

Non meno importante, la BEI accorda prestiti agevolati anche per l'attività di Ricerca, Sviluppo e Innovazione specificamente riferita ai temi delle "tecnologie pulite" e del risparmio energetico.

Nel quadro di uno sviluppo sostenibile del settore è anche da segnalare la proposta della Commissione per una direttiva europea riguardo al tenore dello zolfo nei combustibili per uso marittimo con il documento n. 12806/11 del 15 luglio 2011.

Proiezioni del 2005 hanno dimostrato che senza ulteriori interventi normativi le emissioni di SO₂ e NO_x del settore marittimo possono crescere e superare il totale delle emissioni provenienti da fonti terrestri entro il 2020.

I nuovi valori limite internazionali per il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo prevedono la riduzione in modo significativo delle emissioni di biossido di zolfo. Ciò contribuirà al conseguimento degli obiettivi ambientali generali stabiliti nella Strategia sull'inquinamento atmosferico e importanti benefici aggiuntivi in termini di riduzione delle emissioni di particolato e di NO_x (un importante precursore di ozono troposferico).

La proposta direttiva si allinea con le più severe norme poste dall'IMO in materia di riduzione delle emissioni per un miglioramento della salute e riduzione della mortalità, la revisione offrirebbe benefici che sono fino a tredici volte superiori ai costi per l'attuazione.

Ove possibile è necessario aiutare l'industria alla transizione verso i nuovi standard sviluppando migliori tecnologie disponibili, comprese quelle concordate all'IMO o altre organizzazioni interessate (in particolare per gli NO_x, PM, e gas serra).

La proposta prevede che gli Stati membri adottino tutte le misure necessarie per garantire la riduzione delle emissioni presso i propri porti, e acque territoriali, zone economiche esclusive provenienti da tutte le navi di qualsiasi bandiera .

L'European Cruise Council (ECC) è l'associazione che rappresenta le compagnie di crociere leader che operano in Europa, al fine di promuovere gli interessi di

operatori di navi da crociera in Europa, lavorando a stretto contatto con le istituzioni dell'UE in materia di politiche di trasporti, l'ambiente, la salute, gli affari dei consumatori, tasse e turismo. L'European Cruise Council (ECC) pur accogliendo con favore l'allineamento della direttiva zolfo dell'UE con l'allegato VI della convenzione MARPOL, ha presentato due questioni fondamentali concernenti rispettivamente le misure di salvaguardia in caso di mancata disponibilità di carburante e possibili alternativi metodi di riduzione delle emissioni.

Secondo questa associazione c'è un'alta probabilità che i porti non abbiano combustibile conforme entro il 2015, in tale caso le navi dovrebbero avere la possibilità di esenzione senza dover deviare o ritardare il loro viaggio previsto.

L'azione del Governo italiano può svilupparsi in uno specifico strumento di supporto all'innovazione ed al lavoro: la PTNM (piattaforma tecnologica nazionale marittima).

Le Piattaforme tecnologiche nazionali, strumento innovativo sviluppato a livello europeo, promuovono la collaborazione fra le Amministrazioni, il Sistema della ricerca pubblica e privato e le imprese. Esse individuano scenari di sviluppo tecnologico di medio e lungo periodo e le priorità tematiche, e identificano gli strumenti di implementazione; si interfacciano con le esperienze analoghe sviluppate a livello comunitario ed internazionale, sviluppano la messa in rete e il coordinamento nazionale degli attori della Ricerca, dei distretti ad alta tecnologia e dei poli di eccellenza relativi a tematiche convergenti anche nell'ottica della interdisciplinarietà dell'approccio scientifico. Il riferimento internazionale è fornito da due iniziative della Commissione europea: la costituzione di ETP (European Technology Platform), e l'utilizzo di uno degli strumenti dell'attuazione della strategia di Lisbona, i Joint Undertaking, o Joint Technology Initiative (JTI), principalmente guidate da quadri del mondo industriale e produttivo coinvolgendo stakeholder pubblici e privati, anche con riferimento alle esperienze maturate dalle modalità attuative del Programma Industria 2015.

