

ATTI PARLAMENTARI

XVII LEGISLATURA

---

# CAMERA DEI DEPUTATI

---

Doc. XL  
n. 1

## RELAZIONE

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

(Anno 2012)

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

**Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**

(LUPI)

---

**Trasmessa alla Presidenza il 14 febbraio 2014**

---

PAGINA BIANCA

## INDICE

Introduzione	5
Andamento del mercato mondiale delle costruzioni navali	9
Gli sviluppi della politica internazionale nel settore marittimo	
▪ 2.1 La Politica europea	15
▪ 2.2 WP6 OCSE	27
La produzione cantieristica italiana	
▪ 3.1 I dati del monitoraggio	31
▪ 3.2 I dati degli Albi speciali	47
Le nuove costruzioni navali iscritte nel Registro Internazionale (Legge 27/2/1988, N.30)	57
Attuazione delle leggi di settore	65
Conclusioni	79

PAGINA BIANCA

## INTRODUZIONE

Gli operatori del settore cantieristico navale continuano a vivere un momento di grande difficoltà su scala mondiale. Tuttavia gli studi di settore confermano che la situazione economica mondiale permette di intravedere una possibilità di ripresa a medio termine, anche se nel 2012 gli investimenti di nuove navi hanno totalizzato un calo del 18% (dati Assonave) rispetto all'anno precedente con la conseguenza che il volume atteso di domanda continua ad essere molto inferiore all'attuale potenziale produttivo.

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

Tuttavia da registrare una positiva vivacità nel comparto delle navi ad alta tecnologia dove si evince un interesse più ponderato e mirato e nel settore crocieristico.

La diversificazione innovativa della cantieristica, e più in generale la ristrutturazione del settore, può rappresentare anche una sfida particolare in termini di formazione e competenze. Analogamente la crescente richiesta di energia e gli ingenti investimenti nel comparto dell'oil and gas spingono la cantieristica nazionale ad entrare nel comparto dei mezzi offshore ad elevato valore e complessità.

La politica europea nel 2012, di fronte alla crisi della cantieristica navale e nell'ambito di una politica integrata per il mare, ha posto con più forza la questione sia della riduzione delle emissioni navi che della sostituzione di numerose unità

obsolete ritenendo che in Italia e in Europa lo sviluppo del settore cantieristico navale ed armatoriale possa realizzarsi anche attraverso scelte che non danneggiano l'ecosistema e che preservano l'ambiente naturale. Sono, infatti, in atto studi e progetti che con l'obiettivo di sostenere (incrementando il PIL) una produzione industriale prestigiosa ed importante, attualmente in profonda sofferenza, promuovano prodotti, servizi ecosostenibili pensati per salvaguardare l'ambiente e il territorio.

I temi di sviluppo sono:

- Navi verdi – “greenships” – per una diminuzione dei gas serra e più in generale una diminuzione dell'inquinamento ambientale creato dal trasporto marittimo mediante una riduzione dei consumi di combustibili e l'uso di Energie alternative.
- Sviluppo di tecnologie e di processi per la costruzione di navi ecologiche favorendo l'uso/sostituzione di materiali che possono impattare sull'ambiente, (cradle-to-cradle dalla nascita alla culla).
- Demolizione e riciclo delle navi obsolete che permettano una riduzione al minimo dei rifiuti e degli scarti o la sostituzione dei materiali.

La cantieristica navale può svilupparsi anche nella fase di recupero delle materie prime e in quella di smaltimento. I cantieri navali nazionali affrontano con

grave difficoltà il campo della ricerca e della sperimentazione di nuove tipologie di unità c.d. “green ships” o di tecnologie innovative relative ai processi produttivi, di

contro il settore dello “ship recycling”, oggetto di attenzione da parte della CE, non è mai stato visto come un’opportunità per i cantieri di demolizione e di riparazione.

Il 2012, anno certamente di profonda crisi per la cantieristica navale europea, ha altresì registrato un rinnovato interesse da parte delle istituzioni europee, con l’obiettivo di sostenere e soprattutto sviluppare questo settore industriale che risente fortemente non solo della crisi economica mondiale, ma anche della concorrenza dei paesi asiatici.

PAGINA BIANCA

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

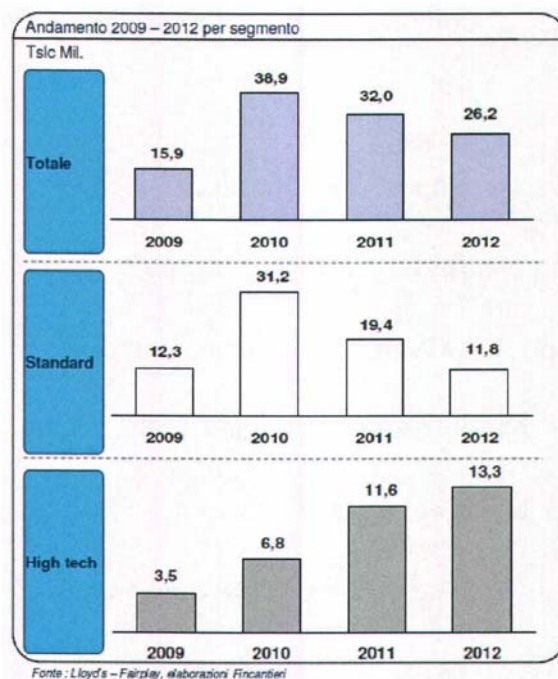
Anche nel 2012, come nel quinquennio precedente, con l'unica eccezione dell'anno 2010, cantieristica e shipping hanno continuato ad essere penalizzate da crisi settoriali strettamente collegate, di cui non si intravede un'inversione di tendenza.

Già prima della crisi finanziaria gli equilibri dello shipping erano infatti minacciati da imponenti portafogli ordini, in gran parte speculativi. Il rallentamento dei traffici registrato dopo il 2008 unito alle consegne di nuove navi, che fra il 2009 e il 2011 hanno via via demolito ogni precedente record, ha avuto effetti a catena sul settore: l'eccedenza della capacità di trasporto ha continuato a produrre una generalizzata caduta delle rate di nolo che, assieme a costi operativi in crescita, ha fortemente ridotto, o in molti casi annullato, la redditività delle compagnie armatoriali.

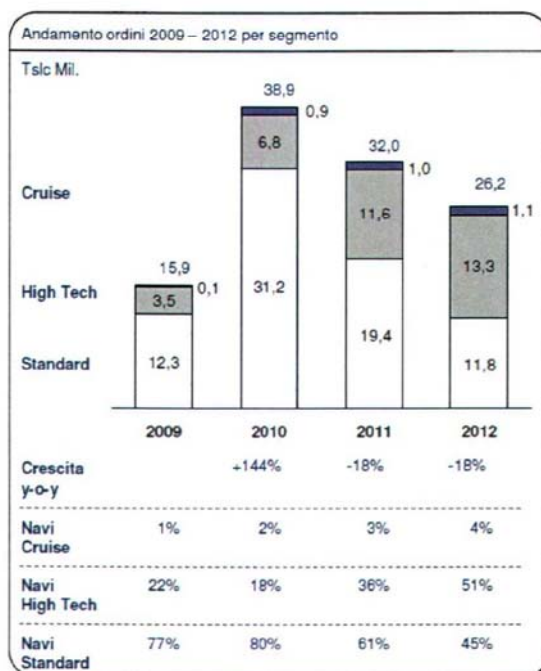
Allo stesso tempo è sceso di molto il valore delle navi, con evidenti impatti sulla solidità finanziaria delle imprese armatoriali e sulla loro capacità di accedere al credito e questo in un contesto, di per sé generalizzato da una diffusa stretta creditizia (credit crunch).

Dal punto di vista della domanda mondiale si è verificata una nuova flessione della domanda di navi che nel 2012, con soli 26 Mil.Tslc, ha registrato un calo del 18% rispetto al 2011 che è in termini percentuali esattamente lo stesso del triennio 2010-2012. Si può dire che almeno la curva si è stabilizzata e che la cantieristica

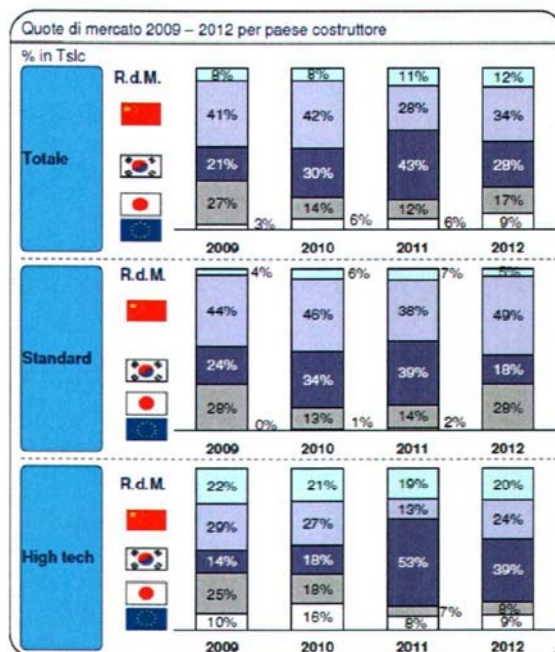
mondiale perde circa un 20% l'anno. Resta però il fatto che il 2012 sarà annoverato fra gli anni di minimo storico della domanda di nuove navi.



Il rallentamento degli ordini non ha interessato il solo fronte delle navi standard ma anche quello delle navi a tecnologia più evoluta, incluse le navi da crociera, con le sole eccezioni delle gasiere e dei mezzi dedicati all'offshore, produzioni nelle quali eccellono la cantieristica coreana e norvegese.



Fonte : Lloyd's – Fairplay, elaborazioni Fincantieri



Fonte : Lloyd's – Fairplay, elaborazioni Fincantieri

Complessivamente l'Europa assorbe il 9% della quota di mercato in lieve ma costante crescita. Nel resto del mondo continuano a crescere Cina e Giappone che crescono rispettivamente del 6% e del 5 % mentre risulta in forte calo l'industria coreana che però si sta indirizzando verso segmenti di maggior valore aggiunto come high tech di cui detiene la leadership.

Se si considera che nel medio periodo la domanda non dovrebbe superare i 40 Mil. Tslc, e che tali volumi dovranno confrontarsi con una capacità produttiva che ha raggiunto i 60 Mil. Tslc, risulta del tutto evidente l'entità della sovraccapacità che continuerà ad affliggere il settore negli anni a venire.

È evidente che continua a manifestarsi quel circolo vizioso, innestatosi ad inizio decennio, destinato a pesare sui destini di shipping e cantieristica: paesi come Cina, Corea e Giappone – quelli nei quali maggiormente si concentra l'eccesso di capacità produttiva – hanno già da tempo reso operativi schemi e strumenti di finanziamento finalizzati a stimolare la domanda, in particolare di navi a basso consumo e a bassa emissione, mentre le imprese hanno avviato su questi temi programmi di Ricerca, Sviluppo ed Innovazione, spesso con il supporto di ingenti risorse pubbliche.

È quindi facile prevedere che lo squilibrio presente nei due settori dello shipping e della cantieristica si protrarrà nel tempo, con ovvie ripercussioni sui livelli della domanda e dei prezzi, nonché con un'accentuazione degli interventi di sostegno da parte degli Stati, laddove questi sono ancora possibili.

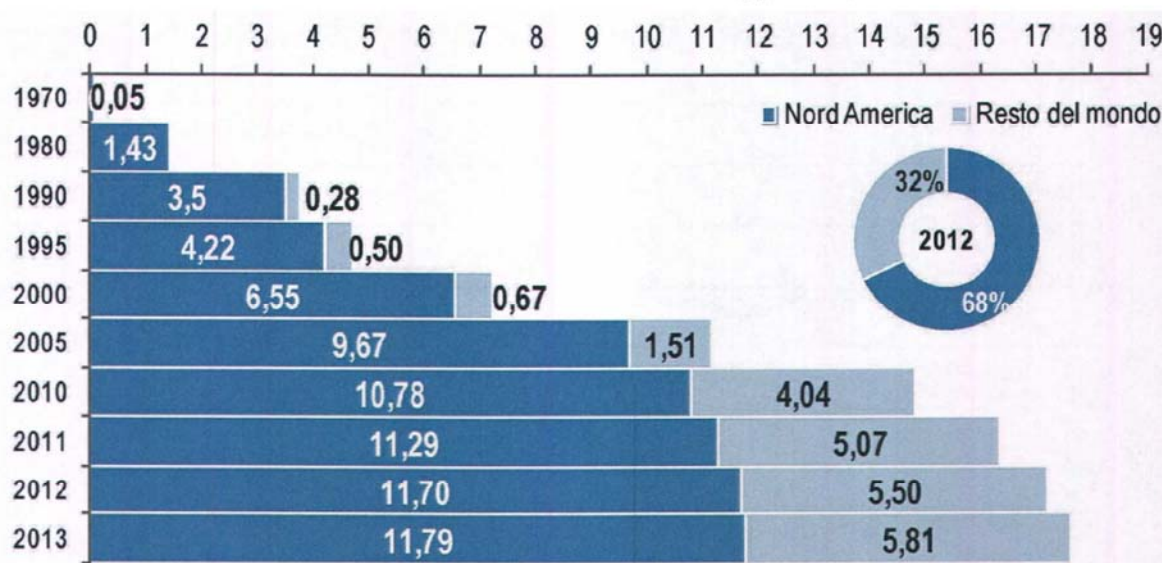
## Navi passeggeri

La crisi della domanda di nuove navi, come detto, si è riverberata anche sul settore crocieristico.

A livello mondiale, il 2012 si è chiuso con 19.5 Mil. Di passeggeri trasportati contro i 18.8 Mil. Del 2010, con un incremento quindi del 3.7%. In questo quadro generale va sottolineato che i passeggeri europei sono cresciuti del 9% rispetto al 2010, raggiungendo i 6.1 Mil.

Per quanto riguarda il futuro, le previsioni effettuate, prima dell'incidente della Costa Concordia, concordavano sulla possibilità di raggiungere nel 2012 la cifra di 20.3 Mil. Di passeggeri trasportati.

**Grafico 2 – Evoluzione domanda crocieristica e numero di passeggeri trasportati**

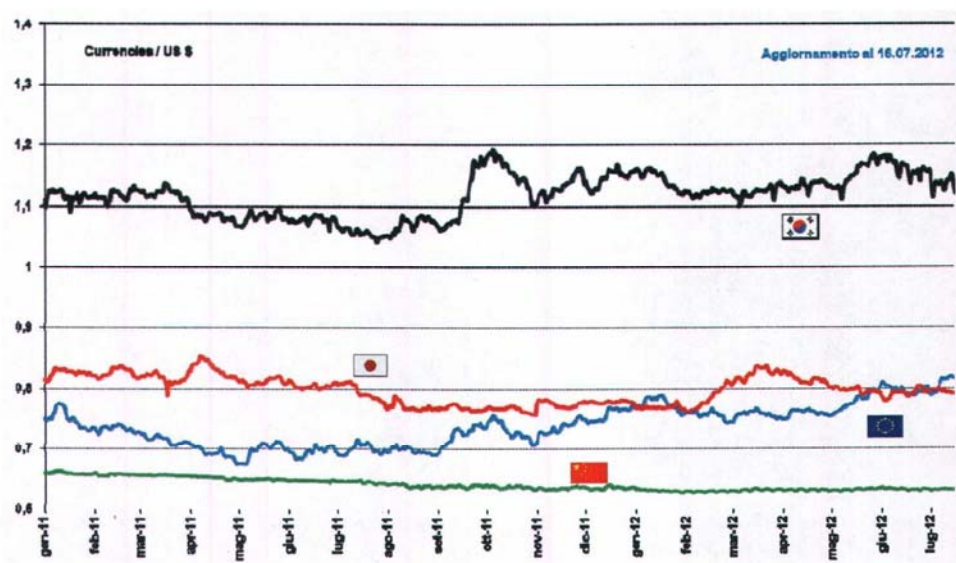


Nota: valori in milioni. Il dato si riferisce al trend di passeggeri delle compagnie di CLIA North America. I dati 2012 e 2013 sono stime. Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati CLIA, Industry Update 2013.

