

ATTI PARLAMENTARI  
XIV LEGISLATURA

---

# CAMERA DEI DEPUTATI

---

Doc. XL  
n. 2

## RELAZIONE

SULL'ATTUAZIONE DELLE LEGGI IN MATERIA  
DI INTERVENTI PER L'INDUSTRIA CANTIERISTICA  
ED ARMATORIALE

(ANNO 2002)

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

**Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**  
(LUNARDI)

---

**Trasmessa alla Presidenza il 10 agosto 2004**

---

**PAGINA BIANCA**

**I N D I C E**

1. L'andamento dell'economia e dei trasporti marittimi . . . . .	<i>Pag.</i>	5
2. Il mercato mondiale delle costruzioni navali . . . . .	»	9
3. Gli sviluppi della politica dell'Unione europea nel campo della costruzione navale . . . . .	»	14
4. La situazione e le prospettive dell'industria cantieristica italiana . . . . .	»	18
5. La ricerca applicata nel settore navale . . . . .	»	24
6. L'attività dell'Amministrazione per l'attuazione delle leggi di settore . . . . .	»	29
7. Conclusioni . . . . .	»	32
 ALLEGATI . . . . .		35
1. Grafici sulla situazione cantieristica mondiale . . . . .	»	37
2. Dati sull'attuazione delle leggi di settore . . . . .	»	57
3. La cantieristica italiana: struttura, produzione, completamenti e portafoglio ordini . . . . .	»	67

**PAGINA BIANCA**

## **1. L'andamento dell'economia e dei trasporti marittimi**

Dopo il 2001 che è stato un anno caratterizzato da un forte rallentamento dell'economia mondiale, nel 2002 si è avuto un rafforzamento del processo di crescita ed il commercio estero mondiale ha fatto registrare un incremento del 2,5 per cento, determinato in particolare dall'incremento della domanda negli Stati Uniti e nelle principali economie asiatiche, rispetto alla flessione dell'1% registrata nel 2002. La performance degli Stati Uniti, che hanno adottato politiche monetarie e fiscali fortemente impulsive, ha costituito la spinta maggiore per l'economia mondiale.

Tuttavia il vigore della ripresa è stato modesto rispetto a quello di analoghe fasi cicliche precedenti, risentendo la congiuntura economica internazionale di un persistente clima d'incertezza politica ed economica, che ha avuto riflessi negativi sulla crescita e lo sviluppo.

Nei primi mesi del 2002, infatti, smentendo almeno in parte le previsioni pessimistiche conseguenti agli attacchi terroristici dell'11 settembre, si è registrato un ritmo di crescita moderatamente positivo. Tale ritmo si è, però, attenuato a partire dall'estate, per il contemporaneo verificarsi di problematiche destabilizzanti in America latina, del riacutizzarsi del terrorismo nell'area del Medio Oriente, della preoccupazione di possibili azioni di guerra in Iraq. Il commercio mondiale ha decelerato nel terzo trimestre e ristagnato nel quarto, per le prospettive più concrete di un conflitto in Iraq e per l'incertezza circa la sua durata.

La crescita del prodotto interno lordo mondiale si è attestata in media d'anno intorno al tre per cento, registrando un sensibile aumento rispetto a

quella dell'anno precedente (2,5 per cento). I risultati registrati, peraltro, presentano andamenti differenziati nelle diverse aree economiche produttive del mondo: la crescita del prodotto interno lordo degli Stati Uniti è aumentata dallo 0,3 per cento del 2001 al 2,4 per cento mediamente nel 2002. Nel quarto trimestre del 2002 la crescita del PIL negli Stati Uniti è nettamente diminuita, passando dal 4 per cento del terzo trimestre all'1,4 per cento del quarto trimestre. Nei paesi dell'area europea la crescita si è dimezzata rispetto all'anno precedente passando dall'1,4 per cento del 2001 allo 0,8 per cento del 2002. In Giappone si è praticamente confermato il trend di crescita del 2001, registrando un lieve incremento dallo 0,3 per cento del 2001 allo 0,4 per cento del 2002.

L'inflazione al consumo si è attestata intorno al 2,5 per cento per effetto delle quotazioni del greggio, del crollo del volume degli scambi e della caduta dei prezzi delle materie prime. Le quotazioni del greggio hanno, infatti, fatto registrare nel 2002 un andamento sempre in salita, fatta eccezione per talune lievi riduzioni registrate a giugno e novembre. La quotazione a dicembre 2002 era pari a 25,5 dollari/barile, con un aumento di circa 8 dollari rispetto al dicembre 2001, per l'intensificarsi delle minacce di un conflitto in Iraq, delle tensioni in Medio Oriente e, soprattutto, della riduzione negli approvvigionamenti per gli scioperi del settore in Venezuela (membro OPEC e quinto produttore al mondo). Nonostante tali andamenti, nella media del 2002, il prezzo in dollari si è attestato sui 23,8 dollari/barile, con un incremento minimo dello 0,27% rispetto al 2001.

Dopo la positiva risoluzione del conflitto in Iraq dovrebbero manifestarsi segnali di ripresa dell'economia mondiale (per taluni esperti già a partire dalla seconda metà del 2003) ma non mancano previsioni che vedono ancora allontanarsi tale prospettiva. In Italia e nei paesi dell'Unione Europea la crescita dovrebbe attestarsi intorno all'1%. L'inflazione dovrebbe subire una

decelerazione grazie alla riduzione dei prezzi petroliferi e delle materie prime, nel corso dell'anno.

Tuttavia, come osservato dal WTO, la progressione del commercio estero sarà inferiore a quella dello scorso anno e già le indicazioni dei primi mesi lasciano intravedere per il 2003 una crescita inferiore a quella dell'anno precedente. Sul 2003 gravano, infatti, ancora alcune incognite, relative al conflitto in Iraq, al riacutizzarsi del terrorismo e alla possibilità di una diffusione su scala mondiale del virus della SARS, che mettono a rischio la stabilità politica ed economica in tutto il mondo.

Per quanto riguarda l'attività marittima in generale, attività cui è strettamente legato il futuro della cantieristica, è stato rilevato alla fine del 2002 un volume totale di merci movimentate via mare di 5.550 milioni di tonnellate, con un modesto incremento dello 0,7% rispetto all'anno precedente, che aveva fatto registrare una crescita del 1,5%.

La domanda di servizi di trasporto marittimo, definita dai quantitativi di merci trasportate e dalle distanze percorse, è stata pari a 23.250 miliardi di tonnellate-miglia attestandosi sui livelli del 2001.

Il trasporto di oli combustibili ha però registrato nel 2002 una flessione dell'1,5% con un totale di 1987 milioni di tonnellate trasportate, dopo l'aumento dello 0,5% registrato nel corso del 2001. In particolare gli imbarchi di petrolio greggio sono diminuiti dell'1,7%, con un totale di 1565 milioni di tonnellate, mentre gli imbarchi di prodotti petroliferi sono diminuiti dello 0,7%, con un totale di 422 milioni di tonnellate.

Il trasporto di materie prime secche (minerali di ferro, carbone, granaglie, bauxite, allumina e fosfati) ha registrato un incremento dell'1,7%, per un totale di 2177 milioni di tonnellate trasportate nel 2002, dopo un incremento nel 2001 del

1,6%. Tale risultato è dovuto alla straordinaria produzione di acciaio nel 2002, che ha fatto registrare un aumento del 6,1% rispetto al 2001, con un aumento del 20% della sola industria siderurgica cinese. La produzione mondiale di ghisa, richiedente minerale di ferro e carbone combustibile è aumentata del 5,1% mentre la produzione di DRI (direct reduced iron), che utilizza gas, è aumentata del 5,5%.

Per quanto riguarda le altre tipologie di merci trasportate (altri carichi secchi, prodotti chimici, gas liquefatti, contenitori, traghetti ro-ro, porta-auto, altri carichi generali, ecc...), è da rilevare che esse rappresentano il 40% del volume di merci trasportate nel 2002.

Per quanto riguarda l'andamento del mercato crocieristico, di primaria importanza per la cantieristica europea e nazionale, nel corso del 2002 il numero dei passeggeri si è attestato intorno ai 10 milioni ed è previsto un andamento positivo per i prossimi anni, con un tasso di crescita superiore al 5% annuo. Nel 2007 il numero dei passeggeri trasportati dovrebbe attestarsi intorno ai 13 milioni.

In presenza di un modesto incremento nel corso del 2002 del volume di merci trasportate, si è assistito ad un significativo incremento della capacità di carico offerto dalla flotta mondiale con un conseguente peggioramento del mercato dei noli. In presenza di rate di nolo molto basse la domanda di nuove costruzioni si è notevolmente contratta, raggiungendo nel 2002 il valore più basso degli ultimi sette anni.

Gli armatori europei (UE+Norvegia) hanno generato nel 2002 il 42% degli ordinativi di nuove navi, assegnando ai cantieri europei solo il 16% dei loro ordinativi ed ai cantieri del Far East il restante 74% (con una punta del 57% per la sola cantieristica coreana), mentre gli armatori dei paesi del Far East hanno generato il 25% degli ordinativi a livello mondiale (Giappone 22%, Cina 2% e

Corea 1%).

Gli ordini emessi dagli armatori europei (UE+Norvegia) rappresentano il 63% degli ordini acquisiti dai cantieri europei, il 69% degli ordini acquisiti dai cantieri coreani, il 51% degli ordini acquisiti dai cantieri cinesi ed il 10% degli ordini acquisiti dai cantieri giapponesi.

## **2. Il mercato mondiale delle costruzioni navali**

Il mercato della cantieristica navale è fortemente globalizzato e presenta una sovraccapacità di produzione pari a circa il 20–25% in più rispetto al fabbisogno di nuove navi. La competitività fra le imprese operanti nel settore – che ammontano a poche centinaia – è sostanzialmente influenzata dalle condizioni operative proprie del Paese di appartenenza, quali l'adozione di politiche industriali ad hoc per il comparto marittimo, il costo del lavoro, il cambio, la specificità dei sistemi di finanziamento per l'armamento.

I principali baricentri dell'attività cantieristica sono il sud-est asiatico (Giappone, Corea del Sud e Cina), l'Unione Europea ed alcuni Paesi emergenti dell'Europa dell'Est (Polonia, Croazia, Romania, ecc..).

Nel corso del 2002 le difficoltà della cantieristica navale mondiale sono aumentate, gli ordini globali di nuove navi nelle principali regioni mondiali del settore sono diminuiti di circa il 12% rispetto al 2001, dopo essere calati di oltre il 20% dal 2000 al 2001.

L'industria cantieristica navale, settore di importanza strategica per l'Europa, con un fatturato annuo di circa 34 miliardi di Euro ed un'occupazione

diretta ed indotta di circa 350.000 addetti, in tale contesto internazionale di recessione, ha subito un calo superiore al 50% nei nuovi ordinativi, rispetto alla quota già deficitaria dell'anno precedente.

In particolare, nel corso del 2002 gli ordini per navi da trasporto a livello mondiale si sono attestati su un valore di 20,47 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata, con un calo del 12 per cento rispetto al valore del 2001 (23,34 milioni di tslc). Gli ordinativi di navi da trasporto standard (tankers, general cargo, containers, bulk carriers) con un valore complessivo di 12,4 milioni di tslc hanno registrato una flessione dell'8 per cento rispetto all'anno precedente. Rilevante è stata, comunque, la crescita del comparto bulk-carrier (+65%) a fronte di cali significativi per tutte le altre categorie: tankers (-43%); containers (-26%); general cargo (-10%); product carrier (-7%).

Gli ordinativi di navi da trasporto high-tech (ro-ro, ferries, non cargo, chemical, LPG, LNG) si sono attestati su 5,9 milioni di tslc, con un calo del 4% rispetto al 2001. In forte crescita (+55%) la domanda di Ro-Ro, alimentata da una buona richiesta di car-carrier (porta auto); in crescita i ferries (+22%) e le chimichiere (+21%); in notevole calo le navi cisterna abilitate al trasporto di gas liquefatti : LNG (-50%); LPG (-65%).

Nel segmento del trasporto standard la Cina ha acquisito una quota di mercato del 10% (-4% rispetto all'anno 2001), grazie al settore product tankers e bulk carriers. Il Giappone, nonostante la svalutazione dello yen rispetto al dollaro e l'aumento della domanda interna, ha subito comunque una riduzione anche se limitata della propria quota di mercato passando dal 39 al 35% (-4%), a vantaggio della cantieristica coreana (+14%), che si è aggiudicata il 75% della domanda di navi portacontaineri.

Nel segmento del trasporto high-tech il Giappone si è aggiudicato il 38 per cento degli ordinativi , rispetto al 24 per cento dell'anno 2001, a scapito della

cantieristica coreana che ha visto ridursi la propria quota dal 28 al 20 per cento e della cantieristica europea che ha subito un consistente ridimensionamento della propria quota di mercato dal 29 al 18 per cento (-11%). Cantieristica europea che è praticamente assente dal comparto standard (soltanto il 3% degli ordinativi).

In conclusione, in termini di quote fra le maggiori aree di costruzione, i cantieri del sud-est asiatico hanno toccato nel 2002 il 79% della domanda globale. La Corea ha conquistato la leadership del mercato mondiale con una percentuale del 36% seguita dal Giappone con una quota del 35%, la Cina ha diminuito la propria quota dal 12 al 8%, mentre l'Unione Europea ha registrato una sensibile flessione dal 16 al 10%.

Nel primo trimestre 2003 gli ordini cumulati a livello mondiale ammontano a 6,3 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata, con un incremento del 54% rispetto allo stesso periodo del 2002. Tale aumento scaturisce quasi esclusivamente da una domanda di naviglio standard che ha fatto registrare un incremento del 165% rispetto al primo trimestre 2002 (dovuto in particolare agli ordinativi di navi cisterna e di navi portacontenitori).

Nel comparto High Tech si è avuta una flessione del 54%, fatta eccezione per le navi chimiche e traghetti (Ro-Ro) che hanno registrato un incremento del 35% e 52%, rispettivamente.

In termini di quote di mercato per area di costruzione, la cantieristica coreana passa dal 36% del 2002 al 59% del primo trimestre 2003, a scapito della cantieristica europea che passa dal 10% del 2002 al 4% del primo trimestre 2003, della cantieristica giapponese dal 35% al 24% e del Resto del mondo dall'11% al 4%, mentre la Cina vede ridursi la propria quota dal 8% al 5%.

Preoccupante è il calo della cantieristica europea nel comparto high tech,

dove registra una sensibile flessione della propria quota di mercato dal 18% al 4% nel primo trimestre 2003, a vantaggio della Corea che, passando da una quota totale del 36% al 59%, ha registrato un aumento della quota nel comparto high tech dal 20% al 70%. Parimenti nel trasporto high tech la cantieristica giapponese ha registrato nel primo trimestre 2003 una sensibile riduzione della propria quota dal 38% al 15%. Nel loro insieme i cantieri del Far East (Corea del sud, Giappone e Cina) hanno acquisito nel primo trimestre del 2003 l'88% degli ordinativi di navi da trasporto standard ed il 91% degli ordinativi di navi high - tech.

Nei primi due mesi del 2003 non sono stati segnalati ordini di nuove navi da crociera.

I prezzi di nuove navi nel 2002 sono stati generalmente più bassi di quelli del 2001, con un calo medio del 6% per le cisterne, del 3,5% per le portacontenitori da 1700 a 2750 TEU (TEU = sigla utilizzata per identificare un container da 20'), con punte di circa il 15% per le portacontenitori superiori a 4600 TEU.

La guerra dei prezzi condotta dai cantieri del Sud-Est asiatico, che nel corso del 2002 hanno toccato i livelli minimi del 1989, non ha avuto dunque sosta, minando alla base la sopravvivenza di numerosi cantieri europei che riescono ad acquisire nuove commesse con sempre maggiori difficoltà a causa delle comprovate pratiche di *dumping* della Corea. Il rallentamento della domanda che ha caratterizzato il mercato delle costruzioni mercantili ha fatto emergere lo stato di precarietà o situazioni di crisi aziendale in cui si trovano numerosi operatori europei che, nel corso del 2002, hanno denunciato situazioni finanziarie compromesse o sono entrati in fallimento, facendo paventare un ulteriore forte ridimensionamento della cantieristica europea, con conseguente riduzione dell'occupazione diretta dei maggiori cantieri comunitari, che nel 2003

dovrebbe scendere da 23.450 a 14.270 addetti, con una riduzione complessiva di circa 9.200 unità pari al 39% dell'occupazione iniziale.

In Irlanda, il cantiere Harland e Wolf ha annunciato l'uscita dal comparto della costruzione navaie per dedicarsi alla riparazione e al refitting, con una riduzione dell'occupazione da 385 a 50 unità.

In Danimarca, il cantiere Odense Shipyard, in mancanza di ordini ridurrà la propria forza lavoro da 2818 a 2114 unità.

In Germania, il cantiere HDW è uscito dal comparto delle costruzioni mercantili, con un taglio occupazionale di circa 1000 unità; il cantiere Flenders Werft è fallito ed ha previsto il licenziamento di tutta la manodopera (800 addetti); il cantiere Meyer Werft, stante l'esiguità del carico di lavoro, ha ridotto la manodopera di circa 800 unità.

In Finlandia, il Cantiere Kvaerner Masa Yards, ha annunciato la concentrazione delle proprie attività nel solo cantiere di Turku, prevedendo un taglio della manodopera di 565 unità.

In Italia, il Cantiere Navale Fratelli Orlando di Livorno, in amministrazione controllata, è uscito dal comparto delle costruzioni navali mercantili, prevedendo un notevole ridimensionamento dell'organico di circa 275 unità su un totale di 390; il Cantiere Navale Mario Morini di Ancona è uscito dal comparto delle costruzioni mercantili, riconvertendosi alla costruzione di unità da diporto (maxi yachts).

Per quanto riguarda le consegne di nuove navi nel 2002 i produttori del Far East hanno effettuato il 69,5% delle consegne (Corea 31,8%, Giappone 31,7% e Cina 6%) mentre l'AWES (U.E. + Norvegia, Polonia e Romania) detiene la seconda posizione con il 23,3% dei completamenti (27% nel 2001), dopo Giappone e Corea.

### **3. Gli sviluppi della politica dell'Unione Europea nel campo della costruzione navale**

Dopo il lungo e infruttuoso negoziato con il Governo coreano per il ripristino delle normali condizioni di concorrenza nel settore cantieristico, la politica dell'Unione Europea è stata finalizzata a porre le basi della strategia da adottare a fronte di un settore caratterizzato dai crescente squilibrio fra la domanda e l'offerta e da una vera e propria guerra dei prezzi, conseguenza della politica "predatoria" adottata dalla Corea del Sud negli ultimi anni. L'inasprirsi dei rapporti tra UE e Corea del Sud nel settore cantieristico trae origine e sostanza nella politica dissennata del paese asiatico che, lasciando ai cantieri comunitari principalmente gli ordini "interni" di minore importanza e quelli per le tipologie di navi altamente specializzate (passeggeri, ro-ro e chimichiere), nel corso degli anni 90 ha quadruplicato la propria capacità sfiorando gli 8 milioni di stazza londa compensata, praticando un vero dumping dei prezzi (sfruttando anche la svalutazione del won e le risorse finanziarie accordate dal Fondo Monetario Internazionale) che risultano essere inferiori agli stessi costi di produzione dei cantieri coreani. L'aumento ingiustificato della capacità produttiva ha determinato un forte squilibrio tra domanda e offerta nella costruzione navale, con pesanti riflessi sui prezzi (scesi nel corso del 2002 a livelli più bassi dal 1989). Le pratiche sleali della concorrenza coreana sono state oggetto di ben sette rapporti negli ultimi due anni, che hanno confermato quotazioni mediamente inferiori del 20% ai costi degli stessi cantieri coreani. E' in ragione di tali connotazioni che la cantieristica navale è stata oggetto anche in passato di specifici provvedimenti comunitari intesi a salvaguardare la cantieristica europea dalla concorrenza sleale dei cantieri asiatici e di altri Paesi terzi attraverso la previsione di misure di sostegno al settore.