La Piattaforma Tecnologica Nazionale Marittima - PTNM nasce nel Marzo 2007 presso questo Ministero – Direzione generale del trasporto marittimo ed acque interne con la collaborazione di RINA, ASSONAVE, CONFITARMA, UCINA e CETENA.

Il Ministero è impegnato nella promozione dello sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi finalizzato alla prevenzione dell'inquinamento marino ed atmosferico causato dalle navi, anche mediante realizzazione di iniziative di innovazione tecnologica nel settore marittimo. Il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi e dei relativi combustibili marini, al fine di ridurre le emissioni di CO₂ dai motori navali, costituisce un obiettivo strategico e per questo motivo a partire dal 2011 questa Direzione ha promosso le seguenti iniziative strategiche:

- partecipazione al Progetto comunitario COSTA, finalizzato a mettere a punto un Masterplan per l'utilizzo del LNG (da solo o in combinazione con altre tecnologie) nel Mediterraneo. Il progetto vede la partecipazione di altri stati UE per ovvi motivi (utilizzare LNG nel settore navale non può essere una decisione unilaterale);
- convenzione di Studio tra MIT e CONFITARMA e RINA per l'analisi delle problematiche connesse al possibile utilizzo del combustibile LNG a bordo delle navi mercantili nazionali.

Rinnovo Leadership

Un'altra iniziativa con elevato potenziale è quella che va sotto il nome di "LeaderSHIP 2020". Si tratta della definizione di una nuova politica industriale per il settore cantieristico e per le industrie della filiera produttiva che traguarda due obiettivi fondamentali:

- lo sviluppo di un trasporto marittimo sostenibile attraverso l'avvio di un processo di rinnovo della flotta in chiave di efficienza energetica e di tutela dell'ambiente;

□ lo stimolo di progetti finalizzati allo sviluppo di tecnologie per lo sfruttamento sostenibile delle energie marine rinnovabili (generazione eolica offshore, ecc.) e delle risorse marine.

Il 6 giugno del 2011 si è tenuto presso la Direzione generale impresa e industria della Commissione europea una riunione con tutti i soggetti interessati al rinnovo e modifica di leadership 2015. L'impatto strutturale della crisi della cantieristica europea e le sue conseguenze per il finanziamento della costruzione navale non erano ancora in gran parte poco chiare nell'incontro del 2009 a Bremerhaven.

La produzione di navi da carico standard, è praticamente giunta al termine nell'Unione europea, mentre possono ancora trovare sbocco le navi passeggeri o navi con tonnellaggio specializzato o strutture in mercati emergenti così come le strutture off-shore in nuovi segmenti di business quali l'energia eolica. Il finanziamento di questo cambiamento è una sfida che trova molti cantieri con una solidità finanziaria indebolita. Contemporaneamente le banche commerciali offrono con molta moderazione nuovi fondi soprattutto per progetti e tipi di navi non convenzionali. I tassi operati in tali casi sono più elevati rispetto a quelli operati da banche concorrenti asiatici e quindi sistemi di garanzia pubblici divengono maggiormente importanti

Tali argomenti, supportati da uno studio sulle garanzie di pre-consegna commissionato dalla Commissione, sono stati discussi al fine di studiare misure idonee a contrastare il sostegno finanziario garantito da altri Paesi extra-europei attraverso il sistema di crediti all'esportazione o garanzie.

Dalla riunione è emerso un generale sostegno all'iniziativa Leadership e alla sua continuazione ed aggiornamento con l'auspicio che l'Europa possa svolgere un ruolo più significativo sui fattori distorsivi del mercato coinvolgendo i maggiori "patners" del settore. In particolare, il Vice presidente Tajani ha sottolineato un maggiore coinvolgimento della BEI (Banca europea degli investimenti) ed un controllo delle sovvenzioni anche tramite accordi con la Corea.

