

ATTI PARLAMENTARI

XIII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XL-bis
n. 3

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)**

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

Presentata dal Ministro dei trasporti e della navigazione

(BURLANDO)

Trasmessa alla Presidenza il 5 agosto 1998

PAGINA BIANCA

INDICE

<i>Premessa</i>	<i>Pag.</i>	7
1. - Lo scenario del mercato delle costruzioni navali ..	»	9
2. - La situazione nei principali Paesi produttori	»	14
3. - Gli orientamenti e gli sviluppi della politica internazionale e comunitaria in materia cantieristica ...	»	19
4. - La situazione e le prospettive della cantieristica italiana:		
a) le costruzioni navali	»	24
b) trasformazione, riparazione e demolizione navale	»	27
c) la ricerca	»	28
5. - L'attività dell'Amministrazione per l'attuazione delle leggi di settore	»	31
6. - Valutazioni del Comitato sull'azione svolta e sulle future strategie per il settore	»	37
ALLEGATI:		
1. Grafici sulla situazione della cantieristica mondiale ..	»	47
2. Dati sull'attuazione delle leggi n. 234 del 1989 e n. 132 del 1994	»	55
3. La cantieristica italiana - struttura, produzione e portafoglio ordini	»	69

PAGINA BIANCA

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)

PAGINA BIANCA

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

<i>Dott. Giancarlo Casani</i>	<i>In rappresentanza dell'Associazione Nazionale Cantieri Navali Privati</i>
<i>Sig. Alessandro Bianchi</i>	<i>In rappresentanza della Segreteria Nazionale FIOM-CGIL Federazione Italiana Operai Metallurgici</i>
<i>Dott. Giuseppe Farina</i>	<i>In rappresentanza della Segreteria Naz. FIM-CISL Federazione Italiana Metalmeccanici in rappresentanza della Segreteria Naz.</i>
<i>Sig. Piero Laurenza</i>	<i>In rappresentanza della Segreteria Naz. UILM-UIL Unione It. Lavoratori Metalmeccanici</i>

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 sè 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.

Significativa è la rincorsa della Finlandia verso posizioni di maggior rilievo: i cantieri di tale Paese sono anch'essi specializzati nella costruzione delle unità per il trasporto crocieristico, che sono, notoriamente, quelle a più elevato valore aggiunto ed a più alto coefficiente nella determinazione dei livelli di stazza lorda compensata prodotta.

La Spagna, grazie anche alle disposizioni derogatorie sugli aiuti ottenute in sede comunitaria, ha pressoché completato la ristrutturazione della propria cantieristica e si presenta particolarmente aggressiva anche sul mercato intracomunitario, così come è dimostrato peraltro dalle non poche commesse realizzate anche per committenti del nostro Paese.

In affanno risultano invece i cantieri della Francia e della Danimarca, che subiscono pesantemente la concorrenza asiatica, quella della ex Germania Orientale e, più in generale, dei Paesi dell'ex blocco comunista.

L'Olanda continua a mantenere un livello competitivo soddisfacente nelle tipologie navali in cui si è specializzata (soprattutto navi minori e rimorchiatori) grazie alla spiccata flessibilità delle sue attività operative ed alla strettissima collaborazione con i cantieri dei Paesi dell'Est europeo nella

realizzazione degli scafi (di norma forniti per intero da cantieri extracomunitari).

Uno dei punti di debolezza dell'intera industria cantieristica comunitaria resta la sua notevole frammentazione, che rende particolarmente difficile la competizione con i "colossi" giapponesi e coreani. Secondo gli orientamenti di politica industriale dell'Unione Europea, i cantieri comunitari dovranno pertanto moltiplicare gli sforzi per formare alleanze strategiche atte a rinforzare la competitività ed a meglio sfruttare le occasioni offerte dal mercato. Una più intensa cooperazione è auspicata al fine di ottenere opportune economie di scala, una più marcata specializzazione, un migliore assetto a livello di commercializzazione del prodotto e di ricerca e sviluppo. Un ulteriore passo in tale direzione è stato fatto sul finire del 1997 con un programma di cooperazione avviato in ambito CESA ⁷ da 19 imprese cantieristiche di 7 Paesi europei nel campo dei processi di produzione, nella progettazione e nei rapporti con i fornitori.

Continuano a conquistare terreno, intanto, i Paesi terzi, tra i quali soprattutto la Cina, la Russia, l'Ucraina e la Croazia, la cui quota di mercato è sempre più significativa (dell'ordine di circa il 20% complessivamente) e la cui aggressività sul mercato risulta

⁷ CESA: Committee of European Union Shipbuilders' Associations - raggruppa le Associazioni dei cantieri navali dell'Unione Europea

sempre più accentuata, grazie a costi di manodopera che non hanno confronti nei Paesi di più avanzata industrializzazione.

