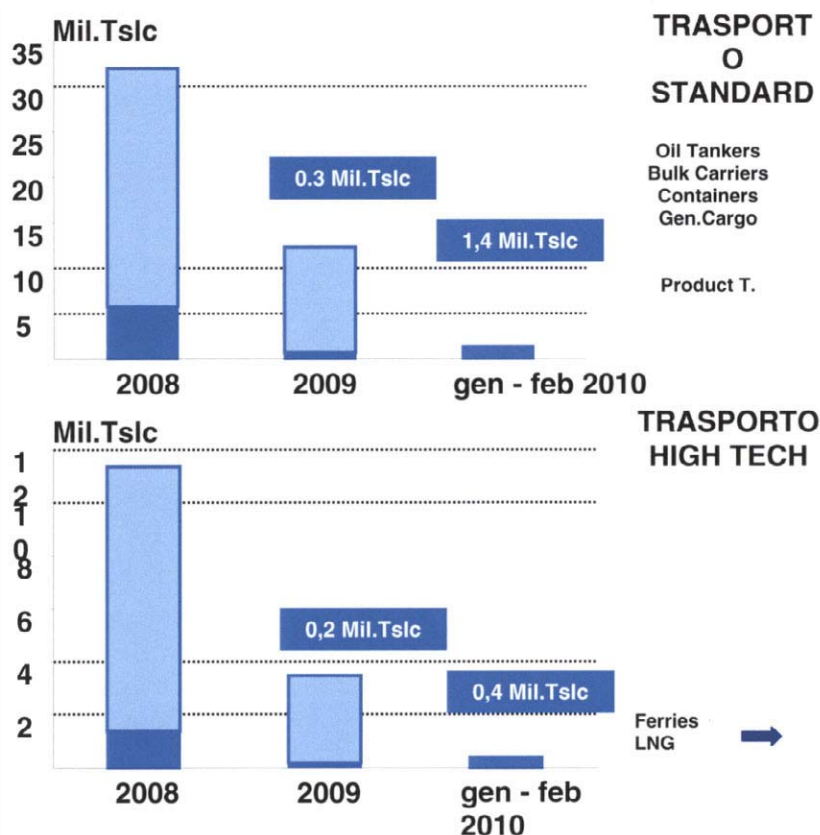
Da qui si è generato un rapido incremento del numero delle navi in disarmo, ivi comprese quelle appena ritirate. Il fenomeno più deleterio è stato sicuramente la cancellazione degli ordini che in meno di un biennio ha provocato una diminuzione di circa la metà del portafoglio ordini. Esaminando l'andamento grafico degli Ordini mondiali per segmento tale diminuzione appare evidente nella sua portata mondiale.



Mil. TSLC				
	2007	2008	Consunt. 2009	Gen. - Feb. 2010
Cruise	1,7	0,2	0,1	0,0
High Tech	20,5	11,4	3,5	0,4
Standard	63,7	32,1	12,3	1,4
Totale	85,9	43,7	15,9	1,8

→	- 49% Rispetto al 2007	- 64% Rispetto al 2008
---	------------------------------	------------------------------

Passando alle varie tipologie, nel comparto “standard” si evidenzia una caduta complessiva del 64% rispetto al 2008. Se si pensa che già nel 2008 il volume degli ordini si era già più che dimezzato, la contrazione appare ancora più marcata.

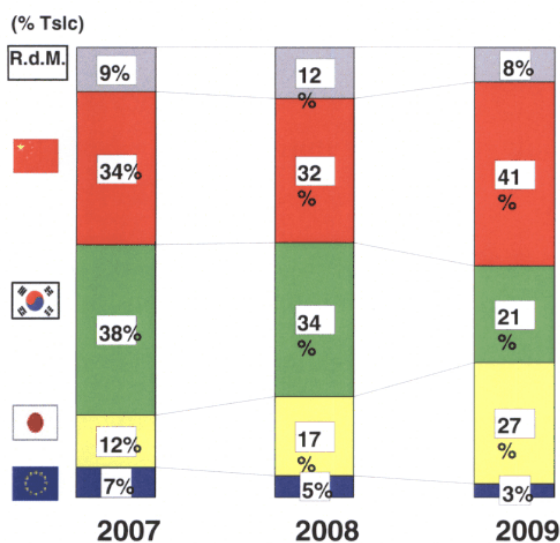


Non fa eccezioni neanche il comparto high tech dove anzi la caduta è ancora più evidente arrivando a sfiorare il 70% .

