

## INTRODUZIONE

La presente relazione nell'adempiere ad una specifica disposizione legislativa (legge 30 novembre 1998, n. 413 ) fornisce un panorama sull'andamento delle industrie cantieristiche navali nazionali partendo, ovviamente, dall'andamento mondiale degli ordini e dello "shipping" in generale.

I dati sono estrapolati da fonti autorevoli quali quelli pubblicati dall'ASSONAVE nelle relazioni annuali e da CESA (Community of European Shipyards Associations) ma ugualmente integrati con un paziente lavoro di censimento delle informazioni che pervengono alla divisione cantieristica della Direzione Generale del Trasporto marittimo e delle acque interne.

L'analisi non può prescindere dalle politiche poste in essere dall' Unione europea e dall'attuazione delle leggi nazionali riguardanti il settore armatoriale e cantieristico.

Il portafoglio ordini del settore cantieristico navale dal 2008 ha iniziato progressivamente a ridursi scendendo nel 2010 al disotto dei 140 milioni<sup>1</sup> portando i paesi aderenti al CESA ad essere sempre meno competitivi e incapaci di fronteggiare il potere attrattivo dei cantieri asiatici. La cantieristica italiana pur manifestando una grande forza competitiva ha subito pesantemente la crisi che ha comportato la chiusura di alcune aziende storiche.

Non ci sono stati nuovi provvedimenti normativi interessanti il settore e la spesa pubblica riguardante la cantieristica navale, originata dalle ultime iniziative poste in essere con la Legge 16 marzo 2001, n. 88, rifinanziata con la legge n. 80/2006, e con la

---

<sup>1</sup> IV rapporto sull'economia del mare – 2011, p. 141, Federazione del Mare, CENSIS

legge finanziaria 2008 in materia di innovazione e ricerca, è volta ad esaurirsi.

L'iniziativa europea da segnalare è l'apertura della consultazione pubblica per il rinnovo della Disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale che stabilisce le norme per la valutazione degli aiuti di Stato alla costruzione navale da parte della Commissione, entrata in vigore il 1° gennaio 2004, ed applicabile fino al 31 dicembre 2011.

La consultazione pubblica è volta a valutare i risultati dell'applicazione della disciplina avendo la stessa Commissione attestato che le norme sugli aiuti all'innovazione sono state utilizzate più frequentemente rispetto alle altre disposizioni, come quelle specifiche sugli aiuti per la chiusura e sugli aiuti a favore dell'occupazione per i quali non sono pervenute notifiche.

L'amministrazione ha partecipato attivamente a tale iniziativa con l'auspicio che per mantenere una "leadership" nel settore cantieristico navale, seppur non di quantità ma di qualità, l'Unione europea debba difendere la cantieristica intesa come parte sana e competitiva della sua industria e deve strategicamente mantenere la Disciplina comprendendone il significato e il ruolo.

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

L'anno 2010 ha segnato finalmente, dopo un biennio negativo, un'inversione di tendenza nel mercato mondiale delle nuove costruzioni che è passato dal modesto 15,9 Mil Tslc fatto registrare nel 2009, che rappresentava un minimo storico, ad un volume complessivo di 38,9 Mil Tslc, valore che in termini percentuali corrisponde ad un incremento del 144%.

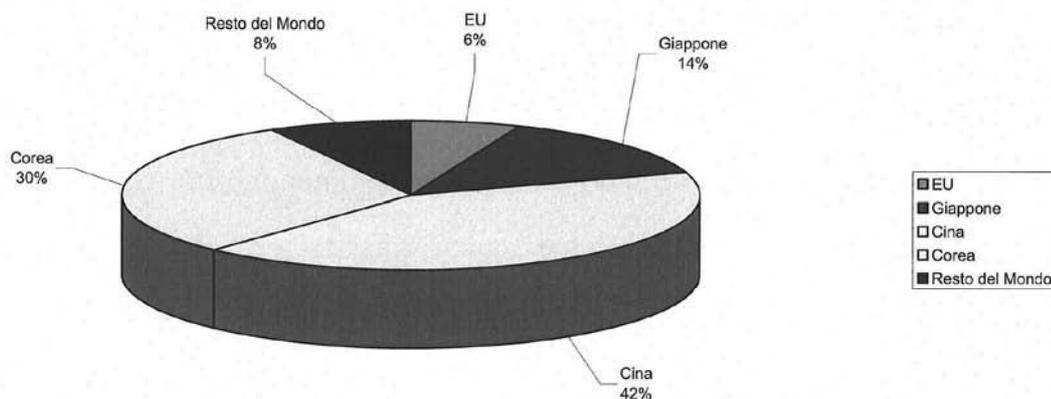
L'attuale divario tra domanda e capacità produttiva resta però di un'ampiezza drammatica se si guarda il triennio precedente dove si è passati dagli 86 milioni di Tslc toccati nel 2008. La ripresa della domanda, rispetto al minimo storico toccato nel 2009, appare però ancora largamente insufficiente a drenare compiutamente il "surplus" di capacità produttiva mondiale che si attesta in circa 60 Mil.tslc, poco meno del doppio della domanda effettiva nel 2007.