È indubbio, peraltro, che l'evento abbia avuto un impatto sul mercato, ma la flessione è in via di rapido riassorbimento, come evidenziato dal buon andamento delle prenotazioni sostenute da un efficace uso della leva prezzo. Anche un settore che era in costante crescita nel decennio 2000-2010, quello delle riparazioni, sta iniziando a conoscere una certa stagnazione anche se almeno inizialmente aveva retto meglio l'impatto della crisi. In relazione ad essa gli armatori riducono gli interventi di riparazione oppure ritardano ove possibile le visite di classe. Timidi segnali di ripresa si segnalano nel settore del refurbishment e della trasformazione.

Da ultimo come di consueto si riporta l'andamento dei cambi delle principali valute riferito al primo semestre 2012.

#### ANDAMENTO CAMBI IORNALIERI 2011 – 2012



Fonte : Olanda

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

### **2.1 La politica europea**

I settori marini e marittimi sono fattori cruciali di crescita e di occupazione per l'economia dell'UE, giacché il loro valore aggiunto lordo annuale ammonta a 495 miliardi di EUR, in tutti gli Stati membri dell'UE gli occupati in tali settori sono 5,4 milioni e che 88 milioni di europei lavorano in regioni costiere in cui vivono oltre 205 milioni di persone. La drammatica crisi dell'industria cantieristica ha colpito in particolar modo quella europea interessando non solo i numerosi cantieri medio-piccoli che caratterizzano la realtà europea, ma anche gli operatori di maggiori dimensioni di Germania, Francia, Finlandia, Spagna, Olanda e della stessa Italia.

Le iniziative promosse dal Vice Presidente Tajani hanno fatto sì che nel corso dell'anno fossero avviati nuovi provvedimenti ed iniziative.

In particolare la Banca Europea degli Investimenti ha definito una nuova "Transport Lending Policy", più favorevole di quella precedente al comparto marittimo, offrendo finanziamenti a tasso agevolato, con priorità per le navi "green", anche per le unità che opereranno in acque extra-Europee e l'erogazione anche a inizio costruzione tutelando i cantieri europei da pratiche sleali. Al riguardo l'Italia ha sempre ritenuto essenziale che la Commissione definisse uno schema relativo non solo al pre-delivery financing, ma riferito anche al post delivery financing, nonché al costo delle relative garanzie. Tale schema comune ha la duplice finalità di migliorare

la competitività dell'offerta finanziaria dei cantieri europei e porre rimedio alle attuali distorsioni del "level playing field" intra-comunitario determinate proprio dall'assenza di regole uniformi anche in materia di "export credit". In tale situazione la BEI ha assunto un ruolo centrale nella gestione ed erogazione dei finanziamenti in nuove navi, finalizzati a realizzare un miglior grado di tutela ambientale e a sostenere l'occupazione nell'industria cantieristica europea e nel tessuto di piccole medie imprese ad essa collegato. Pertanto, l'attività di Ricerca, Sviluppo e Innovazione specificamente riferita ai temi delle "tecnologie pulite" è inserita tra quelle a cui possono essere accordati prestiti agevolati.

La politica europea attuata nel 2012 si è incentrata in iniziative di concertazione con tutte le parti interessate al fine di disegnare una strategia efficace per superare la grave crisi che ha colpito l'intero settore marittimo.

◇ Rappresentanti regionali di Finlandia, Francia, Germania, Italia, Polonia e Spagna, esponenti della Conferenza delle Regioni Marittime Periferiche (CRPM), dell'Espace Interregional Europeen (che rappresenta gli attori regionali presso le istituzioni Europee) e del Segretario Generale del CESA europee, nel 2011, avevano lanciato una iniziativa sulla cantieristica navale e sull'industria marittima finalizzata alla salvaguardia ed al rilancio delle industrie cantieristiche e marittime operanti nelle regioni stesse tramite iniziative di diversificazione e differenziazione. A seguito di ciò nel febbraio 2012 le regioni europee hanno pubblicato il MOU, Memorandum of Understanding, documento nel quale si impegnano ad avviare un

dialogo con le Istituzioni Europee, gli Stati membri e le parti interessate sulle questioni più rilevanti riguardanti le politiche europee quali “Crescita Blu” e “Crescita Verde”, ricerca e innovazione nel settore navale.

◇ Altresì, i paesi del mediterraneo hanno poi rilanciato quest’area come centro di politiche marittime; infatti, dopo la Francia e l’Italia, anche la Grecia e Cipro hanno ribadito e dato il loro sostegno per la riattivazione dell’Unione per il Mediterraneo (UpM). Per il Governo greco la politica mediterranea sarà “cuore delle loro attività” dal 1° gennaio 2014, per “rafforzare la cooperazione tra la Grecia e il segretariato dell’UpM, soprattutto in settori di particolare interesse per la Grecia quali le energie rinnovabili, l’ambiente e l’acqua, il turismo e il trasporto marittimo”.

◇ La necessità di trovare una via rapida ed efficace verso una ripresa basata su una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva ha portato alla dichiarazione di Limassol approvata il 07 ottobre 2012 dal Consiglio informale dei Ministri europei responsabili della politica marittima. Lo sviluppo di un approccio integrato agli affari marittimi, coerente con altre politiche settoriali, contribuisce dal 2007 a potenziare la capacità dell’Europa di creare condizioni ottimali per lo sfruttamento sostenibile degli oceani, dei mari e delle coste, contribuendo al tempo stesso a preservare la sicurezza degli esseri umani e la salute degli oceani e dei mari. I Ministri, unitamente alla Commissione europea, hanno confermato i comuni obiettivi di un’agenda marina e marittima europea diretta a massimizzare le opportunità d’innovazione nell’industria cantieristica e delle attrezzature marine

europee al fine di migliorare la prestazione ambientale delle navi, diversificare nei settori emergenti e sfruttare la crescente domanda di imbarcazioni da diporto. Hanno riaffermato che la crescita può essere rilanciata attraverso una coerente ed efficace **politica pubblica che definisca le condizioni necessarie per un pieno sviluppo** dell'economia blu. Essa dovrebbe ridurre gli oneri amministrativi e normativi ed eliminare le strozzature per l'innovazione e gli investimenti.

Quest'agenda politica è divenuta strategia dell'Unione, della Commissione e delle prossime Presidenze per la crescita, lo sviluppo e per l'occupazione e nuova attuazione della politica marittima integrata.

◇ A seguito della dichiarazione di Limassol il 3 dicembre 2012, la Commissione europea ha adottato una strategia marittima per l'Adriatico e lo Ionio che si basa su quattro pilastri: una forte economia blu, un ambiente marino sano, uno spazio marittimo più sicuro, e attività di pesca responsabile. Il mare è visto come uno spazio centrale di innovazione, opportunità economiche e prosperità per tutti i paesi intorno ad esso. La Strategia adriatico-ionica ha un forte significato politico e operativo per il ruolo dell'Italia nei Balcani, infatti, senza sostituirsi al processo di Allargamento dell'Unione Europea, la Strategia facilita il percorso europeo dei Balcani, favorendo la collaborazione fra Paesi dell'area su politiche convergenti e basate su standard comunitari. La leadership italiana nella Strategia rafforza il ruolo dell'Italia d'impulso all'avvicinamento dei Balcani all'Unione Europea, con positive ricadute sul nostro ruolo politico ed economico nei Paesi dell'area.

La Strategia contribuisce a un migliore utilizzo dei fondi comunitari e nazionali, perché offre una cornice unitaria basata sull'”acquis communautaire” e quindi favorisce la coesione nazionale e lo sviluppo dei territori. Il Consiglio Europeo del 14 dicembre ha poi conferito il mandato alla Commissione Europea per l'elaborazione del Piano d'Azione della “Strategia UE per la Macro-Regione Adriatico-Ionica” entro la fine del 2014.

Non sono mancate nel corso dell'anno anche iniziative congressuali quali la conferenza organizzata dalla Commissione europea sul tema “e-Maritime Connecting the maritime world – towards 2020” tenutasi a Brussels il 22 e 23 novembre 2012. La conferenza ha fornito un'ottima occasione per condividere conoscenze, esperienze e competenze con i vari rappresentanti dell'industria, governo, università, porti, marittimi, logistica e ad altri settori. I temi affrontati e il lavoro svolto in gruppi sono diretti alla creazione di una nuova agenda politica – verso il 2020.

Il Consiglio d'Europa nel 2012 ha stabilito il programma quadro di ricerca e innovazione (2014-2020) – Orizzonte 2020 – definendo gli obiettivi specifici per il sostegno dell'Unione alle attività di ricerca e di innovazione e le relative modalità di esecuzione; la ricerca e l'innovazione sono considerati il fulcro dell'azione per centrare gli obiettivi di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

L'iniziativa LeaderSHIP 2015 fu redatta dal settore industriale della costruzione navale nel 2002 ed approvata dalla Commissione nel 2003 come

risposta strategica per affrontare le sfide fondamentali del settore. I suoi obiettivi principali erano di guadagnare vantaggio competitivo sulla base della leadership tecnologica europea già esistente in segmenti di mercato, proteggendo l'innovazione e know-how. A tal fine furono adottate misure attraverso 8 aree di intervento (condizioni di parità, il miglioramento della RSI, l'accesso ai finanziamenti, le navi più sicure e più rispettose dell'ambiente, cantieristica navale, diritti di proprietà intellettuale, l'accesso a una forza lavoro qualificata, la costruzione di una struttura industriale sostenibile).

La Commissione (DG Imprese & Industria), sulla base della strategia LeaderSHIP 2015 e dopo aver individuato e tenuto conto delle principali sfide e opportunità verificatisi a seguito della crisi, nel marzo 2012, ha deciso di istituire un gruppo di coordinamento di esperti con il compito di predisporre un nuovo documento strategico per l'industria della costruzione navale. I lavori si sono sviluppati tramite l'istituzione dei seguenti sottogruppi tematici:

- Finanza, con l'obiettivo di definire schemi praticamente attuabili nel campo del pre e post-delivery financing nonché in quello delle garanzie;
- Ricerca, Sviluppo e Innovazione, con la definizione di proposte per un miglior coordinamento delle iniziative in essere e una riduzione della frammentazione delle fonti di finanziamento. In questo campo un importante contributo è fornito da Horizon 2020, il nuovo strumento finanziario di supporto alla R/I che sostituisce i

tradizionali Framework Programmes e che può contare su un budget complessivo di oltre 80 Mil di Euro;

- Politiche sociali, mirate a limitare l'impatto dei processi di ristrutturazione, facilitare la professionalizzazione e la mobilità dei lavoratori e a identificare strumenti formativi per sostenere l'ingresso nei nuovi business.

Un rappresentante del MISE ha svolto funzione di "rapporteur" verso la Commissione all'interno del "WG Competitiveness & Finance" (presieduto da SEA Europe, l'associazione industriale del settore). Questo specifico gruppo su argomenti concernenti l'accesso al finanziamento e al "greening" ha inteso dettare un nuovo specifico indirizzo di policy nei confronti, oltre che del settore industriale, anche proprio delle Organizzazioni internazionali, degli Stati Membri, delle Regioni e di tutti gli altri stakeholders, ed esprimere raccomandazioni utili a modificare il più a fondo possibile le condizioni che caratterizzano l'attuale situazione di crisi.

Il Rapporto finale è stato ufficialmente presentato a Brussels il 20 febbraio 2013 nel corso di un High Level Meeting alla presenza di Daniel Calleja ed il Vicepresidente Tajani.

◇ Disciplina sugli aiuti di Stato alla costruzione navale

Giunta a scadenza la precedente disciplina sugli aiuti di Stato alla costruzione navale è stato emanato il documento n. 2011/C364/06 lo "Shipbuilding Framework" in base al quale la Commissione può autorizzare aiuti concessi ai cantieri navali per l'innovazione tecnologica, per la costruzione di strutture galleggianti e mobili in alto

mare e per i crediti all'esportazione per il solo biennio 2012-2013<sup>1</sup>. Fra i progetti di prodotto e di processo ammissibili al contributo, vanno inclusi anche quelli dedicati alla costruzione di mezzi innovativi operanti nel del sistema della navigazione interna, che possono costituire una scelta concreta, affidabile – con specifico riferimento al trasporto di merci pericolose – e competitiva al trasporto su gomma. Il regime approvato prevede, infatti, di supportare, con un contributo del 20% dei costi sostenuti, tutte le attività d'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".

Il finanziamento è a carico degli Stati Membri.

La Commissione Europea, dopo aver adottato nel 2007 un Green Paper su una "migliore demolizione delle navi", riguardante le possibili misure attraverso le quali l'Unione Europea può contribuire a trattamenti più sicuri e compatibili delle navi giunte alla fine del loro ciclo di vita, ha proposto, nel marzo del 2012, la redazione e l'approvazione di un Regolamento Europeo sul Riciclaggio Ecocompatibile delle Navi Europee per conseguire i seguenti principali obiettivi:

---

<sup>1</sup> Con comunicazione pubblicata il 6 dicembre 2013 la Commissione ha prorogato l'applicazione della disciplina sugli aiuti di stato alla cantieristica navale fino al 30 giugno 2014(2013/C 357/01).

1. Evitare il posticipo “sine die” a livello europeo dell’applicazione dei requisiti della Convenzione IMO di Hong Kong, accelerandone di fatto l’entrata in vigore a livello mondiale.
2. Superare, riguardo alle navi in dismissione, il regolamento CE n.1013/2006, che recepisce la convenzione di Basilea, la quale vieta la spedizione/esportazione di rifiuti pericolosi o tossico-nocivi verso paesi al di fuori dell’OCSE/OECD.

La pratica dello smantellamento delle navi a fine vita, in siti privi delle più elementari norme di sicurezza e di tutela della salute umana e ambientale si è largamente affermata presso alcune nazioni del Sud-est asiatico. Tra le principali cause di tale pratica vi è il continuo aumentare del prezzo dell’acciaio, del rame e dei metalli provenienti da rottamazione; il bassissimo costo e la vasta disponibilità della manodopera ivi reclutata; la reale mancanza di norme ed interessi a tutela dell’ambiente e della salute umana.

Tale situazione limita o impedisce lo sviluppo in quelle aree geografiche di strutture industriali cantieristiche idonee alla corretta demolizione e riciclaggio ecocompatibile delle navi.

Per arginare queste cattive pratiche di riciclaggio, lo “International Maritime Organization” (IMO), in accordo con l’“International Labour Organization” (I.L.O.), ha stabilito una serie di protocolli, di criteri e di procedure da adottare per

la costruzione, la demolizione ed il riciclaggio ecocompatibile in sicurezza delle navi .

La proposta di regolamento ha quindi la necessità di apportare emendamenti al vigente regolamento (CE) n. 1013/2006 (relativo alle spedizioni di rifiuti) che, in ambito comunitario, dà attuazione ai requisiti della Convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento. L'emananda normativa dovrebbe fortemente ridurre gli effetti nocivi del riciclaggio di navi rottamate in siti impropri, come spiagge e coste (cfr "beaching") senza adeguate strutture di salvaguardia per l'ambiente e per la sicurezza della vita umana; siti situati soprattutto in paesi dell'estremo oriente e del sud-est asiatico, come Cina, India, Pakistan e Bangladesh.

A seguito delle diverse posizioni espresse in sede di Consiglio da parte delle diverse nazioni europee, il testo del Regolamento è stato emendato diverse volte nel corso dell'anno, cercando di contemperare le diverse necessità e le diverse legislazioni dei vari Stati Membri; molte modifiche hanno riguardato affinamenti legislativi, l'entrata in vigore e l'applicazione alla sussidiarietà della legislazione europea. Una delle remore maggiori all'entrata in vigore di questo Regolamento manifestata da vari paesi europei, è il pericolo del cosiddetto "deflagging" a causa di prescrizioni che possano indurre gli armatori eccessivamente onerosa la sua applicazione. Discussa è stata anche la definizione della data di entrata in vigore del

Regolamento Europeo, tra un gruppo di nazioni orientate ad una data limite ed altre al raggiungimento di un numero di recycling facilities, autorizzate, con capacità di riciclaggio del 3% della flotta mondiale. Ulteriori confronti si sono avuti sulle diverse possibili sanzioni alle navi che non ottemperano ai requisiti richiesti per tutto il naviglio che attracca ai porti europei, soprattutto relativamente al previsto certificato dei materiali pericolosi presenti a bordo, punto qualificante dell'emanando Regolamento Europeo in quanto il documento "Lista dei materiali pericolosi", dovrà individuare le sostanze tossico-nocive (hazardous materials), la loro quantità ed il loro posizionamento all'interno delle navi mercantili presenti e future.