Nel prossimo futuro questi Paesi e, in special modo la Cina, la cui economia e la cui industria sono in rapida espansione, potranno esercitare una forte pressione concorrenziale sui Paesi dell'Unione Europea.

Per instaurare un dialogo con tali Paesi, l'OCSE ha organizzato l'8 e il 9 dicembre 1997 un apposito "atelier informale", nel corso del quale è, tuttavia, emersa una scarsa propensione dei Paesi terzi a lasciarsi coinvolgere nel processo di normalizzazione del mercato delle costruzioni navali. Le politiche protezionistiche dagli stessi perseguite e la fase di transizione verso l'economia di mercato che alcuni di essi stanno attraversando è alla base di tale atteggiamento di "chiusura" ad un vero dialogo, ritenuto di ostacolo ad un proprio riposizionamento sul mercato.

3. Gli orientamenti e gli sviluppi della politica internazionale e comunitaria in materia cantieristica

Nel corso del 1997 i Paesi dell'Unione Europea hanno, da un canto, proseguito l'attuazione delle disposizioni della settima

direttiva sugli aiuti alla costruzione navale (direttiva 90/684 CEE prorogata, per tale anno, dal Regolamento n. 1904/96 del Consiglio) e, dall'altro, hanno posto in atto gli ultimi sforzi per cercare di ottenere la ratifica da parte degli Stati Uniti dell'Accordo OCSE per il ristabilimento di normali condizioni di concorrenza nel mercato delle costruzioni navali.

Le resistenze dell'industria statunitense, dirette a non perdere i vantaggi della normativa protezionistica del Jones Act, del Titolo XI^o delle disposizioni sulla flotta mercantile⁸ e delle norme relative alle navi mercantili destinate, grazie ai loro apprestamenti difensivi, allo svolgimento di compiti militari, hanno ormai definitivamente reso remota ogni possibilità di pervenire ad una disciplina del settore concordata a livello internazionale. Gli Stati Uniti vanno, anzi, viepiù orientandosi verso un potenziamento delle misure di protezione a favore del settore, allo scopo di acquisire una posizione più incisiva sul mercato (in questi ultimi 15 anni la quota di mercato dei cantieri USA a livello mondiale non ha superato mediamente l'1%) o quanto meno di non lasciare spazio ad altri Paesi produttori sul mercato interno americano, saldamente in mano ai cantieri statunitensi.

⁸ Jones Act (Coastwise Laws) : normativa che riserva il cabotaggio continentale Nord americano a navi di costruzione statunitense, con equipaggio statunitense e di bandiera statunitense.

Titolo XI^o del Merchant Marine Act del 1936, che prevede la concessione di garanzie federali sui prestiti contratti per finanziare la produzione di navi negli Stati Uniti; la garanzia copre i prestiti fino all'87,5% del prezzo e fino a 25 anni.

Di fronte a tale situazione la Commissione dell'U.E., pressata dalle insistenze dei Paesi del Nord Europa che intendono pervenire in ogni caso alla abolizione degli aiuti alla produzione navalmeccanica anche senza l'Accordo OCSE, e dalle esigenze obiettive di gran parte dei Paesi dell'Unione di ridurre la spesa pubblica in funzione degli adempimenti imposti dal Trattato di Maastricht, ha avanzato nuove proposte sia per definire le linee di politica industriale per il settore nel nuovo contesto (ricordata Comunicazione COM(97)470 del 1° ottobre 1997 - "Verso una nuova politica della costruzione navale"), sia per tradurle in concreti strumenti operativi, consistenti in una proroga in via transitoria delle disposizioni della VII Direttiva sino a tutto il 2000, accompagnata dalla fissazione di nuove particolari previsioni in materia.

Mentre la proroga della vigente direttiva per il 1998 è stata rapidamente approvata nel corso del 1997 (Regolamento n. 2600/97 del Consiglio del 19 dicembre 1997), il nuovo regolamento, destinato ad operare dal 1° gennaio 1999 al 31 dicembre 2003, è stato oggetto di un difficile dibattito che si è protratto sino al 7 maggio 1998, quando, nel corso del Consiglio dei Ministri dell'Industria, con il voto contrario di Germania, Svezia e Portogallo e l'astensione della Grecia, la nuova disciplina è stata definitivamente concordata sulla base di un compromesso sui punti

principali, faticosamente propiziato dalla Presidenza (regolamento (CE) n1540/98 del Consiglio del 29 giugno 1998).