La sovraccapacità della flotta determinatasi con i nuovi ordini effettuati durante il periodo di boom antecedente alla crisi mondiale, comporta una compressione del livello dei noli. Alla luce di quanto sopra le previsioni più accreditate spostano al 2013 se non al 2015 il recupero del mercato dei noli marittimi del trasporto merci. In questo scenario la cantieristica europea ha perduto circa il 15% della produzione mondiale a favore di quella del Far East, a causa negli anni passati (dal 1998 al 2010) di un incremento della capacità produttiva dei cantieri navali asiatici a discapito della produzione europea, che ad oggi si attesta ad una quota mondiale del 6 %, confermando però un ruolo preminente nelle costruzioni di unità ad elevato valore aggiunto

(tecnologicamente avanzate), tra le quali si inserisce la cantieristica italiana.

La cantieristica giapponese si è attestata sul 14% (27% nel 2009) , quella coreana al 30% (21% nel 2009), mentre la Cina si attesta al 42% (41% nel 2009) ed il resto del mondo ha acquisito l'8% degli ordini.

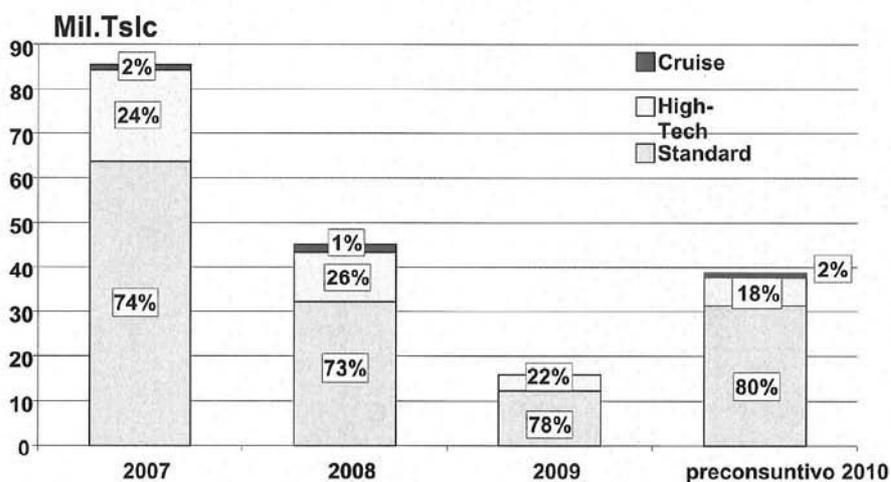
Quote ordini mondiali - Anno 2010 (% tslc)



Tale situazione ha generato una riduzione del carico di lavoro e la mancata saturazione delle risorse produttive, costringendo i cantieri europei a tagli occupazionali per ridurre i costi di esercizio rinunciando a settori di costruzione di unità con minore valore aggiunto (bulk-carrier, petroliere, etc.). Da ultimo iniziano ad affacciarsi sul mercato nuovi paesi costruttori (India e Brasile) talché oggi l'80% della capacità produttiva mondiale è concentrata nel Far East. La ripresa della domanda mondiale ha investito anche se con dimensioni differenti tutti i settori della cantieristica

(cruise, standard e high-tech), e di riflesso tutte le tradizionali aree costruttrici come illustrato dal seguente grafico.