La Direzione Generale del trasporto marittimo e per via di acqua interne nel corso del 2012 ha seguito unitamente Ministero dell'Ambiente, la formazione del regolamento, concordando la posizione italiana all'interno del Gruppo Ambiente del Consiglio Europeo. L'attività di demolizione navale, propedeutica al successivo riciclaggio, deve svolgersi nei cantieri quali strutture indispensabili per un corretto smantellamento delle navi. La Commissione, pur non indicando i cantieri navali come uniche strutture preposte alla demolizione ed al riciclaggio ha però recepito le linee guida per la corretta demolizione e riciclaggio, delle navi emesse dall'I.M.O., grazie anche all'impegno dell'Italia e di altre Nazioni, per evitare che il Regolamento sul riciclaggio delle navi spostasse il proprio baricentro in favore di una mera regolamentazione amministrativa.

Rimangono dubbi sulle capacità di smaltimento dei cantieri europei secondo tale sistema di riciclaggio nel breve termine, con relativi problemi per gli armatori impossibilitati ad adempiere l'emanando regolamento. Tali dubbi hanno portato il Parlamento Europeo a formulare l'istituzione di un fondo, sovvenzionabile tramite imposizioni aggiuntive, per invogliare economicamente la costruzione e/o la riconversione di infrastrutture dedicate alla demolizione e riciclaggio delle navi. L'iniziativa, tuttavia ha incontrato una certa resistenza da una parte del cluster marittimo per gli inevitabili maggiori costi implicati da eventuali tasse o cauzioni destinate a finanziare il fondo medesimo.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Il 20 Novembre 2013 è stato adottato il regolamento (EU)n.1257 /2013 sul "ship recycling" modificativo del Regolamento (EC) No 1013/2006 and Direttiva 2009/16/EC.

## **2.2 OCSE WP6 (Working Group 6) Shipbuilding**

### **Gruppo di lavoro sulla cantieristica navale**

*WP6 114<sup>a</sup> sessione Parigi, 21-22 Giugno 2012*

La 114<sup>a</sup> sessione dei lavori del WP6, la prima dell'anno 2012, è iniziata con un approfondito dibattito sui fattori distorsivi del mercato della cantieristica navale. Infatti da anni si rileva che i paesi asiatici, comprese la Russia e la Cina (Paesi non membri OCSE), risultano essere avvantaggiati rispetto agli europei perché sostenuti dai loro Governi con aiuti di Stato non palesemente dichiarati. I cantieri europei risentono doppiamente di questa situazione in quanto penalizzati da una pesante regolamentazione sulla sicurezza e dai controlli dell'Unione Europea che limita qualsiasi tipo di finanziamento statale.

Per stabilire trasparenza e contenere i su citati fattori distorsivi del mercato cantieristico navale, il WP6 ha creato da anni "*l'Inventory of government subsidies and other support measures*" che raccoglie annualmente tutti gli aiuti governativi degli Stati membri nella cantieristica navale. I dati raccolti del primo trimestre dell'anno 2011, sono stati presentati e commentati nella prima sessione del Gruppo di Lavoro. Altresì è stato stabilito definitivamente che la partecipazione statale nell'azionariato di un'impresa navale non è equiparabile ad un sussidio o aiuto di Stato e deve essere trattato in un documento separato dall'*Inventory of government subsidies and other support measures*. Tale decisione è stato il frutto di un dibattito intervenuto negli ultimi anni riguardante il cantiere spagnolo Navantia e l'impresa

italiana Fincantieri i cui azionariati sono riconducibili ad aziende di Stato. La delegazione italiana nella sessione di giugno ha fatto un intervento mirato sostenendo la natura privata dell'impresa Fincantieri che opera nel libero mercato nazionale e internazionale sottoposta alla regolamentazione e ai controlli dell'Unione Europea e che pertanto non trae alcun vantaggio dalla partecipazione statale (la finanziaria di maggioranza della Fincantieri è la Fintecna S.p.A. il cui pacchetto azionario dal Ministero delle Finanze è ora passato alla Cassa Deposito e Prestiti). Il Segretariato del WP6 concordemente con tutta l'assemblea dei delegati ha espresso la volontà di elencare in una pubblicazione separata dall'"*Inventory of government subsidies and other support measures*" le aziende a partecipazione statale (europee, asiatiche, russe e cinesi) e la decisione finale è stata rinviata nella successiva sessione del WP6 a novembre 2012.

Tra i Progetti portati avanti nel 2012 sono di particolare interesse quelli a sostegno delle politiche ambientali come la definizione della *green ship* (navi verdi a basso impatto ambientali prevalentemente a livello di emissioni legati al combustibile propedeutica all'erogazione di crediti all'esportazione ai cantieri navali che raggiungono le individuate performance sulle unità navali costruite. Il Giappone aveva sottoposto al WP6 una proposta già nel 2011 poi rivista sulla base delle osservazioni degli Stati membri e ripresentata una nuova stesura del documento da studiare in conformità alle esistenti regole internazionali IMO.

*WP6 115^ sessione Parigi, 29 e 30 Novembre 2012*

Il WP6 di novembre si è aperto con una giornata dedicata tutta al workshop sul “futuro della cantieristica navale” nel quale sono stati esposti da tutti i settori operanti (Governi, imprese navalmeccaniche, armatori e associazioni di categoria) le conseguenze della grave crisi finanziaria globale ed i progetti futuri. Sono state affrontate varie tematiche molto interessanti tra le quali segnaliamo quelle legate all’ambiente, alla demolizione navale, alla sicurezza della navigazione.

La revisione del “*Sector Understanding on Export Credits for Ships (SSU)*”, accordo tra i vari Stati membri sulle regole dei crediti all’esportazione per la cantieristica navale, è ferma da anni; il WP6, dopo ampia discussione, ha ritenuto di mantenere i lavori di revisione dell’SSU in ambito WP6, ma di sospenderli in attesa degli sviluppi delle trattative all’interno dell’ International Working Group on Export Credit (IWG). Trattasi quest’ultimo di un tavolo di confronto mondiale sul tema dei Crediti all’esportazione costituito da 18 Stati (Australia, Brasile, Canada, Cina, Unione Europea, India, Indonesia, Israele, Giappone, Corea, Malesia, Nuova Zelanda, Norvegia, Russia, Sud Africa, Svizzera, Turchia e Stati Uniti) avviato nel 2012 per volontà degli USA e della Cina ed a cui l’UE partecipa come membro del Gruppo di coordinamento (*Steering Group*). In tale consesso la Cina ha chiesto ufficialmente di dare priorità nel programma degli argomenti da discutere alla cantieristica navale.

**I lavori si sono conclusi con la discussione sul rinnovo del mandato del WP6 ritenuto indispensabile in quanto unico punto internazionale di confronto formale, ed informale, per la cantieristica navale.**

### **3. La produzione cantieristica italiana**

#### **3.1 I dati del monitoraggio**

L'attività di monitoraggio dell'industria cantieristica italiana, svolta dalla Direzione Generale per il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne, ha registrato la partecipazione di n. 32 stabilimenti navalmeccanici che operano nel settore navale commerciale e diporto, comprensivi di quelli delle imprese navalmeccaniche iscritte negli Albi Speciali.

Purtroppo c'è da registrare nel 2012 il fallimento e la chiusura del Cantiere Navale di Trapani, la pessima situazione del Cantiere Navale A. Stabile che non ha registrato produzione e per cui il Cantiere è stato messo in vendita, il tumultuoso fallimento del cantiere navale CBS Balsamo Shipping, a fine 2012, il fallimento del cantiere navale Rizzardi nel luglio 2012, la prevista chiusura del cantiere navale Dellapasqua e la cessione dei Nuovi Cantieri Apuania alla Admiral Tecnomar, azienda italiana di progettazione e produzione di superyachts. Molti cantieri sono stati per lungo tempo durante l'anno costretti ad usufruire della cassa integrazione per mancanza di lavoro; il quadro dell'anno 2012, probabilmente il peggiore dal 2008 cioè da quando è iniziata la crisi mondiale, testimonia una forte riduzione del numero dei cantieri medio-piccoli privati per chiusura o per riconversione; i cantieri che continuano l'attività è solo tramite la ricerca di commesse estere.

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.

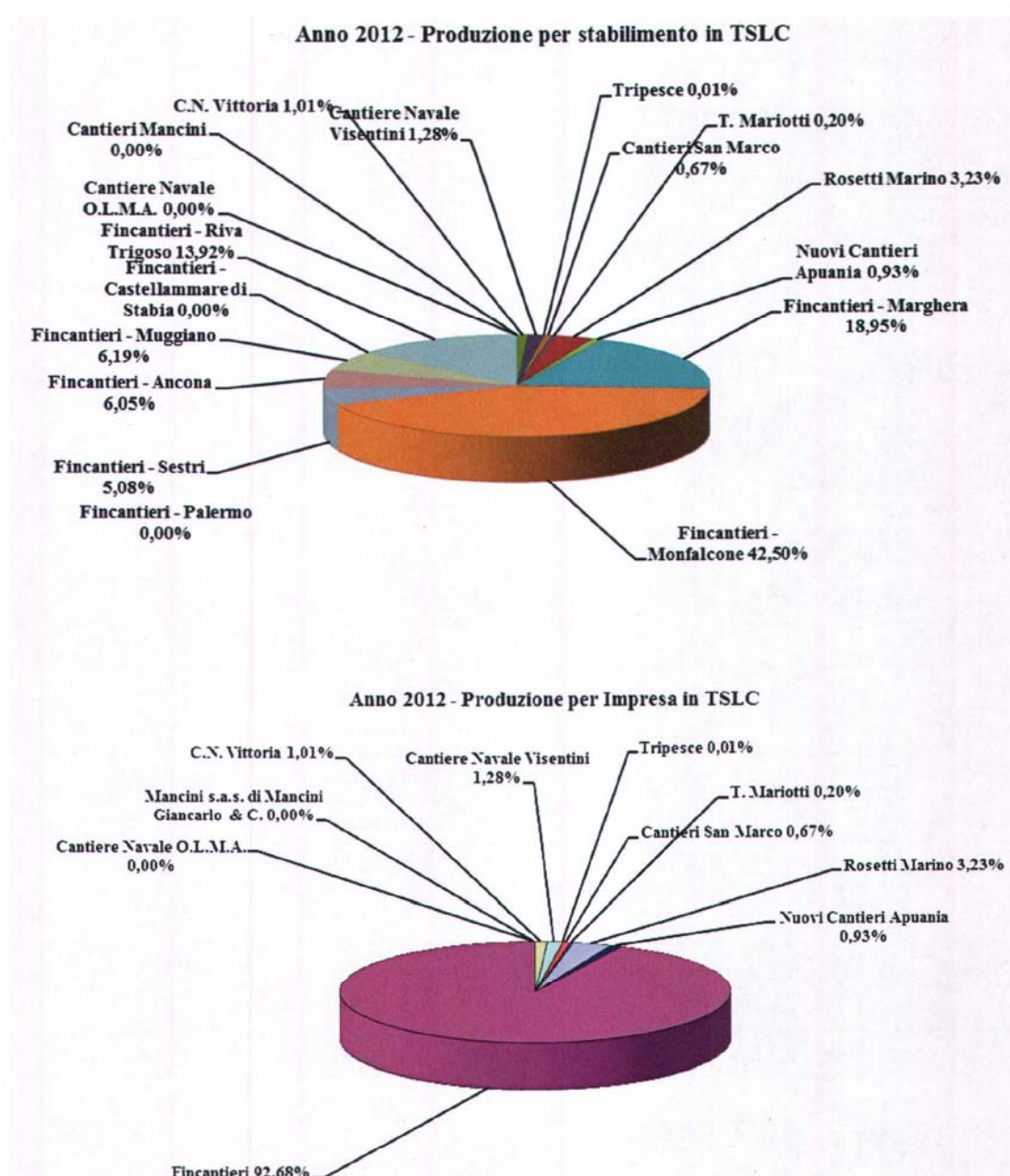
#### 4) Costruzione navale

Cantiere	Stabilimento (Provincia)	Costruzioni ULTIME TOTALI 2012 (numero)	Costruzioni ULTIME TOTALI 2012 (tsl)	Costruzioni ULTIME TOTALI 2012 (TSLC)	Costruzioni NON ULTIME (numero)	Costruzioni NON ULTIME (tsl)	Costruzioni NON ULTIME (TSLC)
MANCINI CANTIERE NAVALE	VE	4	-	-	0	-	-
CANTIERE NAVALE O.L.M.A.	TE	1	10	-	0	-	-
C.N. VITTORIA	RO	2	2.175	10.875	5	1.090	5.450
CANTIERE NAVALE VISENTINI	RO	0	-	-	1	23.000	20.700
TRIPESCE	LI	5	27	135	2	9	50
CANTIERI SAN MARCO	SP	0	-	-	2	8.990	13.740
T. MARIOTTI	GE	0	-	-	2	640	3.200
ROSETTI MARINO	RA	3	8.170	29.642	4	9.190	22.700
NUOVI CANTIERI APUANIA	MS	1	2.499	15.150	0	-	-
FINCANTIERI - Palermo	PA	0	-	-	10	-	-
FINCANTIERI - Marghera	VE	1	114.500	143.125	1	131.500	164.375
FINCANTIERI - Monfalcone	GO	1	128.500	160.625	3	423.250	529.062
FINCANTIERI - Sestri	GE	1	66.000	82.500	8	23.500	-
FINCANTIERI - Ancona	AN	0	-	-	11	59.400	98.125
FINCANTIERI - Muggiano	SP	0	-	-	4	-	76.970
FINCANTIERI - Castellammare	NA	0	-	-	9	8.276	-
FINCANTIERI - Riva Trigoso	GE	1	-	37.940	6	-	187.874
<b>TOTALE</b>		<b>20</b>	<b>321.881</b>	<b>479.992</b>	<b>68</b>	<b>688.845</b>	<b>1.122.246</b>

Prendendo in considerazione i dati della produzione dichiarata dagli stabilimenti delle imprese di costruzione, nel corso dell'anno 2012, risulta svolta attività lavorativa su complessive n. 88 costruzioni, di cui: n. 37 unità minori da lavoro senza possibilità di individuarne le tslc, e n. 51 unità di complessive 1.602.238 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.



