

RELAZIONE
DEL COMITATO CONSULTIVO PER L'INDUSTRIA
CANTIERISTICA SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLE
DISPOSIZIONI CONCERNENTI L'INDUSTRIA
NAVALMECCANICA ED ARMATORIALE E I PROVVEDIMENTI A
FAVORE DELLA RICERCA APPLICATA AL SETTORE NAVALE
(Anno 1997)

PREMESSA - L'articolo 23 della legge 14 giugno 1989, n.234, prevede che il Comitato Consultivo per la Cantieristica - organo istituito dalla norma stessa - rediga "una relazione annuale sullo stato di attuazione della presente legge entro il mese di aprile di ciascun anno successivo a quello della sua entrata in vigore. Tali relazioni a cura del Ministro dei Trasporti e della Navigazione sono inviate entro il mese successivo ai due rami del Parlamento".

A seguito della entrata in vigore del decreto legge 24 dicembre 1993, n.564, convertito nella legge 22 febbraio 1994, n.132, che ha recato attuazione alla VII^a Direttiva CEE (90/684/CEE) per la industria navalmeccanica, la relazione del Comitato si è estesa anche allo stato di applicazione di tale ultima normativa che della legge n.234/89 costituisce continuazione.

Il Comitato Consultivo per la Cantieristica nella seduta del 21 luglio 1998 ha licenziato l'allegata relazione sullo stato di attuazione delle predette leggi nell'anno 1997.

Alla predetta seduta hanno partecipato i sottoelencati componenti:

Dott. Vincenzo Mucci	Direttore Generale del Naviglio Presidente - su delega del Ministro dei Trasporti e della Navigazione
Ing. Pasquale Carretta	Dirigente Superiore - Capo dello Ispettorato Tecnico in rappresentanza del Ministero dei Trasporti e della Navigazione
Dott. Silverio Mittiga	Dirigente Superiore - in rappresen- tanza del Ministero del Tesoro - Ragioneria
Ing. Antonino Mercadante	Esperto
Ing. Adriano Prigelli	Esperto
Dott. Carlo Lombardi	In rappresentanza della Confedera- zione Italiana Armatori
Rag. Lorenzo Murrari	In rappresentanza della Associazione Italiana Armamento di Linea
Dott. Nazareno Silvestrini	In rappresentanza dell'Associazione Nazionale Costruttori e Riparatori di navi per navigazione d'alto mare

Dott. Giancarlo Casani

*In rappresentanza dell'Associazione
Nazionale Cantieri Navali Privati*

Sig. Alessandro Bianchi

*In rappresentanza della Segreteria
Nazionale FIOM-CGIL Federazione
Italiana Operai Metallurgici*

Dott. Giuseppe Farina

*In rappresentanza della Segreteria
Naz. FIM-CISL Federazione Italiana
Metalmeccanici in rappresentanza
della Segreteria Naz.*

Sig. Piero Laurenza

*In rappresentanza della Segreteria
Naz. UILM-UIL Unione It. Lavoratori
Metalmeccanici*

1. L'andamento del mercato delle costruzioni navali.

Nel corso del 1997 l'economia mondiale è entrata in una fase di ripresa, con una crescita della produzione del 3% che ha avuto significative ripercussioni sull'andamento del commercio mondiale.

L'interscambio di merci ha fatto registrare un tasso d'incremento del 9,5% in termini di esportazioni, grazie soprattutto alla notevole vivacità delle economie del Nord e del Sud America, alle buone performance dei Paesi dell'Est Europeo, dei Paesi ad "economia dinamica" dell'Asia (quanto meno per gran parte dell'anno) e, più in generale, di quelli di più recente industrializzazione.

La dinamica dell'interscambio commerciale ha influenzato in maniera positiva il trasporto marittimo, che ha registrato un tasso di crescita del 4,4%, superando i 5 miliardi di tonnellate di merce trasportata.

Dal punto di vista merceologico sensibilmente vivace è stata la domanda di trasporto di prodotti petroliferi; gli analisti parlano del 1997 come l'anno migliore dal 1973 ad oggi, con rate di noli che hanno garantito agli armatori una redditività superiore a quella del 1996.

Solo verso la fine dell'anno, in connessione con la crisi finanziaria dei Paesi asiatici, si è registrato un rallentamento nella crescita della domanda.

Le unità per carichi secchi alla rinfusa hanno invece complessivamente fatto registrare una situazione di noli insoddisfacenti.

Nel comparto crocieristico l'incremento della domanda di trasporto è stato rilevante, soprattutto nell'ormai tradizionale, consolidato e tuttora promettente mercato crocieristico del Mar dei Caraibi.

Anche la consistenza della flotta mondiale ha mostrato un trend positivo, con un ulteriore incremento del 2,5% rispetto al 1996.

Va precisato che la quota della flotta mondiale gestita sotto una bandiera differente da quella nazionale dell'armatore ha raggiunto nel 1997 oltre il 60%; considerate poi le agevolazioni operative e fiscali assicurate dai principali Paesi marittimi alle unità impiegate in traffici internazionali (primi e secondi registri), il naviglio che opera in regime "internazionalizzato" ammonta oramai a circa i tre quarti del tonnellaggio mondiale.

