

ad oggetto gli obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica europea dei trasporti marittimi fino al 2018.

Le problematiche affrontate riguardano il settore dei trasporti marittimi quali il protezionismo, la concorrenza sleale, le procedure amministrative per le spedizioni per uno spazio comune dei trasporti marittimi senza barriere e la pirateria, reputando necessario trovare soluzioni globali per il settore. E' emersa la necessità di lavorare sulle linee guida sugli aiuti di Stato per la spedizione.

L'attività ha trovato la sua definizione con la risoluzione del Parlamento europeo del 5 maggio 2010 sugli “Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica della UE dei trasporti marittimi fino al 2018” e successivamente con la proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio europeo (2010/0257) che istituisce un programma destinato al sostegno di misure intese a promuovere ulteriormente lo sviluppo e l'attuazione della politica marittima integrata .

In particolare, si intende promuovere lo sviluppo e l'attuazione di una “governance” integrata degli affari marittimi e costieri e di strategie integrate dei bacini marittimi; contribuire allo sviluppo di strumenti intersettoriali per le politiche che interessano il mare o le coste; sostenere la formulazione congiunta di politiche e promuovere l'uso sostenibile delle risorse marittime e costiere e la crescita economica sostenibile, l'innovazione e l'occupazione nei settori marittimi e nelle regioni costiere, in modo coerente con le priorità ed azioni di politica settoriale; definire ulteriormente i limiti della sostenibilità delle attività umane che hanno un impatto sull'ambiente marino, nell'ambito della direttiva quadro sulla strategia marina; migliorare e

accrescere la cooperazione e il coordinamento esterni con riguardo agli obiettivi della politica marittima integrata.

Il programma può concedere un sostegno finanziario per azioni conformi agli obiettivi di cui ad esempio: studi e programmi di cooperazione; informazione del pubblico e scambio di migliori pratiche, di comunicazione e divulgazione, inclusa l'organizzazione di campagne pubblicitarie ed eventi nonché lo sviluppo e l'aggiornamento di siti web; conferenze, seminari, workshop e forum delle parti interessate; condivisione, sorveglianza, visualizzazione e accesso pubblico di un esteso volume di dati, migliori pratiche e banche dati sui progetti regionali finanziati dall'Unione, se del caso tramite un segretariato istituito per una o più di queste finalità; azioni relative a strumenti trasversali, inclusi i progetti pilota. Il sostegno finanziario nell'ambito del programma può essere concesso a persone fisiche o giuridiche, di diritto pubblico o privato, incluse le agenzie dell'Unione. La dotazione finanziaria per l'esecuzione del programma è fissata a 50 000 000 EUR per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2011 e il 31 dicembre 2013.

La crisi della cantieristica navale e i possibili rimedi sono stati, invece, fotografati nella conferenza ad Alto Livello su LEADERSHIP 2015 tenutasi a Bilbao, il 21 aprile 2010. Azioni di stimolo per gli investimenti, modalità di finanziamento agevolati, iniziative per garantire condizioni di parità a livello europeo e mondiale, incentivazione dell'innovazione sono gli argomenti trattati nell'importante simposio.

La fase di stallo di domanda di nuove costruzioni è vista superabile da una

politica volta ad incentivare lo svecchiamento di flotte in cui sopravvivono troppe unità obsolete.

“Dei 670 ferries che vagano in acque europee, 180 (il 27%) hanno superato i 30 anni di età; nel mediterraneo tale percentuale sale al 38%: 135 ferries su 360 in navigazione, anche se di dimensioni ridotte e quindi di assai limitato interesse per la canteristica maggiore”³. L’Assonave ha proposto l’eliminazione dalle acque europee del naviglio obsoleto con bandiera comunitaria e la sostituzione - supportata da incentivi tipo “eco bonus” e da un intervento della BEI - con unità avanzate sotto il profilo ambientale e della sicurezza. Secondo i partecipanti alla conferenza tali strumenti dovrebbero essere attuati dai singoli Stati, ma all’interno di un coordinamento dell’Unione europea al fine di garantire azioni leali di concorrenza ed evitando soluzioni nazionali separate non risolutive. Acuni interventi anticongiunturali quali l’emissione di ordini in campo militare, l’offerta di garanzie a finanziamenti per la realizzazione di navi e l’approvazione di linee di credito per consentire il proseguo dell’attività dei cantieri sono stati ugualmente deliberati da Francia, Germania, Finalandia e Spagna.