**Ordini Totali: quote per segmento 2007 – Preconsuntivo 2010**



**ORDINI TOTALI**

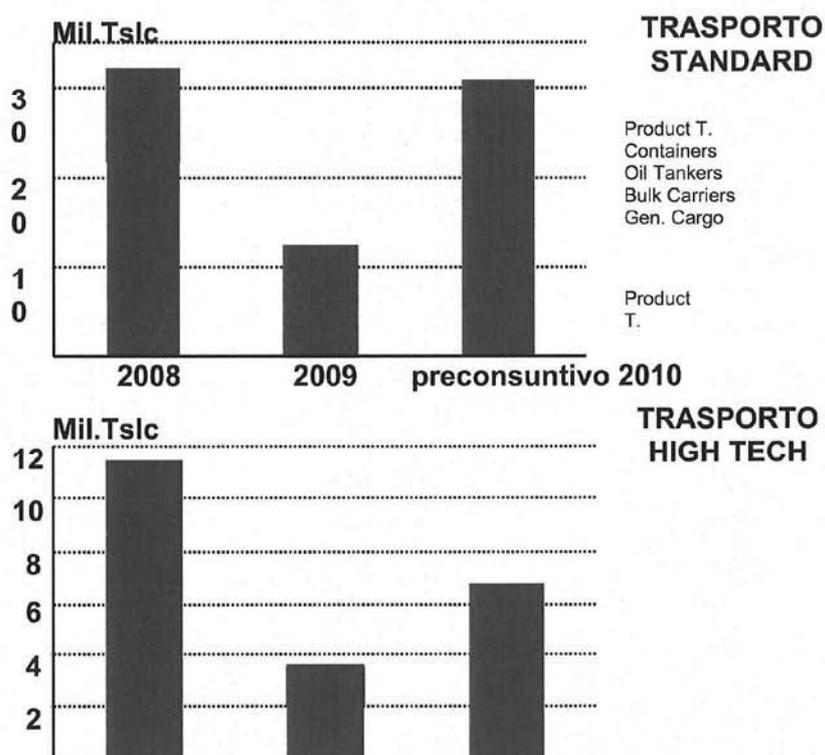
Mil. TSLC				
2007	2008	2009		Precons. 2010

	2007	2008	2009	Precons. 2010
Cruise	1,1	2,4	0,1	0,2
High-Tech	25,1	21,4	11,1	11,1
Standard	83,7	76,2	88,8	88,7
Totale	84,8	69,7	99,9	99,9



- 49%	- 64%	+ 144%
rispetto al 2007	rispetto al 2008	rispetto al 2009

Esaminando l'andamento grafico degli Ordini mondiali per segmento si notano incrementi maggiori nel comparto standard che segna un + 150% rispetto al 2009 con gli exploit maggiori per le bulk carrier e le containers

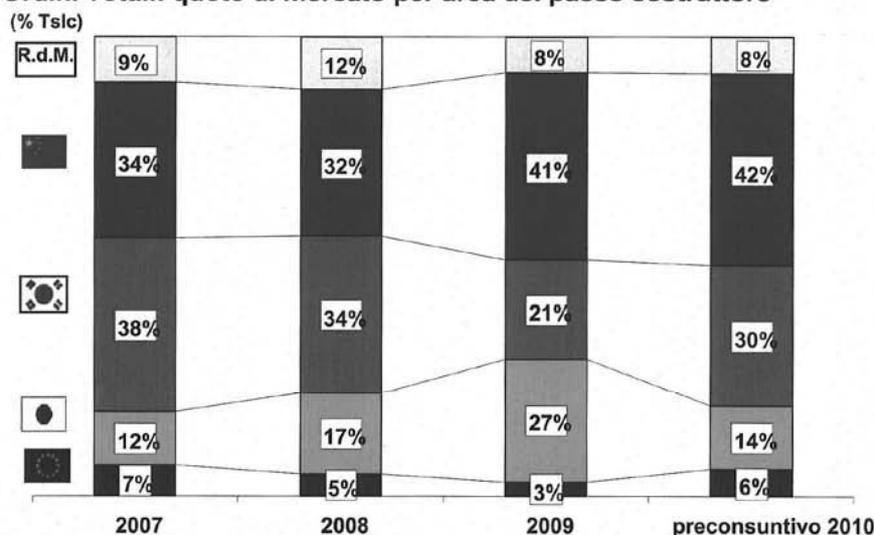


Anche nel comparto high-tech l'aumento degli ordini sfiora il raddoppio attestandosi su un + 95% dato positivo anche se inferiore rispetto a quello del comparto standard.