Appositi Gruppi di Lavoro si occuperanno delle seguenti tematiche :

- la finanza, con l'obiettivo di definire schemi praticamente attuabili nel campo del pre e post-delivery financing nonché in quello delle garanzie;
- la Ricerca, Sviluppo e Innovazione, con la definizione di proposte per un miglior coordinamento delle iniziative in essere ed una riduzione della frammentazione delle fonti di finanziamento. In questo campo un importante contributo verrà fornito da Horizon 2020, il nuovo strumento finanziario di supporto alla Ricerca/Innovazione, in via di elaborazione, che andrà a sostituire i tradizionali Framework Programmes e che potrà contare su un budget complessivo di oltre 80 Mil. di Euro.;
- infine, le politiche sociali, mirate a limitare l'impatto dei processi di ristrutturazione, facilitare la riprofessionalizzazione e la mobilità dei lavoratori e ad identificare strumenti formativi per sostenere l'ingresso nei nuovi business.

I lavori per lo sviluppo del progetto Leader SHIP 2020 vedono la partecipazione dei rappresentanti degli Stati e i principali stakeholders presenti a livello europeo.

Nuova disciplina degli aiuti di Stato alla Cantieristica

Nel Dicembre dello scorso anno è stato inoltre rinnovato, ma per il solo biennio 2012-2013, lo "Shipbuilding Framework", provvedimento che regola la concessione di aiuti all'innovazione alle imprese cantieristiche europee (2011/C 364/96).

Dai primi anni '70, gli aiuti di Stato alla costruzione navale godevano disciplina specifica che via via è stata messa in linea con le disposizioni orizzontali di aiuti di Stato. La Commissione per garantire la trasparenza e la semplificazione delle norme sugli aiuti di Stato ha inteso eliminare le differenze tra le norme applicabili al settore della costruzione navale e di altri settori industriali estendendo generali disposizioni orizzontali per il settore della costruzione navale.

Tuttavia, la Commissione ha riconosciuto le caratteristiche che distinguono la costruzione navale da altri settori come la serie di breve produzione, le dimensioni, il valore e la complessità delle unità prodotte, nonché il fatto che i prototipi sono successivamente utilizzati commercialmente.

Alla luce di queste caratteristiche particolari, la Commissione ha ritenuto opportuno continuare ad applicare disposizioni specifiche per gli aiuti all'innovazione per il settore della costruzione navale, garantendo nel contempo che tali aiuti non alterino le condizioni degli scambi e della concorrenza in misura contraria al comune interesse.

Il nuovo regime approvato prevede, infatti, di supportare, con un contributo del 20% dei costi sostenuti, tutte le attività di innovazione – di prodotto o di processo – che evidenzino un chiaro progresso rispetto allo stato dell'arte esistente nel settore cantieristico europeo e un particolare al riconoscimento di elemento di aiuto pari al 30% dei costi eleggibili per le innovazioni di prodotto e di processo con valenza “green”.

Come è noto il finanziamento di questi schemi è a carico degli Stati membri e Francia, Germania, Finlandia, Spagna ed Olanda hanno già notificato alla Commissione l'introduzione dei relativi schemi nazionali di supporto.

Il quadro specifico dell'UE per gli Aiuti di Stato al settore della cantieristica navale è stato mantenuto, anche al fine di consentire misure di sostegno per l'ecocompatibilità della cantieristica, lo sviluppo di tecnologie innovative, e la diversificazione del settore verso i mercati della crescita futura. Le norme per gli aiuti regionali riflettono la volontà politica di sostenere la una costruzione navale e l'industria marittima in Europa.

