

La valutazione dei risultati del 1996 è, complessivamente, più che soddisfacente, essendo state ampiamente soddisfatte le legittime aspettative delle imprese che hanno rivolto istanza all'Amministrazione per la concessione dei contributi di settore. L'impatto sul settore è stato certamente positivo, tenuto conto che la produzione è stata assistita a mano a mano che si sono verificati i prescritti stati d'avanzamento dei lavori e ciò ha consentito alle imprese stesse di operare in un contesto di certezze normative e finanziarie, con notevole beneficio per la propria programmazione operativa, per i propri costi generali e, in una sola parola, per la loro competitività.

Va anche evidenziato al riguardo come i risultati ottenuti (di cui è sintesi nelle allegate tabelle) vadano, oltretutto, letti alla luce del recente studio del CENSIS sull'impatto economico e sociale delle attività marittime.

Secondo le risultanze di tale studio, che tende ad evidenziare il ruolo effettivo e potenziale dell'economia marittima nello sviluppo macroeconomico del Paese, ogni lira di domanda aggiuntiva verso il settore dell'industria del mare attiva nell'economia del sistema italiano, attraverso meccanismi d'impulsi a monte ed a valle del processo produttivo, una produzione di 2,627 lire (c.d. "moltiplicatore della produzione").

Nel comparto cantieristico tale "moltiplicatore" è stimato dal CENSIS al 3,9%, il che significa che l'ammontare degli investimenti in nuove navi realizzati grazie al sostegno pubblico crea una crescita economica pari a quasi quattro volte l'importo di detti investimenti, elemento, quest'ultimo

veramente ragguardevole se si considera l'entità del fatturato della cantieristica italiana.

Prova concreta e particolarmente tangibile di tale fenomeno di moltiplicazione degli effetti economici si ha nel settore delle navi più sofisticate ed in particolare delle navi da crociera, dove l'apporto di imprese dell'indotto è estremamente significativo e, pertanto, i considerevoli investimenti in tali unità navali hanno avuto un impatto socio-economico di tutto rispetto. Naturalmente non può, in tale ambito, sottacersi l'esigenza di una maggiore qualificazione dell'indotto, soprattutto ai fini di tutela dell'attività lavorativa.

In tal senso non è azzardato dire che il sostegno pubblico al settore si configura esso stesso come un vero e proprio investimento, con ricadute occupazionali assai apprezzabili e con un effetto di "volano" economico molto efficace.

Non a caso, volendo fare un bilancio dell'ormai pressoché esaurita legge 234/89, si può ben sottolineare che essa ha non poco contribuito a collocare la flotta italiana, sotto il profilo qualitativo, tra le più giovani ed avanzate tecnologicamente: circa il 54% della flotta, grazie al rinnovo delle unità obsolete, ha oggi un'età inferiore ai 10 anni ed il 28% addirittura ha un'età inferiore ai 5 anni.

Ciò appare chiaramente come il risultato dell'ingente programma di costruzioni navali avviato a partire dal 1990, che, al termine del 1996 ha consentito di assistere, globalmente, 169 nuove navi per 2,44 milioni di T.S.L.C.. A tutt'oggi, il 39% della flotta nazionale risulta costituito da navi

di recente consegna, mentre molto rilevante è l'ulteriore quota di nuove costruzioni di 7a Direttiva in corso di realizzazione, con un tonnellaggio pari all'11% dell'attuale consistenza della flotta.

Quanto alle prospettive per il futuro, dopo il sostanziale fallimento dell'Accordo OCSE del 1994, che, come si è detto, molto difficilmente potrà essere evitato, si è venuta a creare una situazione di estrema incertezza per il settore.

Con molta fatica anche l'Unione Europea cerca di riprendersi dalla delusione derivante dalla mancata svolta che l'Accordo OCSE avrebbe potuto determinare delle scelte di politica industriale per il comparto.