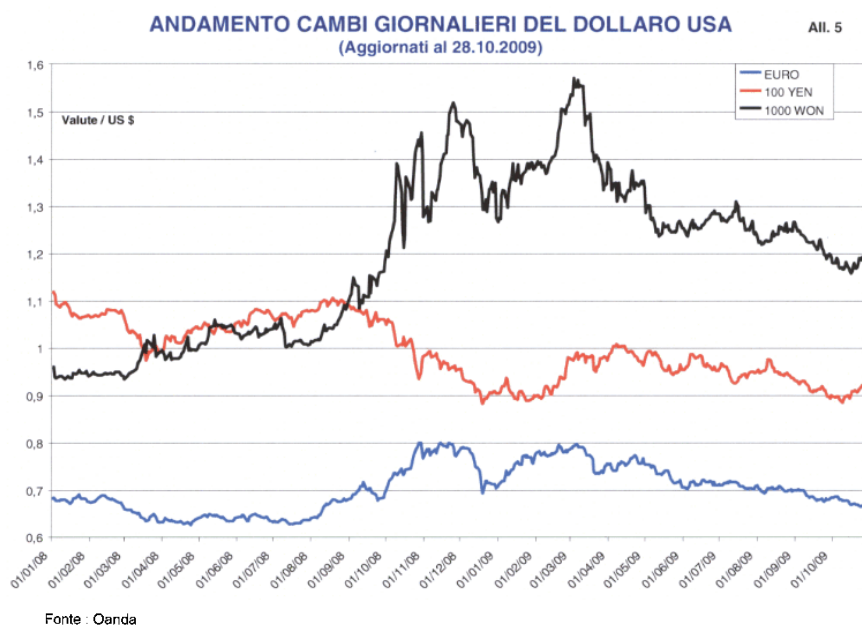
Nel Comparto Cruise basti ricordare che nel 2009 è stato firmato un solo ordine per una nave da 130 Mila Tsl assegnato da Carnival a Fincantieri.

ORDINI PER AREA

Per quanto attiene all'andamento degli ordini mondiali per paese costruttore si evidenzia il sorpasso della cantieristica Cinese e Giapponese ai danni di quella Coreana, nonché la Cina che diventa leader mondiale assorbendo il 41% di tutti gli ordini mondiali. Sempre più marginale appare la cantieristica Europea che rappresenta nel 2009 solo il 3% del mercato mondiale.



Il dato di per se interessante acquista particolare valenza se rapportato all'andamento dei cambi delle valute dei paesi costruttori che ha avuto il seguente andamento.



L'andamento dei cambi delle valute dei paesi costruttori è esplicativo del fatto che la crescita dei paesi orientali e la marginalizzazione dell'Europa non è solo frutto

di politiche di “exchange dumping”, attuate attraverso l’artificiosa sottovalutazione delle rispettive monete.

2. Gli sviluppi della politica internazionale nel settore marittimo

La Politica europea nel 2009

Il 2009 è caratterizzato dalla crisi finanziaria globale. Il settore della cantieristica risente anche della diminuita redditività delle società armatoriali nonché della crescita delle navi in disarmo o avviate alla demolizione. Dal rapporto Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) sul trasporto merci nazionale 2009 emerge la crisi di tutto un comparto: trasporti su strada, per modalità aerea, per ferrovia in particolare per la modalità mare il fatturato è sceso dell’11%.²

La domanda di nuove costruzioni è prevista ancora a livelli bassissimi per tutto il 2010 e verosimilmente per il 2011.

Le più esposte appaiono le piccole e medie industrie, caratterizzate da profili finanziari deboli e da una copertura, in termini di carico di lavoro, mediamente riferita al solo breve termine.

In Europa si invocano misure selettive di supporto a una cantieristica la cui potenzialità, fin dagli anni ’90, si è responsabilmente adeguata ai fabbisogni quantitativi e qualitativi dei segmenti di mercato prescelti, nel quadro della strategia comunitaria per il settore: una industria tecnologicamente molto avanzata – nel “mercantile” come nel “militare” - che rischia di vedere la sua massa critica scendere al disotto della soglia di sostenibilità.