Nello specifico si riportano gli elementi degli stabilimenti che hanno dato il loro importante contributo:

<b>Stabilimento: MANCINI S.A.S. DI MANCINI GIANCARLO &amp; C.</b>				
<b>Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Motoscafo		6,95	Battello lavoro	
Mancini 860 multiprof.		6,50	Rib	
g.p. 4,70		4,70	Rib	
g.p. 3,50		3,50	Rib	

<b>Stabilimento: CANTIERE NAVALE O.L.M.A.</b>				
<b>Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
M/p El Cobra	10	17,50	Unità da pesca	40

<b>Stabilimento: C.N.VITTORIA</b>				
<b>Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Costr. 840	1.700		Cargo	8.500
Costr. 841	475		Supply Vessel	2.375
<b>Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Costr. 842	80		Pattugliatore	400
Costr. 843	140		Pattugliatore	700
Costr. 844	140		Pattugliatore	700
Costr. 845	365		Pattugliatore	1.825
Costr. 846	365		Pattugliatore	1.825

<b>Stabilimento: C.N. VISENTINI</b>				
<b>Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
/	/		/	/
<b>Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
c. 226	23.000		Ro-Ro Cargo	20.700

<b>Stabilimento : TRIPESCE</b>				
<b>Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Hippy 20	2	6,00	Lavoro	10
Hippy 23	4	7,00	Unità da lavoro ormeggio	20
Hippy 30	6	9,00	Unità da lavoro ormeggio	30
Hippy 30	6	9,00	Unità da lavoro ormeggio	30
TR 35	9	11,00	Pilotina	45
<b>Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Hippy 23	4	7,00	Unità da lavoro ormeggio	20
Hippy 30	6	9,00	Multiservizi	30

<b>Stabilimento: CANTIERI SAN MARCO</b>				
<b>Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
/	/		/	/
<b>Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
C. 15	8.500	130,00	General Cargo	10.800
C. 28	490		M/n Pax	2.940

<b>Stabilimento: T. MARIOTTI</b>				
<b>Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
/	/		/	/
<b>Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
FISV 51	385	51	Supply Vessel	1.925
SV 38 Wolf	255	38	Supply Vessel	1275
<b>Stabilimento: ROSETTI MARINO</b>				
<b>Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
F.D. Remarkable	2.215		Supply vessel	5.471
F.D. Incomparable	2.215		Supply vessel	5.471

Asso Trentuno	3.740		AHTS	18.700
<b>Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
c. 108	2.380		Supply vessel	5.879
c. 109	2.380		Supply vessel	5.879
c. 110	2.215		Supply vessel	5.471
c. 111	2.215		Supply vessel	5.471

<b>Stabilimento: NUOVI CANTIERI APUANIA</b>				
<b>Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
M/n Messina	2.499	147	Ro-Ro Pax	15.150
<b>Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
/	/		/	/

<b>FINCANTIERI stabilimento PALERMO</b>				
<b>Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
/	/	/	/	/
<b>Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Blister per Costa concordia			Galleggiante	
Blister per Costa Concordia			Galleggiante	

<b>FINCANTIERI stabilimento MARGHERA</b>				
<b>Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Costr. 6189 - "Costa Fascinosa"	114.500	247,70	M/n Crociera	143.125
<b>Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
"Costa Diadema"	131.500		M/n Crociera	164.375

<b>FINCANTIERI stabilimento MONFALCONE</b>				
<b>Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
"Carnival Breeze"	128.500		M/n Crociera	160.625
<b>Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Prototipo P&O	141.250		M/n Crociera	176.562
costr. 6223 "Royal Princess"	141.000		M/n Crociera	176.250
costr. 6224 "Regal Princess"	141.000		M/n Crociera	176.250

<b>FINCANTIERI stabilimento SESTRI</b>				
<b>Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Oceania Riviera	66.000		M/n Crociera	82500
<b>Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Atlante 2°	23.500		Barge	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	

**FINCANTIERI stabilimento ANCONA**

<b>Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
/	/		/	/
<b>Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Costr. 6228	39.000		M/n Crociera	55.325
Costr. 6229	10.200		M/n crociera	21.400
Costr. 6230	10.200		M/n crociera	21.400
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	

<b>FINCANTIERI stabilimento MUGGIANO</b>				
<b>Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
/	/		/	/
<b>Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
costr. 6197			SMG U212A	34.375
costr. 6198			SMG U212A	34.334
costr. 6221			Saettia	4.110
costr. 6222			Saettia	4.110

<b>FINCANTIERI stabilimento CASTELLAMMARE</b>				
<b>Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
/	/	/	/	/
<b>Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
costr. 6233	4.138		Pattugliatore	4.110

costr. 6234	4.138		Pattugliatore	4.110
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	
Cassone di spinta Costa Concordia			Galleggiante	

<b>FINCANTIERI stabilimento RIVA TRIGOSO</b>				
<b>Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
costr. 6145			Freem	37.940
<b>Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2012 al 31.12.2012</b>				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
costr. 6211			Freem	37.940
costr. 6235			LPD	31.000
costr. 6146			Freem	37.940
costr. 6210			Freem	37.940
costr. 6220			ASW Vessel	5.114
costr. 6209			Freem	37.940

## **Produzione Fincantieri**

Particolare approfondimento va riservato alla produzione Fincantieri riportando i dati più rilevanti estrapolati dagli Albi Speciali delle Imprese Navalmecchaniche e dal libro bilancio dell'anno 2012 pubblicato dall'Azienda.

### ***Navi da crociera – Cruise ferries – Offshore – Riparazioni e trasformazioni***

Premesso che nel 2012 l'Azienda ha rafforzato la propria posizione in tutti i settori di mercato in cui opera, grazie all'acquisizione di ordinativi di unità ad alta tecnologia e confermando la propria capacità di progettare e realizzare le unità

navali più complesse presenti sul mercato, nel settore delle unità da crociera sono stati siglati accordi per unità da crociera prototipo, rafforzando le relazioni con il principale cliente Carnival e con la Viking Ocean Cruises. Ha, inoltre, nel settore traghetti, raggiunto l'accordo per un ordine di una unità ad alta tecnologia "dual fuel" di ultima generazione, di propulsione innovativa. Nei vari stabilimenti della Società sono stati costruiti i 30 cassoni di spinta e 2 blister per la Società Micoperi, utilizzati per il galleggiamento della Costa Concordia. Le unità consegnate nel corso dell'anno 2012 sono state: "Oceania Riviera" nave da crociera extra lusso da 66.000 tsl, consegnata nello stabilimento di Sestri Ponente; la "Costa Fascinosa" nave da crociera da 114.500 tsl, consegnata dallo stabilimento di Marghera e la "Carnival Breeze" nave da crociera da 130.000 tsl, consegnata dallo stabilimento di Monfalcone.

Nel settore delle riparazioni e trasformazioni navali le prospettive di sviluppo permangono prevalentemente per gli interventi ad alto valore aggiunto, quali interventi su mezzi offshore e navi da crociera; in particolare nel settore delle unità da crociera sono in programma diversi "upgrade" delle unità esistenti con alcuni interventi abbastanza significativi. In particolare da segnalare l'assegnazione da parte del gruppo Carnival dei lavori di trasformazione della nave Carnival Destiny.

Nel corso del 2012 gli stabilimenti di riparazione della Società hanno svolto attività di riparazione su 51 unità: lo stabilimento di Palermo ha gestito la

riparazione di n. 27 navi e la trasformazione di 4 navi, mentre lo stabilimento ATSM ha gestito la riparazione di n. 20 navi.

Gli eventi più rappresentativi della produzione dell'anno 2012 sono sintetizzati di seguito

Tipologia	Impostazione	Varo	Consegna
Navi da crociera	3	2	3
Cruise Ferries	0	0	0
Offshore	0	0	0
Riparazioni e Trasformazioni			51

### ***Costruzioni militari – Mega Yachts – Unità speciali***

Sul mercato statunitense continuano le affermazioni del Gruppo Fincantieri nel comparto militare, infatti nel corso del 2012 la Marina Militare degli U.S.A. ha confermato lo stanziamento di ulteriori fondi e pertanto la prosecuzione del programma LCS nell'ambito del contratto siglato a fine 2010 relativo per la costruzione di ulteriori 10 navi equamente distribuite tra i due consorzi Lockheed Martin – Marinette Marine (controllata Fincantieri).

Per quanto riguarda invece il naviglio militare di dimensione minore, si segnala l'acquisizione da parte della US Coast Guard di ulteriori 40 unità nell'ambito del programma pluriennale Response Boats-Medium (RB-M) che vede coinvolta Fincantieri Marine Group attraverso Marinette Marine Corporation in qualità di prime contractor e coordinator.

L'acquisizione di queste commesse conferma il ruolo dell'azienda come interlocutore di primo livello sia della US Navy che della Coast Guard statunitense. Nel comparto dell'offshore, l'intensificazione delle attività di esplorazione e produzione da parte delle compagnie petrolifere impone una certa vivacità nella domanda ; in particolare la domanda di nuove costruzioni riguarda mezzi navali ad

elevata complessità appartenenti a diverse tipologie, dalle unità di perforazione e produzione ai mezzi di supporto.

Interessanti opportunità sono correlate dal crescente interesse delle energie rinnovabili e in tale ambito Fincantieri attraverso la consociata Sistemi e Componenti ha raggiunto un accordo di cooperazione con ABB (gruppo leader nelle tecnologie per l'energia e l'automazione) per lo sviluppo di impianti energetici da fonti rinnovabili.

Fincantieri, dopo aver già completato con successo negli anni recenti importanti progetti, quali 14 unità AHTS e la piattaforma semi-sommergibile Scarabeo per Saipem, sta operando per una ulteriore crescita nel settore.

Gli eventi più rappresentativi della produzione dell'anno 2012 sono sintetizzati di seguito

Tipologia	Impostazione	Varo	Consegna
Navi militari	7	5	1
Mega yachts	0	0	0
Unità speciali >40 m.	0	2	0
Unità speciali <40 m.	0	0	32

Le navi consegnate sono:

- n. 1 fregata FREEM presso lo stabilimento Fincantieri di Riva Trigoso;
- n. 32 pattugliatori RB-M della US Coast Guard e costruiti presso il cantiere della controllata americana Fincantieri Marine Group.

***b) Riparazione navale***

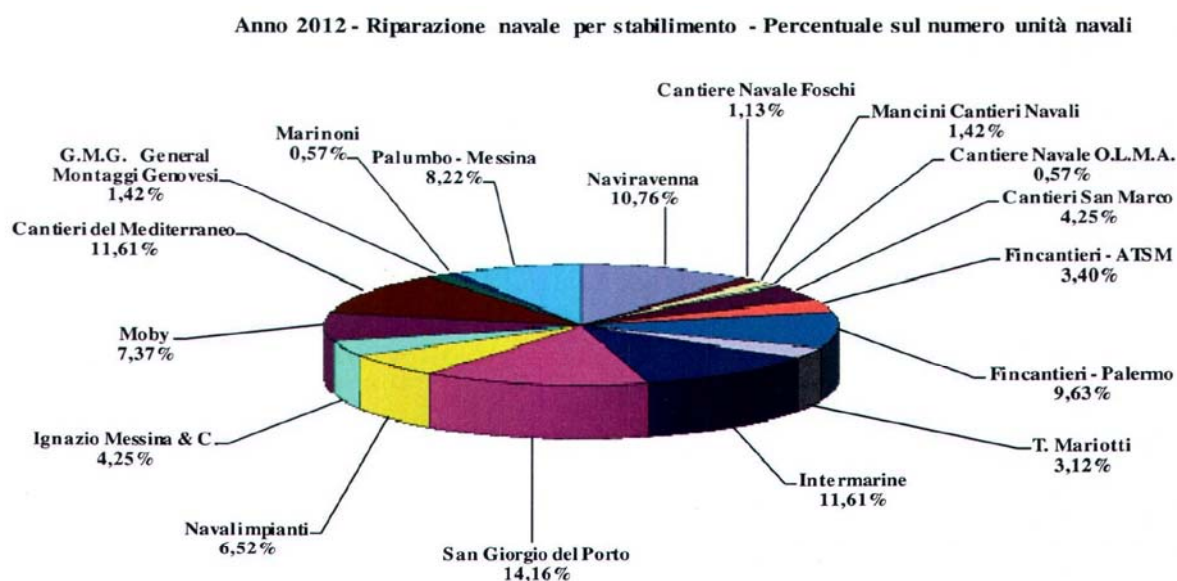
Anche durante il corso del 2012 il settore delle riparazioni navali ha sopportato una situazione di difficoltà enorme. Il contenimento dei costi di gestione

da parte degli armatori e il conseguente rinvio dei lavori di upgrade delle unità, nonché una agguerrita concorrenza, soprattutto dei paesi confinanti dell'area adriatica (Turchia e Croazia soprattutto) sono cause preoccupanti del deficit del settore, ma anche la difficoltà di accesso al credito non aiuta il rilancio delle riparazioni e delle trasformazioni navali.

Tuttavia il settore sembrerebbe dare segnali di ripresa, ma necessita del supporto anche degli organi competenti.

Le Imprese che hanno dato il proprio contributo al monitoraggio hanno fornito i dati produttivi secondo la seguente tabella.

Denominazione	Stabilimento (Provincia)	Riparazione Navale (numero)	Riparazione Navale (tsl)	Riparazione Navale (TSLC)
NAVIRAVENNA	RA	38	33.275	
CANTIERE NAVALE FOSCHI	FC	4		
MANCINI CANTIERI NAVALI	VE	5		
CANTIERE NAVALE O.L.M.A.	TE	2		
CANTIERI SAN MARCO	SP	15		
FINCANTIERI - ATSM	TS	12	387.112	
FINCANTIERI - Palermo	PA	34		1.039.232
T. MARIOTTI	GE	11	309.812	360.710
INTERMARINE	SP	41	13.640	81.840
SAN GIORGIO DEL PORTO	GE	50		
NAVALIMPIANTI	GE	23		
IGNAZIO MESSINA & C.	GE	15		296.113
MOBY	GE	26	563.824	726.216
CANTIERI DEL MEDITERRANEO	NA	41		571.944
G.M.G. GENERAL MONTAGGI GENOVESI	GE	5		
MARINONI	GE	2		
PALUMBO (stab. Messina)	ME	29		



### c) Diporto

In merito alla cantieristica riguardante il diporto nautico, sebbene diverse aziende abbiano partecipato al monitoraggio fornendo i dati relativi alle proprie strutture impiantistiche e tecniche, non tutti i partecipanti hanno fornito dati relativi alla produzione 2012.

Il clima di incertezza economica ha avuto un impatto piuttosto negativo nel corso del 2012 nel settore diportistico, determinando l'uscita dei soggetti più deboli dal mercato, vedasi il fallimento dei cantieri Rizzardi, la prospettata vendita dei Cantieri A. Stabile e Dellapasqua, ma, andando anche ad interessare operatori consolidati come dimostra l'acquisizione del Gruppo Ferretti da parte di un gruppo industriale cinese. Tuttavia si registrano anche avvenimenti che possono essere interpretati come una spinta verso il futuro come ad esempi l'acquisizione dei Nuovi Cantieri Apuania da parte di Admiral Tecnomar, che tratta di progettazione e realizzazione di super yachts.

La lista che segue indica i dati relativi alle Aziende che hanno partecipato, con, ove possibile, la specifica del tipo di imbarcazione.

Cantiere		Costruzione		Riparazione	NOTE SULLA TIPOLOGIA
Denominazione	Ragione sociale	Costruzioni ULTIMATE TOTALE 2012 (numero)	Costruzioni NON ULTIMATE (numero)	Riparazione TOTALE 2012 (numero)	
CANTIERE NAVALE FOSCHI	SNC	1	1	0	Imbarcazioni diporto anche a vela
ISA GROUP	SRL	1	6	8	M/Yachts
TRIPESCE	SRL	0	0	1	Pesca sportiva
CANTIERE ARTURO STABILE	D.I.	0	0	0	Non ha avuto produzione- cantiere in vendita
CANTIERI SAN MARCO	SRL	1	1	2	M/Yachts
NUOVA JOLLY MARINE	SRL	93	7		Imbarcazioni pneumatiche
FINCANTIERI – ATSM	SPA	0	0	4	Yachts
FINCANTIERI – Muggiano	SPA	0	1	0	Mega-yacht
T. MARIOTTI	SPA	1	0	0	Yacht commerciale
INTERMARINE	SPA	3	0	0	Yachts
NAVALIMPIANTI	SPA	0	0	2	M/Yachts
CANTIERI DEL MEDITERRANEO	SPA	0	0	1	Yacht
MARINONI	SPA	0	0	1	M/Yacht

Nel settore Fincantieri ha raggiunto un importante traguardo con il conferimento al megayacht “Serene” del premio come migliore imbarcazione del 2011 nell’ambito della manifestazione World Superyacht Awards. L’imbarcazione è tra i primi 10 yacht più grandi, tecnologicamente avanzata e lussuosa al mondo ed ha permesso all’Azienda di entrare in un segmento di mercato esclusivo nel quale è stato possibile esaudire le capacità di realizzazione di unità complesse, molto innovative e caratterizzate da elevato standard progettuale e tecnologico.