Le finalità della politica industriale perseguita dall'Unione Europea mediante la direttiva n.684 del 21 dicembre 1990 (VII direttiva sugli aiuti alla costruzione navale) è stata quella di propiziare la normalizzazione del mercato, mantenendo nel frattempo in piedi strumenti d'intervento idonei a consentire alla cantieristica europea, in crisi produttiva per lo squilibrio del mercato mondiale ed, in particolare, per la ben nota politica di aggressività commerciale delle imprese asiatiche e dei paesi terzi, di conservare un livello di competitività adeguato alle sfide poste dal mercato stesso ed ai bisogni dell'economia marittima comunitaria.

Con il Regolamento n.1540 del 29 giugno 1998 l'Unione Europea ha ritenuto di confermare solo fino al 31 dicembre 2000 il sistema degli aiuti alla produzione.

Gli strumenti comunitari in questione prevedevano il meccanismo del massimale unico di aiuto uguale per tutti gli stati membri, espresso in percentuale del valore contrattuale; non includendo nel massimale soltanto gli aiuti indiretti alla cantieristica concessi ai committenti qualora siano conformi alle disposizioni dell'Accordo OCSE sul credito all'esportazione di navi di cui alla Risoluzione del Consiglio OCSE del 3 agosto 1981 (c.d. Accordo-navi).

Il Regolamento n.1540/98 si era posto l'obiettivo di porre fine alla politica dell'aiuto diretto alla produzione, al fine anche di incoraggiare l'industria della costruzione navale a migliorare i propri indici di produttività, e di spostare l'accento su altre forme di incentivazione al settore ritenute dall'Unione più efficaci ai fini del consolidamento e potenziamento degli standard di concorrenzialità del comparto, quali gli aiuti agli investimenti innovativi ed alla ricerca. Tale intenzione di dover abolire ogni forma di aiuto nasceva dal convincimento e dalla speranza di poter finalmente ripristinare le normali condizioni di concorrenza attraverso una soluzione "amichevole" con il governo

coreano.

Nel corso del 2002, però, l'industria cantieristica europea ha continuato ad essere fortemente influenzata dalla concorrenza sleale dei cantieri coreani che, sapendo di poter contare sulla concessione di aiuti governativi, hanno continuato a praticare prezzi tali da non coprire pienamente i costi di produzione, alimentando artificialmente una domanda che ha permesso loro di sfruttare una capacità produttiva altrimenti insostenibile. Questa anomalia, specialmente dopo l'abolizione, al 31 dicembre 2000, degli aiuti alla costruzione navale, ha avuto effetti particolarmente drammatici sul piano occupazionale ed economico del settore, determinando la chiusura di impianti ed il fallimento di non poche realtà operative sia in Italia che negli altri paesi dell'UE. La quota del mercato globale dei cantieri navali dell'Unione Europea è crollata rovinosamente nel 2002 dal 16% del 2001 al 10%, confermando tale tendenza negativa nel primo trimestre del 2003, che ha fatto registrare un ulteriore sensibile calo dal 10% al 4%.

In tale contesto, caratterizzato da una forte pretestuosità delle argomentazioni coreane poste a difesa della propria politica settoriale, nel settembre del 2002 la Commissione Europea ha deciso di sospendere il negoziato, di avanzare ricorso al WTO e di approvare, contestualmente, un "Temporary Defensive Mechanism" (Regolamento (CE) n.1177/2002 del 27 giugno 2002), ossia un meccanismo difensivo per la costruzione navale che accorda di nuovo la facoltà ai Paesi membri la facoltà di concedere un sostegno alla produzione, valido per contratti stipulati entro il 31/3/2004 ma limitato a poche tipologie navali (portacontainer, chimichiere, navi cisterna per prodotti petroliferi e navi gasiere LNG) severamente colpite dalle prassi commerciali sleali coreane. Tale sostegno, pari al 6% del prezzo contrattuale, può, però, essere accordato a condizione che

venga dimostrato che un cantiere navale coreano è entrato in concorrenza per l'aggiudicazione del contratto, offrendo un prezzo inferiore.

Da parte italiana si vede con favore la duplice strategia posta in essere dagli organi comunitari, nella convinzione che sia necessario dare dimostrazione, con un segnale chiaro ed incisivo, della ferma volontà dell'Unione Europea di difendere tale comparto industriale.

D'altra parte, però, non possono sottacersi le inquietudini che comunque permangono, a fronte di misure molto modeste e di limitato effetto rispetto alla gravità della crisi in cui si trova l'industria cantieristica nazionale.

Il Regolamento n.1177/2002 in Italia non è ancora operativo, in quanto la legge finanziaria per il 2003 non ha accantonato fondi per la copertura del provvedimento legislativo che avrebbe dovuto darvi attuazione.

Stante la valenza - senza dubbio strategica sotto il duplice profilo sia industriale che militare, cui si accompagnano anche motivazioni connesse alla tutela di interessi sociali ed occupazionali - che l'industria cantieristica navale assume per l'intero sistema economico e produttivo dell'Unione Europea, la Commissione, che in passato è intervenuta in difesa della concorrenza steale con provvedimenti di settore, si è recentemente limitata ad un generico impegno a proseguire i propri sforzi, in collaborazione con l'industria cantieristica, per aumentare la competitività dei cantieri europei, e ciò in linea con le azioni intraprese dal CESA con l'iniziativa LeaderSHIP 2015, finalizzata alla ricerca di concrete ed effettive misure da adottare soprattutto nel medio termine, ma non ha sinora prodotto valide proposte, abbandonando di fatto il settore al proprio destino.

Finalità dell'iniziativa Leadership 2015 è quella di attuare sul piano industriale forme di cooperazione transnazionale, con un approccio quanto più possibile integrato e sinergico, allo scopo di sfruttare la complementarietà delle

specializzazioni dei singoli cantieri e la possibilità di suddividere fra più soggetti i costi di sviluppo dei nuovi prototipi.

E' su iniziative di questo tipo, basata su alta tecnologia e cooperazione, che la cantieristica europea tende ad orientarsi per assicurarsi anche per il futuro una solida capacità competitiva, che, tuttavia, non appare conseguibile senza una politica industriale di sostegno contro il dumping coreano, da attuare nel breve termine.

#### **4. La situazione e le prospettive dell'industria cantieristica italiana**

Nel corso dell'anno 2002, si sono ulteriormente avvertiti gli effetti della concorrenza asiatica sul piano occupazionale ed economico. Tale concorrenza ha determinato, infatti, un consistente spostamento della clientela armatoriale comunitaria e italiana verso i cantieri dell'estremo oriente.

In questo quadro, nel 2001 era stata emanata la legge 16 marzo 2001, n.88 recante misure di difesa di natura straordinaria e transitoria sotto forma di incentivazioni fiscali e finanziarie a favore delle commesse navali in avanzata fase di realizzazione nell'anno 2000 o in tale anno avviate.

Detto provvedimento, previsto per stimolare la propensione degli armatori europei e nazionali ad investire per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta presso cantieri italiani o dell'Unione Europea, è divenuto operativo alla fine del mese di marzo 2002, con l'entrata in vigore del relativo regolamento di attuazione (D.M. 27 dicembre 2001, n.487).

Nel periodo di riferimento le politiche pubbliche in materia si sono dunque concentrate sulla "ottimizzazione" delle possibilità offerte dalla disciplina comunitaria mediante l'applicazione residuale dei due tipi di intervento a favore delle commesse di costruzione e trasformazione navale sinora dimostratisi

efficaci per l'acquisizione di un numero ragguardevole di iniziative da parte dei cantieri nazionali (ma gli ultimi contratti assistibili sono quelli dell'anno 2000 restando "scoperto" tutto il successivo periodo).

Il primo tipo di intervento si è sostanziato nella tradizionale concessione di un contributo al cantiere esecutore dei lavori calcolato in percentuale del valore della commessa (tale percentuale è pari al 9% del valore contrattuale prima dell'aiuto, per le costruzioni di valore superiore ai 10 milioni di Euro, ed al 4,5% del prezzo contrattuale, per le costruzioni di valore inferiore nonché per le trasformazioni navali).

Tale misura di sostegno è volta a consentire al cantiere di praticare al cliente un prezzo pari a quello praticato sul mercato internazionale dai cantieri concorrenti, cosicché l'operatore italiano è stato posto in una posizione di parità, quanto a possibilità competitive, rispetto alla concorrenza ed ha potuto collocare con successo sul mercato le proprie offerte.

Il secondo tipo di intervento, a favore dell'armatore-committente, ha l'analoga funzione di alineare i costi finanziari che il committente stesso deve sostenere per l'investimento in nuove navi a quelli praticati sul mercato finanziario internazionale: in altri termini, il maggior costo scaturente dal ricorso al sistema creditizio nazionale è stato così azzerato, in modo da assicurare ai cantieri navali nazionali parità di condizioni rispetto ai concorrenti anche per quanto concerne l'aspetto del finanziamento navale.

La politica pubblica perseguita fino ad oggi a favore del settore in base agli strumenti sopra descritti ha avuto un significativo impatto sulle capacità competitive del settore, tant'è che la cantieristica italiana è andata ad occupare un posto di tutto rispetto nello scenario mondiale, con produzioni di punta per alcune delle quali ha assunto addirittura la leadership (navi crociera).

La produzione della cantieristica italiana nel 2002 si è attestata intorno alle

700 mila tonnellate di stazza lorda compensata, ciò che ha permesso di assicurare, fino al 31 dicembre 2002, l'impiego delle principali strutture produttive nazionali nonché un'attività costantemente crescente delle numerosissime imprese dell'indotto.

Gli ordini acquisiti nel corso dell'anno sono stati invece molto modesti (circa 12 per sole 292.570 tslc) scontando, in parte, il flusso di ordinativi ancora assistibili già stipulati entro il 31.12.2000, ma soprattutto risentendo degli effetti del deterioramento del mercato mondiale, della mancanza di strumenti per affrontare le continue violazioni da parte della Corea di normative globalmente accettate e, ovviamente della situazione di incertezza politica ed economica mondiale che hanno determinato una momentanea paralisi del settore, inficiando in alcuni casi l'operatività di ordinativi già acquisiti, e provocato un declino delle ordinazioni specialmente nei settori delle portacontenitori e delle navi da crociera, settore quest'ultimo di primaria importanza per la cantieristica nazionale.

Se il carico di lavoro del nostro Paese, in coincidenza con l'esaurimento dei vecchi ordinativi del 2000, può essere ancora ritenuto soddisfacente sia a livello europeo sia a livello mondiale, collocando l'industria cantieristica nazionale al 5° posto nella graduatoria mondiale dei produttori di navi, dopo Corea, Giappone, Cina e Polonia e seguita dalla Germania, si nutrono forti preoccupazioni per il 2004.

Nel 2002 sono state consegnate 19 navi, per complessive 643.622 tslc e un valore di circa 1,6 miliardi di Euro, il 70 per cento dei quali per committenti esteri.

Si tratta, però, di navi di notevole complessità e a più elevata tecnologia e, in particolare, di navi da crociera (4 per complessive 375.900 tslc), di traghetti per trasporto passeggeri (4 per complessive 150.750 tslc), di car carriers (n.1 da

32.175 tslc), di traghetti Ro-Ro (n.2 per complessive 45.000 tslc) e di navi per il trasporto di prodotti chimici (n.4 per complessive 29.557 tslc).

La cantieristica italiana, pur avendo la leadership mondiale nel settore delle navi da crociera, con il 46% del relativo carico di lavoro, attraversa un periodo di forte crisi per l'insieme dei cantieri non specializzati in tale produzione (che sono la maggioranza, a fronte di soli 3 siti crocieristici) e stante la situazione dei cantieri di media e piccola dimensione, specializzati nella costruzione di unità di tipo convenzionale, da tempo esposti all'agguerrita concorrenza dei paesi asiatici, basata su una forte riduzione dei prezzi, che negli ultimi anni hanno monopolizzato la domanda mondiale del naviglio standard e che ora stanno mettendo a rischio anche le tipologie di navi a maggiore valore aggiunto (vedasi le crisi dei cantieri Orlando e Morini). A fronte dell'agguerrita concorrenza coreana e dei consistenti vuoti di lavoro che si stanno determinando nei cantieri italiani, il futuro del comparto è estremamente difficile ed incerto e potrebbe essere assicurato solo mediante l'applicazione, anche in Italia, delle misure di cui al vigente Regolamento UE n.1177/2002, nonchè, eventualmente, di misure sui finanziamenti sinora utilizzati da partner comunitari (home credit scheme). Del pari diviene di fondamentale importanza il rifinanziamento delle precedenti leggi di settore (nn.522/99 e 88/2001) per il completamento del piano di aiuti alle imprese cantieristiche e armatoriali per la costruzione di navi ordinate sin dal 2000 e, pressoché tutte, in avanzata fase di realizzazione.

Il sostenuto afflusso degli ordinativi dell'anno 2000, in una con gli investimenti effettuati dalle più importanti realtà cantieristiche per l'ammodernamento degli impianti, e il conseguente aumento degli indici di produttività hanno fino allo scorso anno contribuito a mantenere un ancora accettabile livello di produzione, ma si prevede una grave crisi per l'industria cantieristica ed il suo indotto alla fine del 2003, quando saranno ultimate le navi

ordinate nel 2000, ultimo anno per il quale erano previsti incentivi europei significativi.

I lusinghieri successi conseguiti in passato dalle imprese navalmeccaniche italiane vanno in primo luogo attribuiti alla capacità del settore, che ha saputo raccogliere la sfida della competitività a livello europeo e mondiale. Non va tuttavia sotaciuto il ruolo dello Stato che, con significativi investimenti, è riuscito ad assecondare tale processo di trasformazione e rilancio del settore.

A tale proposito va ancora una volta evidenziato che i risultati dell'intervento pubblico nel settore marittimo devono essere letti alla luce dello studio Censis "Rapporto sull'economia del mare", pubblicato nel 2002, che tende ad evidenziare il ruolo effettivo e potenziale dell'economia marittima nello sviluppo macroeconomico generale. In tale studio, com'è noto, viene stimato che nel settore cantieristico si verifica un "effetto moltiplicatore" pari a 3,526 degli investimenti. Ciò significa che l'ammontare degli investimenti in nuove navi realizzate grazie al sostegno pubblico ha creato una crescita economica pari a quasi quattro volte l'importo di detti investimenti, elemento, quest'ultimo estremamente significativo se rapportato all'entità del fatturato della cantieristica italiana. Considerato, infatti, che negli ultimi anni la produzione dell'industria cantieristica italiana si è attestata mediamente in circa 650.000 T.S.L.C./anno, si determina, a fronte di un costo unitario per tonnellata di stazza lorda compensata di 3357 euro, un volume d'investimenti nell'anno 2002 di circa 2,18 miliardi di euro, che ha prodotto, in base a tale meccanismo, un effetto economico sul sistema Paese, per detto anno, di circa 8 miliardi di euro e, con riferimento al triennio 2000 - 2002, di circa 24 miliardi di euro.

L'impatto economico e sociale, inoltre, degli interventi pubblici per il settore marittimo, con particolare riguardo all'occupazione, è quindi di tutta evidenza.

Il citato studio Censis, peraltro, valuta anche la dimensione occupazionale, attraverso una stima delle unità di lavoro direttamente utilizzate dai cantieri e quelle attivate a monte e a valle del processo produttivo.

Il moltiplicatore delle unità di lavoro per l'industria cantieristica è pari a 2,106. Come confermato dai dati forniti per gli Albi delle Imprese Navalmeccaniche, a circa 16.000 unità lavorative direttamente utilizzate nella produzione si sommano, nel sistema economico generale, più di 16.000 unità coinvolte nelle diverse attività complementari alla attività cantieristica, per la realizzazione di manufatti e componenti di allestimento navale, per un impatto occupazionale totale di circa 32.000 addetti, cui va aggiunto un contributo, peraltro, non trascurabile, in termini di occupazione, da parte delle imprese del settore che svolgono attività di riparazione e trasformazione navale.

Gli indicatori di risultato suesposti sono rappresentativi della quasi totalità della produzione cantieristica nazionale, in quanto è del tutto marginale (circa l'1% sul totale) l'attività produttiva svolta da cantieri italiani in ordine a lavori di costruzione e trasformazione navale che non usufruiscono del sostegno pubblico: trattasi, per lo più, di cantieri di piccole dimensioni impegnati nella costruzione di pescherecci, di unità per il servizio antinquinamento commesse dallo Stato ovvero di unità operative per i vari Corpi dello Stato stesso, mentre vanno in ogni caso tenute fuori dalle presenti valutazioni le costruzioni propriamente "militari", costruite nei cantieri specializzati.

Risulta pertanto evidente l'effettiva significatività dei dati e dei risultati di cui sopra in relazione al settore navalmeccanico nazionale nel suo complesso.

Le valutazioni fatte alla luce dello studio Censis (ciò valga anche nel contesto, successivamente analizzato, della ricerca, in cui lo studio in parola è utilizzato quale "modello matematico di riferimento" per la misurazione degli effetti del sostegno statale al settore) hanno ovviamente stretta correlazione con

i dati macroeconomici di cui è espressione il P.I.L., dovendosi considerare la "crescita economica" che lo studio permette di individuare quale componente dello stesso P.I.L.

Elementi di dettaglio sulla produzione della cantieristica italiana e sugli interventi di sostegno posti in essere per le varie tipologie navali sono riportati nelle schede illustrate dei relativi programmi di attività e della gestione delle pertinenti risorse finanziarie.

### **5. La ricerca applicata nel settore navale**

Nel corso del 2002 è proseguito l'intervento pubblico nel campo della ricerca applicata al settore navale attraverso i finanziamenti recati dalle leggi di intervento per il comparto marittimo con il costante obiettivo di sviluppare, prioritariamente, soluzioni avanzate in tema di trasporti marittimi ed industria cantieristica con particolare riferimento alle esigenze dell'economia marittima nazionale e per migliorare la competitività delle imprese.

Di fatto il panorama internazionale - caratterizzato da una forte concorrenza extracomunitaria - ha evidenziato a più livelli come la ricerca nel campo navale sia uno degli elementi chiave per ottenere concreti recuperi di efficienza, aspetto quest'ultimo di fondamentale importanza in un contesto di forte competitività quale quello nel quale gli operatori del settore si trovano ad operare quotidianamente.

In quest'ottica il presupposto che negli ultimi anni è stato alla base dei finanziamenti assicurati al settore della ricerca si può riassumere nella convinzione che la promozione della ricerca e dello sviluppo e la rapida trasformazione dei risultati conseguiti in innovazione per l'intero comparto navalmeccanico sono requisiti fondamentali per la competitività.