Il 13 ottobre 2011, su iniziativa della Regione “Pays de la Loire”, si è riunito a Brussels un Working Group composto da 27 rappresentanti regionali di Finlandia, Francia, Germania, Italia, Polonia e Spagna, oltre ai responsabili della Conferenza

delle Regioni Marittime Periferiche (CRPM), dell'Espacio Interregional European (che rappresenta gli attori regionali presso le istituzioni Europee) e al Segretario Generale del CESA.

Scopo dell'incontro era la definizione di una strategia comune di interlocuzione e proposta verso le istituzioni europee, gli Stati Membri ed i vari stakeholders, finalizzata alla salvaguardia ed al rilancio delle industrie cantieristiche e marittime operanti nelle regioni stesse tramite iniziative di diversificazione e differenziazione. Le Regioni europee si sono così impegnate a lavorare insieme con le Istituzioni europee, gli Stati Membri e le parti interessate al fine di sostenere le industrie marine nei loro sforzi di diversificazione, e di adattarsi al contesto economico cambiato. Le Regioni possono avere un ruolo importante nello stimolare sia la Commissione sia gli Stati Nazionali ad impegni concreti ed incisivi per una politica del settore.

2.2 OCSE - Gruppo di Lavoro sulla cantieristica navale (WP6)

OECD - Council Working Party on Shipbuilding (WP6)



Evento di particolare importanza svoltosi all'interno della 112^a sessione del WP6 – OCSE³, in calendario dal 7 all'8 luglio 2011, è stato il programmato Workshop sulla “Crescita verde nella cantieristica navale” - *Green Growth in Shipbuilding* - a cui di seguito è dedicato una specifica sezione.

All'interno della medesima seduta vi è stato un intervento volontario della Turchia sulla sua realtà industriale nella cantieristica navale.

Il WP6, infatti, è un forum volto a far conoscere gli aspetti delle economie cantieristiche e in ogni sessione si svolgono presentazioni in alternanza di uno Stato membro e di uno Stato NON-OCSE che in qualità di uditore prende parte al WP6; il prossimo intervento programmato dovrebbe essere il Brasile, paese NON-OCSE.

E' stata riconfermata l'importanza dell'Inventory degli aiuti di Stato, già avviato da due anni, come strumento per garantire la trasparenza di mercato e attenuarne le distorsioni. L'aggiornamento del sondaggio sugli aiuti di Stato, verrà completato da un'analisi dei dati raccolti al fine di individuare e interpretare i fattori distorsivi del mercato della cantieristica navale. Detti risultati per esplicita richiesta dell'UE saranno riportati in assemblea come dati teorici e si dovranno commentare tutti i casi concreti “distorsivi” rilevati.

E' stata comunicata l'introduzione di nuovo strumento, già utilizzato in altri Gruppi di lavoro dell'OCSE, finalizzato a valutare meglio il mercato cantieristico navale cioè un confronto paritetico con l'assemblea dei delegati, *peer review*.

³ Il 2011 ha segnato il 50° anniversario della nascita dell'OCSE, creatasi nel 1961. Per l'occasione è stato coniato un nuovo logo e sono state fatte numerose pubblicazioni celebrative dell'evento in vari settori dell'Organizzazione, molti Stati membri, tra cui l'Italia, hanno inoltre coniato un francobollo per la ricorrenza.

La prima economia soggetta alla “*peer review*” sarà su base volontaria il Giappone. L’esame riguarderà inizialmente i fattori distorsivi del mercato introdotti dalle misure governative come analisi complementare all’Inventory.