PAGINA BIANCA

### **3.2 I dati degli Albi speciali delle imprese navalmeccaniche**

Sono state effettuate per il 2012 le iscrizioni annuali agli Albi speciali delle imprese navalmeccaniche ai sensi della legge del 14 giugno 1989, n. 234, art. 16 e del regolamento D.M. del 18 febbraio 1992, n. 280 in base alla documentazione ricevuta entro i termini previsti da parte dei cantieri di costruzione e riparazione navale nazionali. Si riportano di seguito le iscrizioni. Si è ritenuto opportuno pubblicare anche le iscrizioni per l'anno 2013 le cui domande sono pervenute all'Amministrazione a inizio anno. L'Albo speciale delle imprese di demolizione analogamente agli anni passati per il 2012 non ha registrato iscrizioni.



*Ministero  
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE  
Albo Speciale delle Imprese di Costruzione Navale  
Iscrizioni per l'anno 2012

N. Iscr. Albo	IMPRESA
2	FINCANTIERI - Cantieri Navali S.p.A. Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE
3	CANTIERI NAVALI VITTORIA S.p.A. Via Leonardo da Vinci, 47 - 45011 ADRIA (ROVIGO)
7	CANTIERE NAVALE VISENTINI s.r.l. Via C. Colombo, 25 - 30171 MESTRE (VENEZIA)
8	NUOVI CANTIERI APUANIA S.p.A. V.le Cristoforo Colombo, 4 bis 54033 MARINA DI CARRARA
15	ROSETTI MARINO S.p.A. Via Trieste, 230 - 48122 RAVENNA
19	RODRIQUEZ CANTIERI NAVALI S.p.A. Via Alta - Località Cà del Sale 19038 SARZANA (SP)
25	T.MARIOTTI S.p.A. Via dei Pescatori, Molo Cagni - 16128 GENOVA
26	Cantieri San Marco s.r.l. V.le San Bartolomeo, 362 - 19126 LA SPEZIA
27	ISA GROUP s.r.l. Via E. Mattei, 14 - 60125 ANCONA



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE**  
**Albo Speciale delle Imprese di Riparazione Navale**  
**Iscrizioni per l'anno 2012**

N. Ischr. Albo	IMPRESA
2	IMPRESA MARINONI s.r.l. Via Egidio Tagliolini, 26B - 16126 GENOVA
3	G.M.G. GENERAL MONTAGGI GENOVESI s.r.l. Via dei Pescatori (Foce) - 16128 GENOVA
4	NAVALIMPIANTI S.p.A. Salita alla Guardia, 60 A - 16014 GENOVA
6	FINCANTIERI - Cantieri Navali Italiani S.p.A. Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE
8	Officine Meccaniche Navali e Fonderie SAN GIORGIO DEL PORTO S.p.A. Calata Boccardo 8 - 16126 GENOVA
9	IGNAZIO MESSINA & C. S.p.A. Via G. D'Annunzio, 91 - 16100 GENOVA
11	T.MARIOTTI S.p.A Via dei Pescatori -16126 GENOVA
23	CANTIERI DEL MEDITERRANEO S.p.A. Via Marinella, Varco 6 - 80133 NAPOLI
24	G. & R. SALVATORI Officine Meccaniche Navali S.p.A. Calata Villa del Popolo - 80133 NAPOLI PORTO SOSPESA ISCRIZIONE 2012
35	Moby S.p.A. Largo August, 8 - 20122 MILANO
37	Cantieri San Marco s.r.l. V.le San Bartolomeo,362 - 19126 LA SPEZIA



*Ministero  
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE  
Albo Speciale delle Imprese di Costruzione Navale  
Iscrizioni per l'anno 2013

N. iscr. Albo	IMPRESA
2	FINCANTIERI S.p.A. Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE
3	CANTIERI NAVALI VITTORIA S.p.A. Via Leonardo da Vinci, 47 - 45011 ADRIA (ROVIGO)
7	CANTIERE NAVALE VISENTINI s.r.l. Via Mestrina, 36a - 30171 MESTRE (VENEZIA)
8	NUOVI CANTIERI APUANIA S.p.A. V.le Cristoforo Colombo, 4 bis 54033 MARINA DI CARRARA
15	ROSETTI MARINO S.p.A. Via Trieste, 230 - 48122 RAVENNA
19	INTERMARINE S.p.A. Via Alta - Località Cà del Sale 19038 SARZANA (SP)
25	T.MARIOTTI S.p.A. Via dei Pescatori, Molo Cagni - 16128 GENOVA
26	Cantieri San Marco s.r.l. V.le San Bartolomeo, 362 - 19126 LA SPEZIA
27	ISA GROUP s.r.l. Via E. Mattei, 14 - 60125 ANCONA



*Ministero  
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE  
Albo Speciale delle Imprese di Riparazione Navale  
Iscrizioni per l'anno 2013

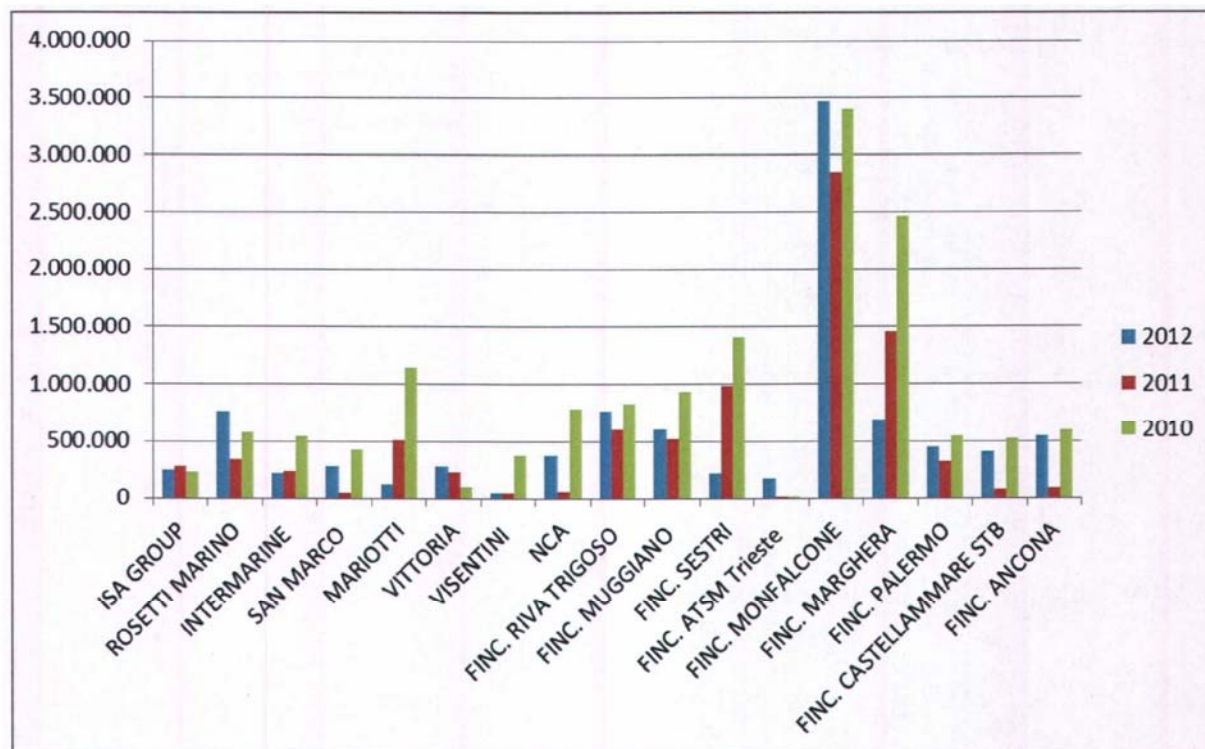
N. Iscr. Albo	IMPRESA
2	IMPRESA MARINONI s.r.l. Via Egidio Tagliolini, 26B - 16128 GENOVA
3	G.M.G. GENERAL MONTAGGI GENOVESI s.r.l. Via dei Pescatori (Foce) - 16128 GENOVA
4	NAVALIMPIANTI S.p.A. Salita alla Guardia, 60 A - 16014 GENOVA
6	FINCANTIERI S.p.A. Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE
8	Officine Meccaniche Navali e Fonderie SAN GIORGIO DEL PORTO S.p.A. Calata Boccardo 8 - 16128 GENOVA
9	IGNAZIO MESSINA & C. S.p.A. Via G. D'Annunzio, 91 - 16121 GENOVA
11	T.MARIOTTI S.p.A. Via dei Pescatori - 16128 GENOVA
23	CANTIERI DEL MEDITERRANEO S.p.A. Via Marinella, Varco 6 - 80133 NAPOLI
35	Moby S.p.A. Largo August, 8 - 20122 MILANO
37	Cantieri San Marco s.r.l. V.le San Bartolomeo, 362 - 19126 LA SPEZIA

Dall'analisi della documentazione tecnica pervenuta con le iscrizioni agli Albi Speciali delle Imprese di costruzione navale si è costruita la seguente tabella di confronto per la manodopera totale (manodopera interna più quella appaltata) tra l'anno 2012 e i due anni precedenti.

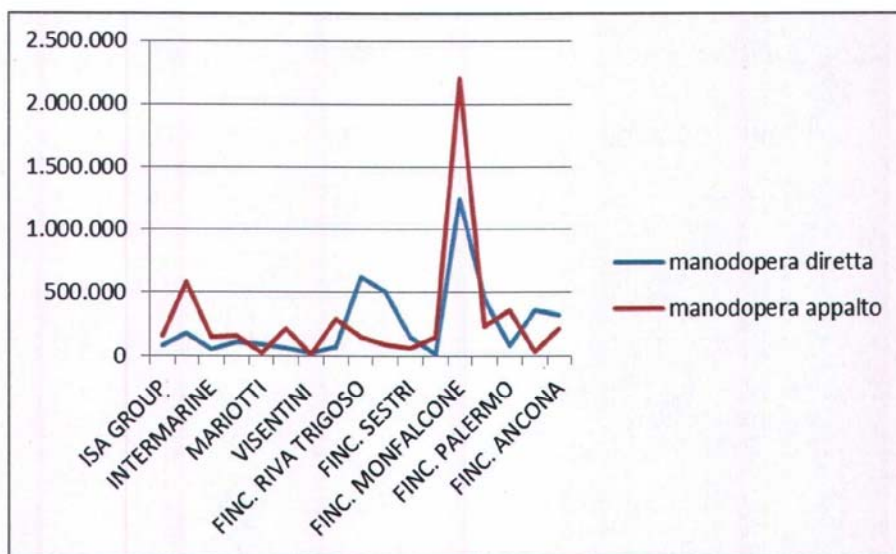
CANTIERE	ORE MANODOPERA TOTALI			
	Δ anno precedente	2012	2011	2010
ISA GROUP	-29.000	245.000	274.000	220.000
ROSETTI MARINO	416.660	763.260	346.600	575.000
INTERMARINE (ex Rodriguez)	-25.772	209.931	235.703	546.728
SAN MARCO	236.200	280.000	43.800	421.900
MARIOTTI	-389.200	120.400	509.600	1.147.500
VITTORIA	54.107	281.773	227.666	98.120
VISENTINI	-2.005	41.445	43.450	374.142
NCA	316.300	371.000	54.700	788.000
FINC. RIVA TRIGOSO	166.520	767.620	601.100	826.600
FINC. MUGGIANO	84.222	602.622	518.400	931.200
FINC. SESTRI	-773.789	213.958	987.747	1.407.700
FINC. ATSM Trieste	156.000	171.000	15.000	15.900
FINC. MONFALCONE	612.000	3.459.000	2.847.000	3.401.000
FINC. MARGHERA	-757.459	689.328	1.446.787	2.466.900
FINC. PALERMO	127.126	443.226	316.100	545.000
FINC. CASTELLAMMARE STB	328.707	403.100	74.393	516.900
FINC. ANCONA	459.000	542.000	83.000	596.000
<b>TOTALE</b>	<b>979.617</b>	<b>9.604.663</b>	<b>8.625.046</b>	<b>14.878.590</b>

Tabella riepilogativa del confronto della manodopera totale 2012, 2011 e 2010 per i Cantieri navale iscritti agli Albi Speciali delle Imprese di costruzione navale

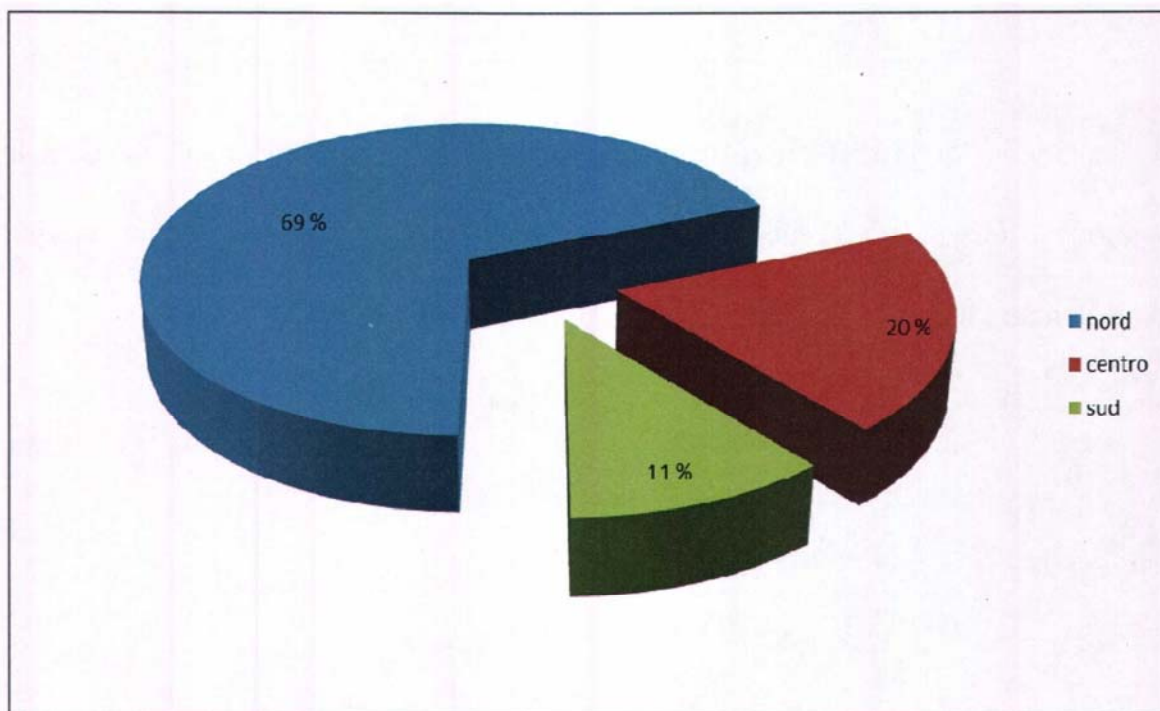
Riportando i dati su citati, della manodopera totale, in un istogramma si può rilevare per alcuni cantieri navali una buona ripresa rispetto il 2011.

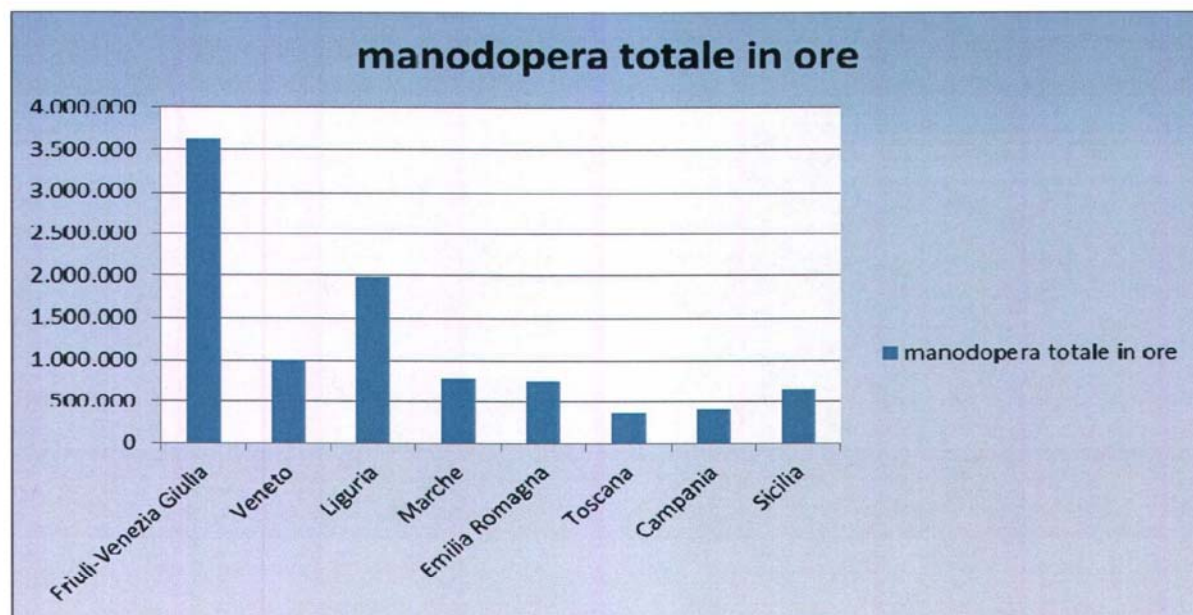


L'analisi della differenza in ore fra la manodopera totale e quella data in appalto è riportata nel seguente grafico, si può constatare che in alcuni cantieri navali la manodopera esterna va oltre il doppio di quella diretta.