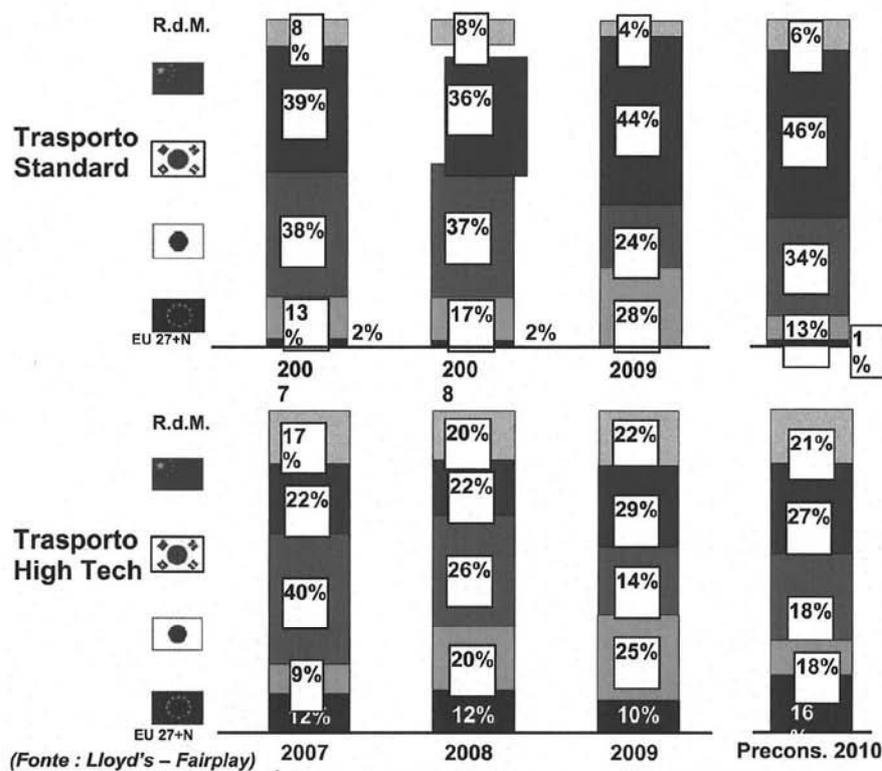
## ORDINI PER AREA

Per quanto attiene all'andamento degli ordini mondiali per quote di mercato per paese costruttore si consolida il sorpasso della cantieristica Cinese e Giapponese ai danni di quella Coreana, con la Cina che si conferma il leader mondiale assorbendo il 42% di tutti gli ordini mondiali, anche se mette a segno solo un modesto 1% in più rispetto al 2009. Si badi che la Cina da sola genera circa il 10% dei traffici marittimi mondiali. Recupera quasi un 9% anche il Giappone mentre l'Europa si attesta su un 6%, dato comunque positivo rispetto al modesto 3% del 2009, ma che la vede comunque marginale rispetto alle altre aree del mondo. Conserva una preminenza nelle produzioni a più alto valore aggiunto, ovvero le navi da crociera e le unità da lavoro che rappresentano il 75% del suo orderbook.

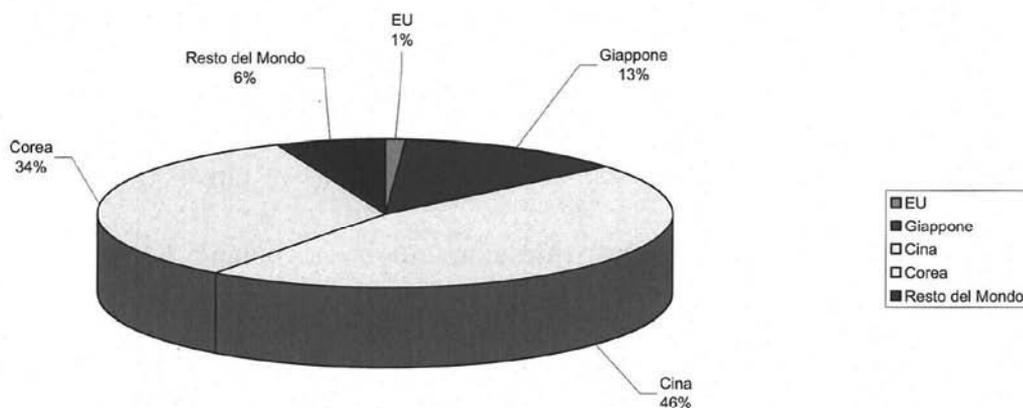
Ordini Totali: quote di mercato per area del paese costruttore