In sostanza tutte le realizzazioni ottenute dalla ricerca attraverso il loro impiego nel ciclo operativo, hanno permesso al comparto navalmeccanico nazionale di raggiungere quegli obiettivi di competitività che sono stati prefissati per il mantenimento di quote significative di mercato e che contribuiscono al miglioramento delle prestazioni qualitative e di convenienza economica.

Nello specifico la legge 28 dicembre 1999, n.522, recante misure di sostegno all'industria cantieristica ed alla ricerca applicata al settore navale, ha recato all'art.5 le risorse finanziarie per assistere i programmi di ricerca ricompresi nel periodo tra il 1° gennaio 2000 ed il 31 dicembre 2002 dell'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale (INSEAN) di Roma e del Centro per gli Studi di Tecnica Navale (CETENA) S.p.A. di Genova.

L'attività prevista negli stessi è stata conclusa nel corso dell'anno ed i risultati finali raggiunti da entrambi gli Enti sono stati oggetto di valutazione da parte del Comitato Tecnico Scientifico di cui all'art.4 della legge n.259/76 al fine di poter verificare la rispondenza degli obiettivi prefissati dai ricercatori in sede di elaborazione dei programmi con i risultati registrati nel corso delle ricerche svolte e poter concludere - entro la fine dell'anno - l'iter amministrativo volto alla determinazione della restante quota di contributo loro spettante quale saldo e procedere alla successiva liquidazione del beneficio utilizzando le risorse recate dal citato articolo 5 della legge n.522/99.

In particolare dall'analisi degli obiettivi raggiunti dai ricercatori nell'arco del triennio, è emerso, con riferimento al programma elaborato e svolto dall'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale (INSEAN) di Roma, che le attività svolte nell'ambito del programma stesso si sono concretizzate nella esecuzione di studi, indagini ed analisi specifiche riguardanti le varie tematiche di ricerca che hanno permesso di produrre nuove conoscenze nelle discipline scientifiche attinenti i cinque campi di interesse navale esplorati (Area

1) Resistenza Idrodinamica di carene; Area 2) Propulsione; Area 3) Dinamica dei Veicoli Marini; Area 4) Idroelasticità ed Idroacustica; Area 5) Modelli e Metodi di calcolo per flussi turbolenti) e di conseguire risultati che sono pienamente soddisfacenti e competitivi con quelli delle più avanzate Istituzioni scientifiche operanti in ambito internazionale nelle stesse discipline.

Il Programma strutturato in un solo Progetto di Ricerca denominato "Idrodinamica Navale" a sua volta articolato nelle citate cinque Aree di ricerca, si è proposto di approfondire le tematiche già individuate e sviluppate nel corso del programma precedente, il cui finanziamento era stato recato dalla legge n.261/97, arricchendole di aspetti nuovi quali in particolare:

- l'ottimizzazione delle forme di carena;
- l'applicazione delle "body force" per lo studio di eliche navali ad elevato numero di Reynolds;
- lo studio sperimentale dell'interazione fra pacchetti di onde e veicoli marini;
  - i rilievi di carichi idrodinamici agenti su una carena in mare ondoso utilizzando la tecnica del modello sperimentale.

Nel programma appena concluso si è consolidata, inoltre, la metodologia di integrare idrodinamica numerica ed idrodinamica sperimentale all'interno di ogni Tema di ricerca in modo coerente ed organico, facendo ricorso all'analisi di incertezza secondo una prassi ormai accettata dalla parte più evoluta della comunità scientifica.

Lo svolgimento del programma ha, infine, comportato numerosi e proficui contatti con la comunità scientifica sia nazionale che internazionale finalizzati alla validazione ed alla diffusione dei risultati raggiunti, aspetto quest'ultimo di fondamentale importanza ai fini della ricaduta industriale delle ricerche svolte, attuati tramite la partecipazione a convegni, seminari e corsi volti a favorire

l'approfondimento e lo sviluppo futuro delle tematiche di ricerca affrontate nel corso delle ricerche.

Obiettivo strategico del programma di ricerca svolto dal Centro per gli Studi di Tecnica Navale (CETENA) S.p.A. di Genova nel corso del triennio 2000-2002 è stato, invece, lo sviluppo di soluzioni avanzate in tema di trasporti marittimi ed industria cantieristica per dare risposte scientifiche e tecnologiche alle esigenze emergenti dall'industria stessa con l'obiettivo strategico di un miglioramento costante della produttività e del consolidamento delle basi tecnologiche di tale comparto industriale dato che il miglioramento continuo della competitività nazionale ne costituisce la sua finalità ultima.

Questo è stato possibile attraverso la costante ricerca di opportune risposte scientifiche e tecnologiche alle esigenze emergenti dall'industria marittima.

Lo schema del programma di ricerca ha seguito quello consolidato dall'esperienza dei programmi precedenti per cui gli studi sono stati articolati, premessa un'Area generale di gestione ed organizzazione del programma, in cinque grandi aree di ricerca (Area 1) Modellazione matematico-fisica; Area 2) Nave leggera; Area 3) Fluidificazione del processo; Area 4) Nave zero-cost manutentivo; Area 5) Modelli idrodinamici).

Nei programma realizzato dal CETENA di Genova si apprezza una chiara propensione alla ricerca finalizzata ad ottenere già nel breve periodo, risultati industriali pur non trascurando la ricerca fondamentale necessaria per gettare le basi dello sviluppo tecnologico negli anni a venire.

I risultati ottenuti nello sviluppo delle diverse linee dei temi di ricerca hanno mostrato la coerenza con le linee programmatiche previste e rappresentano, nel complesso, un valido supporto al bagaglio di conoscenze, metodologie e tecnologie sempre più necessarie ad un'industria marittima nazionale

competitiva.

Nel quadro di un utilizzo del mare come mezzo economico di trasporto delle merci e dei passeggeri si collocano le ricerche svolte sempre dal Centro per gli Studi di Tecnica Navale (CETENA) S.p.A. di Genova in collaborazione con il consorzio Confitarma-Finmare per la ricerca (COFIR) di Genova nel quadro del programma per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e fluviale predisposto dal predetto ente ai sensi dell'art.5 della legge n.413/98.

Nel corso del 2002, acquisito il prescritto parere del citato Comitato Tecnico Scientifico circa la validità dei risultati finali raggiunti nel corso del programma in argomento si è provveduto a liquidare la restante quota di beneficio spettante all'Ente di ricerca.

Il programma, pur rivestendo un carattere prevalentemente teorico, ha presentato al suo interno alcune linee di sviluppo con risvolti di grande rilevanza che hanno permesso di individuare gli ostacoli di natura tecnica e legale che ancora, di fatto, non consentono al nostro Paese la completa realizzazione dell'auspicato trasferimento di sempre maggiori quote di traffico dalla modalità terrestre a quella via mare.

A questo riguardo giova ricordare che l'art. 35 della legge 1° agosto 2002, n.166 recante "disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti" ha recato il finanziamento per un programma di ricerca straordinario finalizzato allo sviluppo del cabotaggio marittimo, delle autostrade del mare e della navigazione a corto raggio da realizzarsi da parte del CETENA di Genova in collaborazione con il mondo amatoriale, autorizzando una spesa di 300.000 euro per ciascuno degli anni 2002, 2003, 2004.

Il legislatore, nel prevedere interventi mirati a favore di uno sviluppo della ricerca in tale ambito, ha allargato l'oggetto previsto dalla legge n.413/98 – allora limitato al solo cabotaggio marittimo e fluviale – con riferimento a quelle

tratte di trasporto via mare in grado di sostituire il trasporto su strada , ed alla navigazione a corto raggio, affrontando tale problematica sia in relazione a rotte di navigazione nazionali sia non nazionali.

Presupposto comune agli argomenti proposti nel programma è che soltanto la realizzazione di un efficiente sistema intermodale , con il trasporto marittimo integrato nella rete di trasporto italiana ed europea può rafforzare l'attuale tendenza allo spostamento di significative quote di traffico dalla modalità terrestre a quella marittima.

Da ultimo il programma si propone anche di effettuare un'elaborazione di dati aggiornati sul traffico stradale, portuale e marittimo necessari per l'affinamento e l'implementazione di modelli di simulazione dei traffici.

Acquisito il prescritto parere preliminare del Comitato Tecnico Scientifico di cui all'art.4 della legge n.259/76 in merito al programma di cui sopra, si è provveduto ad avviare in tempi brevi, ai sensi e con le modalità dell'art. 6 della legge n.261/97, la procedura di approvazione dello stesso di concerto con le altre Amministrazioni interessate.

## **6. L'attività dell'Amministrazione per l'attuazione delle leggi di settore**

Conformemente ai criteri di priorità assegnati , nel corso dell'anno 2002 l'Amministrazione ha svolto regolarmente l'attività provvedimentale a sostegno al settore attraverso la concessione e corresponsione di contributi per i lavori di costruzione e trasformazione navale, per gli investimenti volti al recupero della produttività e per la ricerca applicata nel settore navale, nonché in favore delle imprese navalmeccaniche ed armatoriali ed Istituti di ricerca, con l'obiettivo di colmare il divario esistente tra i costi produttivi ed i prezzi di mercato e per

neutralizzare o ridurre i costi dei relativi finanziamenti.

Nel corso del 2002, si è svolta regolarmente l'attività provvedimentale di concessione, alle imprese cantieristiche, dei contributi di cui agli articoli 3 e 4 del decreto legge n.564/93, convertito nella legge n.132/94 così come rifinanziata e prorogata dalla legge n.522/99 e dalla legge n.88/01.

In particolare sono stati emanati n.30 provvedimenti di concessione alle imprese cantieristiche, per un ammontare complessivo di contributi di Euro 172.481.462,50 con autorizzazione ai beneficiari a stipulare mutui con gli istituti di credito ai sensi della legge n.431/91.

Per quanto concerne la concessione dei benefici previsti dall'art.4 della legge n.522/99 "contributi agli investimenti volti a migliorare la produttività dei cantieri", sono stati emanati n.9 decreti di concessione per un ammontare complessivo di Euro 12.564.497,24, con autorizzazione ai beneficiari a stipulare mutui con gli Istituti di credito ai sensi della legge n.431/91.

Nel corso dell'anno si è provveduto, inoltre, all'emanazione di n.46 decreti di concessione alle imprese armatoriali dei contributi previsti dall'art. 4 della legge n.88/01, per un ammontare complessivo di Euro 436.578.062,50 da corrispondere in 24 rate semestrali costanti posticipate per la durata di dodici anni decorrenti dal 1° marzo o dal 1° settembre di ciascun anno.

Nel quadro degli obiettivi di cui in premessa si colloca l'attività di concessione degli incentivi alla demolizione di navi cisterna di cui alla 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".

A seguito della Decisione n. C (2002) 2437 def. del 17 luglio 2002 della Commissione europea che ha approvato il regime di aiuto in questione, sono stati emanati n.15 decreti di concessione del contributo previsto dalla

sopramenzionata legge per un ammontare complessivo di Euro 53.728.254,32 cui vanno aggiunti ulteriori n.14 decreti per un ammontare di 39.503.155,52 Euro utilizzando l'ulteriore stanziamento previsto dalla legge n. 166/02.

Per quanto riguarda, infine, l'attività provvedimentale di concessione di contributi a favore della ricerca applicata ai settore navale, nel corso del 2002, si è provveduto all'emanazione del decreto di concessione definitiva al CETENA per il programma straordinario per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e fluviale, nella misura di Euro 665.820,00.

Si è inoltre provveduto all'emanazione di n. 2 decreti di concessione definitiva al CETENA e all'INSEAN, per il programma di ricerca relativo al triennio 2000-2002, nella misura complessiva di Euro 11.194.497,77.

In entrambi i casi i beneficiari sono stati autorizzati a stipulare apposito contratto di mutuo con istituti di credito ai sensi della legge n.431/91.

\*\*\*\*\*

## **14. Conclusioni**

Da quanto esposto nella presente relazione si possono trarre le seguenti conclusioni, che si rivelano d'importanza determinante ai fini delle decisioni da adottare a livello politico.

- L'industria cantieristica navale, insieme al trasporto marittimo ed alla nautica da diporto, è uno dei tre poli principali su cui è fondata l'economia marittima nazionale.
- Al pari dell'attività armatoriale, quella dei cantieri navali è un'attività industriale fortemente soggetta alla concorrenza internazionale e soprattutto a quella della Corea del Sud e del Giappone.

Per quanto concerne, anzi, la Corea, l'Unione Europea ha accertato che trattasi quasi sempre di concorrenza sleale (dumping), contro la quale l'Unione stessa ha attivato meccanismi di difesa commerciale in sede WTO (Organizzazione Mondiale per il Commercio).

- E' da sottolineare che i due aspetti su cui si incentra la competizione commerciale sono i costi di produzione (molti bassi nei Paesi tesi per effetto anche di politiche di dumping sociale) e le condizioni finanziarie (più vantaggiose in Corea ed in Giappone grazie ad una politica creditizia specifica che non trova corrispondenza in Europa e, tanto meno, nel nostro Paese).
- Sui due menzionati punti è stata sinora fondata la politica d'intervento posta in essere dall'Amministrazione, in base alla normativa comunitaria e nazionale ormai in scadenza: incentivazioni finanziarie sono state accordate in relazione a ciascuna commessa di costruzione o trasformazione navale, sia per assicurare che il prezzo praticato al

committente fosse conforme a quello di mercato (praticato dalla concorrenza), sia per far sì che il relativo "pacchetto finanziario" fosse in linea con quello che il committente potrebbe ottenere presso cantieri di altri Paesi, in modo da conservare la commessa in Italia.

- L'Amministrazione ha provveduto, per la produzione facente capo a contratti stipulati non più tardi del 31 dicembre 2000, a dar corso agli interventi previsti dalla vigente legislazione nazionale di settore (contributi "diretti" al cantiere assuntore dei lavori e contributi sugli interessi a favore dell'armatore-committente), utilizzando tutte le risorse disponibili: la relativa azione amministrativa è stata, pertanto, pienamente efficace ed in linea con la tempistica prevista, soddisfacendo le istanze relative alle iniziative più avanzate.
- E' da rilevare, peraltro, che il mancato rifinanziamento della normativa di settore in sede di legge finanziaria per il 2003 porrà gravi problemi alle aziende ancora impegnate nella produzione ed aventi titolo ai predetti benefici, in quanto, per le rimanenti iniziative non ancora assistite, la mancanza di fondi impedirà all'Amministrazione di completare gli interventi stessi, con pesanti riflessi sui conti economici delle aziende e, conseguentemente, sull'occupazione.

Il problema riguarda sia il segmento produttivo delle navi da crociera, in cui l'Italia è leader mondiale, sia, in misura ancora più accentuata, gli altri segmenti produttivi in cui sono specializzati i cantieri nazionali mediominori.

- Oltretutto, a fronte dell'agguerrita concorrenza coreana e dei conseguenti vuoti di lavori che si stanno determinando nei cantieri italiani, il futuro del comparto è estremamente difficile ed incerto e potrebbe essere assicurato solo mediante l'applicazione, anche in

Italia, delle misure di cui al vigente Regolamento comunitario n.1177/2002 (aiuti nel limite del 6% del valore della commessa, applicato dagli altri Paesi europei, ma in scadenza nel marzo 2004) nonché di eventuali altre misure di finanziamento che la Commissione Europea dovrebbe essere sollecitata a proporre nel corso dell'anno per non disperdere un patrimonio di esperienza e professionalità che sarebbe altrimenti irrecuperabile e che in parte è andato già perduta a causa dello scarso interesse che l'Esecutivo comunitario ha mostrato, in questi ultimi tre anni, per le sorti del settore.

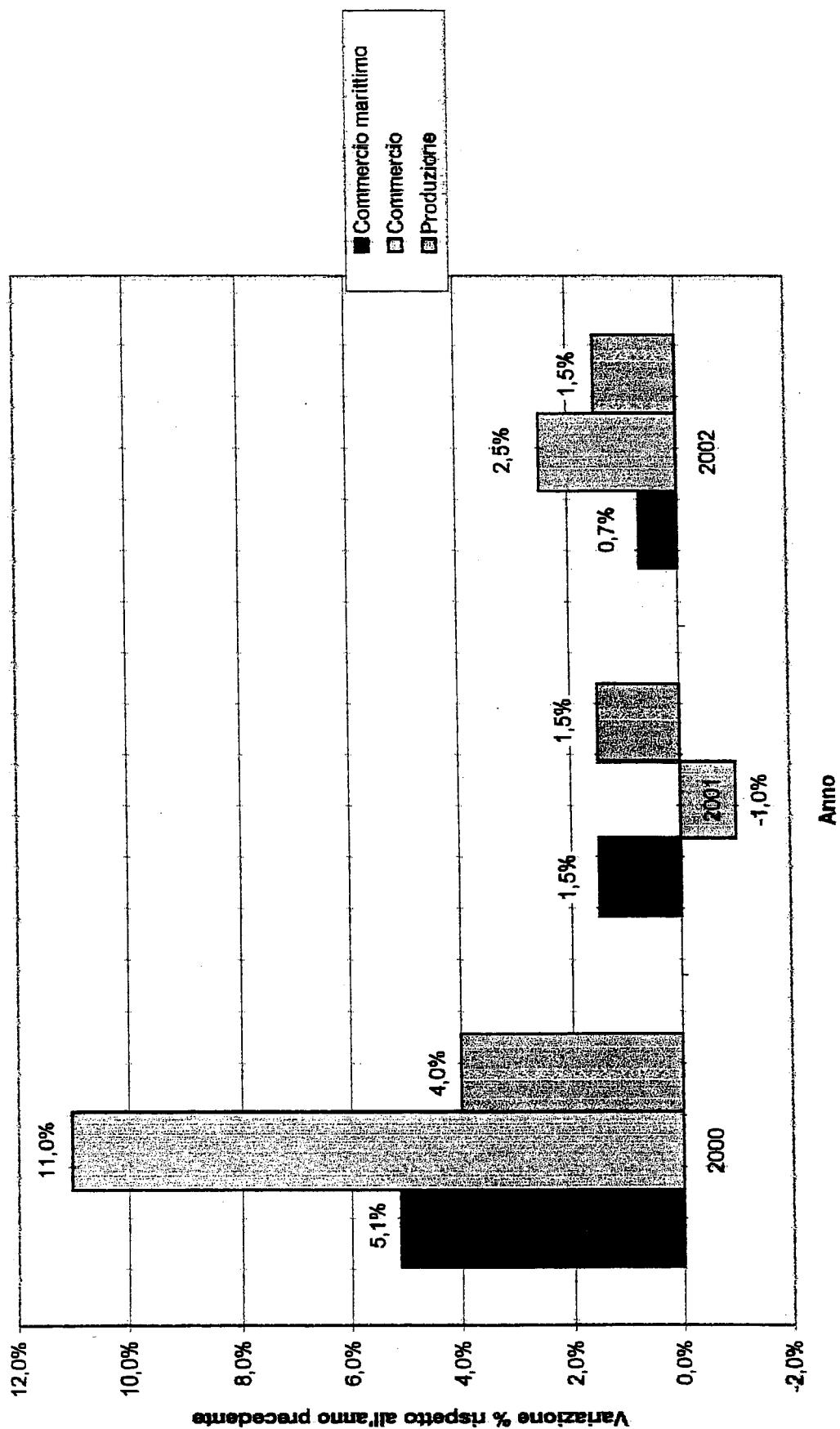
- A livello nazionale, occorre esser pronti a destinare al comparto le necessarie risorse sia per il completamento degli interventi previsti dalle leggi pregresse, sia per l'adozione delle ulteriori misure che sarà necessario sollecitare a livello comunitario per la salvaguardia del settore.