Riguardo l’SSU (Ships Sector on Export Credit Understanding) il Segretariato ha evidenziato, nella 113^a sessione svolta il 24 e il 25 Novembre 2011, che il Gruppo informale degli esperti⁴ sui crediti all’esportazione ha risentito dell’assenza della Cina nell’ultimo confronto. Infatti la Cina ha inspiegabilmente interrotto i contatti da circa sei mesi rimanendo assente anche nell’ultimo WP6. Il Giappone ha, sottoposto all’assemblea un documento da proporre in ambito SSU riguardante un trattamento di crediti all’esportazione per le navi cosiddette “verdi” (green ship), imbarcazioni caratterizzate a bassa emissione di CO₂. L’UE e la Corea nell’accogliere positivamente l’iniziativa hanno espresso la necessità di trovare un accordo comune sulla definizione di “nave verde”.⁵

In conclusione, l’interruzione dei lavori del negoziato della cantieristica navale, avvenuto nella sessione precedente di Novembre 2010, ha determinato un re-orientamento delle attività di lavoro WP6 al fine di favorire i confronti fra gli Stati, essendosi anche registrato il ritiro dal WP6 della Repubblica di Slovacchia e della Francia, l’ammissione della Russia, come osservatore regolare che si affianca al Brasile, e la disponibilità ad invitare l’India, le Filippine e il Vietnam.

⁴ A questo Gruppo informale di esperti partecipano insieme agli Stati aderenti al WP6 anche Stati NON-OCSE con economie cantieristiche navali importanti e ha l’obiettivo di regolarizzare in ambito credito all’esportazione le modalità di finanziamento e uniformare le norme assicurative.

⁵ Gli interventi delle associazioni di categoria internazionali europeo CESA, giapponese NAJ e coreana KoShipA hanno sottolineato il periodo di crisi attuale e che lo scenario successivo sarà una “overcapacity” rispetto la domanda che comporterà una diminuzione dei prezzi di mercato, aggiuntivo all’esistente, e si tenderà a misure protezionistiche per la salvaguardia dei mercati locali. I cantieri navali sopravvissuti alla crisi inoltre dovranno presentarsi al mercato con requisiti tecnologici innovativi nei loro prodotti sia per quanto riguarda l’impatto ambientale che la sicurezza.

Workshop on green growth in shipbuilding – Parigi, 7-8 Luglio 2011

Il programma del workshop ha previsto tre sessioni distinte: la prima dedicata alle organizzazioni governative “Crescita verde - cosa si aspettano i governi?”, la seconda sessione dedicata a tutti gli operatori dell’industria cantieristica navale come le imprese di costruzione navale, le associazioni di categoria e gli armatori “Come rispondere alle esigenze di settore per una crescita verde?”.⁶

I punti salienti della Sessione 1, dedicate alle iniziative governative, sono stati gli interventi della Corea, dell’Australia, del Giappone e della Danimarca che hanno esposto le azioni avviate per favorire la “crescita verde” nelle loro realtà industriali. In questa sessione la Commissione Europea ha fatto due interventi: il primo sulle politiche “verdi” nella cantieristica navale, esposte dal rappresentante della Direzione Generale dell’impresa e dell’industria, ed il secondo, di natura ambientalista, fatto dal rappresentante della Direzione Generale delle azioni sul clima, descrittivo crescita verde e l’industria marittima.

La Sessione 2, suddivisa in cinque sotto sessioni, è stata dedicata alle problematiche degli operatori dell’industria navale in una crescita verde:

- gli industriali dell’acciaio, alla base della cantieristica navale;
- i costruttori navali, le associazioni delle imprese di costruzione, riparazione e demolizione navale ;
- gli utilizzatori dei mezzi navali costituiti dalle associazioni di settore e dagli armatori;
- la demolizione navale;
- le prospettive della manodopera .

⁶ Gli interventi sono stati pubblicati nel sito dell’OCSE sezione *shipbuilding*, le conclusioni descrittive dello scenario economico di settore nei prossimi anni sono state fatte dal Segretariato del WP6 come organizzatore dell’evento.

In ambito industriale dell'acciaio sono stati fatti due interventi, il primo dell'economista dell'OCSE, Mr. Laurent Daniel, sul mercato dell'acciaio e come deve mutare per diminuire l'impatto ambientale delle acciaierie e il secondo dell' "EMEC – European Marine Equipment Council"⁷ descrittivo dei principi che determinano una crescita verde nell'industria navale.