Negli altri comparti della navalmeccanica, si mantiene ancora soddisfacente il mercato delle riparazioni e trasformazioni navali.

La Commissione Europea ha all’inizio del 2009 pubblicato “Il quadro di riferimento temporaneo comunitario per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell’accesso al finanziamento nell’attuale situazione di crisi finanziaria ed

² Avvisatore marittimo del 31 marzo 2010 n. 25

economica”(2009/C16/01). Il documento attesta che la crisi finanziaria ha avuto gravi ripercussioni sul settore bancario comunitario.

L'accesso ai finanziamenti in misura sufficiente e a costi accettabili è una condizione indispensabile per l'investimento, la crescita e la creazione di posti di lavoro nel settore privato riguardo alle PMI, che incontrano maggiori difficoltà di accesso ai finanziamenti rispetto alle imprese più grandi. La Commissione europea ritiene che, benché gli aiuti di Stato non siano una cura miracolosa contro le attuali difficoltà, un sostegno pubblico ben mirato alle imprese rappresenti un utile elemento per uno sforzo globale volto tanto a sbloccare i prestiti alle imprese quanto ad incoraggiare il mantenimento degli investimenti in un futuro basato su basse emissioni di carbonio. La Commissione ritiene che gli obiettivi ambientali debbano continuare ad essere una priorità nonostante la crisi finanziaria.

Il documento enumera strumenti di aiuto che possono rivestire particolare importanza per la situazione economica quali aiuti secondo il regolamento “de minimis,”(GUL 379 DEL 28.12.2006), aiuti concessi sottoforma di garanzie e sottoforma di tasso d'interesse agevolato, aiuti per la produzione di prodotti verdi, assicurazione del credito all'esportazione.

A detto documento di valenza generale non è seguito nessuna azione mirata alla cantieristica navale.

Per un più ampio spettro dei documenti che la Commissione Europea ha elaborato in campo marittimo è utile citare la comunicazione al Parlamento europeo e al Consiglio, in merito agli obiettivi e raccomandazioni per la politica dei trasporti marittimi dell'unione europea fino al 2018, del 21 gennaio 2009 (COM 2009 8 final). L'organo comunitario ritiene i servizi di trasporto marittimo fondamentali per il rafforzamento della crescita economica e prosperità dell'economia europea e per aiutare le imprese europee a competere a livello mondiale. Inoltre, secondo tale organo, il trasporto e tutte le industrie marittime connesse assicurano posti di lavoro in tutta Europa. A fronte della crisi finanziaria sull'economia reale, nel settore

marittimo è necessario un approccio politico adeguato al fine di garantire la forza lavoro e il Know-how tecnologico.

E' di interesse chiave per l'UE raggiungere e mantenere condizioni globali stabili e competitive per il trasporto e le industrie marittime fattore che contribuirà alla crescita dell'occupazione e a rafforzare la competitività del cluster marittimo europeo. Ciò garantirà inoltre la capacità di ripresa del settore europeo dei trasporti marittimi di fronte al rallentamento economico.

La Commissione europea reputa che le normative riguardanti la “tonnage tax“, gli aiuti di Stato e la tassazione sul reddito debbano essere mantenute e, se del caso, migliorate. Ciò dovrebbe permettere l'adozione da parte del settore armatoriale di misure positive volte a sostenere un trasporto marittimo più ecologico, l'innovazione tecnologica e le carriere marittime. La Commissione, gli Stati membri e l'industria marittima europea dovrebbero lavorare insieme verso l'obiettivo a lungo termine di 'zero rifiuti, zero emissioni di gas serra (GHG) da parte del trasporto marittimo internazionale.

Altro punto focale dell'azione politica dovrebbe riguardare una migliore demolizione delle navi garantendo l'adozione e l'attuazione della convenzione IMO di Hong Kong del 15 maggio 2009 sul riciclaggio delle navi.