La distribuzione territoriale della manodopera totale negli stabilimenti di costruzione navale italiani è la seguente:

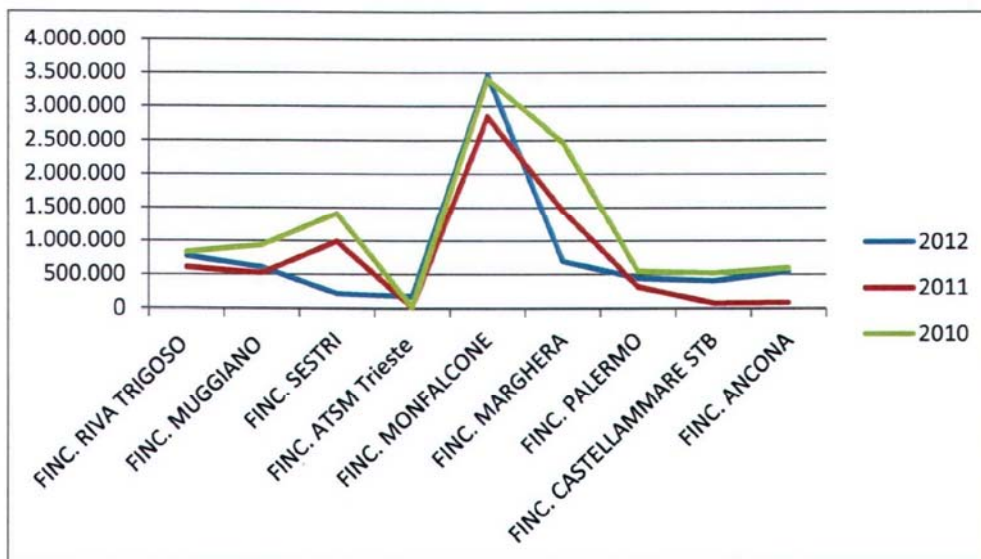




E' stato analizzato per l'anno 2012 l'andamento della manodopera totale in ore per la costruzione navale della Fincantieri S.p.A., principale cantiere italiano ed è stato fatto un confronto gli anni 2010 e 2011, riscontrando un aumento di ore poco meno del 6 % rispetto al 2011.

La diminuzione delle ore di manodopera totale per il 2011 che per 2012 rispetto il 2010, come da tabella seguente, è dell'ordine del 30%.

Stabilimento	2012	2011	2010
FINC. RIVA TRIGOSO	767.620	601.100	826.600
FINC. MUGGIANO	602.622	518.400	931.200
FINC. SESTRI	213.958	987.747	1.407.700
FINC. ATSM Trieste	171.000	15.000	15.900
FINC. MONFALCONE	3.459.000	2.847.000	3.401.000
FINC. MARGHERA	689.328	1.446.787	2.466.900
FINC. PALERMO	443.226	316.100	545.000
FINC. CASTELLAMMARE STB	403.100	74.393	516.900
FINC. ANCONA	542.000	83.000	596.000
<b>Totale ore</b>	<b>7.291.854</b>	<b>6.889.527</b>	<b>10.707.200</b>



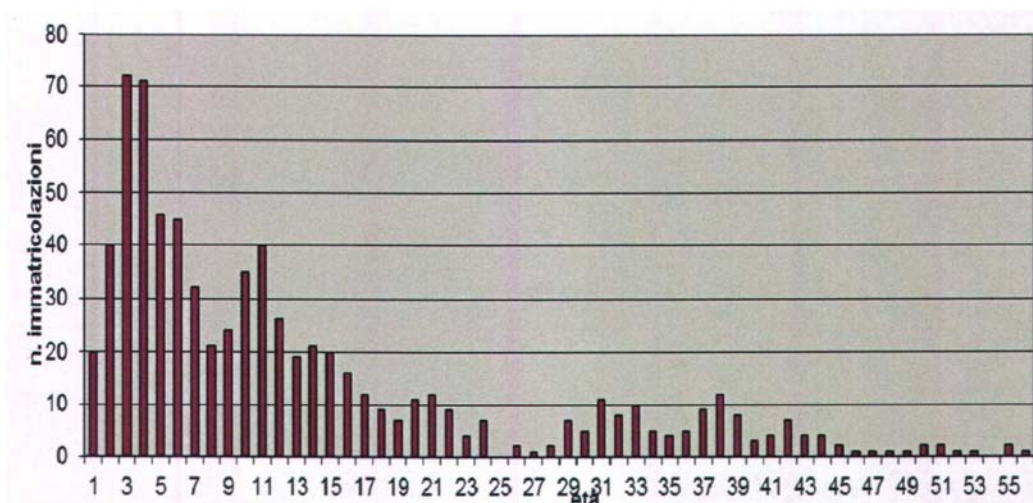
#### 4. Le nuove costruzioni navali iscritte nel Registro Internazionale (Legge 27/02/1998, N.30)

I dati riportati nella seguente sezione intendono mettere a confronto l'armamento italiano con la produzione cantieristica mondiale.

L'art. 1 della legge n° 30/97 istituisce il Registro Internazionale, diviso in tre sezioni, nel quale sono iscritte le navi adibite esclusivamente a traffici commerciali. Il procedimento consta di una autorizzazione ministeriale e di un sub procedimento di iscrizione presso una delle Direzioni Marittime, che provvede alla materiale iscrizione sul Registro.

L'età delle navi iscritte nel Registro Internazionale nel 2012 è sinteticamente illustrata dal grafico sotto riportato.

**GRAFICO ETA' NAVI ISCRITTE NEL R.I.**



Nel 2012 venti navi di nuova costruzione hanno acquisito la bandiera italiana ottenendo l'iscrizione nel Registro Internazionale in quanto adibite a traffici internazionali con una inversione di tendenza rispetto al blocco degli anni precedenti. In effetti, a partire dal 2007 con 26 nuove navi, il trend era sempre stato crescente: 39 nuove navi nel 2008, 46 nel 2009, 57 nel 2010. Nel 2011 inizio regressione con 38 navi iscritte.

<b>Tipologie delle nuove iscrizioni</b>	<b>N° Unità</b>
TR (RO-RO) – Cargo	6
BULK CARRIER (+ Gen. Cargo)	6
TANKERS	4
CRUISER	2
RIMORCHIATORI E SUPPLY VESSEL	2
<b>TOT.</b>	<b>20</b>

*N.B. Negli schemi e nei grafici che seguiranno le percentuali riportate saranno arrotondate per eccesso o per difetto automaticamente.*

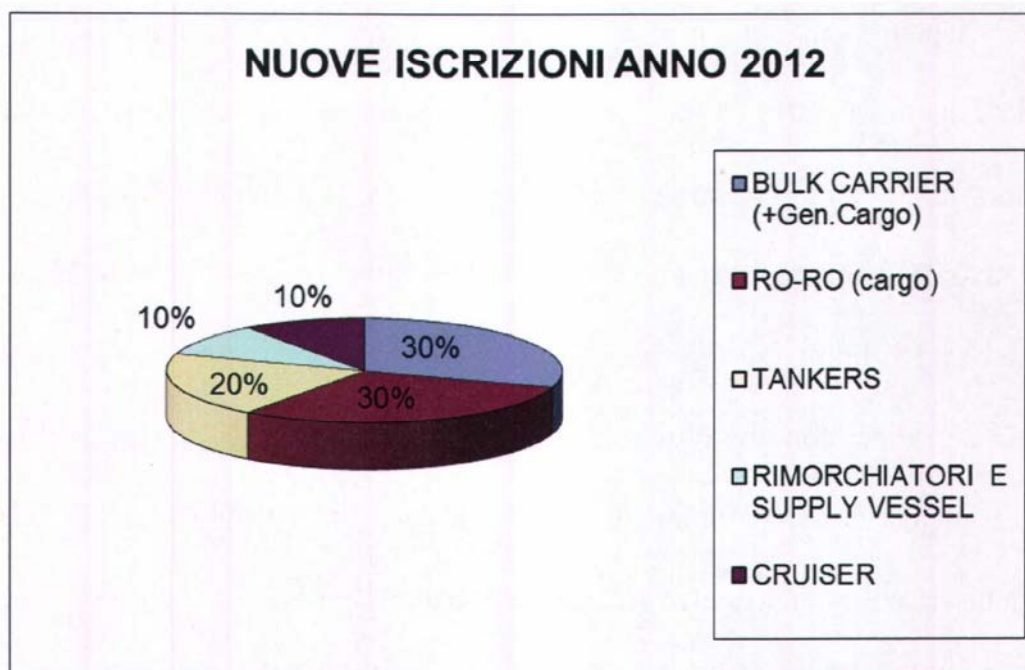
### **ANNO 2012 – INCIDENZA PERCENTUALE DELLE VARIE TIPOLOGIE**

(rispetto all'anno precedente)

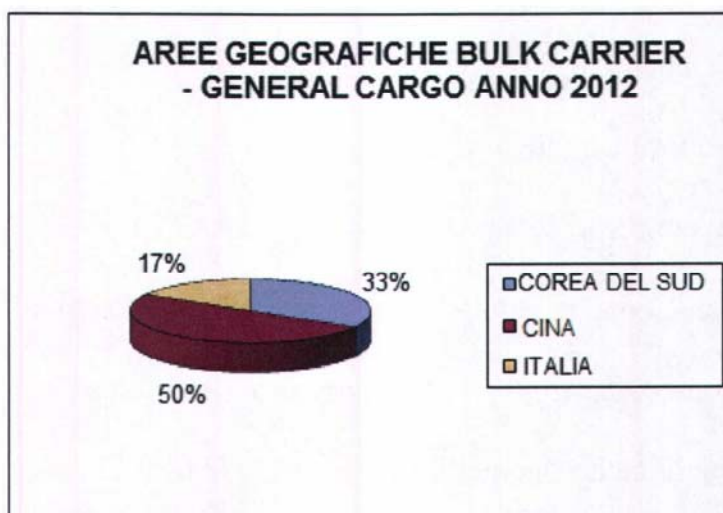
<b>TIPOLOGIA</b>	<b>ANNO 2012</b>	<b>ANNO 2011</b>	<b>DIFFERENZA %</b>
TR (RO-RO)	30%	21%	+ 9%
TANKERS	20%	13%	+ 7%
BULK CARRIER (+ G.C.)	30%	47%	- 17%
CRUISER	10%	5%	+ 5%
RIM. + SUPP. VESSEL	10%	11%	- 1%
SUPER YACHT	-----	3%	- 3%

*Nel 2012 non è stata iscritta alcuna unità del tipo S/Y (Super Yacht). Per quanto riguarda il computo delle "Bulk Carrier", come nel 2011, è stato inglobato nel totale il dato delle G.C. (4 + 2 unità iscritte rispettivamente).*

Lo schema sopra riportato, evidenzia l'inversione di tendenza delle nuove iscrizioni rispetto agli anni fino al 2010. Gli incrementi percentuali delle varie tipologie rispetto al 2011 come TR RO-RO, Tanker e Cruiser, corrispondono al contrario a diminuzioni del numero di unità costruite. Il dato che più di tutti risulta significativo è comunque quello riferito alle Bulk Carrier, dove a fronte di complessive 18 unità iscritte nel 2011, troviamo soltanto 6 nuove iscrizioni nell'anno in esame, con una diminuzione del 17%. Le unità del tipo Cruiser iscritte nel 2012 incidono percentualmente sul totale per un 10% (5% nel 2011). Le percentuali rispetto al totale riferite a "Rimorchiatori" e "Supply Vessel" sostanzialmente rimangono invariate rispetto al 2011, anche se con 2 sole nuove costruzioni (4 nel precedente anno). Per quanto riguarda i "Super Yachts", nessuna nave è stata iscritta nei registri in esame.

**ANNO 2012 - INCIDENZA VARIE TIPOLOGIE**

Per quanto riguarda la categoria delle navi da carico non ro-ro, quindi Bulk Carrier e General Cargo, le 6 nuove iscrizioni hanno indicato come aree di provenienza quasi per intero il Far East (come nel 2011). Più precisamente 3 costruzioni in Cina e 2 in Corea del Sud. Una sola unità è stata costruita nell'area europea e più precisamente in Italia (una piccola General Cargo). Anche in questo caso il grafico sottostante riproporrà, come nel precedente anno, **l'egemonia dei cantieri dell'est sulle rimanenti aree geografiche.**

**GRAFICO “BULK CARRIER”**

Scendendo nel dettaglio tecnico, delle 3 navi costruite in Cina una prevede valori di stazza importanti (oltre le 150.000 GRT), le rimanenti circa 51.000 e 34.000 GRT. Le due costruzioni coreane si sono assestate su valori di stazza attorno ai 30/35.000, mentre la sola costruzione nazionale, tra l'altro di ridotti volumi come si è già detto, costituisce la piccola nicchia europea del settore-carico, con circa 1,600 GRT.

Le unità del tipo RO-RO ad un incremento tipologico percentuale sull'anno precedente è corrisposta una, seppur leggera, diminuzione delle unità costruite ed iscritte (6 contro 7). Dato da evidenziare che, per l'anno in esame, si è trattato esclusivamente di unità del tipo ro-ro cargo, quindi non passeggeri (4 "Eurocargo" e 2 "Jolly"). L'area interessata alla costruzione di questo tipo di unità è stata esclusivamente il Far East e più precisamente la sola Corea del Sud, con 2 unità del tipo "Jolly", "gemelle" da oltre 50.000 GRT e 4 unità gemelle del tipo "Eurocargo",

da oltre 32.000 GRT, costruite sul proprio territorio. Nel 2011 la distribuzione dell'area di costruzione delle RO-RO era stata più equilibrata con un 62% costruito in Corea (5 su 8) ed il rimanente in Europa.

Per ciò che concerne le unità del tipo "Tanker", confermato l'incremento tipologico percentuale ma la diminuzione numerica (seppur minima, 4 contro 5 mezzi iscritti) delle unità costruite, 3 navi provengono dall'area Far East. Di queste 2 dalla Corea (petrolchimiche "gemelle" da circa 30.000 GRT) e una dal Vietnam, LPG da circa 5.000 GRT. L'Europa (Romania), è presente con una sola nave (petrolchimica da circa 26.000 GRT), a testimoniare ulteriormente lo sbilanciamento esistente nel settore cantieristico mondiale per quanto riguarda le nuove costruzioni navali, in un contesto di crisi economica internazionale.