# ALLEGATI

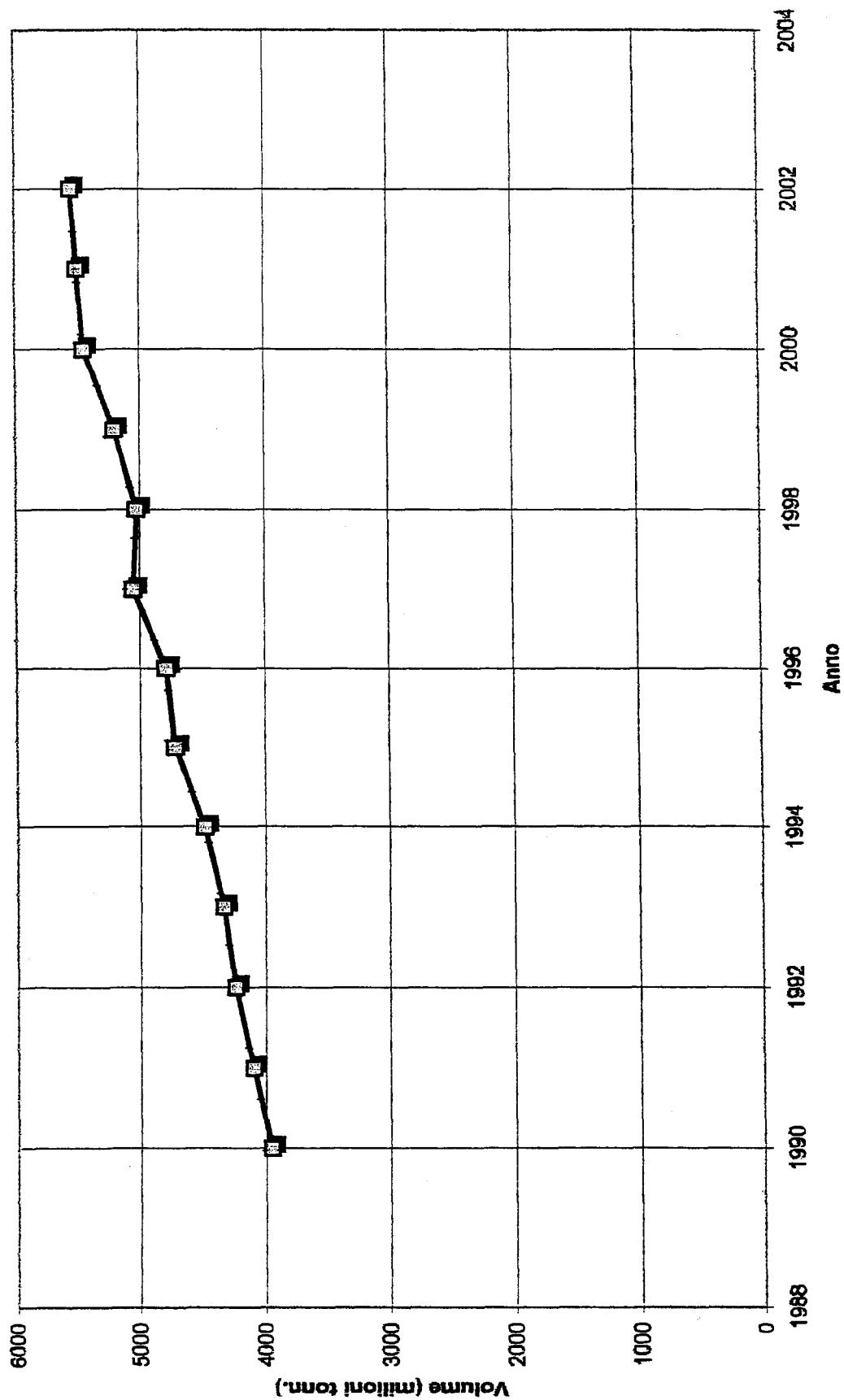
**PAGINA BIANCA**

*Grafici sulla situazione della  
cantieristica mondiale*

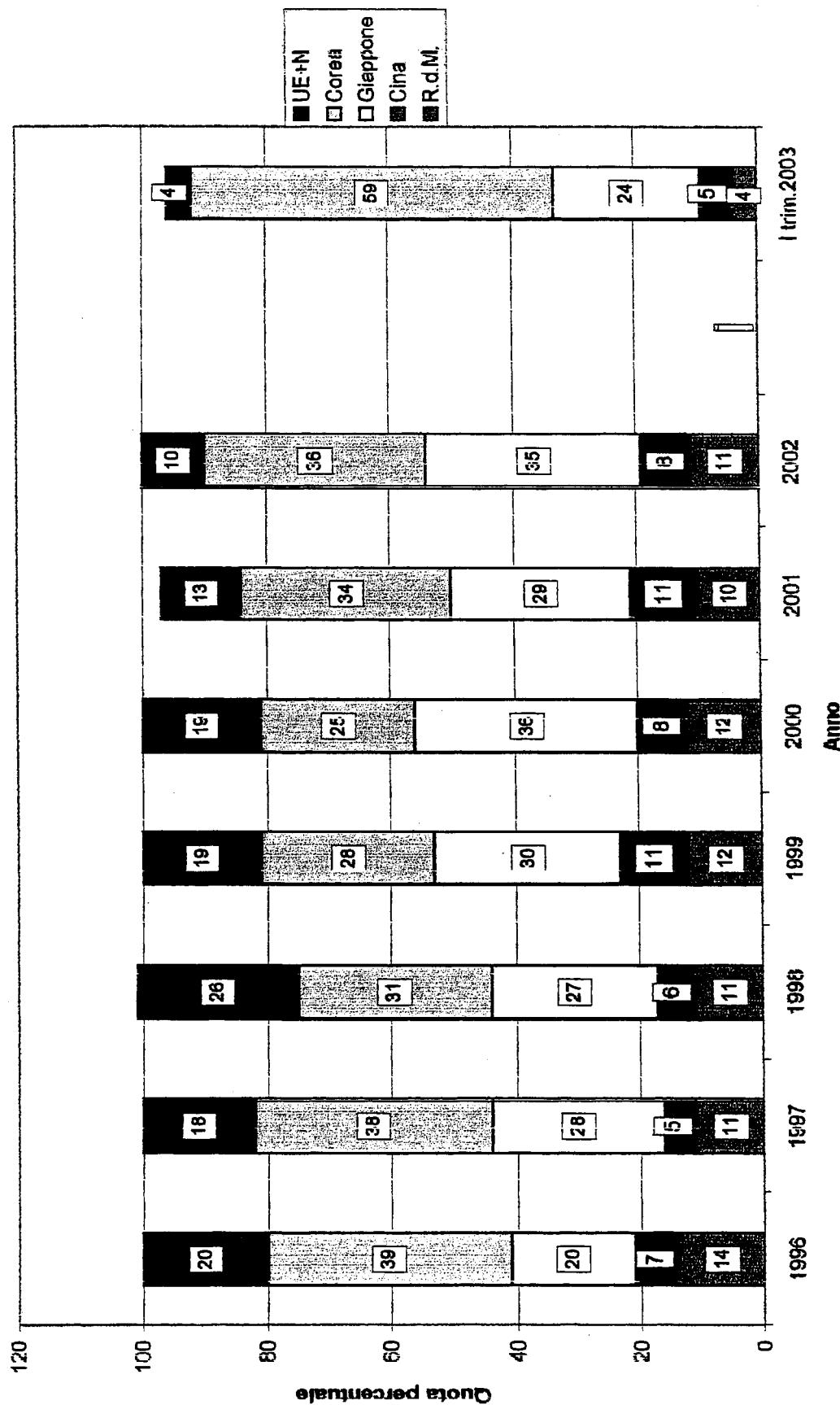
**PAGINA BIANCA**

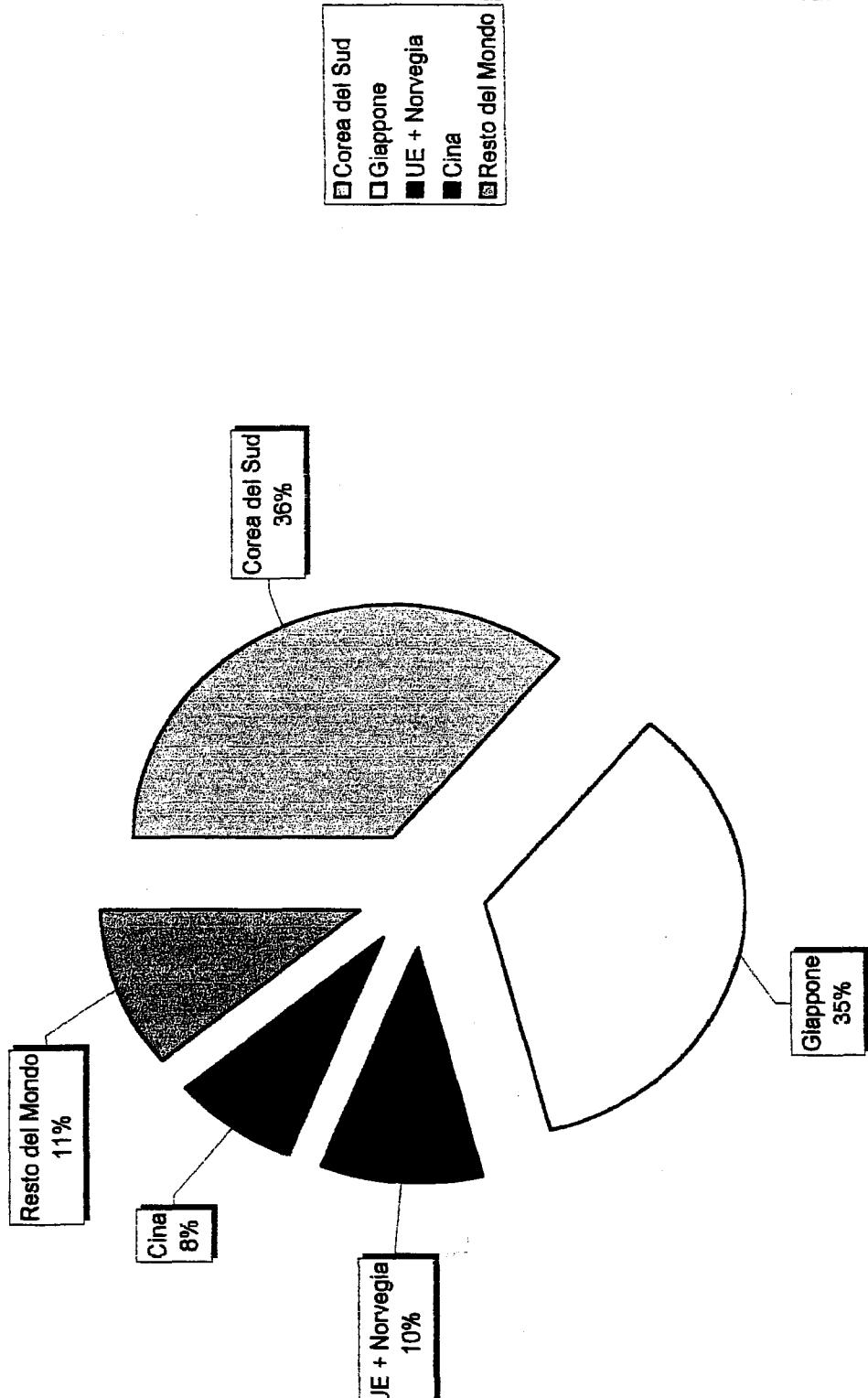
**Economia mondiale**

Andamento volume di merci trasportate via mare



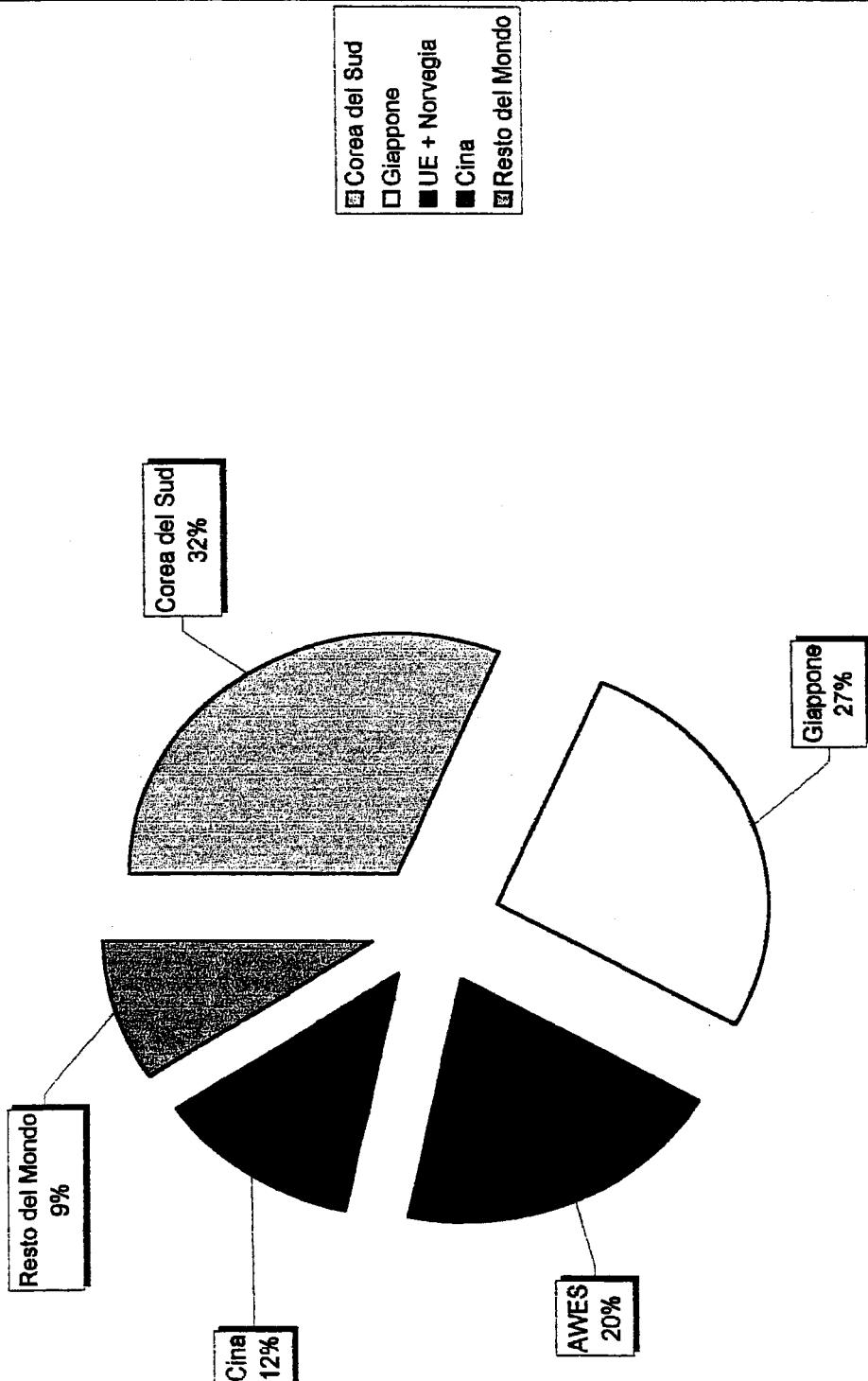
## Quote di mercato per area di costruzione dal 1996 al I trimestre 2003



**QUOTE DI MERCATO PER AREE DI PRODUZIONE nel 2002 (%)**

Fonte: AWEIS (Association of European Shipbuilders)

**Portafoglio ordini per area di produzione al 31.12.2002**



## RIPARTIZIONE FRA PAESI DEL PORTAFOGLIO ORDINI MONDIALE AL 31.03.2003

( ORDERBOOK AT 31.03.2003

BY COUNTRIES ]

COUNTRY / PAESE )	N	1.000 GT	%	1.000 CST	%
BELGIUM	1	1,2	0,0	0,0	0,0
DENMARK	11	454,7	0,5	317,0	0,6
FINLAND	7	465,9	0,5	560,5	1,0
FRANCE	10	468,2	0,5	600,2	1,0
GERMANY	76	1.468,8	1,6	1.446,2	2,5
GREECE	7	56,2	0,1	89,9	0,2
ITALY	69	1.735,1	1,9	1.910,8	3,3
NETHERLANDS	180	488,0	0,5	749,3	1,3
PORTUGAL	19	72,8	0,1	97,2	0,2
SPAIN	131	1.022,6	1,1	1.011,3	1,8
SWEDEN	3	16,9	0,0	22,1	0,0
UNITED KINGDOM	21	38,9	0,0	55,1	0,1
EU	535	6.289,4	6,9	6.859,6	12,0
CROATIA	54	1.407,6	1,5	998,9	1,7
NORWAY	32	92,2	0,1	186,3	0,3
POLAND	98	2.170,2	2,4	1.631,2	2,8
ROMANIA	96	695,4	0,8	777,2	1,4
A AWES	815	10.654,8	11,7	10.453,1	18,2
BULGARIA	19	174,5	0,2	159,4	0,3
GEORGIA	0	0,0	0,0	0,0	0,0
LATVIA	6	2,8	0,0	10,4	0,0
RUSSIA	68	293,9	0,3	418,5	0,7
UKRAINE	43	420,0	0,5	441,9	0,8
YUGOSLAVIA	6	13,8	0,0	19,8	0,0
OTHERS	106	362,4	0,4	549,1	1,0
B OTHER EUROPEAN	248	1.267,4	1,4	1.599,2	2,8
C JAPAN	687	27.878,3	30,7	15.271,3	26,7
D SOUTH KOREA	636	37.472,8	41,2	20.305,3	35,4
BRAZIL	35	216,3	0,2	300,0	0,5
CHINA, PEOPLE'S REPUBLIC OF	399	9.574,4	10,5	6.278,2	11,0
CHINA, REPUBLIC OF (TAIWAN)	34	1.533,8	1,7	795,1	1,4
UNITED STATES OF AMERICA	125	1.225,8	1,3	1.114,6	1,9
OTHERS	302	1.126,0	1,2	1.179,1	2,1
E REST OF WORLD	895	13.676,2	15,0	9.667,1	16,9
WORLD TOTAL	3.281	90.949,4	100,0	57.296,0	100,0