Mentre più di un Paese membro deve far fronte a crescenti difficoltà per mantenere sul mercato i propri cantieri ed il "gap" costi/prezzi è attestato ormai (in media) su livelli superiori all'aliquota contributiva ammessa dalle norme comunitarie, la Commissione dell'U.E. è addivenuta alla conclusione che occorre ormai "rifondare" la disciplina del settore, sempre con l'obiettivo di affrettare i tempi del risanamento e pervenire ad un drastico ridimensionamento dell'intervento pubblico, ma con un'attenzione, questa volta, anche alla reale salvaguardia delle capacità competitive proprie del settore, che guarda con non poche apprensioni al futuro ed a cui vanno date certezze, se non sul piano di un generale riconoscimento di misure di sostegno, quanto meno sul piano di una piena valorizzazione delle potenzialità industriali e tecnologiche disponibili, la cui dispersione sarebbe di grave nocumento per l'economia dell'Unione.

In particolare, escluso, per volontà espressa degli Stati membri, che il settore possa essere regolamentato solo dagli artt.92 e 93 del Trattato o che si possa far entrare in vigore l'Accordo OCSE senza gli Stati Uniti, la Commissione ha prospettato i seguenti elementi su cui potrebbe essere fondata una nuova normativa sulle costruzioni navali:

- a) eventuali aiuti alla ristrutturazione aziendale dovrebbero essere assoggettati a regole assai più rigorose di quelle attuali, in modo che si tratti solo di profondi interventi strutturali da effettuarsi soltanto da parte di realtà produttive che abbiano concrete prospettive di redditività industriale e per le quali l'aiuto andrebbe accordato una sola od ultima volta sotto il rigido controllo e monitoraggio delle autorità nazionali (ed eventualmente comunitarie). Anche l'irreversibilità delle riduzioni di capacità produttiva da porre eventualmente a base del sostegno alle ristrutturazioni aziendali dovrebbe essere garantita con strumenti molto più efficaci e sotto la sorveglianza degli organi comunitari;
- b) andrebbe esaminata l'eventuale revisione delle disposizioni a carattere sociale connesse alle chiusure totali o parziali di cantieri navali;
- c) l'eventuale mantenimento degli aiuti alla produzione richiederebbe, a giudizio della Commissione, un serio riesame, per valutare il carattere appropriato o meno dell'attuale meccanismo del massimale di aiuto connesso al contratto e alla tempistica di revisione dell'aliquota anche per esaminare la possibilità di accordare tale tipo di sostegno soltanto allorché esso rientri nel contesto di un programma di ristrutturazione aziendale;
- d) una particolare enfasi andrebbe data all'innovazione tecnologica, per cui eventuali misure di sostegno potrebbero

essere fondate su tale elemento, garantendo nel contempo che il relativo beneficio non venga traslato sulla produzione;

e) l'aiuto ai Paesi in via di sviluppo dovrebbe essere riesaminato per valutare la sua opportunità e soprattutto per assoggettarlo a regole più restrittive ed evitare che esso si traduca in aiuto occulto alla produzione. Per tale aiuto si suggeriscono gare aperte a tutti i Cantieri dell'U.E. e un esame approfondito andrebbe effettuato sui cantieri ad attività "mista" (civile e militare) considerati i fenomeni di riconversione in atto in molti cantieri europei;

f) un esame approfondito meritano, ad avviso dell'esecutivo comunitario, gli aiuti agli armatori, sui quali occorrerebbe istituire un accurato monitoraggio per evitare che tali misure di sostegno possano dar luogo a distorsioni nella scelta del cantiere o in aiuti indiretti, di fatto, alla cantieristica.

I vari punti sopradelineati, presentati dalla Commissione dell'U.E. sotto forma di quesiti e di spunti di riflessione, saranno oggetto di più dettagliate e specifiche proposte della Commissione stessa nei mesi a venire, in base al mandato ad essa affidato dai Ministri dell'industria nella sessione del Consiglio del 24 aprile 1997.

Il Comitato, al momento, non può che prendere atto delle idee che stanno emergendo a livello comunitario e riservarsi anch'esso una riflessione al riguardo, da affinarsi in particolare quando la Commissione avrà elaborato più concrete proposte operative.