Nella seconda sottosessione, dedicata alle costruzioni navali in genere, sono stati fatti quattro interventi rispettivamente dalle associazioni di categoria europea, coreana, giapponese e di Taiwan. CESA⁸ per l'Europa ha descritto le tappe di un cambiamento "verde" già in atto e di come si sta evolvendo, KOSHIPA⁹ si è soffermata ad analizzare l'aspetto climatico del surriscaldamento del pianeta (effetto serra) anche a causa delle emissioni industriali e come la cantieristica navale coreana contiene il fenomeno.

Una simile problematica è stata affrontata dalla SAJ¹⁰ che ha esposto come l'industria navale giapponese sta mutando per ridurre le emissioni CHG (GreenHouse Gas) che nel loro insieme provocano l'effetto serra, l'esposizione è stata finalizzata sulla riduzione dell'emissione della CO2.

L'intervento della CSBC¹¹ si è basato sul contenimento energetico nella industria navale di Taiwan affrontando molte problematiche dell'impatto ambientale dell'unità navale in mare.

La sottosessione dedicata agli armatori è stata animata dagli interventi d'importanti associazioni di categoria rappresentative sia della realtà europea (occidentale) che di quella asiatica (orientale). Sono state affrontate importanti

⁷ **EMEC – European Marine Equipment Council** associazione che riunisce le più importanti associazioni industriali europee nel campo degli equipaggiamenti marittimi intesi come fornitura o costruzione di prodotti e servizi volti alla costruzione, trasformazione, manutenzione di navi e le relative strutture, compresi i servizi tecnici in materia di progettazione, installazione, messa in servizio, manutenzione (riparazione) delle navi.
[fonte ufficiale sito EMEC]

⁸ **CESA – Community of European Shipyards' Associations**

⁹ **KOSHIPA Korean Shipbuilders' Association**

¹⁰ **SAJ Shipbuilders' Association of Japan**

¹¹ **CSBC – China ShipBuilding Corporation, Taiwan**

tematiche tra le quali ricordiamo le prospettive per gli armatori in una crescita verde e sostenibile e la promozione dell'industria della demolizione navale come politica governativa mondiale al fine di consentire il rinnovamento delle flotte obsolete e inquinanti. Si sono articolati, pertanto, gli interventi del rappresentante del BIMCO (The Baltic and International Maritime Council), d'INTERTANKO (associazione internazionale dei proprietari delle petroliere), di ASF (The Asian Shipowners' Forum associazione degli armatori asiatici), di Maersk Line (associazione dei trasportatori dei containers), del KRS (Korea Register of Shipping) e in conclusione di ICS (International Chamber of Shipping).

Il rappresentante dell'Associazione dei demolitori navali turchi ha introdotto, nella quarta sotto sessione, l'industria della demolizione come tassello determinante per progredire verso una crescita verde. Infatti la Turchia è *leader* nel mondo per questo tipo di attività, totalmente assente nella realtà europea, e nell'intervento è stato esposto come si procede alla demolizione di una nave secondo le previste norme di sicurezza in uno dei quattrocento cantieri turchi.

A conclusione della sessione è stato affrontato il tema della manodopera dell'industria navale come si deve evolvere di pari passo al mutamento dell'industria verde. L'intervento è stato organizzato congiuntamente dall'IMF e la TUAC¹² ed è stato presentato dal Direttore della cantieristica navale dell'IMF.