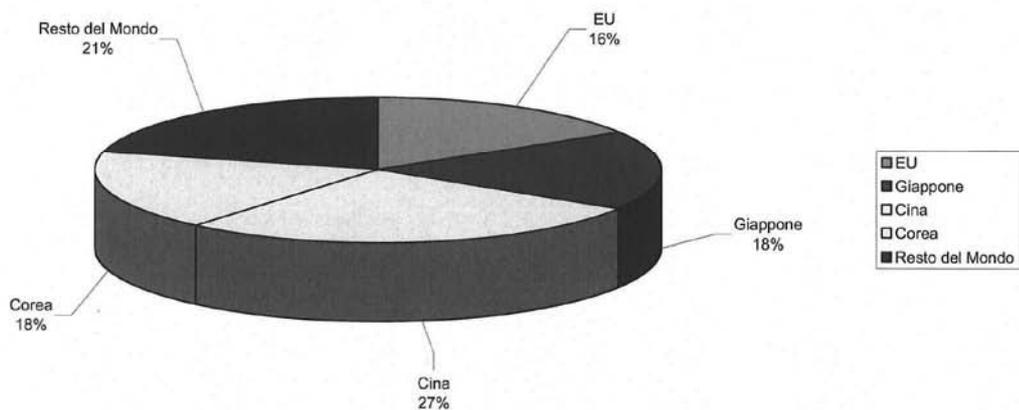
Rispetto ai comparti standard e high- tech si segnalano delle differenze tra i vari paesi. Nello standard, infatti, Corea e Giappone rappresentano da soli circa l'80% del mercato mentre l'Europa assorbe solo il 13 %, valore che la riporta al dato del 2007.



Quote ordini mondiali Anno 2010 - Quote di mercato Unità trasporto Standard (% tslc)



Quote ordini mondiali Anno 2010 - Quote di mercato unità trasporto High Tech (% tslc)

