

**ATTI PARLAMENTARI**

**X LEGISLATURA**

---

# **CAMERA DEI DEPUTATI**

---

**Doc. LXI-bis**  
**n. 1**

## **RELAZIONE**

**DEL COMITATO CONSULTIVO PER L'INDUSTRIA CANTIERI-  
STICA SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLE DISPOSIZIONI  
CONCERNENTI L'INDUSTRIA NAVALMECCANICA ED ARMATO-  
RIALE E I PROVVEDIMENTI A FAVORE DELLA RICERCA  
APPLICATA AL SETTORE NAVALE  
(ANNO 1990)**

*(Art. 23, comma 5, della legge 14 giugno 1989, n. 234)*

**Presentata dal Ministro della Marina Mercantile**

**(FACCHIANO)**

---

**Trasmessa alla Presidenza il 5 settembre 1991**

---

PAGINA BIANCA

MODULARIO  
MAR. MERC 11

Mod. 9



*4/10/90*  
*Edoardo Ruffini*

*Ministero della Marina Mercantile*

RELAZIONE  
DEL COMITATO CONSULTIVO PER LA CANTIERISTICA  
PER L'ANNO 1990

Lo scenario economico mondiale, dopo un triennio contrassegnato da un significativo ritmo di espansione dell'attività economica, è stato caratterizzato da un rallentamento, sia pure contenuto, della crescita e da un generalizzato clima di incertezza legato sia a taluni sintomi di recessione che al deterioramento delle relazioni internazionali.

Il commercio internazionale via mare ha comunque mantenuto sostanzialmente i livelli raggiunti nel 1989 ed il mercato dei noli, pur tra le difformità che normalmente si registrano in relazione alle varie categorie merceologiche, ha manifestato nel complesso una concreta tenuta, con qualche incremento nel settore dei contratti "a viaggio" per carichi liquidi e per trasporti di prodotti chimici.

La flotta mondiale, a seguito delle consegne degli ultimi due anni ha segnato una netta ripresa, attestandosi nel 1990 ad un livello di 423,6 milioni di Tsl (grafico 1) e, in base agli ordinativi attuali dei cantieri, sembra destinata a registrare una conferma del proprio trend positivo (grafico 2). Nel contempo, la flotta della Comunità continua a ridursi in rapporto a quella mondiale per i noti problemi connessi ai costi gestionali ed alle conseguenti difficoltà sul piano della competitività (grafico 3).

Gli ordinativi per la costruzione di nuove navi nei cantieri mondiali ammontano, al 30 settembre 1990, a circa

41,6 milioni di tonnellate di stazza lorda (grafico 4), con una netta prevalenza (circa il 58%) di commesse nei cantieri del Giappone e della Corea del Sud ed un'incidenza sempre più significativa di paesi produttori emergenti, tra cui la Cina, la Jugoslavia ed il Brasile. La quota di mercato della Comunità Europea nel 1990 è stata dell'ordine del 20% (grafico 5).

Anche la cantieristica italiana ha beneficiato del trend positivo dei mercati marittimi di questi ultimi anni, con una percentuale di mercato tutt'altro che trascurabile (3,2%).

I prezzi delle nuove costruzioni hanno segnato una ripresa nell'ultimo triennio, ma, considerato il declino dei prezzi stessi negli anni precedenti ed il costante aumento dei costi di produzione, tale incremento non è stato sufficiente, soprattutto per l'industria europea, a coprire i costi (grafico 6).

Se si tiene conto delle attuali incertezze del quadro economico generale e delle fluttuazioni delle monete e dei tassi di interesse, si può ben comprendere le ragioni per cui un reale equilibrio tra domanda ed offerta di navi sia ancora lontano, con l'effetto del perpetuarsi di condizioni concorrenziali perturbate, come si evince, d'altronde, dalla decisione della Comunità di prorogare di 3 anni il sistema di aiuti alla cantieristica mediante l'adozione della 7<sup>a</sup> Direttiva CEE n. 90/684 del 21.12.1990.

L'industria cantieristica italiana, nonostante il significativo flusso di ordinativi, ha attraversato un periodo molto difficile a causa del forte ritardo col quale sono state adottate le misure di attuazione della VI<sup>a</sup> Direttiva CEE n. 87/167 del 26.1.1987 dopo una già difficile chiusura

dell'attività produttiva ricadente sotto il regime della V<sup>a</sup> Direttiva CEE 81/363 del 28.4.1981. Le imprese interessate si sono trovate ad acquisire una consistente mole di commesse in un momento in cui il quadro normativo di riferimento era incerto, soprattutto in relazione all'apertura ed al protrarsi della procedura di infrazione ex art. 93 par. 2 del Trattato nei confronti della legge 14 giugno 1989, n.234.