Differences due to roundings

SOURCE: Lloyd's Register - Fairplay

## ORDERBOOK AT 31.03.2003

## BY SHIPTYPE

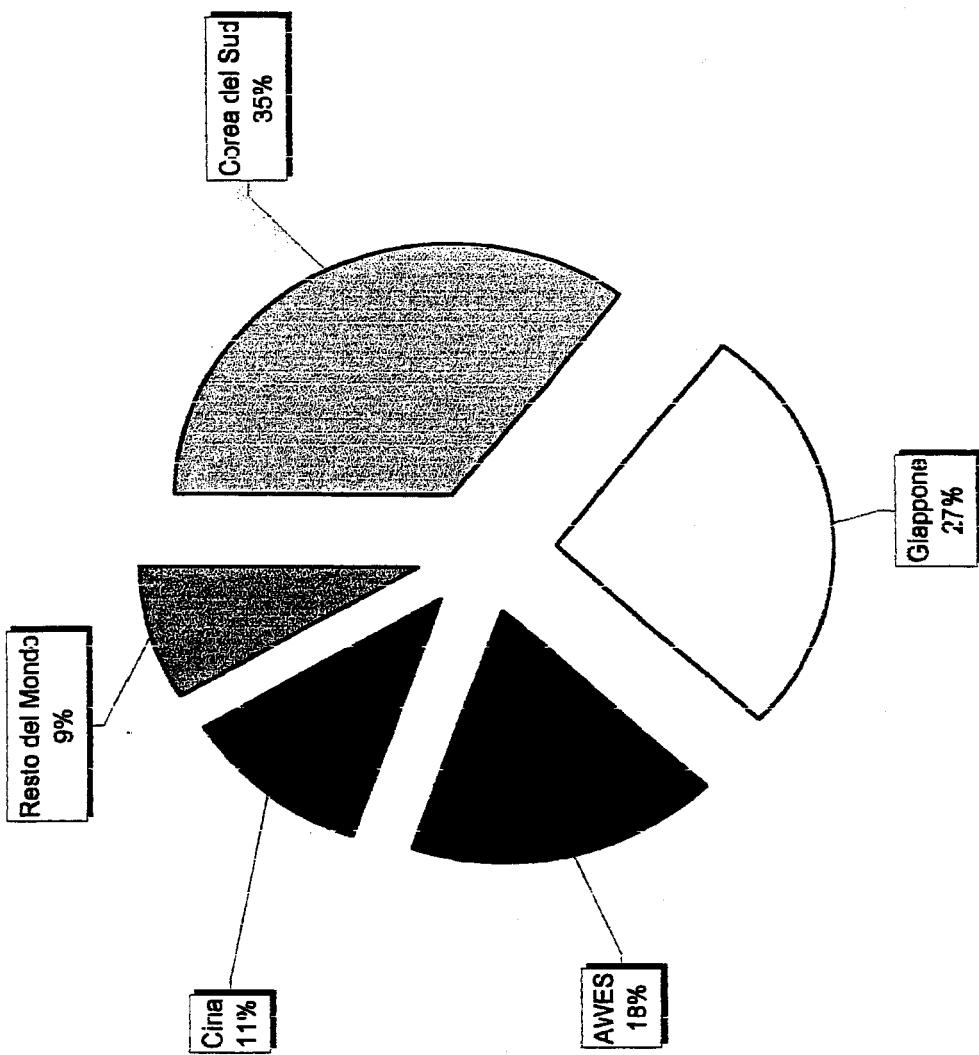
TYPE	N	1,000 GT	%	1,000 CGT	%	1,000 DWT	%
CRUDE OIL TANKER	267	23.855,4	26,2	9.008,2	15,7	44.325,7	33,4
PRODUCT & CHEMICAL	662	14.231,7	15,6	11.034,5	19,3	23.023,7	17,4
A TANKERS	929	38.087,0	41,9	20.042,8	35,0	67.349,4	50,8
BULK CARRIERS	475	18.816,1	20,7	8.346,2	14,6	34.611,2	26,1
COMBINED CARRIERS	2	130,0	0,1	65,0	0,1	242,0	0,2
B BULK CARRIERS	477	18.946,1	20,8	8.411,2	14,7	34.853,2	26,3
GENERAL CARGO	283	2.356,8	2,6	2.314,0	4,0	3.187,1	2,4
REEFERS	7	82,7	0,1	106,2	0,2	71,7	0,1
CONTAINERS	370	15.634,3	17,2	10.789,8	18,8	17.790,8	13,4
RO - RO	38	718,9	0,8	639,6	1,1	364,0	0,3
OTHER DRY CARGO	52	2.382,8	2,6	1.493,8	2,6	850,1	0,6
C DRY CARGO	750	21.175,4	23,3	15.343,4	26,8	22.263,7	16,8
LPG CARRIERS	44	1.065,7	1,2	915,1	1,6	1.257,0	0,9
LNG CARRIERS	65	6.489,2	7,1	4.884,6	8,5	4.421,8	3,3
D GAS CARRIERS	109	7.554,9	8,3	5.799,7	10,1	5.678,8	4,3
FERRIES	149	1.018,3	1,1	1.254,9	2,2	202,6	0,2
PASSENGER	45	2.423,3	2,7	3.118,1	5,4	220,2	0,2
E FERRY/PASSENGER	194	3.441,6	3,8	4.372,9	7,6	422,8	0,3
FISHING VESSELS	247	198,7	0,2	618,0	1,1	65,7	0,0
OTHERS N/C	575	1.545,8	1,7	2.707,9	4,7	1.931,6	1,5
F NON CARGO VESSELS	822	1.744,4	1,9	3.325,9	5,8	1.997,4	1,5
<b>TOTAL</b>	<b>3.281</b>	<b>90.949,4</b>	<b>100,0</b>	<b>57.296,0</b>	<b>100,0</b>	<b>132.565,3</b>	<b>100,0</b>

Differences due to roundings

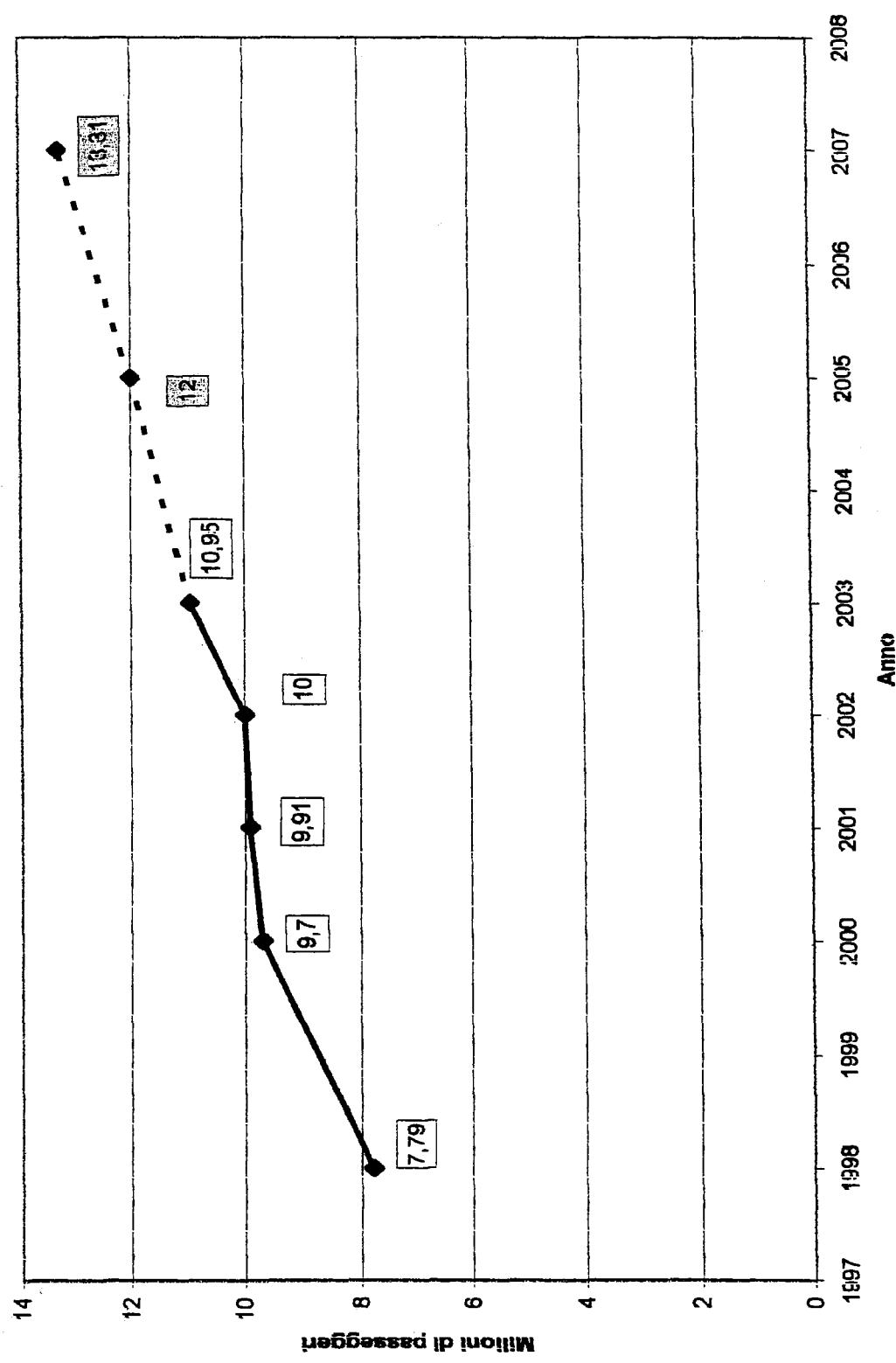
SOURCE: Lloyd's Register - Fairplay

22/04/2003

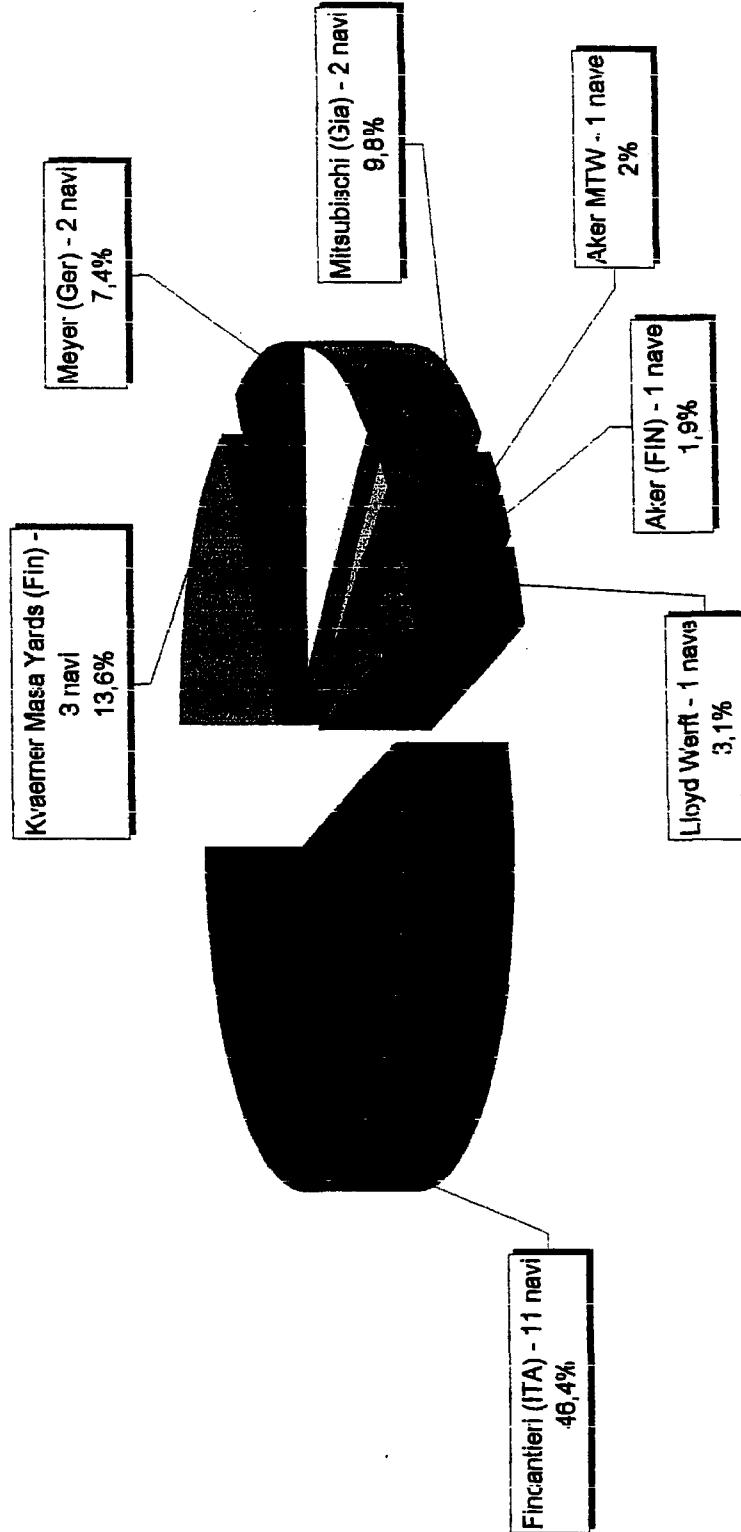
**Portafoglio ordini mondiali al 31 marzo 2003**



**Domanda del mercato crocieristico dal 1998 al 2007**

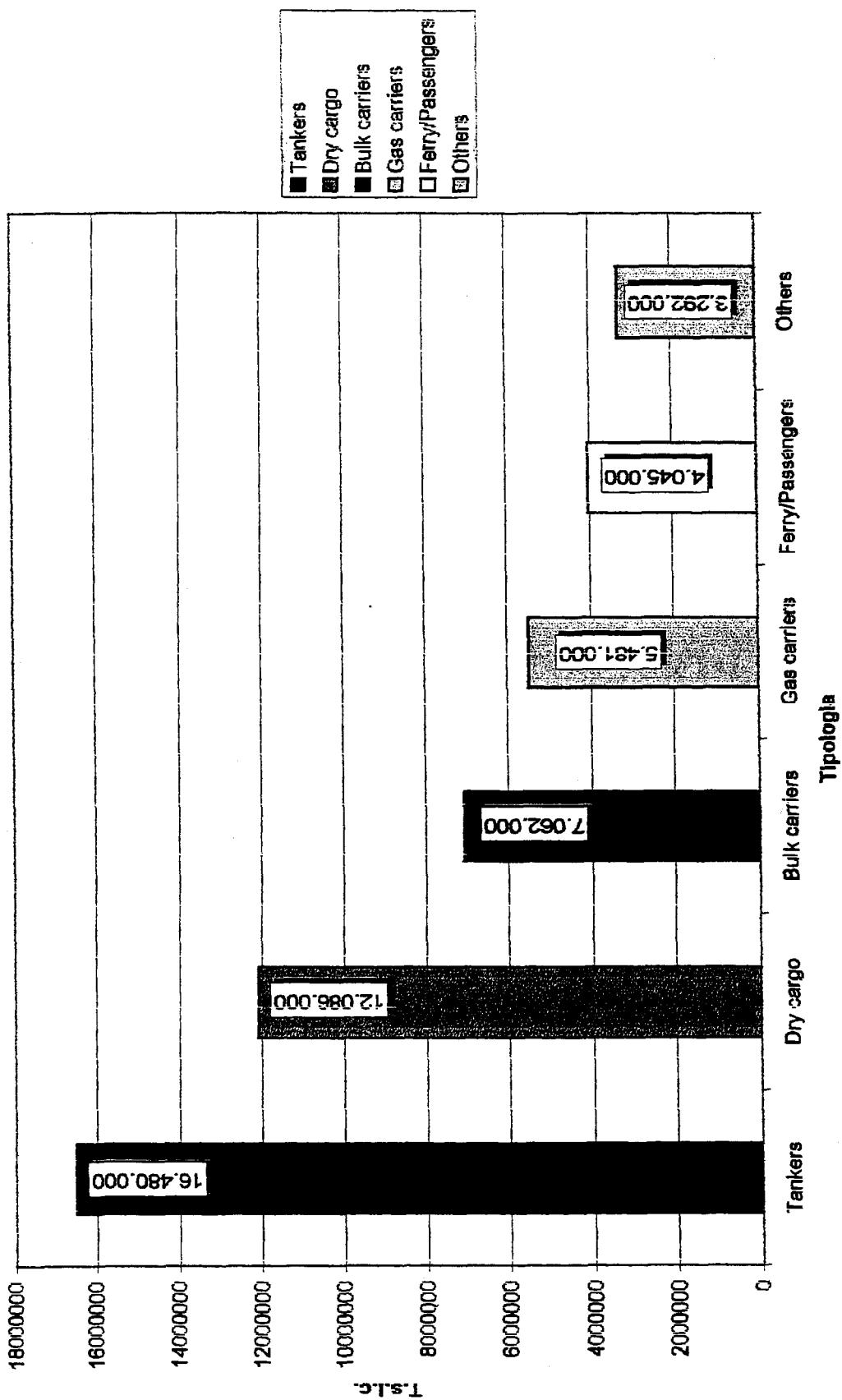


**Ripartizione del carico di lavoro di navi da crociera al marzo 2003**



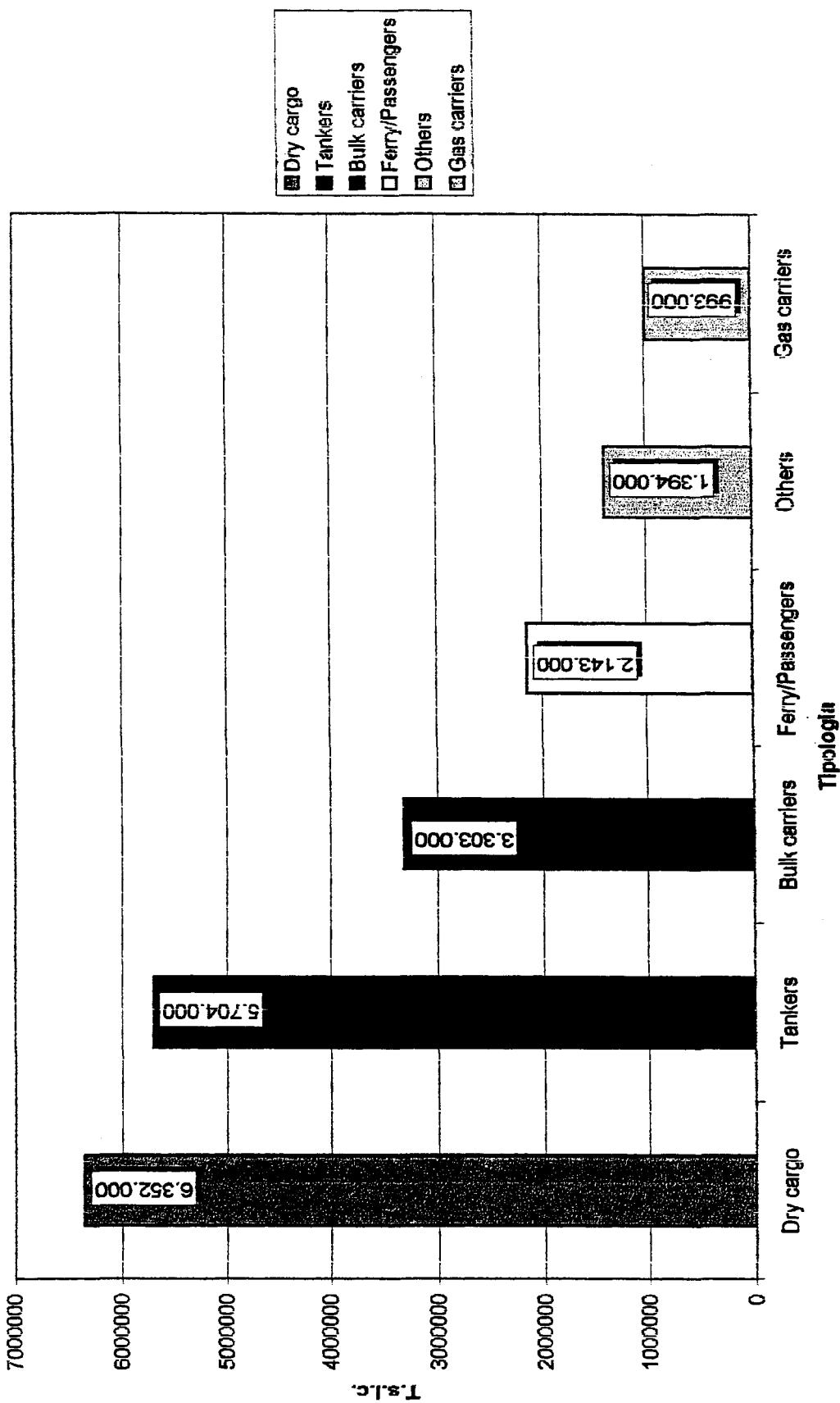
(Fonte: GP Wild, stampa specializzata)