La Sessione 3, tenuta dal Segretariato del WP6 e conclusiva dei lavori, dedicata al ruolo che le organizzazioni governative potrebbero avere per una "crescita verde" della cantieristica navale ha riguardato un'analisi approfondita sugli strumenti che si possono attuare per realizzare investimenti opportuni che garantiscano basso impatto ambientale anche in questo settore industriale. Il rapporto OCSE "Strumenti per creare una crescita verde", documento basilare, edito dall'OCSE a maggio 2010, per la salvaguardia ambientale, descrive lo scenario in cui i Governi potrebbero avviare nuovi provvedimenti in sintonia con le normative internazionali esistenti o in fase di

¹² IMF International Metalworkers' Federation TUAC Trade Union Advisor Committee

approvazione. Il trasporto marittimo incide pesantemente sull'intensità d'emissione annuale di CO₂, che contribuisce a peggiorare l'*effetto serra* intorno al pianeta, causa primaria del surriscaldamento della Terra. Da un grafico mostrato i trasporti marittimi si posizionano al secondo posto, dopo il trasporto aereo per intensità d'emissione CO₂ in funzione delle principali fonti inquinanti. La principale causa che frena la crescita verde, nell'industria navalmeccanica e nell'industria in generale, è la profonda crisi economica che ha determinato un'inerzia economica delle imprese. Le misure di contenimento di questi ultimi anni, determinate dal basso recupero dei rendimenti, ha impedito gli investimenti volti a ridurre anche l'impatto ambientale delle unità navali. Essendo questo tipo d'investimenti molto costosi il Segretariato ha descritto lo scenario in cui le scelte governative si potrebbero articolare. Le azioni indispensabili sono quelle che dovranno creare piani normativi a sostegno della crescita verde soprattutto mutando i meccanismi economici nazionali e internazionali in modo tale da favorire gli investimenti e i loro piani d'attuazione dell'industria. A questa azione si dovranno affiancare delle scelte politiche che impongano il rispetto di regole per contenere l'impatto ambientale come il rilascio di autorizzazioni a pagamento per determinate azioni che potrebbero rivelarsi a rischio inquinamento, le richieste di risarcimento se sono stati accertati danni - anche ricorrenti - all'ambiente, la creazione di tassazioni.

Altre azioni politiche, di natura incentivante, dei Governi accanto a queste misure sanzionatorie, possono essere a costo zero (applicazione di politiche ambientali standard) o con costi d'investimento (erogazione di sussidi, incentivi e promozioni per acquisizione di nuova tecnologia). La situazione ideale per i Governi è quella di attuare un pacchetto di regole che coinvolga tutti gli indirizzi fin qui descritti per favorire un'industria verde.

3 La produzione cantieristica italiana

3.1 I dati del monitoraggio

Il settore cantieristico navale continua a vivere un momento di grande difficoltà su scala mondiale. Gli studi di settore confermano che il volume atteso di domanda è di molto inferiore all'attuale potenziale produttivo generando uno squilibrio destinato a perdurare ancora a lungo.

Il livello dei noli insoddisfacente e la stretta creditizia impattano ancora negativamente sugli investimenti in nuove navi.

Anche nella cantieristica europea è in corso un drammatico processo di ristrutturazione che ha visto la perdita di circa il 30% dell'occupazione in tre anni e la chiusura o la riconversione ad altra attività di alcuni importanti stabilimenti.

La crisi sta cambiando profondamente le geometrie competitive e tutto questo genera una crescente pressione competitiva e di prezzo anche su quei settori di mercato costituiti da prodotti a maggiore tecnologia e valore, come ad esempio le navi da crociera, in cui alcuni operatori "nuovi" tentano di entrare.

L'attività di monitoraggio dell'industria cantieristica italiana, svolta dalla Direzione Generale per il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne, tramite l'invio a tutti i cantieri navali italiani di una scheda riguardante dati strutturali e di produzione, ha registrato la partecipazione di n. 41 stabilimenti navalmeccanici che operano nel settore navale commerciale e diporto, comprensivi di quelli delle imprese navalmeccaniche iscritte negli Albi Speciali.