Gli svantaggi comparativi della cantieristica italiana in rapporto a quella del Nord Europa non solo non sono stati recuperati ma si sono, in una certa misura, accresciuti, cosicchè il settore stenta ancora a mettersi al passo con il resto della Comunità.

La legge 234/89 ha comunque avuto il merito di creare la struttura normativa necessaria ad accelerare i processi di ammodernamento e ristrutturazione del settore ed a ridurre il divario che tuttora sussiste tra tali imprese e la concorrenza asiatica. E' da rilevare tuttavia che a tutt'oggi si sono rese concretamente disponibili soltanto le risorse preliminarmente necessarie all'avvio del nuovo regime di sostegno al settore.

Se si vogliono mettere a frutto le attuali circostanze favorevoli, che vedono il nostro Paese ai primi posti tra i Paesi della Comunità quanto al portafoglio ordini, è necessario destinare all'applicazione dello strumento legislativo le risorse sufficienti a sostenere lo sforzo che le imprese navalmeccaniche stanno effettuando per rimanere competitive sul mercato ed assicurare continuità al processo in atto mediante una rapida adozione dei provvedimenti legislativi di attuazione della VII Direttiva CEE.

La legge 234/89, che solo ora entra nella sua piena operatività attraverso i primi provvedimenti di concessione

dei relativi contributi, si colloca infatti a chiusura del periodo individuato dalla Comunità per la conclusione dei processi di adattamento strutturale dell'industria cantieristica europea e predispone pertanto gli strumenti per il passaggio del settore ad una logica sempre più vicina ai meccanismi del libero mercato.

Cosicché la disponibilità in tempi brevi dell'accantonamento per il 1991 viene veramente a porsi come condizione indispensabile per l'ordinata prosecuzione dell'attività del settore, dando certezza a contratti per i quali si rivela essenziale la concessione del beneficio al cantiere come dell'incentivo all'armatore e, insieme, contenendo il danno economico derivante dalla ritardata erogazione dei contributi.

Per l'industria cantieristica, il ragguardevole carico di lavoro così acquisito - mediamente si è assicurata la produzione fino a tutto il 1993 - è stato ad un tempo la condizione e la verifica dell'azione di ristrutturazione settoriale, sia per i cantieri di dimensioni medio-piccole sia e soprattutto per la cosiddetta cantieristica maggiore, impegnata nel consolidamento di una nuova identità organizzativa e produttiva.

Di certo, oggi flotte e cantieri italiani sono tornati ad occupare posizioni significative nel panorama marittimo internazionale.

Il 1990 si presta bene perciò ad una prima positiva valutazione della legge n. 234/89, che ha dato attuazione alla VI Direttiva CEE ed ha consolidato la politica di difesa e di rilancio dell'economia marittima nazionale felicemente avviata da Governo e Parlamento nel 1984/85 con il noto Piano di settore e le leggi nn. 111 e 848.

L'ammodernamento della flotta di bandiera, in rapido

declino per età e tonnellaggio, veniva visto anche in funzione del processo di ristrutturazione di una cantieristica nazionale che a metà anni '80 aveva posto in Cassa integrazione guadagni quasi i due terzi della sua forza lavoro.

L'entrata in esercizio delle navi ordinate sul finire del 1985 e 1986 (complessivamente 1,5 milioni di Tslc), e senza contare le unità passate ai cantieri in regime di legge n. 234 (circa 1,6 milioni di Tslc, di cui il 90% da armatori nazionali), ha già portato ad un allineamento dell'età media della flotta italiana a quella della flotta mondiale. Da un punto di vista qualitativo il miglioramento è ancora più sensibile, tenuto conto delle tipologie e del superiore livello di tecnologia e standard di sicurezza delle navi consegnate o in costruzione.

E' altresì opportuno ricordare che è ormai avviato a soluzione il problema del potenziale produttivo definibile per il settore nel suo insieme, e per ciascuna azienda in particolare, attraverso l'istituzione e la concreta entrata in funzione degli Albi delle imprese navalmeccaniche di cui il Comitato ha di recente approvato il regolamento attuativo.

Volendo fare brevemente cenno al comparto della riparazione navale, va rilevato che l'invecchiamento della flotta e la domanda riflessiva di navi nuove sembrano essere alla base della sia pur modesta crescita dei lavori di riparazione registrata nel 1990. Restano comunque confermati i cambiamenti strutturali in atto in tale comparto, determinati dall'evoluzione delle tecnologie costruttive e degli stessi criteri di manutenzione adottati dall'industria armatoriale, per cui si prospetta un necessario graduale disimpegno da alcuni centri di mera riparazione navale da parte della cantieristica maggiore.