Al riguardo, l’Associazione internazionale dei cantieri navali (CESA) ha sollecitato azioni urgenti da parte dell’UE ricordando come “Leadership 2015” ha dimostrato quanto sia utile un coordinamento a livello politico europeo. Il Coreper tenutesi il 5 maggio 2010 ha trattato anche dello stato della cantieristica navale particolarmente colpita dalla crisi economica e finanziaria, richiamando le

³ Relazione del Presidente all’assemblea degli associati e degli aderenti, Roma 11 novembre 2011

conclusioni della recente Conferenza ad Alto Livello su LEADERSHIP 2015 di Bilbao, nonché gli sviluppi a livello internazionale per la riapertura dei negoziati per un accordo in ambito OCSE. Il Vice Presidente Tajani ha sottolineato la gravità della situazione e ha richiamato quattro linee di azione imprerniate sul rilancio della domanda (con particolare sostegno a soluzioni tecnologiche innovative), sull'accesso al credito (con il coinvolgimento della Banca Europea degli Investimenti, al fine di un utilizzo razionale delle risorse disponibili e la eventuale creazione di un Fondo Europeo di Garanzia), sulla promozione dell'innovazione (con impatto ambientale positivo, in linea con la strategia Europa 2020) e sul sostegno alla concorrenza dell'Unione (contrastando la tendenza del mercato globale a stabilire prezzi ingiusti). Il Vice Presidente si è dichiarato convinto che la cantieristica europea possa conservare il suo spazio nel mercato e ha ribadito l'impegno della Commissione sul fronte dell'innovazione, del rinnovo delle flotte comunitarie e di una verifica della politica degli aiuti di stato (al di là della scadenza del 2010), della proroga del programma di sostegno alla realizzazione di nuove costruzioni navali (in scadenza nel 2011).

Il Consiglio competitività (Mercato interno, Industria, Ricerca) n. 3016, tenutosi a Brussels, il 25 maggio 2010 ha preso atto delle informazioni fornite dalla Commissione sulla situazione e sulle prospettive della cantieristica europea (9840/10). In particolare, si confermano i modi per affrontare l'impatto della crisi economica globale e per garantire una migliore occupazione in questo settore attraverso la promozione di nuova domanda per una maggiore sicurezza e navi meno inquinanti, il

miglioramento dell'accesso ai finanziamenti, la creazione di condizioni di parità azioni di stimolo della ricerca e dell'innovazione. In tale sede l'Italia aveva invitato la Commissione ad adottare ulteriori iniziative a breve termine, volte a stimolare gli investimenti per il rinnovo delle flotte, a predisporre nuovi strumenti finanziari con il coinvolgimento della BEI, a sostenere il settore dell'innovazione e della ricerca.

Il 2010 non ha però segnato al riguardo il raggiungimento di questi obiettivi sia per l'affievolirsi del sostegno dei Governi stante la necessità di "mettere in sicurezza" i conti pubblici che per l'opposizione di una parte del mondo armatoriale - specie del nord europa che teme il formarsi di un surplus di stiva - ma forse principalmente per un atteggiamento riluttante da parte della Commissione che tende di principio ad ostacolare l'adozione di provvedimenti settoriali.

La Disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale, entrata in vigore il 1° gennaio 2004, doveva in origine applicarsi per un periodo di tre anni. La Commissione ha poi deciso di prorogarne l'applicazione in due occasioni: nel 2006, per un periodo di due anni, e nel 2008, per altri tre anni. Di conseguenza, allo stato attuale la disciplina sulla costruzione navale è applicabile fino al **31 dicembre 2011**. La Commissione europea, in vista della scadenza, ha nel 2010 aperto una consultazione pubblica per la revisione della disciplina e per valutare i risultati della sua applicazione allo scopo di stabilire se fosse necessario continuare ad applicarla nella sua forma attuale, modificarla o attenderne la scadenza.

La costruzione navale è uno dei pochi settori tuttora sottoposti a un regime di aiuti specifico in deroga alle disposizioni orizzontali (non settoriali). Questa situazione è giustificata in parte da ragioni storiche e in parte da talune caratteristiche del mercato della costruzione navale, in particolare il fatto che si tratta di un mercato mondiale in cui si prevedono generalmente sovraccapacità di natura ciclica.