Per quanto concerne l'Italia, l'avvenuta istituzione sul finire del 1997 del registro internazionale di immatricolazione delle navi dovrebbe consentire alla flotta italiana di invertire la tendenza degli

ultimi anni di migrazione verso bandiere di convenienza, con riacquisizione alla bandiera nazionale del controllo della flotta appartenente ad interessi armatoriali italiani.

Nel corso del 1997 è continuato il trend positivo del mercato mondiale delle costruzioni navali. Gli ordini acquisiti nel 1997 ammontavano a 20,9 Milioni di Tslc¹ con un incremento, quindi, del + 20% rispetto ai 17,5 Mil.Tslc del '96.

La ripresa è stata trainata, in particolare, dal settore cisterniero: petroliere e chimichiere insieme hanno totalizzato 8 Mil.Tslc (+ 152% rispetto ai 3,2 Mil.Tslc del '96) pari al 35% del totale ordini. La domanda di petroliere ha riguardato soprattutto le unità di maggiore tonnellaggio: su 154 navi ordinate, 65 sono delle Suezmax² e 54 sono VLCC/ULCC³.

L'elevata domanda nel comparto cisterniero rispecchia il menzionato positivo andamento dei noli nel comparto del liquido.

In controtendenza, invece, le navi portacontenitori, i cui ordini pari a 2,7 Mil.Tslc (- 43% rispetto al '96) hanno riguardato soprattutto le unità di minore tonnellaggio: su 164 navi ordinate, ben

¹ T.S.L.C.: Tonnellate di stazza lorda compensata: l'unità di misura che consente di valutare il carico di lavoro di un cantiere tenendo conto non solo del volume (Tsl) e della capacità di carico (Tpl) della nave, ma anche degli input di lavoro necessari per produrla: data la diversa complessità del prodotto e delle fasi di lavorazione da effettuare, infatti, a parità di portata corrispondono indici di impiego della forza lavoro degli impianti molto differenziati. La conversione dei valori da Tsl a Tslc avviene mediante l'applicazione di coefficienti concordati in sede O.C.S.E..

² SUEZMAX: nave petroliera con portata lorda da 130 a 145 mila tonnellate (per ragioni puramente commerciali).

³ V.L.C.C.: "Very large Crude Carriers: nave petroliera apparsa negli anni '70, con portata lorda da 250.000 a 320.000 tonnellate.

U.L.C.C.: "Ultra Large Crude Carrier": nave petroliera apparsa negli anni '80 con portata lorda superiore a 320.000 tonnellate.

124 infatti hanno capacità inferiore ai 2.000 Teu⁴, e solo 23, invece, capacità superiore ai 3.000 Teu.

Nonostante il positivo andamento della domanda, i prezzi praticati dai cantieri giapponesi e coreani hanno invece mostrato cali generalizzati.

Per quanto riguarda la ripartizione per area geografica, il volume dei nuovi ordini acquisiti dal Giappone e dall'Awes⁵ è pari rispettivamente a 9,0 Mil.Tslc (39% del totale) e 3,8 Mil.Tslc (17% del totale).

Alla Corea hanno fatto, invece, capo ordini per 6,4 Mil.Tslc (28% del totale) di cui 3,7 Mil.Tslc relativi a petroliere e chimichiere; in pratica la Corea ha assorbito il 47% della domanda proveniente dal comparto cisterniero.

Nell'ambito delle acquisizioni del Resto del Mondo⁶ (16% del totale nuovi ordini), a tre Paesi, (rispettivamente Cina - con 1,3 Mil.Tslc - e Taiwan e Croazia - con poco meno di 400.000 Tslc ciascuno), fa capo il 56% degli ordini di raggruppamento.

Con riguardo alla ripartizione per area geografica, il Giappone, con 10,8 Mil.Tslc detiene una quota di mercato del 30% (26% nel '96), la Corea, con 9,1 Mil.Tslc, il 25% (22% nel '96) e l'Awes, con

⁴ TEU=Twenty Feet Equivalent Unit: unità di misura della merce containerizzata, pari ad un contenitore da 20 piedi.

⁵ AWES: Association of (West) European Shipbuilders and Shiprepairers: è l'Associazione di categoria che raggruppa i produttori del settore cantieristico dei Paesi dell'Europa Occidentale, della Polonia e della Jugoslavia.

⁶ RESTO DEL MONDO: Paesi non appartenenti all'OCSE e all'AWES (quali Cina, Russia, Croazia, Taiwan, Ucraina, Bulgaria)

8,1 Mil.Tslc, il 22% (25% nel '96), il Resto del Mondo con 8,4 Mil.Tslc, il 23% (27% nel '96).

L'Italia, con un portafoglio ordini di 1,9 milioni di T.S.L.C., ha assunto nel 1997 la quarta posizione nel mondo, dopo Giappone, Corea e Cina, e la prima posizione in Europa, insieme alla Germania.