Nel frattempo il Comitato, nel riconfermare l'apprezzamento per i risultati che la VI e VII Direttiva hanno fatto ottenere alla cantieristica nazionale, rinnova altresì il

proprio convincimento che transitoriamente ed in attesa della formulazione delle nuove regole, debba essere mantenuto l'attuale sistema di sostegno alla produzione con la proroga della VII Direttiva. Va evidenziato ancora una volta che, accanto alla ricerca e innovazione ed alla valorizzazione delle iniziative dirette a migliorare ulteriormente la produttività delle imprese navalmeccaniche, i punti-chiave della strategia nazionale per una politica industriale a favore del settore siano da identificare nel rilancio - secondo le indicazioni dell'U.E. - della competitività internazionale dell'industria armatoriale, nell'agevolazione dell'accesso al credito, nella politica fiscale di settore, nonché nella promozione delle infrastrutture di collegamento del mare con le reti di trasporto terrestri e nella tutela dell'ambiente.

In particolare non può non rilevarsi che l'auspicio più volte espresso dallo stesso Comitato di vedere realizzate forme di cooperazione ed integrazione industriale tra cantieri sta realmente concretizzandosi, in quanto cominciano a prendere corpo ipotesi di collaborazione operativa tra più realtà produttive al fine di ottimizzare il processo produttivo e contenerne i costi, accrescendo così la possibilità dei cantieri italiani di soddisfare la domanda nei tempi richiesti dalla committenza.

L'evoluzione del quadro legislativo, con il d.d.l. all'esame del Parlamento (Atto Camera n.3548 del 9 aprile u.s.) sta d'altronde assecondando, con opportune disposizioni, la nuova realtà che sta emergendo nel contesto della cantieristica nazionale e che consentirà ad essa di equiparare le proprie modalità operative a quelle dei concorrenti dell'Unione Europea.

Inoltre, mentre una pausa di riflessione si è imposta, a livello comunitario, circa la concreta messa in funzione dell'istituendo Fondo di garanzia del finanziamento del credito navale in quanto la Commissione si è riservata di esaminarne la portata, le implicazioni, l'equivalente elemento di sovvenzione e le modalità di gestione, va preso atto che ulteriori iniziative sono state assunte da parte della categoria armatoriale per sensibilizzare il mondo bancario italiano - attraverso appositi incontri bilaterali - sulle particolarità operative e sulla specificità del comparto marittimo, nonché sulle problematiche tipiche dell'attività di esercizio della nave, in modo da illustrare gli aspetti salienti dell'attività creditizia riferita alle imprese armatoriali. E' stato infatti più volte evidenziato dal Comitato come, a differenza di quanto avviene nel resto dell'Europa e del mondo, il sistema creditizio italiano sia scarsamente preparato ad assecondare le iniziative d'investimento del comparto armatoriale e come tale circostanza agisca da freno all'assunzione di decisioni d'investimento che si rivelerebbero preziose sia per l'industria cantieristica ed armatoriale sia nell'interesse pubblico dell'ammodernamento e rinnovamento della flotta (e della sicurezza della navigazione).

I voti espressi negli ultimi anni dal Comitato per il superamento di taluni aspetti negativi del sistema italiano, che sinora hanno determinato uno "slancio competitivo" alquanto contenuto dell'industria del nostro Paese rispetto alle sue reali potenzialità paiono pertanto destinati a tradursi in realtà grazie anche al mutamento dello scenario industriale nazionale, nonché allo sviluppo in atto della disciplina di settore. Una novità di grande rilievo per il rilancio del

complesso delle attività marittime, che ruota attorno allo sviluppo della flotta mercantile, è rappresentato dalla recente decisione del Consiglio dei Ministri di approvare il disegno di legge di riforma dell'ordinamento in materia di navigazione internazionale (Atto Camera n.3667). A più riprese richiamata come opportuna dal Comitato nelle passate relazioni al fine di assicurare alla nostra cantieristica un forte nucleo di committenza nazionale, la riforma recepisce le proposte emerse in sede di concertazione tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione e le Organizzazioni Sindacali degli armatori e dei lavoratori marittimi, istituendo un regime particolare per il naviglio soggetto alla concorrenza internazionale. Si tratta di un regime diretto a ridurre, attraverso agevolazioni fiscali e contributive ed una minore rigidità nell'applicazione del requisito di nazionalità italiana degli equipaggi, previsto dalla legislazione marittima del 1942, il differenziale di costo di gestione che penalizza le imprese di navigazione italiane, ed ha portato ad un progressivo calo del nostro tonnellaggio. Il provvedimento si iscrive nella scia tracciata dalla comunicazione della Commissione Europea "Verso una nuova strategia marittima" (Rapporto Kinnock) e dalle linee-guida in materia di aiuti alle imprese di navigazione, che ne sono la diretta emanazione ed è presupposto per un ulteriore ampliamento della base operativa dell'armamento nazionale, con evidenti benefici influssi in termini di occupazione, di investimenti in nuove attività ed in nuovi beni strumentali, tra cui, principalmente, nuove unità navali.