Le disposizioni specifiche riguardano in particolare i seguenti settori: aiuti alla ricerca, allo sviluppo e all'innovazione, aiuti per la chiusura, aiuti a favore dell'occupazione, crediti all'esportazione, aiuti allo sviluppo, aiuti a finalità regionale. I crediti all'esportazione e gli aiuti allo sviluppo sono generalmente valutate sulla base dell'accordo OCSE intitolato "Guidelines for Officially Supported Export Credits" (accordo sugli orientamenti per i crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico) e del correlato "Sector Understanding on Export Credits for Ships" (accordo settoriale sui crediti all'esportazione per le navi), cui la disciplina sulla costruzione navale fa riferimento.

La Direzione Generale del trasporto marittimo e per vie d'acque interne ha partecipato alla consultazione pubblica esprimendo l'orientamento di mantenere una disciplina speciale essendo essa un importante strumento di politica industriale.

La cantieristica avrebbe fatto ricorso volentieri allo strumento orizzontale per la R/D/I, anche perché lo stesso prevede una più alta intensità di aiuti e, per alcuni aspetti, una più ampia gamma di costi eligibili; ma lo strumento orizzontale prevede che, nel caso il prototipo venga venduto – situazione tipica della cantieristica – ogni ricavo generato dalla vendita debba essere sottratto dai costi eligibili. Pertanto, mentre tale

provvedimento funziona per molti settori industriali dove, in relazione alle produzioni di serie (es. aeronautica) i costi di sviluppo sono ammortizzati su grandi volumi di produzione, nel caso della cantieristica questo obbligo annulla totalmente l'effetto dell'aiuto perché prototipi sono del tipo “one-off” non essendoci produzione di serie, ma al contrario ogni nave è l'evoluzione della precedente; senza sottacere poi l'alto livello di rischio tecnologico che il processo produttivo cantieristico comporta.

In particolare, sono state suggerite le modifiche da apportare allo scopo di riflettere gli sviluppi della politica e del mercato e delle caratteristiche specifiche del settore, come gli aiuti per la protezione ambientale. Infatti, non sono utilizzabili nello shipbuilding gli strumenti del Framework orizzontale sull’ ”Enviroment proptection” stante la difficoltà di quantificare i benefici ottenibili e l’obbligo di sottrarre questi ultimi dai costi eleggibili rendendo in ogni caso economicamente insensata l’operazione. Si è, inoltre, espresso l’avviso che gli aiuti alla chiusura in un periodo di recessione economica come l’attuale e di diminuzione degli ordini possono essere ritenuti utili.

Alcuni dei problemi che affliggono oggi il settore della costruzione navale dell'UE sono (almeno parzialmente) connessi alla crisi economica e finanziaria. Ad esempio, dopo diversi anni in cui la domanda di nuove navi si è mantenuta molto elevata, nel 2009/2010 si è registrata una sua drastica diminuzione. Inoltre, risulta che alcuni cantieri e armatori trovino difficoltà ad accedere ai finanziamenti.

La consultazione si è conclusa a gennaio 2011, ma già si palesa l’orientamento dei servizi della Commissione diretto a far rientrare le questioni connesse alla crisi

economica e finanziaria nel contesto delle misure di aiuto previste per affrontare la crisi stessa.

La politica ambientale europea pone con la “Strategia europea 2020” come obiettivo principale per il 2020 l’impegno a ridurre le emissioni di gas ad effetto serra di almeno 20% rispetto ai livelli del 1990 o del 30%. In base a questa normativa tutti i settori dell’economia dovrebbero contribuire a realizzare tali riduzioni di emissioni, compreso il trasporto marittimo e aereo internazionale. Il trasporto marittimo provoca circa il 4% della produzione mondiale di emissioni antropiche di CO₂ e si stima che le emissioni provenienti dalle navi aumenteranno del 150%-200% entro il 2050.⁴

Devono essere individuate le soluzioni tecnologiche e le opzioni politiche per tale riduzione, dibattito che nel 2010 ha particolarmente interessato il settore armatoriale. Al suo interno si è proposto una qualche forma di rottamazione obbligatoria che avrebbe liberato la flotta di navi inquinanti, e incoraggiato i proprietari ad investire nel più moderno ecologico tonnellaggio con sistemi di propulsione più ecologici, piuttosto che una normativa sui carburanti a basso contenuto di zolfo che aumenterebbe il rischio sia di problemi tecnici che di incendi in quanto i motori attualmente in servizio sulla maggior parte delle navi non sono stati progettati per livelli così bassi di zolfo.

L’ASSONAVE conformemente a CESA ha ugualmente invocato un sostegno agli investimenti in navi green, cioè più ecologiche ed economiche nei consumi.