## Portafoglio ordini mondiali per tipologia al 31.12.2002 (T.s.l.c.)



Fonte: AWES (Association of West European Shipbuilders)

Completamenti effettuati nel mondo nel 2002, per tipologia



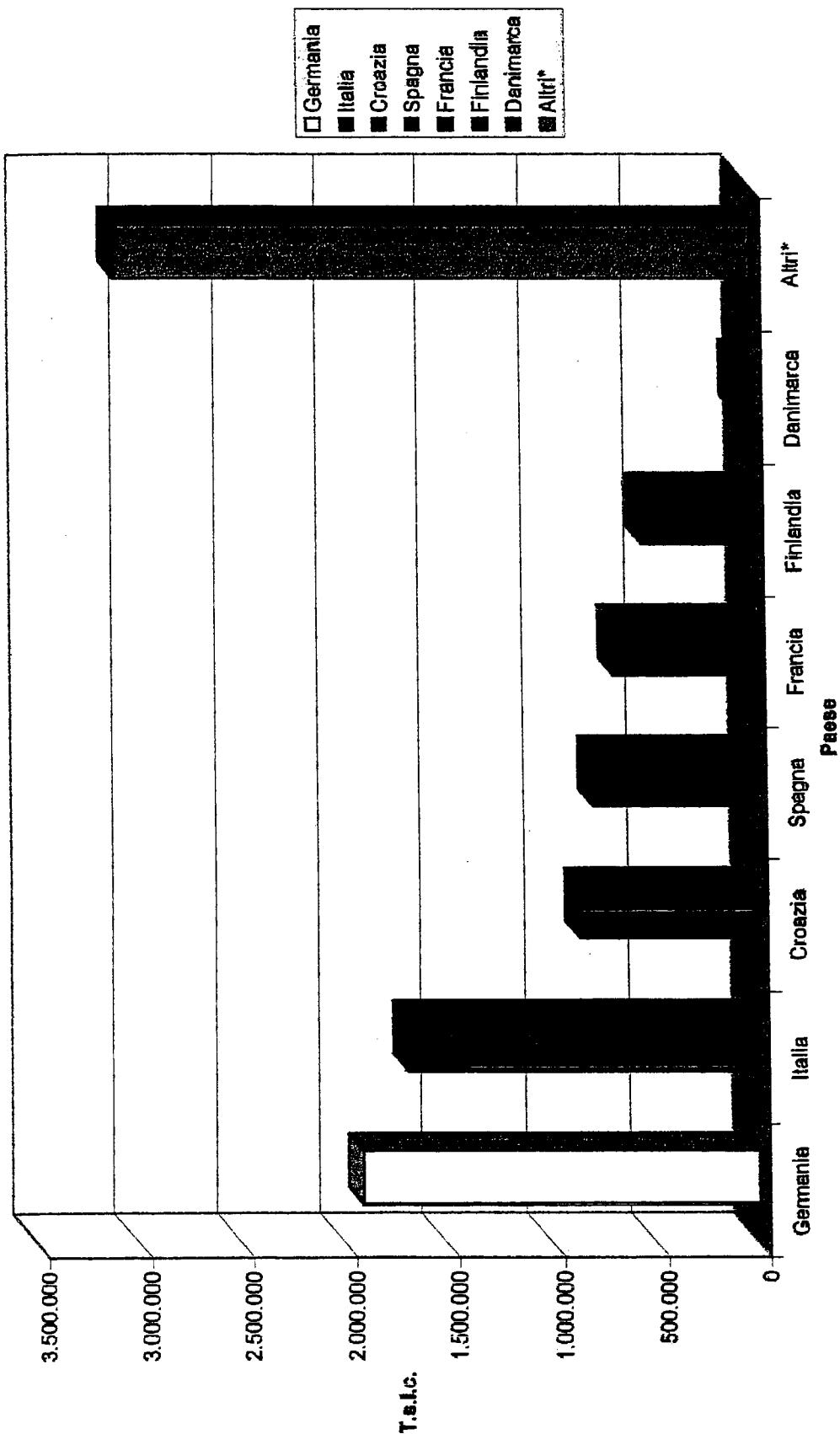
Fonte: AWES (Association of West European Shipbuilders)

**SITUAZIONE CANTIERISTICA AWES AL 31.12.2002**

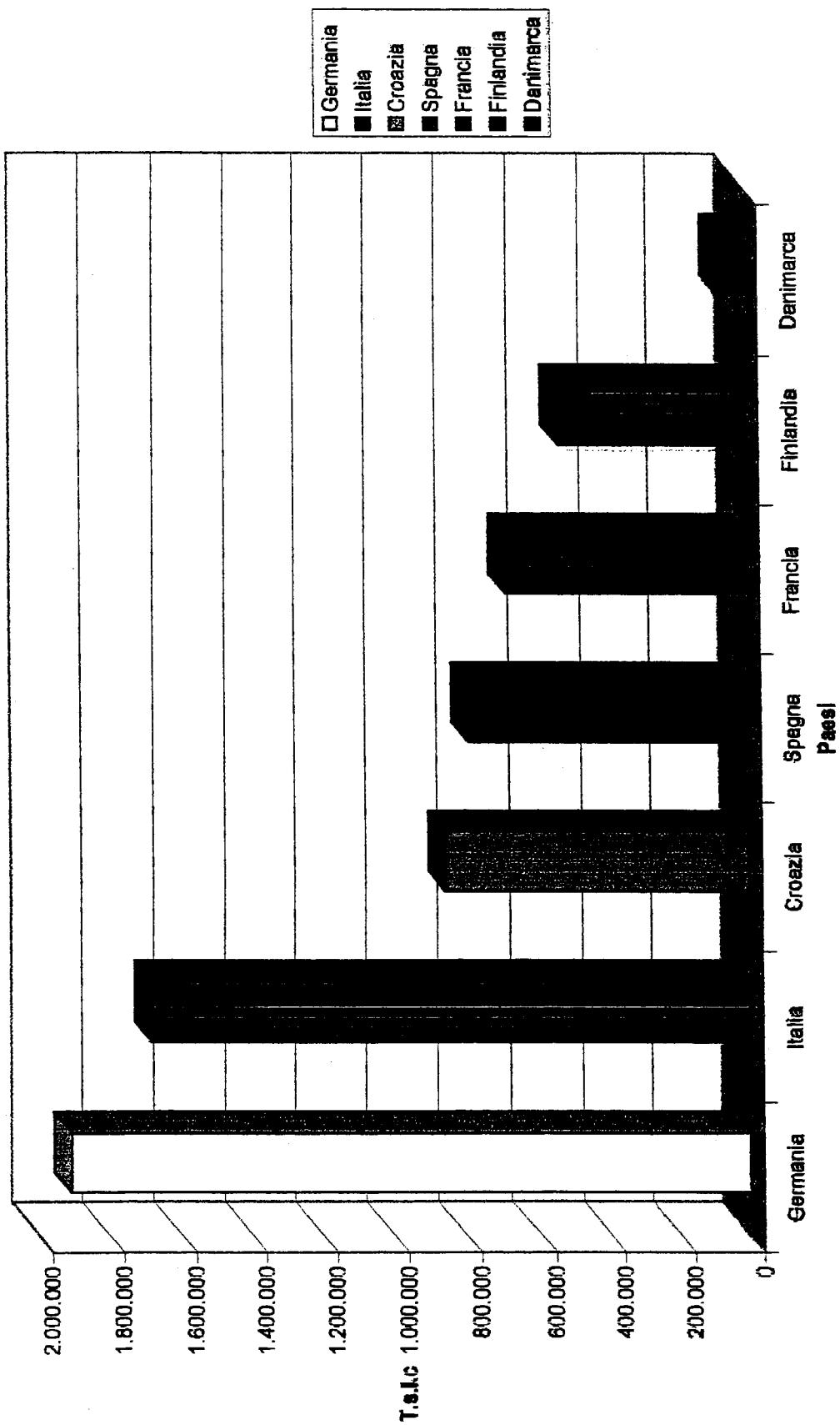
<b>Paesi</b>	<b>Portafoglio ordini T.s.l.c.</b>	<b>Completamenti T.s.l.c.</b>
Germania	1.911.772	1.169.572
Italia	1.687.390	650.765
Croazia	859.628	358.350
Spagna	790.831	353.205
Francia	686.336	317.307
Finlandia	543.595	315.935
Danimarca	80.138	242.842
Altri*	3.111.310	1.229.024
<b>Totali</b>	<b>9.671.000</b>	<b>4.637.000</b>

\* Grecia, Olanda, Norvegia, Polonia, Portogallo, Romania e Regno Unito

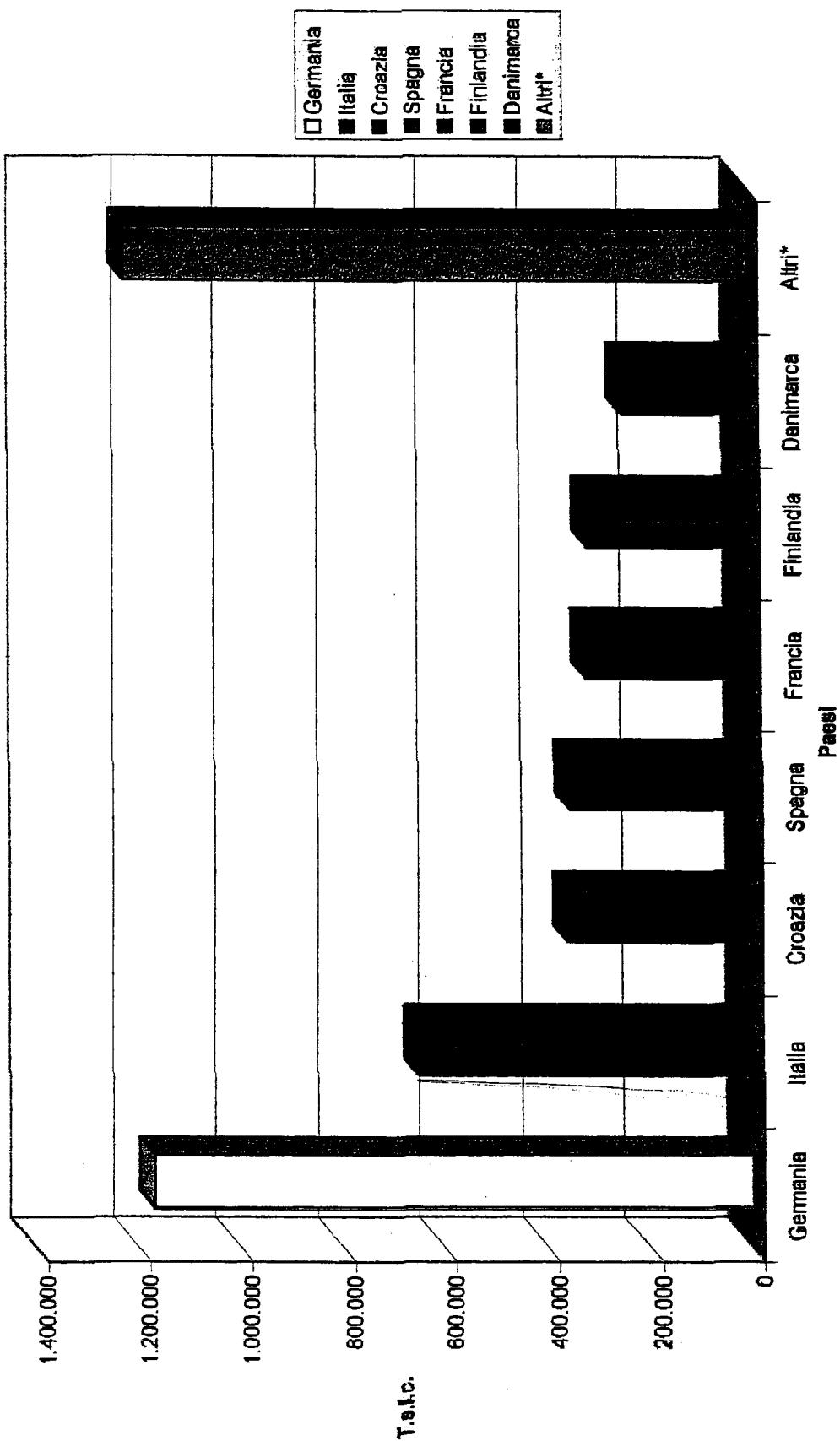
Portafoglio ordini dei principali paesi AWES al 31.12.2002



Portafoglio ordini principali paesi AWES al 31.12.02

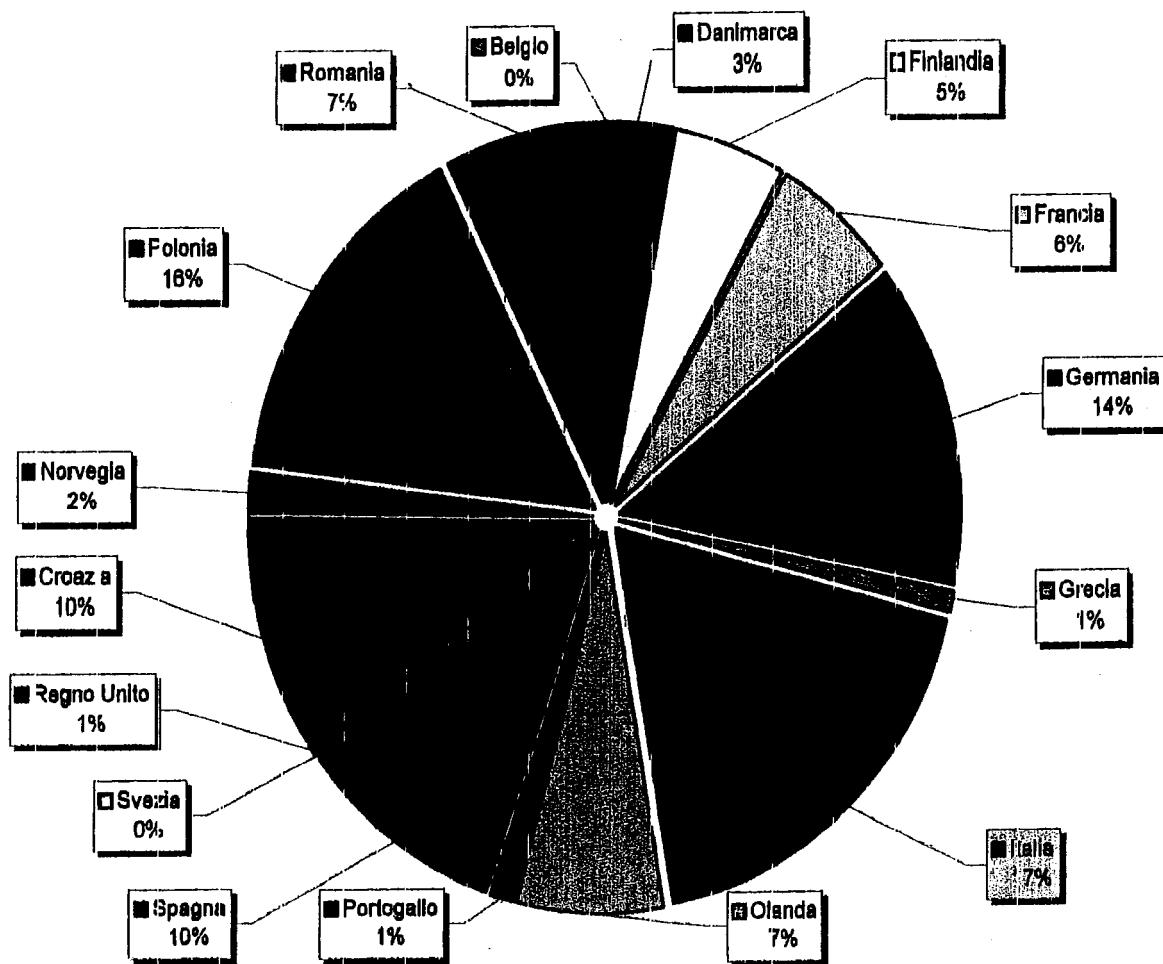


## Compleimenti principali paesi AWES dal 01.01.02 al 31.12.02



**Ripartizione del carico di lavoro in ambito AWES al 31 marzo 2003**

Paese	N.	T.s.l.c.	%
Belgio	1	0,0	0,00%
Danimarca	11	317,0	3,03%
Finlandia	7	560,5	5,36%
Francia	10	600,2	5,74%
Germania	76	1446,2	13,83%
Grecia	7	89,9	0,86%
Italia	69	1910,8	18,28%
Olanda	180	749,3	7,17%
Portogallo	19	97,2	0,93%
Spagna	131	1011,3	9,67%
Svezia	3	22,1	0,21%
Regno Unito	21	55,1	0,53%
Croazia	54	998,9	9,56%
Norvegia	32	186,3	1,78%
Polonia	98	1631,2	15,60%
Romania	96	777,2	7,44%
<b>Totali</b>	<b>815</b>	<b>10453,2</b>	<b>100,00%</b>

**Ripartizione in ambito AWES del carico di lavoro al 31.03.2003**

*Dati sulla attuazione delle  
leggi di settore*

**PAGINA BIANCA**

## STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 22 FEBBRAIO 1994, N.132

(dati aggiornati al 31 dicembre 2002)

Decreto legge 24 dicembre 1993, n.564 convertito in legge 22 febbraio 1994, n.132.  
 Provvedimenti a favore dell'industria navalmeccanica e della ricerca applicata al settore navale – applicativa della VII Direttiva C.E.E..

Leggi di rifinanziamento: DL 13 luglio 1995, n.287 convertito nella legge 8 agosto 1995, n.343; DL 21 ottobre 1996, n.535 convertito nella legge 23 dicembre 1996, n.647; legge 31 luglio 1997, n.261, legge 30 novembre 1998, n.413, legge 28 dicembre 1999, n.522, legge 388/2000, legge 1° agosto 2002, n.166.