Anche la revisione degli attuali strumenti di agevolazione finanziaria statale (credito all'esportazione e credito navale per i committenti nazionali) sembra poter

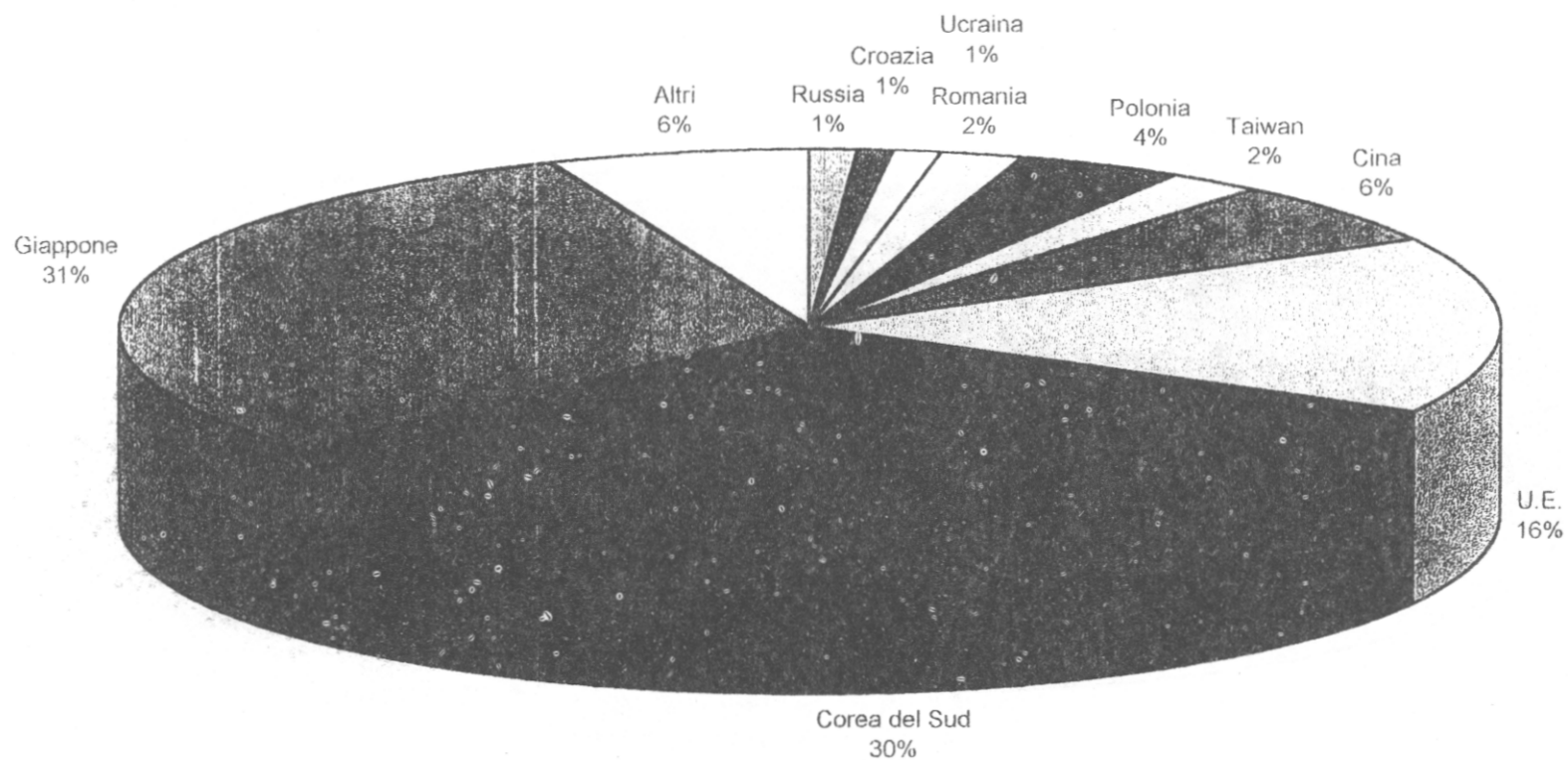
assumere un nuovo impulso, tenuto conto che, qualora gli Stati Uniti dovessero definitivamente decidere di non ratificare l'Accordo OCSE, quest'ultima Organizzazione dovrebbe orientarsi (e ci sono già precisi unanimi segnali in tal senso) per l'entrata in vigore in via autonoma del nuovo Accordo sui crediti all'esportazione di navi, favorendo l'adeguamento del quadro normativo internazionale alla attuale realtà del mercato finanziario.