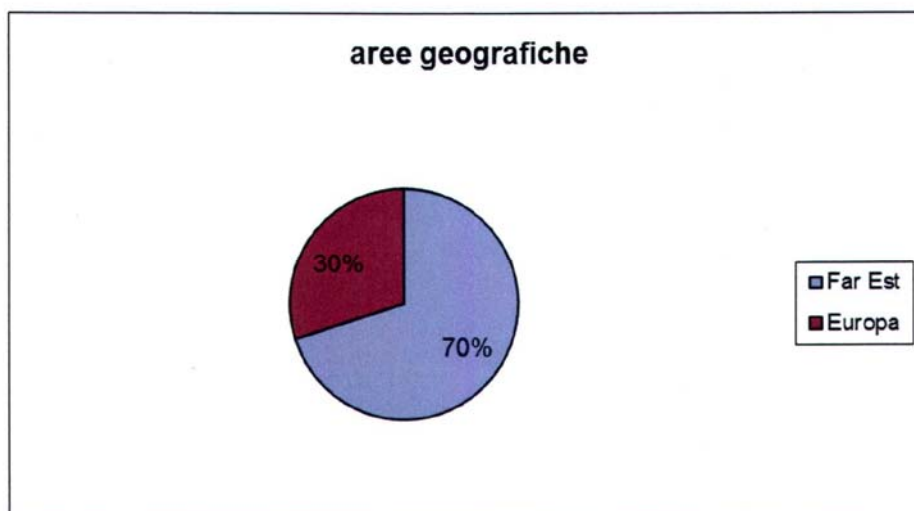
Passando alle cosiddette "Luxury Ship" anche quest'anno, come avvenuto nei 3 precedenti, sono state iscritte 2 nuove "Cruiser": la "Costa Fascinosa", circa 113.000 GRT, costruita in Italia dalla Fincantieri e la "Aidamar", unità da circa 71.000 GRT, costruita in Germania dal cantiere Meyer Werft.

Per quanto concerne le navi del tipo "appoggio", sono state iscritte 2 unità di costruzione nazionale; un "supply vessel" del tipo "Asso" da circa 3.700 GRT e una piccola unità "appoggio" da 440 GRT (nel 2011 iscritti invece 4 mezzi, 2 "supply" e 2 "rimorchiatori").

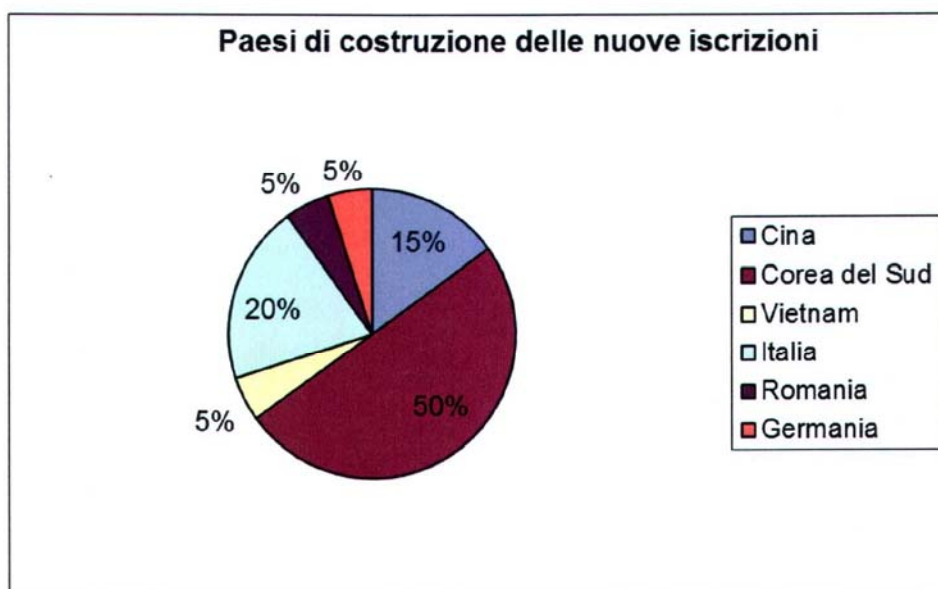
Dall'analisi effettuata emerge che le 20 unità di nuova costruzione delle varie tipologie provengono per **il 70%, corrispondente a 14, dall'area "Far East"**, con

la Corea ad avere la supremazia (10 navi iscritte) rispetto alla Cina (3 navi) e al Vietnam (una sola unità). **Le restanti 6 unità iscritte sono state costruite 4 in Italia ed una unità in Germania e in Romania (vedere grafico sottostante).**

### DISTRIBUZIONE GEOGRAFICA DELLE NUOVE COSTRUZIONI



### PAESI DI COSTRUZIONE DELLE NUOVE ISCRIZIONI



Se nel 2011 la crisi delle costruzioni aveva riguardato le unità del tipo Tanker, nel 2012 l'involuzione (pesante) ha riguardato le "Bulk Carrier" con ben 12 unità in meno costruite e un meno 17% rispetto al totale tipologico (anno a confronto 2011).

## **5. Attuazione delle leggi di settore**

**Il decreto legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito in legge 22 febbraio 1994, n. 132** recante: "Provvedimenti a favore dell'industria navalmecanica e della ricerca applicata al settore navale", fu emanato allo scopo di sostenere la competitività dell'industria navalmecanica in attuazione delle normative comunitarie, interventi a favore dell'armamento, sostegno alla ricerca applicata nel settore della costruzione e della propulsione navale. Le disposizioni della legge n. 132/94 erano intese alla realizzazione degli obiettivi di politica industriale di cui alla direttiva del Consiglio delle Comunità economiche europee n. 90/684/CEE del 21 dicembre 1990 concernente gli aiuti alla costruzione navale (VII direttiva CEE), direttiva poi superata dalla Disciplina agli aiuti di Stato alla cantieristica navale. Gli artt. 3 e 4 della legge n. 132/94 prevedevano contributi per lavori di costruzione e trasformazione navale da concedere alle imprese di costruzione navale nazionali iscritte agli albi speciali, mentre l'art. 10 della medesima legge istituiva la concessione di un contributo alle imprese aventi i requisiti per essere proprietarie di navi italiane ai sensi degli artt. 143 e 144 del codice della navigazione per lavori di costruzione e trasformazione navale sempre che tali lavori venissero effettuati nei

cantieri nazionali iscritti negli albi di cui all'art. 19 della legge n. 234/89 o nei cantieri dei Paesi membri della Comunità europea.

I contributi per favorire lo svolgimento di programmi di ricerca nel settore navale relativi al triennio 1991-1993 svolti dall'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale (INSEAN), nonché dalla società Centro per gli Studi di Tecnica Navale (CETENA) nel quadro della disciplina comunitaria per gli aiuti di stato alla ricerca e sviluppo di cui alla comunicazione della Commissione delle Comunità economiche europee n. 86/C83/02, al fine di incrementare il ruolo della ricerca e sviluppo nel miglioramento della competitività e di consolidare le basi tecnologiche dell'industria navalmeccanica, erano previsti dall'art. 14 della legge. Gli artt. 3, 4 e 14 citati prevedevano limiti di impegno decennale e quindicennale. Nel corso dell'anno 2012 si è proceduto ai soli pagamenti tramite ruoli di spesa fissa relativi ai rispettivi capitoli di bilancio concernenti le suddette autorizzazioni. In particolare sul capitolo 7601 (contributi alla cantieristica) è stato erogato l'importo complessivo di euro 107.413.170,00 e sul capitolo 7618 (contributi per la ricerca) è stato erogato l'importo complessivo di euro 4.108.599,00 dalle sottoelencate leggi di rifinanziamento della legge n. 132/94 :

legge 31 luglio 1997, n. 261;

legge 30 novembre 1998, n. 413;

legge 28 dicembre 1999, n. 522;

legge finanziaria n. 388/2000.

**La legge 30 novembre 1998, n. 413** recante: “Rifinanziamento degli interventi per l’industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione della normativa comunitaria di settore”, era diretta a sostenere la competitività dell’industria navalmeccanica in attuazione delle normative comunitarie all’epoca vigenti. In particolare l’art. 4, comma 1 della legge n. 413/98 autorizzava il Ministero dei trasporti e della navigazione a corrispondere anticipatamente, in un’unica soluzione, le ultime rate di contributo di credito navale ancora da erogare alle imprese armatoriali. Per le finalità di cui sopra erano stati stanziati fondi a decorrere dall’anno 1999 in limite di impegno quindicennale. Per la corresponsione delle somme di cui al sopracitato comma 1 si sono applicate le procedure di cui alla legge 31 dicembre 1991, n. 431, e successive modificazioni. Nel corso del 2012 sul relativo capitolo di bilancio 7607 sono stati emessi pagamenti tramite ruoli di spesa fissa per un ammontare di euro 29.811.720,00.

**La legge 28 dicembre 1999 n. 522:** “Misure di sostegno all’industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata nel settore navale”, ha avuto lo scopo di realizzare gli obiettivi di politica industriale di cui al regolamento n. 1540/98 relativo agli aiuti alla costruzione navale per accrescere il grado di competitività delle imprese. L’art. 4 della legge aveva stanziato fondi per la concessione di contributi alle imprese navalmeccaniche iscritte agli Albi speciali per la realizzazione di piani di investimento volti a migliorare la produttività dei cantieri

stessi mediante l'ammodernamento dei processi di officina e l'adeguamento degli impianti o delle strutture. I piani, sottoposti al parere del Comitato Consultivo per l'industria cantieristica, istituito ai sensi dell'art. 23 della legge n. 234/89, dovevano essere realizzati entro 30 mesi dalla loro approvazione (era consentita una proroga massima di fine lavori di sei mesi). Era consentito, in via preliminare e previo sopralluogo di verifica dello stato di avanzamento delle opere e delle spese sostenute, avere un anticipo di contributo, calcolato sul 50% dell'importo del piano approvato e previa presentazione di idonea fidejussione. La legge aveva stanziato a tale scopo 7 miliardi di lire in limite di impegno quindicennale da impegnare entro il 31 dicembre 2003. Nel corso dell'esercizio finanziario 2012 sul relativo capitolo 7602 si è proceduto ai soli pagamenti tramite ruoli di spesa fissa per un ammontare complessivo di euro 1.209.347,00.

**La legge 23 dicembre 2000, n. 388 ( Legge finanziaria 2001 )** :“Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato”, art. 145, comma 40, ha previsto finanziamenti allo scopo di promuovere trasporti marittimi sicuri anche mediante il finanziamento di studi e ricerche e di incentivare l'alta formazione professionale nel settore della nautica da diporto tramite l'istituzione di un forum permanente realizzato da una o più onlus per la professionalità nautica.

Per quanto attiene all'attività di erogazione di contributi alla ricerca, nel corso dell'anno finanziario 2012, dal pertinente capitolo di bilancio 1962, è stata erogata

un'ulteriore quota del residuo finanziamento concernente i programmi 2006-2008 spettante ad uno dei tre soggetti originariamente beneficiari ovvero il CETENA per un importo di complessivi €34.558,40 ed €57.762,00.

Su detto capitolo è stata impegnata , nel corso del 2012, anche la somma di €7.282,00 ed erogata la somma di €4.598,00 a favore di TUV Italia s.r.l. per la realizzazione del Sistema di Qualità della Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.

**La legge 7 marzo 2001, n. 51** recante : “Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo”, ha avuto lo scopo di promuovere l'uso di navi cisterna a basso impatto ambientale e dotate dei più elevati standard di sicurezza, al fine di prevenire gli incidenti in mare o di limitare le conseguenze dei sinistri marittimi in cui siano coinvolte navi cisterna. Trattasi di contributi in favore delle imprese armatoriali per la demolizione anticipata, rispetto alle date di “phasing out” IMO e/o alla vigente normativa comunitaria, di nave cisterna a scafo singolo, non conformi ai più recenti standard in materia di sicurezza della navigazione e di tutela dell'ambiente. Il programma di interventi indicato nella legge, prevedeva la stipula di contratti di finanziamento della durata di 15 anni, con pagamenti a carico dello Stato. L'art. 2 della legge n. 51/2001 aveva autorizzato, a decorrere dal 2001, un limite di impegno quindicennale di lire 10.000 milioni annue. La legge di

rifinanziamento n.166/2002 art. 34, comma 4, aveva autorizzato, a decorrere dal 2002, un limite di impegno quindicennale di 6.700.000 euro. Nel corso dell'esercizio finanziario 2012, sul relativo capitolo 7609, si è proceduto ai pagamenti tramite ruoli di spesa fissa per un ammontare complessivo di euro 10.794.030,00.

**La legge 16 marzo 2001 n. 88** :“Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime”, ha avuto lo scopo di incentivare, con misure di carattere straordinario e transitorio, gli investimenti delle imprese marittime per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta. In particolare, l'art. 3, prevede dei contributi da concedere alle imprese armatoriali, aventi i requisiti di cui all'art. 143 del Codice della Navigazione, per investimenti navali da erogare in 24 rate semestrali costanti. La legge n. 88/2001 è stata rifinanziata dalla legge 9 marzo 2006, n. 80 che ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto legge 10 gennaio 2006, n. 4 recante: “ Misure urgenti in materia di organizzazione e funzionamento della pubblica amministrazione”, che ha previsto all'art.34 octies dell'allegato, finanziamenti al settore per la prosecuzione degli interventi in materia di investimenti navali, di cui all'art. 3 della predetta legge. Sul pertinente capitolo di bilancio 1800 “Contributo alle imprese armatoriali per l'abbattimento degli oneri finanziari ecc.” nel corso dell'esercizio finanziario 2012, per il completamento degli

interventi a favore delle imprese armatoriali, si è proceduto alla emanazione di autorizzazioni di pagamento per un importo di euro 44.567.146,00.

**La legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007) :** “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato” ha previsto vari finanziamenti a favore del settore.

Lo scopo dei suddetti finanziamenti è stato quello di incentivare, sostenere e promuovere il settore navale.

In particolare , l’art. 1, comma 1040 e 1041, ha incentivato gli investimenti delle imprese navalmeccaniche per la realizzazione di progetti innovativi connessi all’applicazione industriale di prodotti e processi tecnologicamente innovativi, vale a dire prodotti o processi tecnologicamente nuovi o sensibilmente più avanzati rispetto allo stato dell’arte del settore nella Comunità, che comportano rischio di insuccesso industriale o tecnologico. A tale scopo furono stanziare risorse in favore delle imprese cantieristiche iscritte negli Albi speciali delle imprese navalmeccaniche per i seguenti processi e prodotti:

- a) Nuova classe di navi: l’aiuto poteva essere concesso per lo sviluppo e la progettazione di una nuova classe di navi basato su una prima nave di una serie potenziale (prototipo).

- b) Nuovi componenti e sistemi di una nave: l'aiuto poteva essere concesso per le parti innovative di una nave tali da poter essere isolate da questa come elemento separato.
- c) Nuovi processi: l'aiuto poteva essere concesso per lo sviluppo e la realizzazione di processi innovativi inerenti alla produzione, pianificazione, logistica o progettazione.

L'aiuto all'innovazione per i prodotti ed i processi poteva essere concesso fino ad un'intensità massima del 20% dei costi ammissibili definiti in appresso e si applicava soltanto ai progetti per i quali l'importo totale degli aiuti non superava 150 euro per tonnellata di stazza lorda compensata per una nave o 5 milioni di euro per nuovi processi.

Scopo del regime è stato quello di sostenere, con aiuti all'innovazione, le imprese che operano nel settore della costruzione, riparazione e trasformazione navale. Uno degli obiettivi della disciplina è stato quello di promuovere una maggiore efficienza e competitività nei cantieri navali della comunità europea, in particolare incentivando l'innovazione, essendo il settore della costruzione navale unico e con caratteristiche particolari che lo distinguono dagli altri. Basti pensare alla serie di breve produzione, alle dimensioni, al valore e alla complessità delle unità prodotte, nonché al fatto che le navi prototipo sono successivamente utilizzate commercialmente. Il decreto 5 marzo 2007 ha dettato le modalità e i criteri per

l'applicazione dei benefici e le autorizzazioni di spesa, ai sensi dei commi 1040 e 1041 dell'art. 1 della legge.

Nel corso dell'anno 2012 è continuata l'istruttoria delle istanze presentate al fine della liquidazione del contributo dopo l'ultimazione dei progetti.

Sono state istruite e sottoposte al vaglio del Comitato Tecnico Scientifico di cui all'art. 4 della legge 5 maggio 1976 n. 259 per l'approvazione definitiva a consuntivo n.2 istanze di contributo della società Fincantieri C.N.I. S.p.A. al fine della liquidazione del contributo dopo l'ultimazione dei lavori.