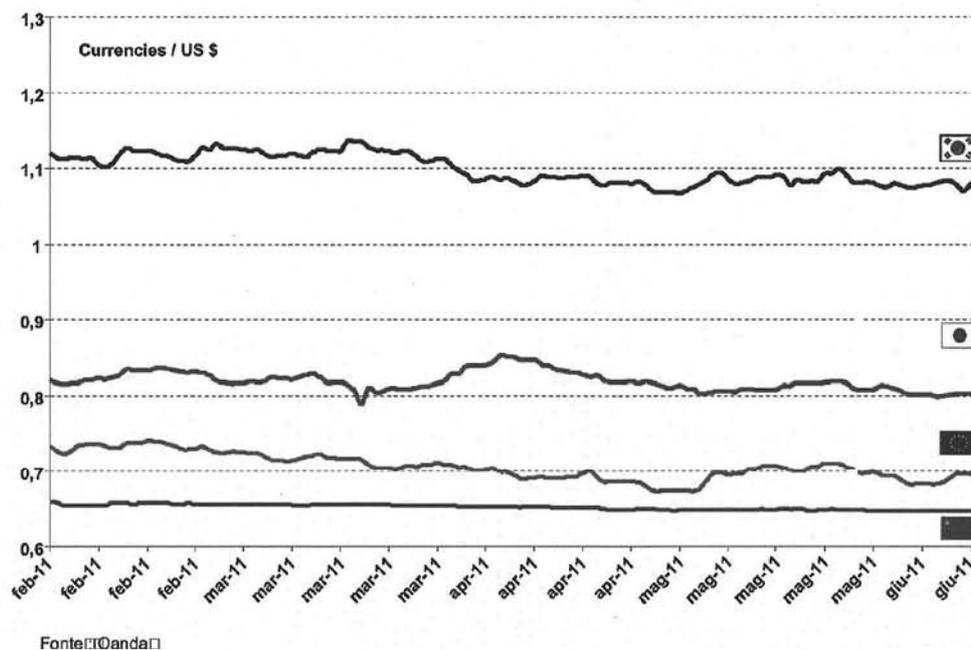


I dati che precedono devono essere naturalmente depurati all'andamento dei cambi delle valute dei paesi costruttori, per tener conto delle politiche di Exchange dumping attuate attraverso l'artificiosa sottovalutazione delle rispettive monete. Anche nel 2010 il won della Corea e il renminbi (yuan) della Cina, ovvero le monete dei due principali produttori di cantieristica mondiale, sono restate sottovalutate rispetto al dollaro USA, moneta di riferimento con cui si negoziano le navi aggravando le difficoltà dei concorrenti.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Amare conclusioni sono state tratte in occasione del convegno "*Crisi economica: soluzioni finanziarie, assicurative e legali per le costruzioni navali*" che si è tenuto a Genova nel maggio 2011 durante il quale si è discusso circa la situazione cantieristica europea in generale, la quale ha perduto circa il 15% della produzione mondiale a favore dei cantieri navali del Far East, artefici negli anni passati (dal 1998 al 2010) di un dissennato incremento della capacità produttiva che è la causa principale della riduzione produttiva europea, che ad oggi si attesta, come sopra riportato dai dati ASSONAVE ad una quota mondiale inferiore al 10% , confermando però un ruolo preminente nelle costruzioni di unità ad elevato valore aggiunto, in modo particolare la cantieristica italiana.

## ANDAMENTO CAMBI GIORNALIERI 2009 - 2010



Tale situazione è stata pertanto generata dalla riduzione del carico di lavoro derivante dal crollo della domanda e pertanto alla mancata saturazione delle risorse produttive che hanno costretto i cantieri europei a tagli occupazionali per ridurre i costi di esercizio e rinunciare a settori di costruzione di unità con minore valore aggiunto. L'attuale divario tra domanda e capacità produttiva resta di un'ampiezza drammatica secondo ASSONAVE (Relazione dell'Assemblea ASSONAVE tenutasi a Roma nel novembre 2011), infatti, cita l'Associazione, dagli 86 milioni di tslc toccati nel 2007, il valore della domanda si è dimezzato nel 2008 per crollare nel 2009 a 16 milioni di tslc. Per la fine del 2010 il valore si attesta intorno alla quota di 39 milioni di tslc, che seppur in lieve ripresa, risulta largamente insufficiente ad alimentare una capacità produttiva mondiale stimata in oltre 60 milioni di tslc. Praticamente i cantieri europei sono scomparsi dal settore delle navi tradizionali (bulk-carrier, petroliere, petrolchimiche, gasiere), ormai costruite con risultati qualitativi ottimi nei paesi del Far East, mentre hanno ancora un ruolo importante nel settore a elevato contenuto tecnologico, navi passeggeri in particolare, ove la cantieristica italiana riveste un ruolo leader.

## 2. Gli sviluppi della politica internazionale nel settore marittimo

### 2.1 La politica dell'Unione Europea

A livello di politiche comunitarie il 2010 non è stato un anno particolarmente significativo per il settore cantieristico, essendosi l'UE focalizzata più sui servizi che non sull'industria manifatturiera trascurando alcuni comparti come quello della cantieristica navale.

L'anno è iniziato, infatti, con le comunicazioni effettuate dalla Presidenza europea all'interno del Gruppo di lavoro del Consiglio "Amici della Presidenza" il 3 febbraio 2010 a Bruxelles in merito alle *iniziative nel settore della politica marittima soffermandosi solamente sulla " politica marittima integrata per una migliore governance nel Mediterraneo"*.

Nel quadro delle comunicazioni fatte dalla Commissione nella stessa sede sono da segnalare la proposta di Regolamento relativo al finanziamento della Politica marittima integrata per l'arco temporale 2011–2013, lo stanziamento di 15 milioni di euro annui per il sostegno ad un'ampia gamma di iniziative (studi, progetti pilota, sorveglianza marittima, strategie regionali) e l'intento di sviluppare la dimensione internazionale della politica marittima integrata dell'Unione europea, sottolineando come la politica marittima integrata comunitaria non può prescindere dal considerare la dimensione globale del settore marittimo.

Tale indirizzo è confermato dal documento (8884/10) riguardante la sintesi della riunione plenaria del Parlamento europeo tenutosi a Strasburgo il 20 aprile 2010 avente