Ad una crescita del carico di lavoro per Giappone e Corea, che insieme detengono una quota di mercato del 55% (48% nel 96), è corrisposta una diminuzione dell'AWES e Resto del Mondo, che sono passati dal 52% al 47 %.

La produzione mondiale (in termini di completamenti e consegne) si è attestata sui 17 Mil.Tslc, volume pressoché invariato rispetto ai 16.9 Mil.Tslc dell'anno scorso; la distribuzione per area geografica è la seguente: Giappone 6,3 Mil.Tslc (6,0 Mil.Tslc nel '96), Corea 4 Mil.Tslc (3,6 Mil.Tslc nel '96), Awes 4 Mil.Tslc (3,8 Mil.Tslc nel '96), Resto del Mondo 3,2 Mil.Tslc (3,3 Mil.Tslc nel'96).

Dall'analisi della distribuzione del carico di lavoro, tenuto conto delle previste date di consegna, emerge che nel 1998 la produzione dovrebbe raggiungere i 20,8 Mil.Tslc, volume nettamente superiore a quello dello scorso anno (+ 23%).

2. La situazione nei principali Paesi produttori

Il Giappone e la Corea del Sud, da anni principali Paesi produttori e “price leaders” del settore, sono stati oggetto, nel 1997, di una profonda crisi economica e finanziaria, sia pure con diverse connotazioni e di differente entità nei due Paesi.

Tale situazione, per un verso, ha creato difficoltà soprattutto a talune imprese cantieristiche della Corea del Sud, in quanto la crisi è intervenuta proprio in connessione con la politica - fortemente, ma senza alcun risultato concreto contrastata dall'Unione Europea - di forte espansione della capacità produttiva posta in atto dalle aziende coreane (con molta probabilità, anzi, l'incremento delle potenzialità produttive ha contribuito in maniera significativa ad affrettare il tracollo della società cantieristica Halla Engineering and Heavy Industries, coinvolta nel fallimento del Gruppo Halla); per altro verso, la crisi finanziaria ha prodotto una consistente svalutazione del won coreano (e, in misura più contenuta, dello yen giapponese), con ciò ponendo le basi per una accresciuta competitività della cantieristica dei suddetti Paesi.

Nel quadro generale, pertanto, Giappone e Corea del Sud continuano a detenere la leadership mondiale con quote di mercato,

come si è detto, rispettivamente del 30% e del 25% e determinano, sostanzialmente, l'andamento dei prezzi delle nuove costruzioni.

In particolare, per quanto concerne il Giappone, come fatto rilevare anche dalla Commissione U.E. nella sua Comunicazione COM(97) 470 def. del 1° ottobre 1997 ("Verso una nuova politica della costruzione navale"), al di là degli effetti attuali della svalutazione dello yen, l'industria della costruzione navale è resa forte da sempre dalla circostanza che essa è in mano a pochi, potenti gruppi, che si avvantaggiano dell'integrazione verticale ed orizzontale delle attività industriali, e massicci investimenti nella ricerca e sviluppo, dei vantaggi di una produzione in serie, di ridotte spese di approvvigionamento e gestionali e di un consistente ricorso al sistema degli appalti.

La Corea del Sud è dotata anch'essa di un sistema coordinato di produzione, di una grande capacità delle infrastrutture, di bassi costi di manodopera e di un regime di prestiti della Korean Development Bank, che finanzia a condizioni di particolare favore la costruzione nei cantieri di detto Paese. Su questa base, già di per sé solida dal punto di vista strutturale e che consente alle imprese coreane una politica aggressiva sotto il profilo della commercializzazione del prodotto, i costruttori navali coreani stanno operando da tempo per diventare leader del mercato mondiale, con

l'obiettivo, quindi, di superare lo stesso Giappone; questo spiega la politica di espansione della capacità produttiva e di sottoquotazione dei prezzi, che hanno già fatto perdere ai cantieri italiani e di altri Paesi europei, importanti commesse.

Nell'Unione Europea i Paesi che hanno conservato una più marcata vocazione cantieristica sono l'Italia e la Germania, seguite da Finlandia, Spagna, Olanda, Danimarca e Francia, con un portafoglio ordini, queste ultime, notevolmente più contenuto.

La tendenza degli altri Paesi dell'Unione è stata, invece, quella di un graduale disimpegno dal settore (è il caso del Regno Unito) o di una maggiore concentrazione, come nel caso del Portogallo, sulle attività di trasformazione e riparazione navale.

La preminenza, in termini di portafoglio ordini, di Germania ed Italia si spiega, nel primo caso, per la notevole dimensione dell'apparato produttivo, accresciutosi con gli apporti della cantieristica dell'ex Germania Orientale e, nel caso del nostro Paese, per la posizione leader assunta nel campo della costruzione delle grandi unità da crociera, per l'eccezionale afflusso di ordini dovuti all'anticipazione di domanda futura di nuove costruzioni negli anni 1995 e 1996 in previsione della abolizione degli aiuti prevista dall'Accordo OCSE e - limitatamente ad un certo periodo - in ragione della svalutazione della nostra moneta.