PAGINA BIANCA

***GRAFICI SULLA SITUAZIONE DELLA
CANTIERISTICA MONDIALE***

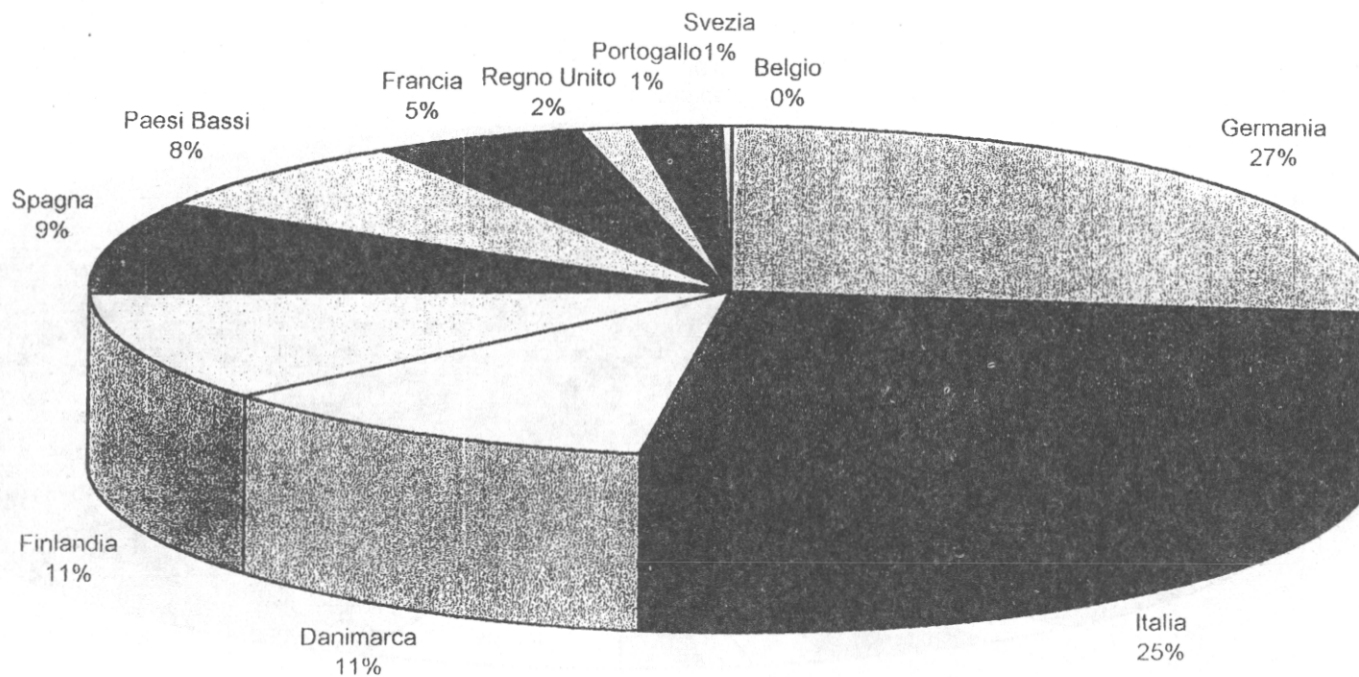
PAGINA BIANCA

Ripartizione delle commesse ai Cantieri



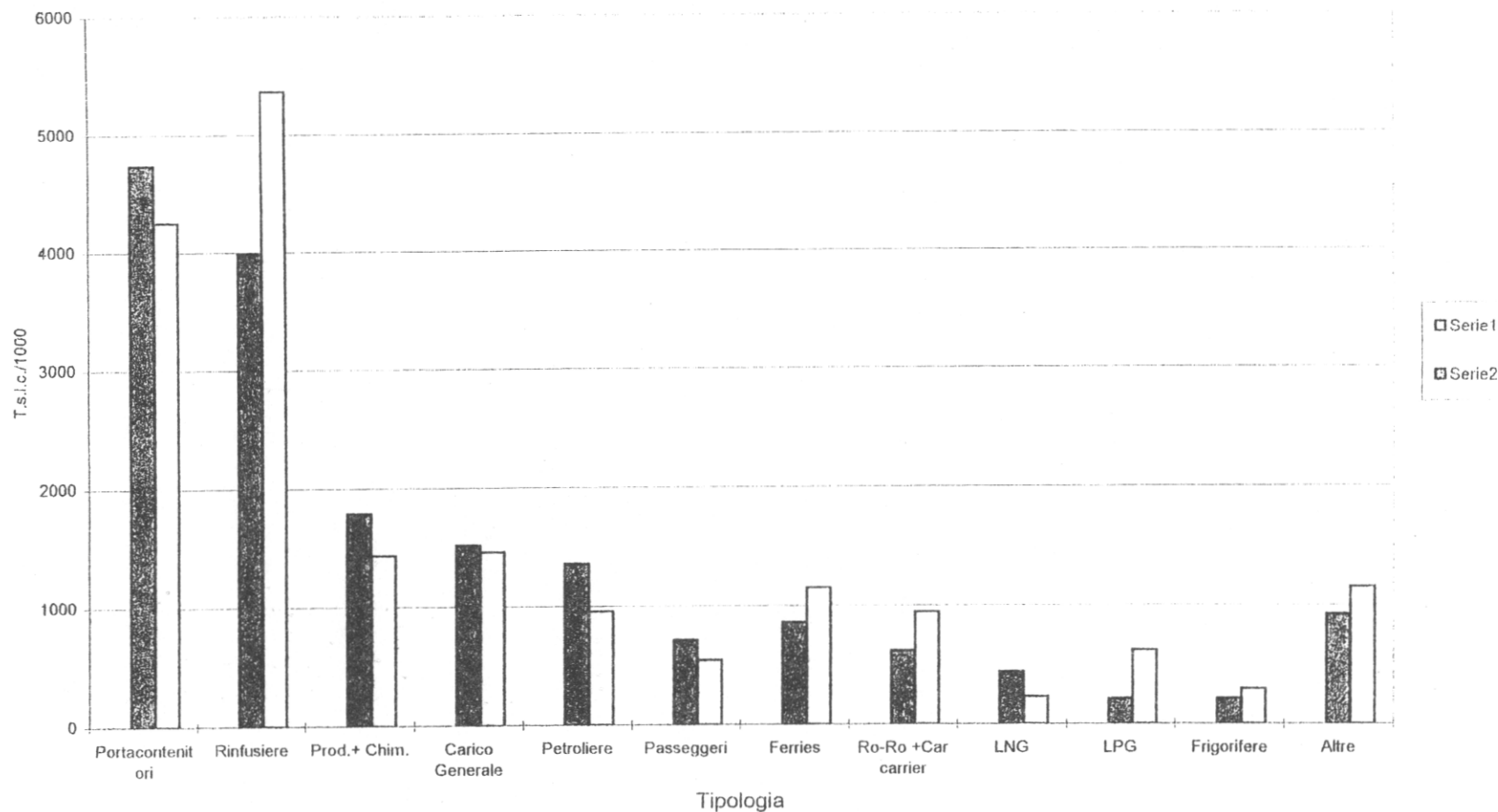
Fonte : Lloyd's Register " World Shipbuilding Statistics "

Ripartizione delle commesse ai Cantieri dell'U.E.



Fonte : Lloyd's Register" World Shipbuilding Statistics "

Nuovi Ordini sul mercato mondiale



Serie 1 : 1995

Serie 2 : 1996

PAGINA BIANCA