Le conclusioni del Consiglio dell'Unione Europea (n. 6276/09 del 12 febbraio 2009) sugli obiettivi strategici per la politica del trasporto marittimo fino al 2018 sottolineano che la conoscenza e l'innovazione sono essenziali per il potenziamento dell'efficienza del settore marittimo europeo nel suo insieme, per rafforzare la competitività delle industrie europee del trasporto marittimo, per migliorare l'efficienza energetica e per minimizzare l'impatto ambientale, orientando così verso l'obiettivo a lungo termine di zero rifiuti, zero emissioni del trasporto marittimo europeo. La politica europea invita ad elaborare, sulla base di consultazioni con tutte le parti interessate, proposte dettagliate per sostenere la R & S e migliorare l'efficienza energetica, le prestazioni ambientali e promuovere l'uso delle

informazioni e tecnologie avanzate di comunicazione per il vantaggio del sistema europeo dei trasporti marittimi e del settore marittimo europeo.

Nel riconoscere che più del 40% degli scambi nel mercato interno è effettuato mediante il trasporto marittimo a corto raggio e le vie navigabili interne che costituiscono una parte essenziale del sistema di trasporto europeo, la Commissione europea individua l'obiettivo di estendere il mercato interno al trasporto marittimo tra porti dell'UE eliminando o semplificando le procedure amministrative nel trasporto marittimo intracomunitario.

La Commissione ha ulteriormente indirizzato al Consiglio e al Parlamento la comunicazione “Verso una politica marittima integrata per una migliore governance nel Mediterraneo” (COM 2009 466 final).

Lo studio parte dalla considerazione che il 30% del commercio globale marittimo tocca il Mediterraneo nei suoi 450 porti e terminal e che la pressione delle attività economiche all'interno dell'ecosistema mediterraneo continua a crescere. L'Organo comunitario reputa che la maggior parte delle Amministrazioni degli Stati del mediterraneo segua una politica settoriale trascurando, invece, una visione di insieme degli effetti cumulativi delle attività marittime e omettendo il coordinamento tra tutti i settori di attività che incidono sul mare. A ciò si aggiungono altri elementi necessari per un buon governo – *governance* - quali la partecipazione delle parti interessate, la trasparenza del processo decisionale e l'attuazione di norme concordate. Gli Stati membri del Mediterraneo sono incoraggiati a proseguire i loro sforzi per elaborare politiche marittime integrate .

Per fornire un completo quadro della politica europea nel settore marittimo si deve citare il documento COM(2008)534def riportante “ Una strategia europea per la ricerca marina e marittima: Uno spazio europeo della ricerca coerente per promuovere l'uso sostenibile degli oceani e dei mari”.

Il 10 e 11 giugno 2009 il Comitato economico e sociale europeo ha espresso la sua opinione sul documento. Il Comitato ritiene fondamentale che le ricerche commissionate siano legate all'attività economica sia delle grandi che delle piccole e

medie imprese. In questo contesto è importante anche garantire alle imprese un migliore accesso ai risultati della ricerca in modo che possano utilizzarli.

Il Comitato auspica che le parti interessate e le comunità costiere informino la collettività circa i progetti, gli ambiti e i risultati delle ricerche. La strategia richiede l'elaborazione di un quadro concreto e innovativo di “governance” della ricerca che impegni i centri di ricerca, i responsabili politici e i rappresentanti della società, in modo da garantire una comprensione reciproca e l'adozione di scelte informate sulla base di solide conoscenze scientifiche.

Per condurre ricerche marine e marittime complesse ed efficaci, l'Unione dovrebbe “in primis” disporre di navi oceanografiche adeguate. Il Comitato ritiene che la flotta navale di ricerca europea sia piuttosto modesta e che si debba dedicare un'attenzione particolare alla questione della concessione di un sostegno per la costruzione di un maggior numero di navi oceanografiche, essendo queste uno strumento fondamentale della ricerca marina e marittima.

Ai fini di uno sviluppo delle sinergie nel campo della ricerca, sono state proposte la costituzione delle seguenti aree: Area del Mar Baltico, Area del Mar Mediterraneo e del Mar Nero, Area dell'Atlantico centro-orientale e del Mare del Nord, Area dell'Oceano Artico.

Leadership 2015

Il programma organico avviato con LeaderShip 2015 che ha aperto la via per una effettiva politica industriale nel settore cantieristico, ha trovato nuovi approfondimenti nel 2009.

L'11 settembre 2009 si è svolta a Bremerhaven una riunione ad alto livello diretta ad affrontare la gravità della crisi e ad identificare alcuni elementi chiave della strategia.