⁴ Rapporto del centro comune di ricerca della Commissione Europea (CCR) pubblicato il 20 dicembre 2010

Se pur da diverse prospettive sono state indicate le medesime soluzioni al problema queste, come già rilevato all'inizio di questo paragrafo, non hanno trovato accoglimento nell'anno in esame e le speranze di ottenerlo nel 2011 appaiono ridotte per la riluttanza dei servizi della Commissione Europea ad impegnarsi in questa direzione.

2.2 La politica internazionale, il WP6 OCSE

A livello di politiche internazionali deve ricordarsi l'opera svolta dall'OCSE con il Gruppo di lavoro dedicato alla cantieristica navale (WP6). La prima sessione di lavoro del WP6 per l'anno 2010, si è tenuta a Parigi dal 13 al 14 Aprile 2010. La sessione, che ha avuto una larga partecipazione, è servita a consolidare gli accordi del Gruppo dei quattro (UE, Giappone, Corea e Cina) e degli altri Paesi OCSE e non-OCSE (presenti come uditori) iniziati nella precedente 109^a sessione, per consentire la riapertura dei negoziati *Shipbuilding Agreement*, i cui negoziati si sono interrotti dal 2005.

Lo *Shipbuilding Agreement* ha come obiettivo primario il *pricing*, ossia la regolazione del mercato mondiale della cantieristica navale per evitare distorsioni di mercato o aiuti di stato “mascherati”. Il Segretariato del WP6 dell'OCSE in questo gravissimo periodo di crisi, per mitigare i danni provocati da *market distorting practices* (concorrenza sleale), ha cercato di dare la massima trasparenza agli aiuti di

Stato, concessi dai Governi, pubblicandoli nell'*Inventory*.⁵

Nella 110[^] sessione del WP6 è stato presentato l’aggiornamento al 31 dicembre.

La sessione del WP6 OCSE si è conclusa con l’accordo di tutti i partecipanti a riprendere i lavori per lo *Shipbuilding Agreement* e l’Italia ha espresso successivamente, come Stato membro dell’OCSE, anche il suo esplicito assenso scritto per la ripresa di questi importanti negoziati.

La seconda sessione di lavoro del WP6 per l’anno 2010, si è tenuta a Parigi dal 2 al 3 Novembre 2010. I lavori hanno riguardato in prevalenza azioni per raggiungere l’accordo fra i Paesi (membri OCSE e non-OCSE) a riavviare lo *Shipbuilding Agreement* secondo quanto deciso nella precedente sessione di Aprile. E’ mancato l’accordo in generale ma soprattutto fra la UE e la Corea (Cina, non-OCSE e Giappone erano favorevoli), in quanto la Corea non ha accettato l’ipotesi di fissare delle tabelle di prezzo sulla manodopera (pricing).

Il Consiglio dell’OCSE tenutosi a dicembre, in mancanza dell’accordo tra i principali attori del mercato cantieristico navale, ha così deciso di sospendere definitivamente i lavori dello *Shipbuilding Agreemet*.

Il Gruppo di Lavoro WP6 è rimasto il punto di riferimento per gli accordi bilaterali di *pricing* nella cantieristica navale fra i Paesi con il compito di cercare di stabilire normali condizioni alla concorrenza nel settore, arginare *market distorting practices* con politiche di trasparenza attraverso l’aggiornamento periodico

⁵ Documento periodicamente aggiornato con dati istituzionali degli Stati membri sugli aiuti di stato e sui sussidi di altra natura erogati e pubblicato sull’intranet OLIS dell’OCSE a cui accedono solo gli utenti abilitati.

dell'*Inventory*. Il *market distorting practices* (concorrenza sleale) e il *pricing* sono stati oggetto di discussione, anche per la cantieristica navale.

Parallelamente ai lavori del WP6 si svolgono tavoli di confronto nel Gruppo degli Esperti dei Crediti all'Esportazione, le cui posizioni sono concordate in ambito Unione Europea (DG TRADE Direzione Generale del Commercio dove è confluita la cantieristica navale successivamente alla soppressione del settore marittimo in quanto legata al commercio dell'acciaio).

L'Italia è rappresentata nel Gruppo degli esperti sui Crediti all'Esportazione dal Ministero dello sviluppo economico (Dipartimento per l'impresa e l'internazionalizzazione - Direzione Generale per le Politiche di Internazionalizzazione e la Promozione degli Scambi – Divisione 2), SACE e SIMEST.