<b>COSTRUZ. E TRASF.</b>	<b>Stanziamenti 1993-2002</b> (lire/mldi)	<b>Somme impegnate</b> (lire/mldi)
DL 564/93 conv.in L.132/94	* 15,0	* 15,0
DL 287/95 conv. in L.343/95	* 63,5	* 63,5
DL 535/96 conv. in L.647/96	* 95,0	* 94,2
L.261/97 art. 1 b)	(*) 135	135
L.413/98 art.1 a)	(*) 10 (1)	10
L. 522/99 art.2, comma 3	(*) 28	27,9
L.388/2000	35	7,2
<b>TOTALE</b>	<b>381,5</b>	<b>352,8</b>
	= 197,028 €/mil	= 182,205 €/mil

<b>CREDITO NAVALE.</b>	<b>Stanziamenti 1993-2002</b> (lire/mldi)	<b>Somme impegnate</b> (lire/mldi)
DL 535/96 conv. in L.647/96	** 65,0	** 65,0
DL 287/95 conv. in L.343/95	** 58,5	** 58,5
DL 564/93 conv.in L.132/94	** 35,0	** 35,0
L.261/97 art. 1 c) ***	(**) 69 (2)	(**) 59,1
<b>TOTALE</b>	<b>227,5</b>	<b>217,6</b>
	= 117,493 €/mil	= 112,381 €/mil

\*\*\* ai sensi dell'art.13, comma 1, legge 522/99, 75 mldi sono stati trasferiti allo stanziamento per la cantieristica.

(1) L'ulteriore assegnazione di L/mldi 60 è stata destinata al finanziamento della legge n.88/2001.

(2) L. 39 mldi sono stati destinati per L. 10 mldi alla legge n.51/01 e L. 29 alla legge 88/2001.

<b>RICERCA (INSEAN E CETENA)</b>	<b>Stanziamenti 1993-2002 (lire/mldi)</b>	<b>Somme impegnate (lire/mldi)</b>
DL 564/93 conv.in L.132/94	* 4,8	(*) 4,8
DL 287/95 conv. In L.343/95	* 10,4	(*) 9,8
L.261/97 art. 1 c)	* 10	10
L.413/98 art.5	(*) 1	0,99
L. 522/99 art.5	(*) 7	7
<b>TOTALE</b>	<b>33,2</b>	<b>32,59</b>
	= 17,146 €/mil	= 16,831 €/mil
L.166/2002 art 35, co 3	0,3 €/mil	0 €/mil
<b>TOTALE</b>	<b>17,446 €/mil</b>	<b>= 16,831 €/mil</b>

<b>INVESTIMENTI</b>	<b>Stanziamenti 1993-2002 (lire/mldi)</b>	<b>Somme impegnate (lire/mldi)</b>
(art.3,comma 4, L.343/95)	(*) 1,8	1,5
L. 522/99 art.4	(*) 7	2,3
<b>TOTALE</b>	<b>8,8</b>	<b>3,8</b>
	= 4,544 €/mil	= 1,962 €/mil

<b>RISTRUTTURAZIONI</b>	<b>Stanziamenti 1993-2002 (lire/mldi)</b>	<b>Somme impegnate (lire/mldi)</b>
L.522/99 art.6	(*) 2	//

<b>INNOVAZIONE TECNOLOGICA</b>	<b>Stanziamenti 1993-2002 (lire/mldi)</b>	<b>Somme impegnate (lire/mldi)</b>
L.522/99 art.3	(*) 2	//

## STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 16 MARZO 2001, N.88

(dati aggiornati al 31 dicembre 2002)

CREDITO NAVALE.	Stanziamenti 2002 (lire/mldi)	Somme impegnate (lire/mldi)
L.88/2001 art.3	72,0 = 37,184 €/mil	72,0 = 37,184 €/mil

CREDITO D'IMPOSTA	Stanziamenti 2002 (lire/mldi)	Somme impegnate (lire/mldi)
L.88/2001 art.2	(*) 17 = 8,779 €/mil	//

RICERCA (INSEAN E CETENA)	Stanziamenti 2002 (lire/mldi)	Somme impegnate (lire/mldi)
L. 88/2001 art.1, comma 6	(*) 0,45 0,23 €/m	0,2 0,10 €/m

## STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE N.51/2001

DEMOLIZIONE NAVALE	Stanziamenti 2002 (lire/mldi)	Somme impegnate (lire/mldi)
L.51/2001 art.2	(*) 10 = 5,164 €/mil	= 5,095 €/mil
L.166/2002	= 6,7 €/mil	
<b>TOTALE</b>	<b>11,864 €/mil</b>	<b>= 5,095 €/mil</b>

\* = Limiti di impegni della durata di 10 anni

(\*)= Limiti di impegni della durata di 15 anni

\*\*= Limiti di impegni della durata di 8 anni e mezzo

(\*\*)=Limiti di impegni della durata di 12 anni

\*\* = Contributi da erogare in 17 semestralità costanti

**Contributi concessi nel 2002 in Euro/milioni alle imprese per iniziative ricadenti sotto  
il regime della VII Direttiva C.E.E.**

## INDUSTRIA CANTIERISTICA

## COSTRUZ. E TRASF.

L.132/94 art.3 e 4 178,286 €/mil

## INDUSTRIA ARMATORIALE

## CREDITO NAVALE

L.132/94 art.10 //

## RICERCA (INSEAN E CETENA)

L.343/95 art.14 e 15 11,86 €/mil

**Contributi concessi in Euro/milioni alle imprese per iniziative ricadenti sotto il periodo della VII Direttiva C.E.E.**

## INDUSTRIA CANTIERISTICA

## **COSTRUZ. E TRASF.**

L.132/94 art.3 e 4 1.626,276 €/mil

## INDUSTRIA ARMATORIALE

## CREDITO NAVALE

L.132/94 art.10 816,208 €/mil

## RICERCA (INSEAN E CETENA)

L.343/95 art.14 e 15 **129,405 €/mil**

**STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 14 GIUGNO 1989, N.234****(dati aggiornati al 31 dicembre 2002)**

Legge 14 giugno 1989, n.234. Disposizioni concernenti l'industria navalemeccanica ed amatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale – applicativa della VI Direttiva C.E.E..

Leggi di rifinanziamento: 28 marzo 1991, 31 dicembre 1991, n.431; DL 20 maggio 1993, n.149 convertito nella legge 19 luglio 1993, n.237; DL 24 dicembre 1993, n.564 convertito nella legge 22 febbraio 1994, n.132; DL 13 luglio 1995, n.287 convertito nella legge 8 agosto 1995, n.343; DL 21 ottobre 1996, n.535 convertito nella legge 23 dicembre 1996, n.647; legge 31 luglio 1997, n.261.

<b>COSTRUZ. E TRASF.</b>	<b>Stanziamenti 1993</b> (lire/mldi)	<b>Somme impegnate</b> (lire/mldi)
L.234/89 art.2	349,6	319,4
L.107/91	15,0	15,0
L.431/91	* 174,5	* 174,5
L. 149/93 conv.in L.237/93	* 60,0	* 60,0
DL 564/93 conv.in L.132/94	* 157,0	* 157,0
DL 287/95 conv. in L.343/95	* 115,0	* 115,0
DL 535/96 conv. in L.647/96	* 110,0	* 105,9
L.261/97 art. 1 b)	* 15,0	* 6,7
<b>TOTALE</b>	<b>996,1</b>	<b>953,5</b>
	<b>= 514,45 €/mil</b>	<b>= 492,44 €/mil</b>

**INVESTIMENTI**

L.234/89 art.6	47,0	47,0
L.431/91	* 10,0	* 10,0
DL 564/93 conv.in L.132/94	* 10,0	* 8,2
DL 287/95 conv. in L.343/95	* 5,0	//
<b>TOTALE</b>	<b>72,0</b>	<b>65,2</b>
	<b>= 37,18 €/mil</b>	<b>= 33,67 €/mil</b>

**DEMOLIZIONI**

L.234/89 art.7	15,0	15,0
L.431/91	* 1,0	* 0,7
<b>TOTALE</b>	<b>16,0</b>	<b>15,7</b>
	= 8,26 €/mil	= 8,1 €/mil

**CREDITO NAVALE.**

L.234/89 artt.9 e 10	36,0	36,0
L.107/91	55,0	55,0
L.431/91	60,5	60,5
L. 149/93 conv.in L.237/93	10,0	10,0
DL 564/93 conv.in L.132/94	41,7	41,6
DL 287/95 conv. in L.343/95	35,0	35,0
<b>TOTALE</b>	<b>237,7</b>	<b>237,6</b>
	= 122,76 €/mil	= 122,71 €/mil

**Contributo per chiusure totali  
o parziali dei cantieri (T.F.R.)**

L.234/89 art.14	3,5	(*) 2,05
	= 1,8 €/mil	= 1,06 €/mil

**Verifiche R.I.Na.**

L.234/89 art.4, comma 7	2,4	(*) 3,97
	= 1,24 €/mil	= 2,05 €/mil

\* = Stanziamento in limiti di impegno della durata di 10 anni

\*\*= Stanziamento in limiti di impegno della durata di 8 anni e mezzo

(\*)= Sono state esaurite tutte le istanze presentate, aventi i requisiti di legge

**Contributi concessi in Lire/miliardi alle imprese per iniziative ricadenti sotto il periodo della VI Direttiva C.E.E.**

**INDUSTRIA CANTIERISTICA**

**COSTRUZ. E TRASF.**

<u>L.234/89 art.2</u>	<b>3.077,9</b>
	<b>= 1.589,63 €/mil</b>

**INVESTIMENTI**

<u>L.234/89 art.6</u>	<b>150,65</b>
	<b>= 77,8 €/mil</b>

**DEMOLIZIONI**

<u>L.234/89 art.7</u>	<b>18,8</b>
	<b>= 9,71 €/mil</b>

**Contributo per chiusure totali o parziali dei cantieri (T.F.R.)**

<u>L.234/89 art.14</u>	<b>10,18</b>
	<b>= 5,26 €/mil</b>

**INDUSTRIA ARMATORIALE**

**CREDITO NAVALE**

<u>L.234/89 artt.9 e 10</u>	<b>* 2.019,8</b>
	<b>= 1.043,16 €/mil</b>

**Verifiche R.I.Na.**

<u>L.234/89 art.4, comma 7</u>	<b>3,97</b>
	<b>= 2,05 €/mil</b>

N.C. = nuove costruzioni

TRA = trasformazioni

\*\* = Contributi da erogare in 17 semestralità costanti

*La Cantieristica Italiana:  
struttura, produzione, completamenti  
e portafoglio ordini*

**PAGINA BIANCA**

**Albo speciale delle imprese di Costruzione Navale - 2002**

	N° Icar.	IMPRESA	CAP. PROD. t.sic/anno	MAX UNITA' REAL. T.s.i.	FASCIA DIM.LE	
1	2	FINCANTIERI Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE	255.000	150.000	4^	
2	3	CANTIERI NAVALI VITTORIA S.r.l. Via Leonardo da Vinci, 47 - 45011 ADRIA (ROVIGO)	3.000	3.500	1^	
3	4	CANTIERE NAVALE F.LLI GIACALONE S.p.A. Via Selinunte, 44 - 91026 MAZARA DEL VALLO (TRAPANI)	4.000	2.000	1^	
4	7	CANTIERE NAVALE VISENTINI S.r.l. Via G. Verdi, 33 - 30171 MESTRE (VENEZIA)	12.500	25.000	1^	
5	8	NUOVI CANTIERI APUANIA S.p.A. V.le Cristoforo Colombo, 4 bis - 54036 MARINA DI CARRARA (MASSA)	25.000	50.000	3^	
6	9	CANTIERE NAVALE DE POLI S.p.A. Via dei Murazzi, 1216 - 30010 - PELLESTRINA (VENEZIA)	8.000	7.800	2^	
7	11	CANTIERE NAVALE MARIO MORINI S.p.A. Via Enrico Mattei, 20 - 60125 ANCONA	9.000	10.000	2^	
8	14	CANTIERE NAVALE DI PESARO S.r.l. Via Fra Due Porti, 48 - 61100 PESARO	5.800	7.000	1^	
9	15	ROSETTI MARINO S.p.A. Via Trieste, 230 - 48100 RAVENNA	2.000	4.000	1^	
10	18	CANTIERI NAVALI TERMOLI S.p.A. Molo Sud-Est - 86039 TERMOLI	4.000	7.200	1^	
11	19	RODRIQUEZ CANTIERI NAVALI S.p.A. Via S. Raineri, 22 - 98122 MESSINA	5.500	6.500	2^	
12	20	METALCOST COSTRUZIONI METALLICHE S.p.A. Via Alta, 3 - LOCALITA' CA' DEL SALE - 19038 SARZANA (LA SPEZIA)	4.100	3.500	1^	
13	21	SESTRI CANTIERE NAVALI S.p.A. Via Soliman, 47/R - 16154 GENOVA	30.000	80.000	4^	1)
14	23	S.M.E.B. CANTIERI NAVALI S.p.A. Via S. Raineri 98100 Messina	5.400	16.000	1^	
15	24	Cantiere Navale Fratelli Orlando S.c.a r.l. Piazza Mazzini, 92 - 57126 Livorno	15.000	10.000	3^	2)
16	25	T. MARIOTTI S.p.A. Via dei Pescatori - 16129 GENOVA	5.000	40.000	2^	
17	26	Cantieri San Marco s.r.l. V.le San Bartolomeo, 362 - 19138 LA SPEZIA	5.000	8.000	2^	
18	27	ISA PRODUZIONE S.r.l. Via E. Mattei, 14 - 60125 ANCONA	3.500	2.000	1^	
		<b>Totali</b>	<b>401.800</b>			
		Note: 1) Dal 1 dicembre 2002 incorporata nella Fincantieri C.N.I. S.p.A.				
		2) In amministrazione controllata				

## Albo Speciale delle Imprese di Riparazione navale -2002

N. Iscr.	IMPRESE	FASCIA DIM.LE	
1 1	IVALDI & GENERALE S.r.l. Via Porta Siberia - 16126 GENOVA	1^	
2 2	IMPRESA 'MARINONI S.r.l. Via Molo Giano - 16126 GENOVA	1^	
3 3	G.M.G. GENERAL MONTAGGI GENOVESI S.r.l. Via dei Pescatori (Foce) - 16128 GENOVA	1^	
4 4	NAVALIMPIANTI S.p.A. Salita alla Guardia, 55 - 16014 GENOVA	1^	
5 6	FINCANTIERI Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE	4^	
6 8	Officine Meccaniche Navalì e Fonderie SAN GIORGIO DEL PORTO S.p.A. Calata Boccardo - 16126 GENOVA	3^	
7 9	IGNAZIO MESSINA & C. S.p.A. Via G. D'Annunzio, 91 - 16100 GENOVA	2^	
8 11	T.MARIOTTI S.p.A Via dei Pescatori -16126 GENOVA	3^	
9 15	VE.GA. OFF.NE VERRINA DI CALATA GADDA S.r.l. Calata Gadda - 16126 GENOVA PORTO	1^	
10 18	ROSETTI MARINO S.p.A. Via Trieste, 230 - 48100 RAVENNA	2^	1)
11 19	NAVITAL S.p.A. Via Tagliolini, 26 E - 16152 GENOVA	1^	
12 20	LA NUOVA MECCANICA NAVALE S.r.l. P.zza Garibaldi, 91 80142 NAPOLI	1^	
13 21	WARTSILA NAVIM SERVICE S.r.l. Via dei Pescatori - 16129 GENOVA	1^	
14 23	CANTIERI DEL MEDITERRANEO S.p.A. Via Marinella,Varco 6 -80133 NAPOLI	2^	
15 24	G. & R. SALVATORI Officine Meccaniche Navalì S.p.A. Calata Villa del Popolo - 80133 NAPOLI PORTO	1^	
16 28	CANTIERE E. NOE S.P.A Molo Darsena - 960111 AUGUSTA	2^	
17 29	S.M.E.B. CANTIERI NAVALI S.p.A. Via S. Raineri - 98100 MESSINA	3^	
18 31	CANTIERE NAVALE DI TRAPANI S.p.A. Via Bacino, Zona Isolella -91100 TRAPANI	1^	
19 32	GEROLAMO SCORZA S.p.A. Calata Gadda 12/18 - 16126 GENOVA	1^	
20 33	PALUMBO S.P.A. Calata Marinella -interno Porto -80133 NAPOLI	1^	
21 34	CANTIERE NAVALE FRATELLI ORLANDO S.c.a r.l. Piazza Mazzini,92 -57126 LIVORNO	4^	2)
22 35	LLOYD SARDEGNA COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE S.r.l. Via Sonnino,21 - 09125 - Cagliari	1^	
23 36	CANTIERI NAVALI TERMOLI S.p.A. Molo Sud-Est - 89039 TERMOLI	1^	
24 37	Cantieri San Marco. V.le San Bartolomeo,362 - 19138 LA SPEZIA	3^	
	Note: 1) Ha richiesto la cancellazione nel 2003		
	2) In amministrazione controllata		

**ALBO SPECIALE DELLE IMPRESE DI COSTRUZIONE NAVALE**  
**Personale dipendente Imprese di Costruzione navale (valori medi)**

N.iscriz. Albo	Cantiere	Dipendenti
2	Fincantieri * 1)	5.065
3	C.N. Vittoria	50
4	C.N. Giacalone	52
7	C.N. Visentini	68
8	N.C.A.	257
9	C.N. De Poli	91
11	C.N. Morini	117
14	C.N. Pesaro	52
15	Rosetti *	215
18	C.N. Termoli *	71
19	C.N. Rodriguez	200
20	Metalcost	50
21	Sestri C.N.	830
23	S.M.E.B. *	122
24	C.N. F.lli Orlando*	417
25	T.Mariotti*	138
26	Cantieri San Marco *	154
27	ISA Produzione S.r.l.	65
<b>Totali</b>		<b>8.014</b>

\* Imprese che svolgono attività mista di costruzione e riparazione navale e altre

1) Escluso personale Palazzo Marineria (635), di via Genova e della Direzione di Roma (329) e dei Cantieri di Muggiano (846) e Riva Trigoso (1070).