Durissimo è rimasto infatti il confronto concorrenziale, in presenza di una clientela che continua a privilegiare in ogni caso le condizioni di pagamento e di prezzo nonché la brevità dei tempi di riconsegna della nave.

Ciò rischia di incidere, peraltro, sugli standards di sicurezza di tanta parte della flotta mondiale, specie di quella sotto bandiera di comodo. E' auspicabile che una serie più rigorosa ed efficace normativa sulla sicurezza porti a migliorare le condizioni del trasporto via mare, rafforzando la stessa industria europea del comparto, sicuramente più qualificata ma più costosa di quella estremo-orientale (vedi, in particolare, i grandi operatori di Singapore e i loro nuovi investimenti in Malesia, Thailandia e India) ed anche (e non pochi cantieri dell'area mediterranea (Jugoslavia, Malta, Cipro, Nord Africa).

\* \* \* \* \*

In conclusione, gli effetti dei provvedimenti di settore possono dirsi, nel complesso, soddisfacenti, anche se opportune soluzioni devono essere date al problema dell'adeguatezza e della rapida disponibilità delle risorse pubbliche da destinare concretamente al settore per una efficace programmazione delle relative attività produttive.

9/10/84

10/10/84

grafico 1

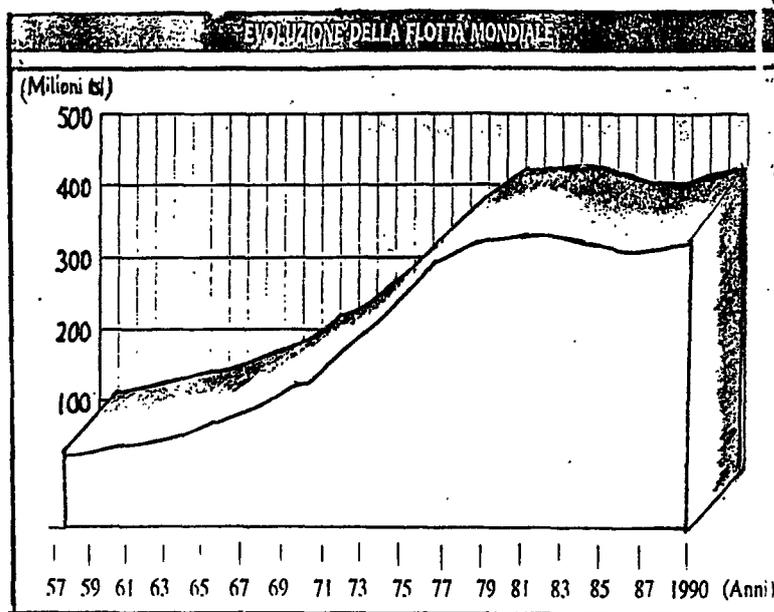
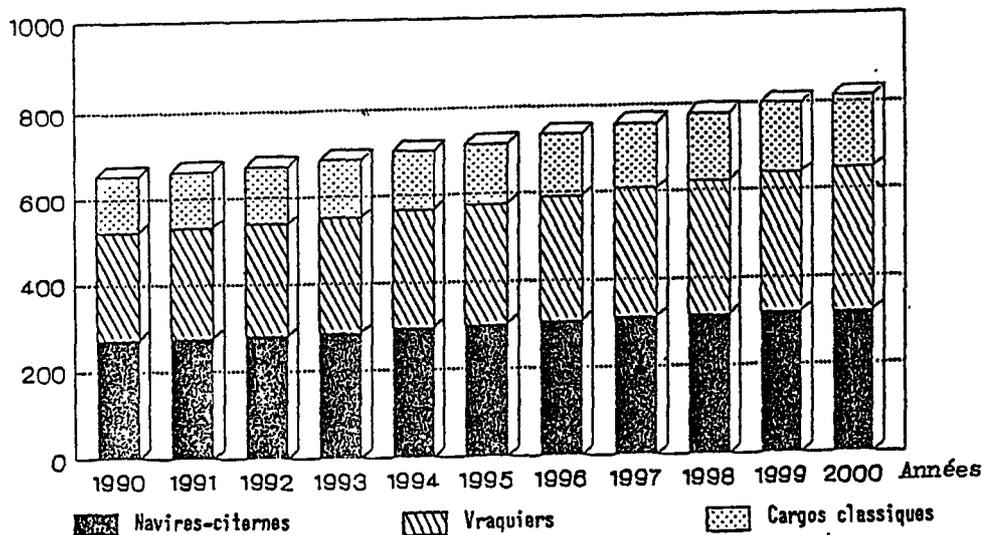