Le strategie individuate riguardano i seguenti argomenti:

- **Azione di stimolo della domanda**

In un quadro di depressione della domanda di nuove navi, una politica possibile consisterebbe nell' agire sul lato della domanda nel mercato, favorendo il rinnovo o il retro-fitting della flotta esistente.

Di fronte all' invecchiamento della flotta europea di traghetti ro-pax e ro-ro si è individuata nel regime della demolizione una possibile strada di stimolo della domanda. In alternativa, il rinnovo della flotta potrebbe essere incoraggiata attraverso misure di regolamentazione di standard più elevati di sicurezza ed anche di efficienza ambientale. Queste navi operano spesso molto al di sotto delle norme applicabili in termini di sicurezza e di inquinamento, ma in virtù di specifiche clausole di salvaguardia o di autorizzazioni sono pur sempre conformi alle norme vigenti.

Anche la prospettiva di politiche globali di lotta al cambiamento climatico e transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio può offrire promettenti nuove fonti di crescita per il settore. In effetti, l'industria europea ha già sviluppato un comprovato know-how in tecnologie "verdi" di spedizione per cui di fronte ad obiettivi vincolanti per la riduzione delle emissioni e di combustibili più puliti la domanda tenderebbe ad aumentare in modo significativo.

In assenza di un quadro obbligatorio che fissi presto le prospettive di regolamentazione e incoraggi l'innovazione tale ipotesi però non costituisce di per sé una strategia concreta di risposta alle crisi.

- **Migliorare l'accesso ai finanziamenti**

E' stato individuato nel quadro di riferimento temporaneo per gli aiuti di Stato (parte del European Economic Recovery Plan) una possibilità per ridurre l'impatto negativo della crisi dell'economia reale, fornendo agli Stati membri ulteriori possibilità di concedere aiuti di Stato, anche per le aziende nel settore marittimo.

L'obiettivo del Quadro di riferimento temporaneo è quello di facilitare l'accesso al credito e può dunque essere utile per i cantieri navali e il settore degli impianti marittimi.

Le misure si applicano a tutte le società, comprese quelle in difficoltà finanziarie a condizione che queste risultino causate dalla crisi finanziaria ed economica mondiale. Per i cantieri che erano già in difficoltà prima del 1 luglio 2008 o per quelli le cui difficoltà sono dovute principalmente a problemi strutturali piuttosto che alla crisi, la disciplina degli aiuti di Stato al salvataggio e ristrutturazione dell'impresa in difficoltà (2004) sono lo strumento più adeguato.

Allo stesso modo, il Quadro di riferimento temporaneo incoraggia le imprese ad investire in un futuro sostenibile, compreso lo sviluppo di prodotti verdi. Pertanto, al fine di promuovere la produzione di prodotti verdi, gli Stati membri potrebbero concedere prestiti agevolati per i prodotti che rispettano standard comunitari che sono stati adottati ma non ancora entrati in vigore.

- **Incentivare la competitività attraverso la ricerca e l'innovazione.**

Gli stati membri dovrebbero incentivare l'innovazione in modo più rapido e i finanziamenti per la ricerca e l'innovazione europea potrebbero essere rivolti all'obiettivo comunitario di navi a zero emissioni.

I suddetti temi sono stati oggetto di ulteriore approfondimento in un incontro tenutosi a Bruxelles l'11 dicembre 2009 che ha evidenziato la necessità di predisporre entro fine gennaio 2010 una nuova bozza del documento Leadership. La conclusione dei lavori può riassumersi nei seguenti punti.

Le difficoltà finanziarie non consentono a tutti i Paesi di impegnarsi in altri progetti di “scrap & build” -oltre a quello per l'auto- sia per mancanza di risorse, sia per le perplessità di parte del mondo armatoriale (rischio di creare distorsioni).

In tale contesto e' necessario un maggiore coinvolgimento della BEI che su 140 Mldi € di finanziamenti erogati negli ultimi 10 anni ne ha indirizzato solo il 4 % al comparto marittimo (navi e porti) contro il 36 % rivolto al trasporto su strada, il 25% rivolto ad infrastrutture ferroviarie e materiale rotabile, il 20% al trasporto