Di seguito sono riportati i dati più significativi degli stabilimenti che hanno partecipato al monitoraggio; per maggior chiarezza si illustrano le attività di costruzione e riparazione navale sulla base delle tsl/tslc (*tonnellate di stazza lorda*

compensata) delle unità in costruzione o sulla base del numero delle unità sulle quali si è svolta attività di riparazione.

| Cantiere | Stabilimento (Provincia) | Costruzioni ULTIMATE TOTALE 2011 (numero) | Costruzioni ULTIMATE TOTALE 2011 (tsl) | Costruzioni ULTIMATE TOTALE 2011 (TSLC) | Costruzioni NON ULTIMATE (numero) | Costruzioni NON ULTIMATE (tsl) | Costruzioni NON ULTIMATE (TSLC) |
|------------------------------|-----------------------------|---|--|---|--|---|--|
| TRIPESCE | LI | 2 | 12 | 58 | 3 | 20 | 105 |
| CANTIERE NAVALE VITTORIA | RO | 5 | 1.650 | 5.840 | 2 | 1.575 | 4.410 |
| N3C CANTIERI NAVALI STOCCO & | FE | 7 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| CANTIERE NAVALE DI TRAPANI | TP | 0 | 0 | 0 | 1 | 14.000 | 16.100 |
| MANCINI CANTIERI NAVALI | VE | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| CANTIERE NAVALE O.L.M.A. | TE | 1 | 9 | 36 | 1 | 10 | 40 |
| COSTRUZIONI NAVALI | CR | 2 | 40 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| CANTIERI SAN MARCO | SP | 1 | 450 | 2.250 | 1 | 8.500 | 10.800 |
| FINCANTIERI - Ancona | AN | 0 | 0 | 0 | 3 | 59.400 | 98.125 |
| FINCANTIERI - Marghera | VE | 1 | 114.500 | 143.125 | 1 | 114.500 | 143.125 |
| FINCANTIERI - Castellammare | NA | 0 | 0 | 0 | 1 | 4.000 | 4.110 |
| FINCANTIERI - Riva Trigoso | GE | 1 | 0 | 30.000 | 5 | 0 | 156.874 |
| FINCANTIERI - Monfalcone | GO | 1 | 128.500 | 160.625 | 3 | 410.500 | 513.125 |
| FINCANTIERI - Muggiano | SP | 1 | 0 | 8.160 | 4 | 0 | 76.960 |
| FINCANTIERI - Sestri | GE | 2 | 0 | 121.700 | 1 | 66.000 | 82.500 |
| T. MARIOTTI | GE | 1 | 32.346 | 51.753 | 0 | 0 | 0 |
| CANTIERE NAVALE VISENTINI | RO | 1 | 2.018 | 1.816 | 1 | 3.900 | 3.510 |
| NUOVI CANTIERI APUANIA | MS | 0 | 0 | 0 | 1 | 6.060 | 15.150 |
| ROSETTI MARINO | RA | 3 | 5.915 | 18.441 | 2 | 5.700 | 22.703 |
| RODRIQUEZ CANTIERI NAVALI | ME | 0 | 0 | 0 | 5 | 2.920 | 13.920 |
| ELMEA INT. | AN | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| SOCIETA' CONERO | MC | 21 | 53 | | | | |
| CANTIERI NAVALI MEGARIDE | NA | 2 | 100 | 540 | 1 | 1.500 | 7.500 |
| TOTALE | | 53 | 285.593 | 544.344 | 40 | 698.585 | 1.169.057 |

a) Costruzione navale

Prendendo, pertanto, in considerazione i dati della produzione dichiarata dagli stabilimenti delle imprese di costruzione, nel corso dell'anno 2011, risulta svolta attività lavorativa su complessive n. 93 costruzioni, di cui: n. 35 unità minori da lavoro senza possibilità di individuarne le tslc, e n. 58 unità di complessive 1.169.057 tslc.

Nella precedente tabella si illustrano unicamente le costruzioni dichiarate dagli stabilimenti limitatamente alle unità mercantili, unità da lavoro e quelle militari, escludendo pertanto le unità da diporto.

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