**ALBO SPECIALE DELLE IMPRESE DI COSTRUZIONE NAVALE**  
**Produzione sviluppata negli anni dal 1991 - 2002**  
**(navi assistite con i benefici delle leggi 234/89 e 132/94 )**

N.iscriz.	Cantiere	TSLC	TSLC sv.	TSLC iv.	TSLC sv.								
Albo	Assegnante	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1 1	C.N. San Marco <sup>*</sup>	5.000	2.778	5.224	3.536	3.271	5.384	7.884	5.213	4.630	1.400	1.085	40
2 2	Fincantieri	255.000	211.071	282.857	212.387	313.868	276.617	409.702	476.947	528.197	438.484	369.369	418.976
3 3	C.N. Vittoria <sup>**</sup>	3.000	3.245	699	823	1.025	0	0	0	0	0	0	0
4 4	C.N. Giaclalone	4.000	5.117	6.435	992	0	2.256	3.071	1.281	82	0	549	84
5 5	S.E.C.	19.500	0	745	882	5.782	11.302	11.078	20.378	19.591	6.407	0	0
7 7	C.N. Vientini	12.500	12.812	8.435	16.631	21.927	31.481	28.081	18.777	22.472	10.084	33.854	38.684
8 8	N.C.A.	25.000	10.002	26.661	20.962	15.312	13.645	22.897	36.117	54.040	17.009	22.078	38.763
9 9	C.N. Di Poli	8.000	8.830	5.251	5.088	3.813	8.149	11.868	10.126	10.307	7.619	4.588	9.125
10 11	C.N. Marinelli	9.000	7.169	4.894	2.909	5.139	6.304	10.021	9.501	8.587	10.168	10.182	6.398
11 13	C.N. Tommasi	3.500	2.412	2.844	522	307	2.356	6.131	6.172	3.047	4.858	11.442	315
12 14	C.N. Pesaro	5.800	4.948	4.801	9.510	5.787	2.971	10.694	4.684	9.367	3.594	0	0
13 15	Roselli	2.000	0	20	0	987	0	1016	810	3142	376	53865	3018
14 18	C.N. Termoli	4.000	1.785	2.022	2.085	157	0	0	0	0	1972	4161	446,86
15 19	C.N. Rodriguez	5.500	4.410	4.190	7.935	4.022	1.935	1.542	3.274	8.265	11.198	11.413	3.949
16 20	Metalcost <sup>**</sup>	4.100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17 21	Sestri C.N.	30.000	781	29.861	17.169	16.185	14.097	33.281	60.920	56.501	20.017	68.442	94.840
18 23	S.M.E.B. <sup>**</sup>	5.400	0	0	0	0	0	0	3.025	4.175	0	0	0
19 24	C.N. F.I.I. Orlando	15.000	0	0	0	0	0	15.362	17.314	27.862	37.816	46.178	30.442
20 25	T. Mariotti	5.000	0	0	0	0	0	0	0	44.289	35.539	45.821	33.370
<b>Totali</b>		421.300	273.268	384.879	301.501	397.308	376.473	563.345	673.389	780.085	611.104	553.004	687.231

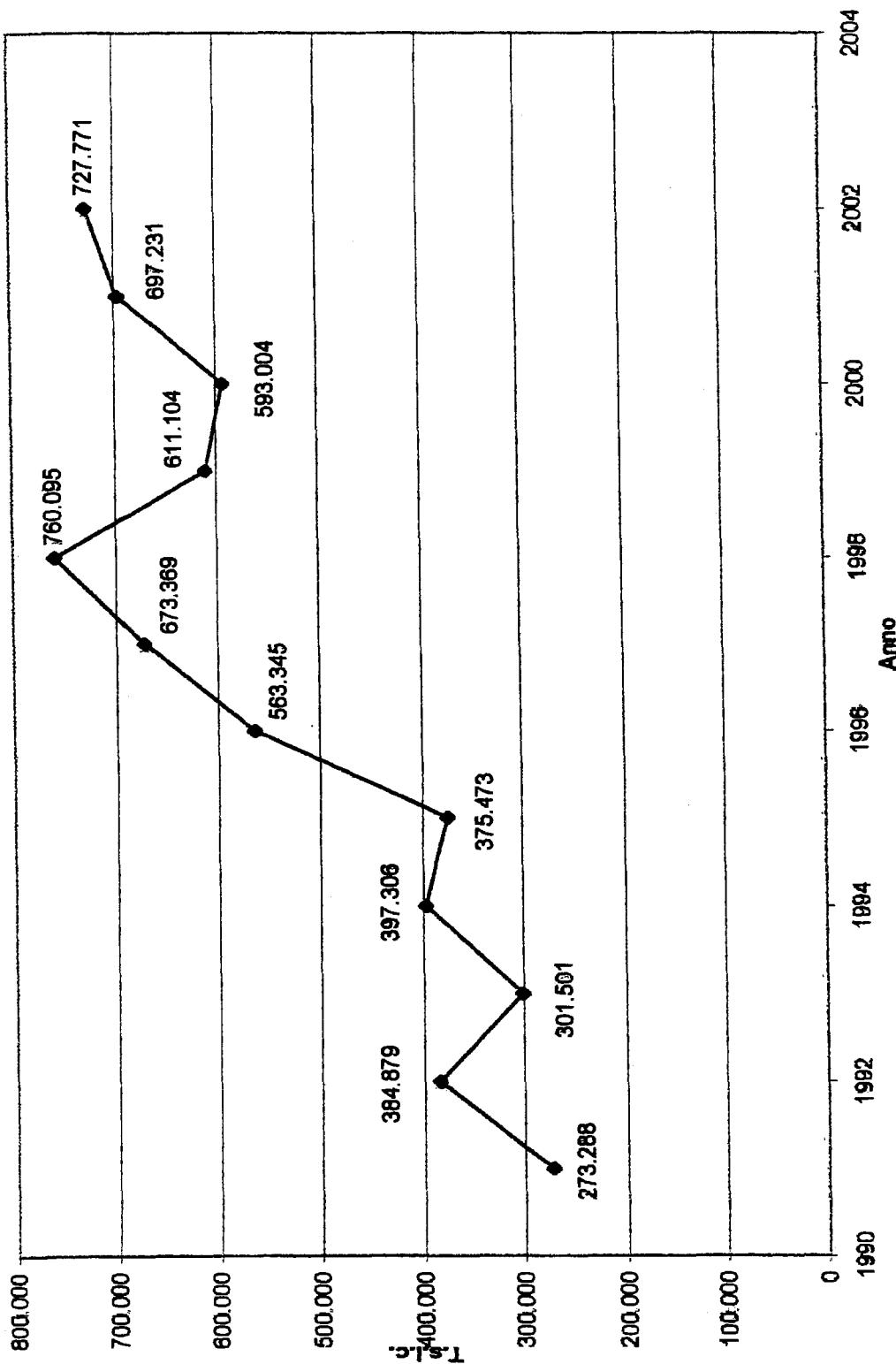
\* Nell'anno 2000 la Cantiere San Marco S.r.l. è subentrata alla INMA S.p.A.

\*\* Non ha svolto attività di costruzione navale assistita

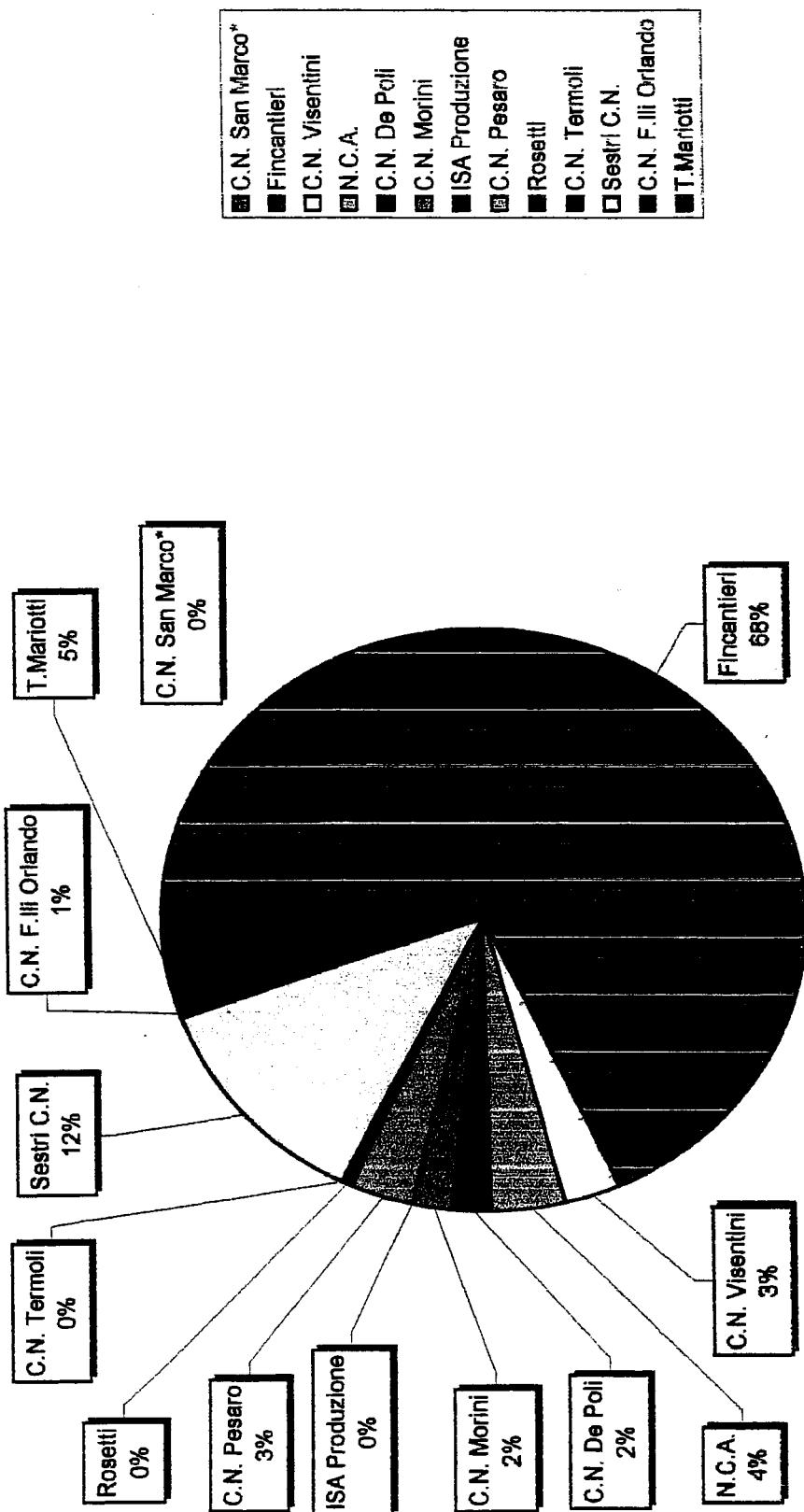
\*\*\* Cancellata nel Gennaio 2001

\*\*\*\* Subentrata ISA Produzione S.r.l. dal 2001

\*\* Non hanno svolto attività di costruzione navale assistita

**CANTIERISTICA NAZIONALE - Andamento produzione sviluppata dal 01.01.1991 al 31.12.02**

## CANTIERISTICA NAZIONALE \_ PRODUZIONE ANNO 2002 SUDDIVISA PER CANTIERI

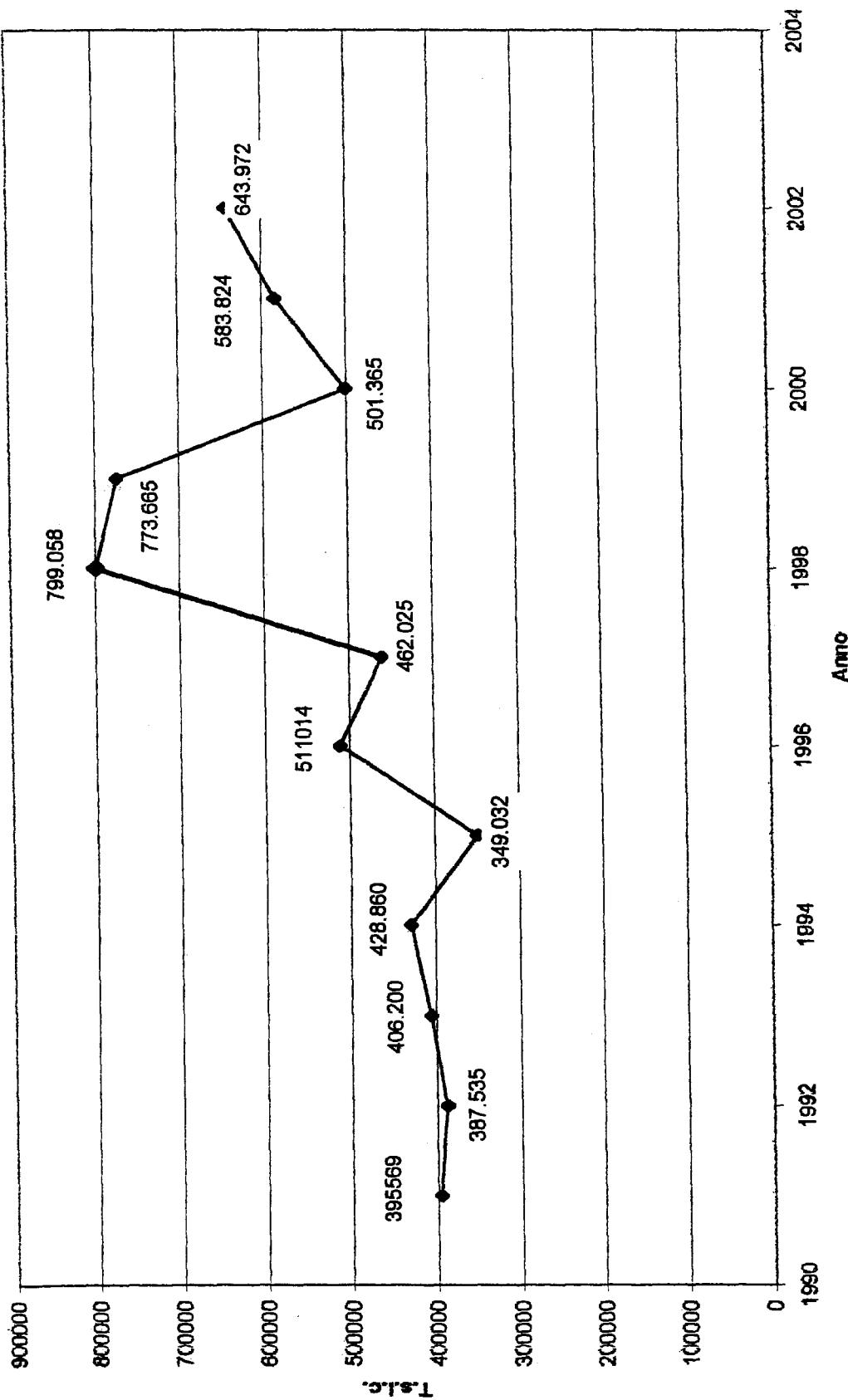


## CANTIERISTICA NAZIONALE - NAVI COMPLETATE

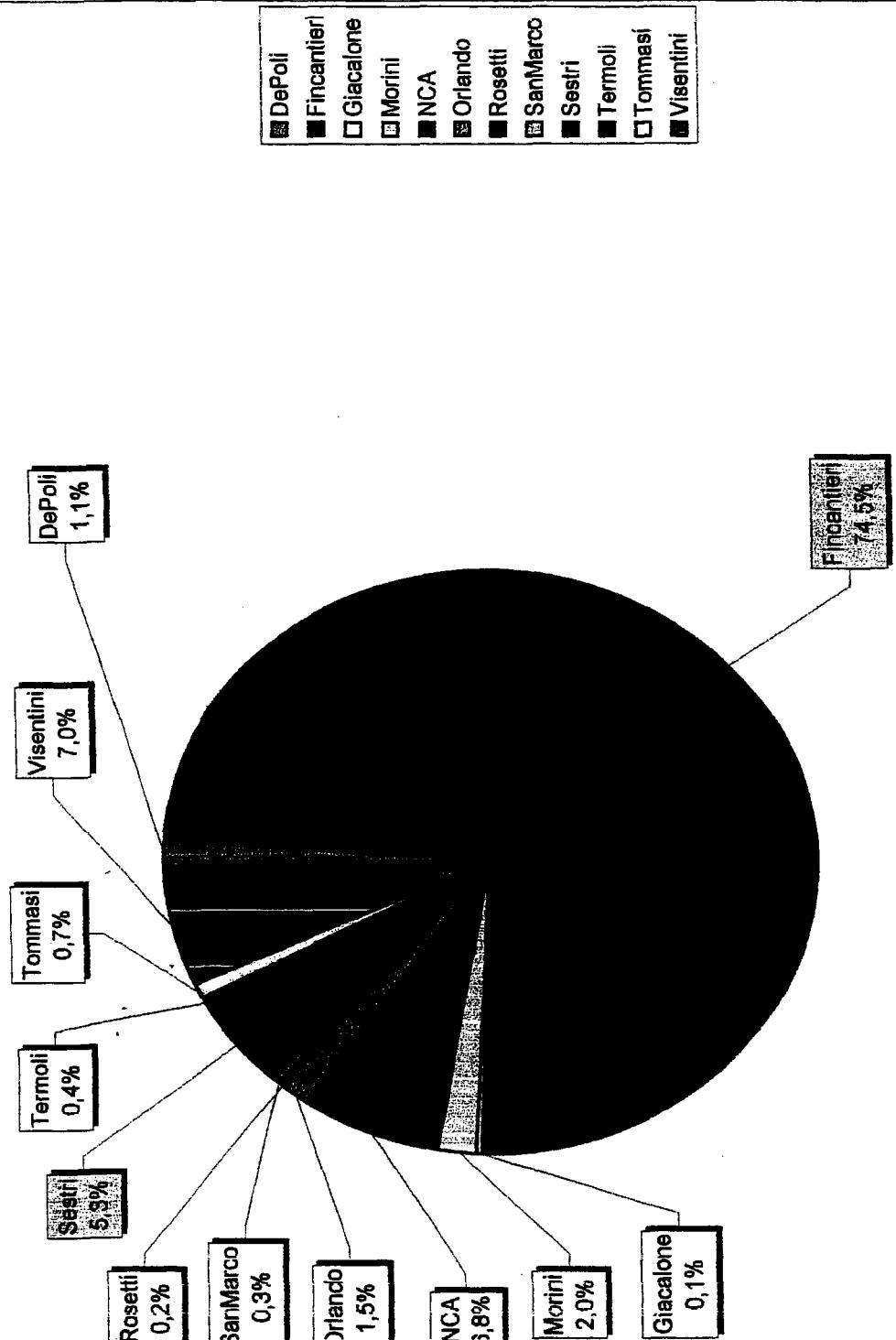
Periodo : 1 Gennaio 1991 - 31 Dicembre 2002

Tipologia	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
	Tslc											
Cisterne (semplice scarico)	805	45.890	54.683	128.198	41.670	0	0	0	0	0	0	0
Cisterne (doppio scarico)	0	0	0	0	36.000	0	0	0	0	0	0	0
Cisterne prodotti e chimiche	37.509	53.083	45.331	42.795	33.958	37.003	65.605	69.265	50.505	27.545	33.359	29.907
Rinfusiere carichi misti	78.886	45.330	0	0	57.000	57.000	0	0	38.000	32.175	0	0
Navi carico generale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navi frigorifere	0	0	0	0	0	0	0	0	65.000	0	0	0
Navi portacontenitori	54.835	13.650	67.000	28.796	0	60.750	0	0	0	0	0	0
Navi traghettro Ro-Ro	14.026	60.957	56.705	84.228	41.990	22.400	51.700	137.985	104.825	0	70.500	45.000
Navi porta auto	0	0	0	0	0	0	32.175	115.600	32.175	0	32.175	32.175
Gasiera LPG	6148	47.320	18.903	19.089	19.089	26.031	6.190	9.280	40.420	0	0	0
Gasiera LNG	0	0	0	0	0	0	43.500	43.500	0	0	0	0
Tragh. trasbordo auto e pass.	0	0	0	0	0	50.955	20.905	74.183	103.890	56.745	262.950	150.750
Navi da passeggeri	190.876	100.000	171.028	145.754	93.750	197.310	173.125	339.745	322.810	380.900	176.750	375.900
Navi non da carico	3.505	21305	2.550	0	61.575	23.565	11.825	9.500	16.240	4.000	8.080	10.240
Totali	395589	387.535	406.200	428.860	348.032	511014	462.025	799.058	773.665	501.365	583.824	643.972

## CANTIERISTICA NAZIONALE - ANDAMENTO COMPLETAMENTI DAL 1991 AL 2002



## CANTIERISTICA NAZIONALE - RIPARTIZIONE PERCENTUALE DEI COMPLETAMENTI ANNO 2002



Note: La Società Sestri Sestri Navale S.p.A. nel 2003 è stata incorporata nella Fincantieri C.N.I. S.p.A.