Conseguentemente sono stati emessi n.2 decreti di saldo di contributo relativi alla società Fincantieri C.N.I. S.p.A.

In particolare, sul capitolo 7614 :“Contributo alle imprese iscritte agli Albi speciali delle imprese navalmeccaniche per la realizzazione di progetti innovativi connessi all'applicazione industriale di prodotti o processi innovativi”, nel 2012 sono stati effettuati pagamenti per un ammontare di euro 1.863.372 che hanno riguardato i seguenti progetti:

**- OPO 382687 (ora C. 6213) – Nuova classe di navi porta combustibile nucleare.**

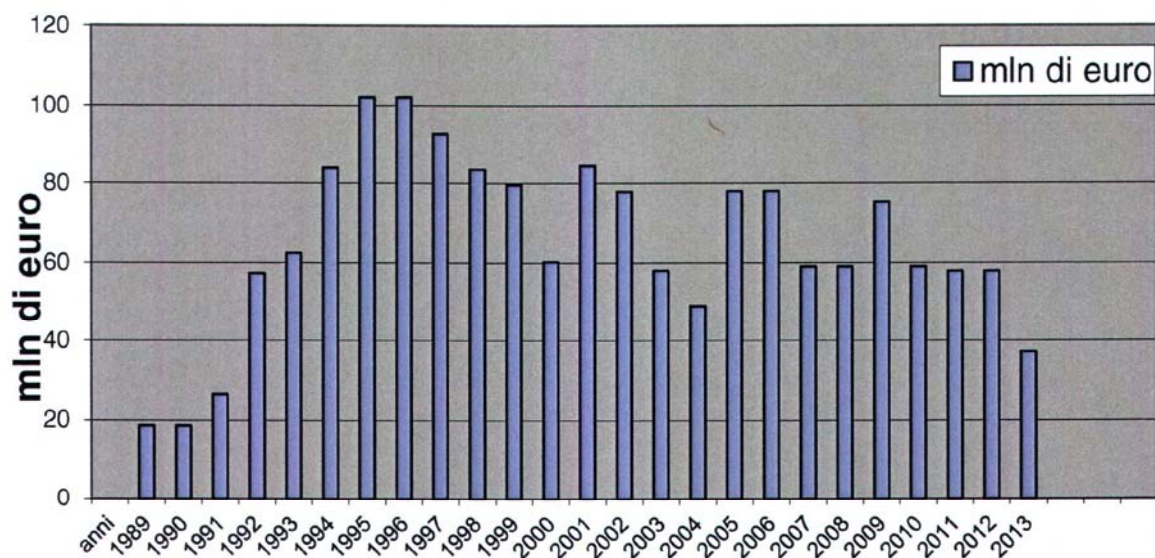
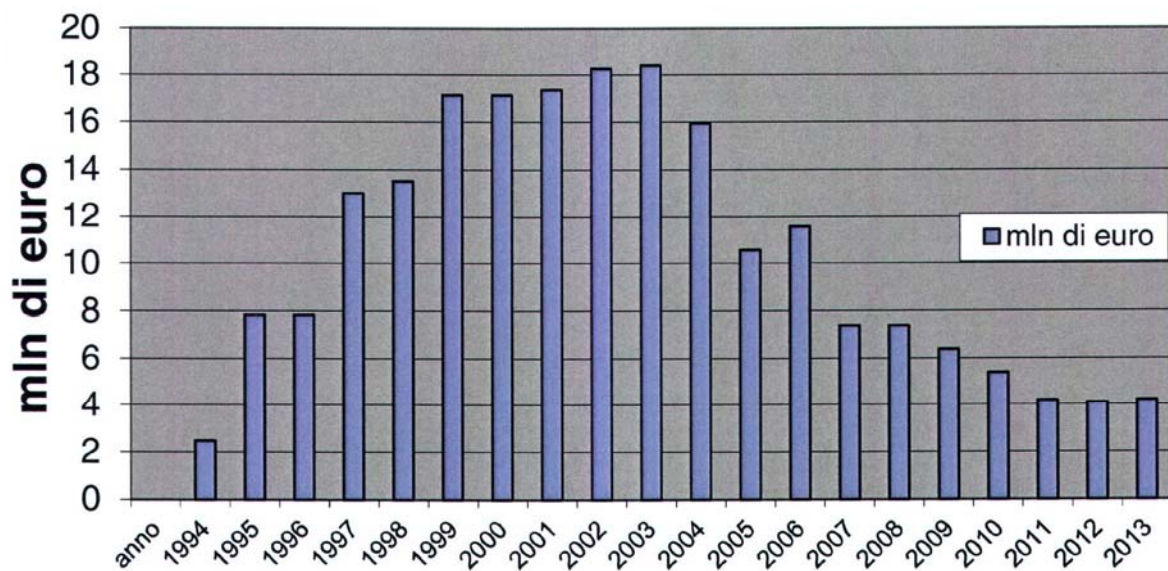
Si è trattato dello sviluppo di una nuova serie di navi porta combustibile nucleare esausto stivato in containers, prelevato dalle sedi di stoccaggio degli impianti nucleari, per essere conferito alle centrali di riprocessamento. Progetto

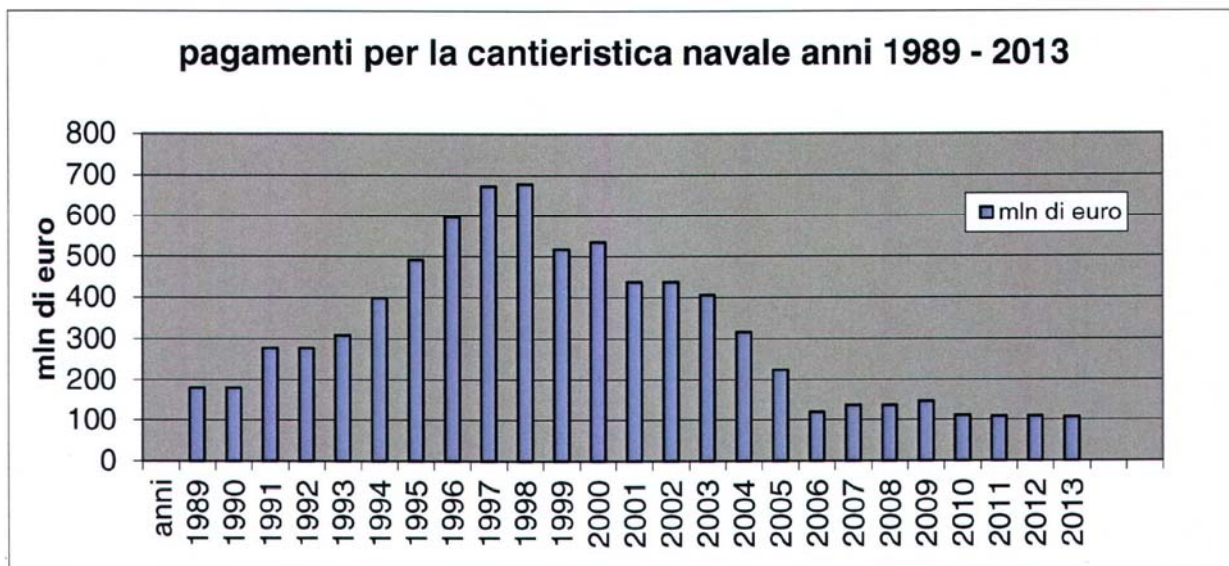
assolutamente innovativo per la cantieristica europea, con soluzioni di sicurezza ed operatività a livelli estremamente elevati, per il conseguimento del livello massimo (livello 3) di prescrizioni dell'INF (Irradiated Nuclear Fuel) Code, codice internazionale per il trasporto sicuro di combustibile radioattivo da riprocessare e dei rifiuti radioattivi, con pesanti e restrittive soluzioni tecniche in molteplici aspetti della progettazione e della costruzione per garantire il trasporto senza limitazioni e contemporaneamente ottenere la classe ghiacci per poter operare nelle zone artiche.

- **Sistemi informativi innovativi per la progettazione navale.** Il progetto ha sviluppato innovativi sistemi informativi di progettazione con l'adozione della metodologia di Product Lifecycle Management (PLM), che prevede che tutte le fasi siano effettuate in modo coordinato, razionalizzato e codificato, utilizzando un modello in cui i dati sono condivisi tra tutti gli enti aziendali coinvolti, con l'obiettivo di:

1. Completare le funzioni di supporto alla gestione operativa delle attività di progettazione in ottica PLM, con l'adozione di metodologie di gestione del ciclo di vita del prodotto;
2. Nuovi metodi, processi e strumenti integrati di progettazione (CAD di modellazione), basati sull'integrazione interdisciplinare sui modelli di scafo, impiantistici e di allestimento, ed in grado di coprire tutte le fasi del ciclo di progettazione ( dal concept design alla preparazione lavori).

LEGGE	CAPITOLO	Piano Gestionale	EROGATO 2012
L 261/97	7601	18	10.324.524
L 261/97	7601	19	36.151.983
L 261/97	7601	21	23.239.024
L 413/98	7601	22	5.164.569
L 522/99	7601	23	14.458.834
L 388/2000	7601	24	6.455.712
L 388/2000	7601	25	11.618.524
			<b>107.413.170</b>
L 522/99	7602	5	1.209.347
			<b>1.209.347</b>
L 413/98	7607	1	29.811.720
			<b>29.811.720</b>
L 522/99	7608	1	847.833
			<b>847.833</b>
L 51/2001	7609	1	5.095.919
L 166/2002	7609	2	5.698.111
			<b>10.794.030</b>
L 413/98	7618	6	514.542
L 522/99	7618	7	3.594.057
			<b>4.108.599</b>
L 296/2006	7614	1	1.863.372
			<b>1.863.372</b>
L 88/2001	1800	23	37.103.714
L 80/2006	1800	24	7.463.432
			<b>44.567.146</b>
L 88/2001	1962	1	96.919
			<b>96.919</b>
<b>TOTALE EROGATO ANNO 2012</b>			<b>200.712.131</b>

**pagamenti per il settore armatoriale anni 1989 - 2013****pagamenti per la ricerca anni 1994 - 2013**



PAGINA BIANCA

## CONCLUSIONI

La quota di esportazioni di beni ad alto contenuto tecnologico è per l'Italia appena del 10,8% sul totale dell'export. Tale quota è meno della metà di quella della Francia, circa la metà della quota realizzata in Germania ed un terzo di quella del Regno Unito. Per contro, la quota complessiva di esportazioni a medio-basso o basso contenuto tecnologico è del 49,3% nel 2009, il dato conferma la specializzazione italiana nei settori più tradizionali dell'economia.<sup>3</sup>

Le navi prodotte in Italia, a differenza dei dati sopra riportati rappresentano una produzione di nicchia costituita da navi da crociera e ad alta tecnologia. L'Italia si posiziona al decimo posto nella graduatoria mondiale dei paesi costruttori al secondo posto tra i paesi dell'Unione europea, ma la concorrenza dei cantieri dei Paesi asiatici nelle nicchie di eccellenza e la caduta della domanda degli ultimi due anni stanno fortemente mettendo in rischio la competitività del settore. In Europa, l'attività cantieristica rischia, quindi, di essere rappresentata solo da singole imprese eccellenti che coniugano prodotti di successo a modelli produttivi molto competitivi. Compito non semplice poiché soglie produttive troppo ridotte mettono a rischio l'indotto navale, parte integrante del modello produttivo dei cantieri, ma notoriamente più fragile dal punto di vista strutturale. La crisi che ha colpito il

---

<sup>3</sup> Horizon 2020 Italia, Ministero dell'istruzione della ricerca ed innovazione, marzo 2013

settore industriale navale<sup>4</sup> ci conduce ad affermare che, anche se caratterizzato da elementi di eccellenza, rimane nel suo complesso poco innovativo.

“Quindi, se da un lato si possono enfatizzare la capacità e il merito delle singole eccellenze, dall’altro bisogna prendere atto di come il Paese sia spaccato in due: a fronte di una componente dinamica e innovativa, la cui attività è soprattutto basata sull’export, ce n’è un’altra che si rivolge esclusivamente al mercato interno e che rimane schiacciata per valore aggiunto e performance innovativa”<sup>5</sup>.

E’ prioritario anche per il sistema marittimo seguire la strategia di Horizon 2020 che per la prima volta riconduce a un quadro unico l’insieme degli investimenti dell’UE per la ricerca e l’innovazione e dedicare una forte attenzione alla conversione delle nuove conoscenze in prodotti, processi e servizi innovativi, che, al tempo stesso, offrano opportunità al sistema produttivo e contribuiscano al miglioramento della vita dei cittadini. Il Programma di Horizon 2020 prevede, infatti, finanziamenti che coprono l’intero percorso, dalla ricerca knowledge driven, alla sua traduzione in innovazione technology driven, fino alle applicazioni industriali e commerciali (society driven).

La capacità di sostenere la competitività internazionale del settore navale richiede di superare la dissociazione tra attività di ricerca pubblica e quella che più tipicamente ricadono nel perimetro del settore privato.

**Un’Amministrazione responsabile non può esimersi dall’affrontare la sfida**

<sup>4</sup> I dati del monitoraggio testimoniano una forte diminuzione dei cantieri medio-piccoli privati v. cap.3.1

<sup>5</sup> Horizon 2020 Italia

della selezione delle priorità per il settore marittimo, senza essere catturati da visioni e interessi o troppo generalisti o troppo particolari, per cogliere le tendenze evolutive e gli ambiti più promettenti in termini di sostenibilità infrastrutturale, finanziaria e di mercato e di disponibilità di competenze. Poiché l'Unione pone come condizionalità ex-ante per l'accesso ai finanziamenti europei, l'adozione, da parte dei governi nazionali e regionali, di strategie di "smart specialization" ritagliate sulle specifiche caratteristiche dei territori è necessario confrontare tali esiti con le presenze industriali (o, in genere, produttive) e di ricerca esistente in un territorio o regione.

Diviene pertanto principale incrementare l'efficienza energetica dei mezzi navali e nautici e costruire navi più sicure (safety) e sviluppare le tematiche di Horizon 2020 a ciò connesse:

- Energia sicura - Ridurre (3.1) il consumo energetico e l'impronta carbonica per mezzo di un uso intelligente e sostenibile; introduzione sul mercato di prodotti e servizi efficienti, costi competitivi - (3.3). Combustibili alternativi e fonti energetiche mobili

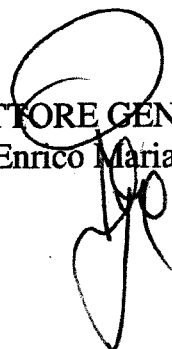
- Trasporti intelligenti, ecologici e integrati (4.1). - Trasporti efficienti dal punto di vista delle risorse che rispettino l'ambiente (4.1.1). - Rendere navi più ecologiche e silenziose per migliorare le prestazioni ambientali e ridurre i livelli di rumore e di vibrazioni percepiti - progettazione e processi di fabbricazione per navi di nuova generazione, con sistemi di propulsione ecologici e intelligenti. Criteri di

riciclabilità.- Riduzione peso e resistenza idrodinamica navi, ottimizzazione strutture, CO<sub>2</sub> e consumi. (4.2.4.) - Ridurre il numero di incidenti e di decessi e migliorare la sicurezza gestione e controllo prestazioni e rischio, nella progettazione di veicoli, navi e infrastrutture. Sicurezza attiva e passiva, automazione (4.3.2.) - Inserire a bordo sistemi di controllo intelligenti interfacce efficaci per le comunicazioni.

Dopo l'approvazione del regolamento (EU) n.1257 /2013 sul "ship recycling", modificativo del Regolamento (EC) No 1013/2006 e della Direttiva 2009/16/EC, particolare attenzione merita anche la demolizione delle navi e il riciclaggio dei loro componenti e materiali da ritrattare.

Roma, 22 GEN. 2014

IL DIRETTORE GENERALE  
Dott. Enrico Maria Pujia



PAGINA BIANCA