3. La produzione cantieristica italiana

La situazione cantieristica italiana non si discosta molto da quella mondiale illustrata nel primo capitolo, infatti l'acquisizione degli ordini è risultato insufficiente per la copertura della totale capacità produttiva italiana

Il 2010 ha visto la chiusura di uno storico polo navalmeccanico come i Cantieri Navali di Pesaro che si è aggiunta a quella del Cantiere Navale De Poli.

In tale scenario sono comunque da segnalare i cantieri Rosetti di Ravenna che nel corso del 2010 hanno concretizzato due ordini, i cantieri Mariotti di Genova che hanno lavorato una nave da crociera del Gruppo Carnival, ancora, i cantieri Palumbo di Napoli che si sono addirittura aggiudicati i cantieri di riparazione e trasformazione Malta Yard Ltd, mentre la Fincantieri si è aggiudicata due unità passeggeri da 141.000 tsl da realizzare per conto della Princess Cruises. Il mercato delle crociere ha retto meglio degli altri settori la crisi economica internazionale e nel corso del 2010 ha mostrato buoni segnali di ripresa, sia per il totale degli ordini che è stato di 6 unità contro solo 4 nel biennio 2008-2009⁶, che per l'incremento mondiale di passeggeri pari, secondo l'associazione americana Cruises Lines International, all'11,94%.

⁶ Relazione del Presidente Assemblea ASSONAVE 2010

3.1 I dati del monitoraggio

L'attività di monitoraggio della cantieristica navale italiana svolta dalla Direzione Generale per il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne tramite la scheda conoscitiva informatizzata pubblicata sul sito istituzionale del Ministero, è rivolta sia ai cantieri navalmeccanici in generale che ai cantieri del settore diportistico; alcuni di questi ultimi sono stati anche contattati direttamente presso la fiera espositiva Big Blu tenutasi a Roma a marzo 2011. I dati di 36 stabilimenti navalmeccanici e diportistici, comprensivi di quelli delle imprese navalmeccaniche iscritte negli Albi speciali, sono riportati nelle sottostanti schede di seguito:

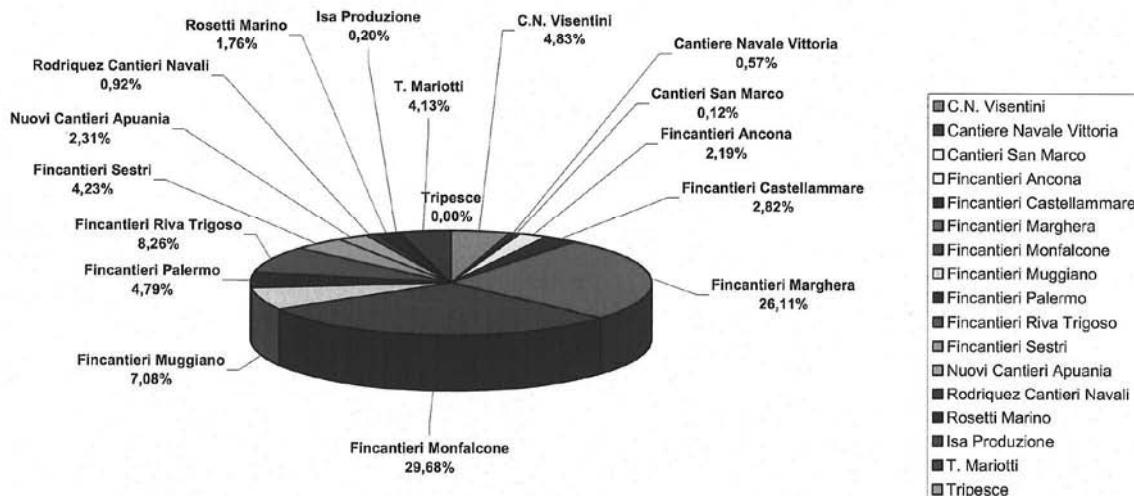
a) Costruzione navale

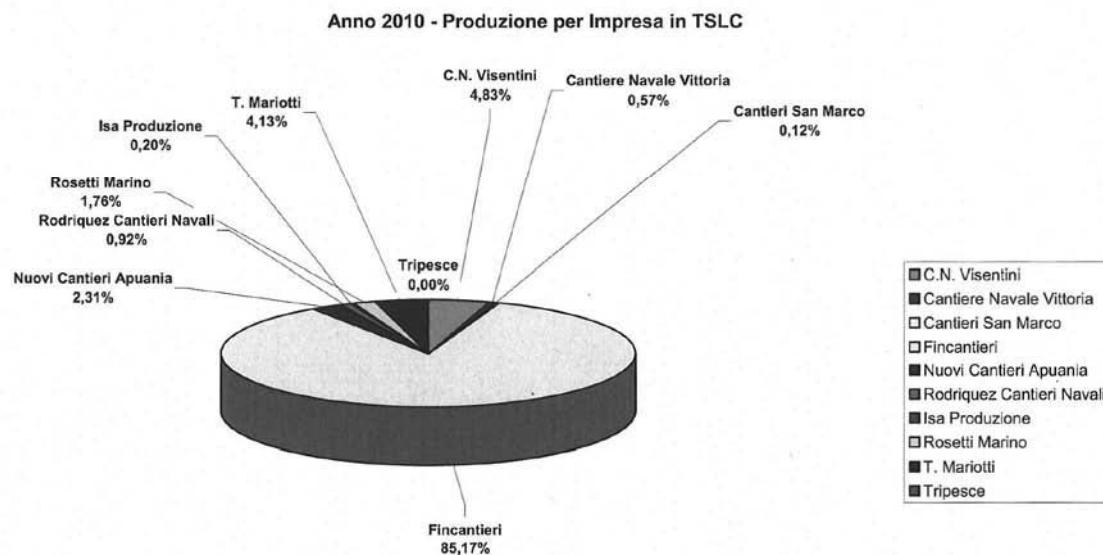
ANNO 2010	Prov.	Costruzione (numero)	Costruzione (tsl)	Costruzione (TSLC)
C.N. Visentini	RO	4	104.750	94.276
Cantiere Navale Vittoria	RO	11	2.892	11.106
Cantieri San Marco	SP	1	450	2.250
Fincantieri Ancona	AN	2	21.400	42.800
Fincantieri Castellammare	NA	1	49.500	55.000
Fincantieri Marghera	VE	4	407.600	509.500
Fincantieri Monfalcone	GO	4	467.400	579.250
Fincantieri Muggiano	SP	9	N.P.	138.164
Fincantieri Palermo	PA	4	44.556	93.504
Fincantieri Riva Trigoso	GE	7	6.168	161.270
Fincantieri Sestri	GE	1	66.000	82.500
Nuovi Cantieri Apuania	MS	2	N.P.	45.104
Rodriquez Cantieri Navalí	ME	6	5.320	17.960
Rosetti Marino	RA	7	9.915	34.274
T. Mariotti	GE	2	47.413	80.534
Isa Produzione	AN	6	N.P.	3.888
Tripesce	LI	2	19	95

Prendendo in considerazione la produzione dell'anno 2010 delle imprese navalmeccaniche di costruzione navale, risultano lavorate nel corso dell'anno n. 73 unità di complessive 1.951.475 tslc.

I grafici che seguono illustrano visivamente la distribuzione della produzione delle costruzioni navali sia per stabilimenti che per singola impresa.

Anno 2010 - Produzione per stabilimento in TSLC





Nello specifico gli stabilimenti che hanno dato il loro importante contributo al monitoraggio:

Stabilimento: T.MARIOTTI					
Unità lavorate dal 01.01.2010 al 31.12.2010					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
Seabourn Sojourn	32.346	198,19	Nave da crociera	50.400	Seabourn Cruise Line
C. Columbus	15.067		Nave da crociera	30.134	Hapag Lloyd AG

Stabilimento: ROSETTI MARINO					
Unità lavorate dal 01.01.2010 al 31.12.2010					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
C. 94	381	31,3	TUG	1.830	Augustea
C. 99	1.450	50,0	AHT	4.285	Augustea
C. 100	1.450	50,00	AHT	4.285	Augustea
C. 103	2.305	72,00	SV	5.433	F.Ili D'Amato
C. 104	2.305	72,00	SV	5.433	F.Ili D'Amato
C. 102	2.305	72,00	SV	5.433	F.Ili D'Amato
C. 106	1.550	52,40	AHT	7.575	Augustea Offshore

Stabilimento: NUOVI CANTIERI APUANIA					
Unità lavorate dal 01.01.2010 al 31.12.2010					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
Forza	25.518	199,14	Ro-Ro Pax	22.552	Grimaldi Holding
Energia	25.518	199,14	Ro-Ro Pax	22.552	Grimaldi Holding