grafico 2

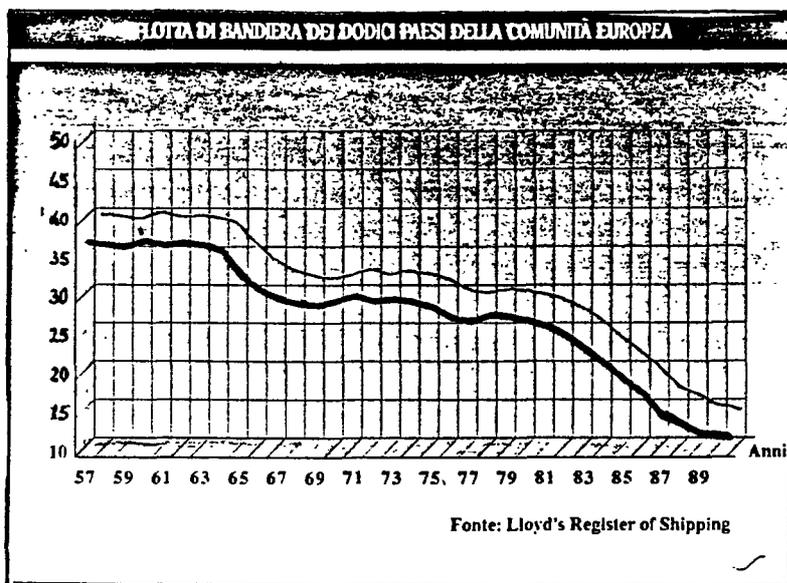
PREVISIONS CONCERNANT LA FLOTTE MONDIALE PAR GRANDE CATEGORIE DE NAVIRES, 1990-2000

Millions de tpl

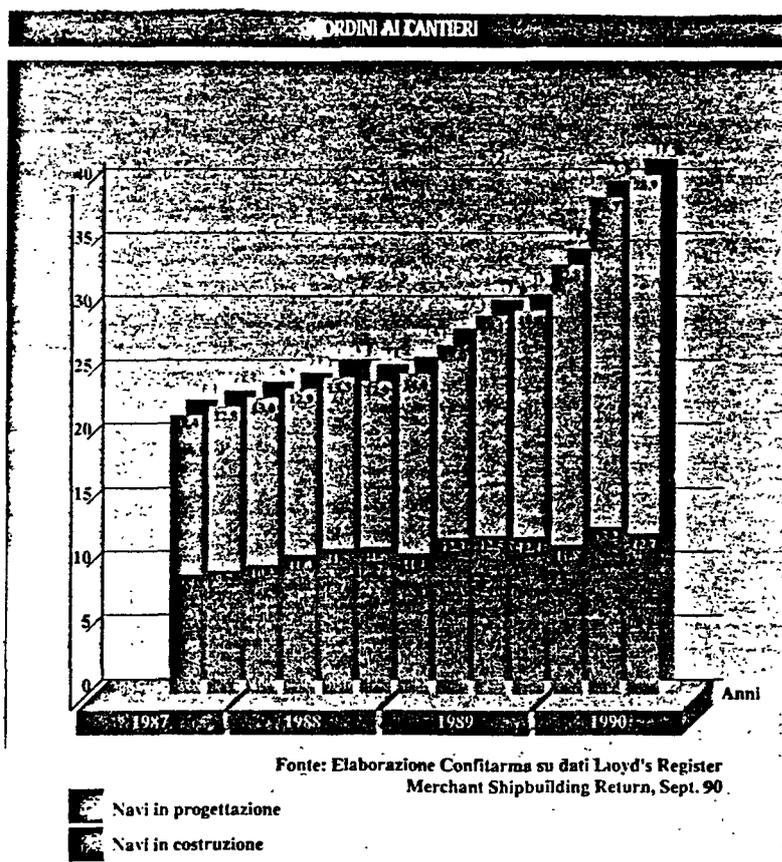


Source : World Fleet Service.

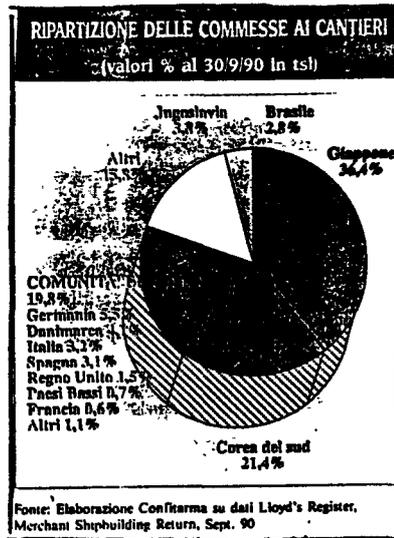
# grafico 3



# grafico 4



# grafico 5



# grafico 6

### Newbuilding Prices (in million US-Dollar)