Il regolamento prevede, in particolare:

- a) la prosecuzione degli aiuti alla produzione fino alla data del 31 dicembre 2000, con i massimali d'aiuto attualmente in vigore (9% e 4,5%);
- b) una verifica della situazione di mercato nel 1999 per accertare l'eventuale persistere di pratiche sleali da parte delle imprese asiatiche, al fine di valutare l'adozione di opportune misure difensive;
- c) aiuti alla ristrutturazione od al salvataggio di imprese in difficoltà nei limiti degli orientamenti della Commissione applicabili per la generalità delle imprese;
- d) aiuti all'innovazione;
- e) aiuti agli investimenti su base regionale;
- f) aiuti destinati a coprire le spese dei cantieri navali per la tutela dell'ambiente, nei limiti degli orientamenti comunitari fissati dalla Commissione per tutti i tipi di imprese;
- g) un accurato e sistematico monitoraggio e controllo degli aiuti, della capacità produttiva e della produzione;

h) il mantenimento delle misure di sostegno alla ricerca e sviluppo ed alla chiusura dei cantieri, nonché del c.d. “credito navale” ai committenti in conformità della disciplina OCSE.

Pur tenendo conto, pertanto, di alcune peculiarità dello specifico comparto industriale, il nuovo regolamento tende essenzialmente a “desettorializzare” le disposizioni comunitarie in materia, riportandole nell'alveo delle regole generali sugli aiuti.

Il mantenimento delle misure di sostegno alla produzione sino al 31 dicembre 2000, è volto a concedere alle imprese dell'Unione un ulteriore periodo di transizione, necessario al loro graduale adeguamento alle regole del mercato.

La prevista verifica, già nel corso del 1999, delle condizioni del mercato è peraltro una opportuna salvaguardia per il settore alla vigilia della cessazione della politica degli aiuti alla produzione.

Il Governo italiano, anche in occasione dell'adozione del regolamento in questione, ha sollevato ancora una volta il problema dell'opportunità di assicurare una rapida entrata in vigore dell'Accordo O.C.S.E. revisionato del 1994 sul credito all'esportazione di navi, indipendentemente dal contesto dell'Accordo OCSE sull'abolizione degli aiuti al settore (ormai, come si è detto, da ritenere accantonato) nel quale il primo era stato inserito. Peraltro, la risposta della Commissione e degli altri Paesi

membri dell'Unione Europea è stata alquanto tiepida, se non addirittura "sfuggente"; mentre, sul piano industriale, il mantenimento del tasso unico dell'8% previsto dal vigente Accordo-navi è del tutto irrealistico nell'attuale situazione del mercato finanziario, ed è pertanto vivamente auspicata l'adozione di C.I.R.R.⁹, sul piano interstatale sembra prevalere l'interesse di vari Paesi dell'Unione a non introdurre in tempi brevi la nuova disciplina, vuoi per non dare al Giappone ulteriori vantaggi competitivi, vuoi per non consentire la ripresa di sistemi di credito navale interno a quei Paesi, come l'Italia, nei quali tali sistemi sono stati tradizionalmente uno stimolo significativo alle nuove commesse.

Da parte italiana proseguono comunque gli sforzi per sollecitare tutti gli adempimenti e le procedure in sede U.E. ed O.C.S.E. per una rapida entrata in vigore dell'Intesa del 1994, con la conseguente introduzione dei tassi CIRR e la previsione di un periodo di 12 anni per la durata dei finanziamenti navali.

4. La situazione e le prospettive della cantieristica italiana

4a. - Le costruzioni navali

⁹ C.I.R.R.: "Commercial Interest Reference Rates": tassi di interesse di mercato di ciascuna moneta, attualmente utilizzati come riferimento per i finanziamenti inerenti i crediti all'esportazione di beni strumentali.

Il 1997 si è concluso con una produzione sviluppata di circa 690.000 T.S.L.C., risultato mai raggiunto della cantieristica italiana. I cantieri nazionali stanno infatti completando la realizzazione delle unità navali acquisite a seguito del consistente afflusso di ordinativi di questi ultimi anni.

Come per l'anno precedente, si può confermare che l'accresciuto livello della produzione ha comportato il pieno impiego delle strutture produttive ed un marcato incremento dell'occupazione nelle aziende che cooperano con le imprese navalmeccaniche per la realizzazione delle unità navali, soprattutto nel qualificato comparto delle grandi navi passeggeri.

Il portafoglio ordini dell'Italia si è ormai attestato negli ultimi tre anni intorno al 5,7% di quello mondiale, anche se nel 1997 si è registrato un sensibile calo dei nuovi ordini. Ciò, unitamente alla previsione di un calo generalizzato della domanda dopo il 2000 (che sembra tuttavia possa verificarsi anche in tempi più ravvicinati ed i cui primi sintomi sono già avvertiti dalla nostra industria) comincia a far intravedere, in prospettiva, la possibilità di un rallentamento dell'attività produttiva, ed in qualche caso addirittura di vuoti di lavoro, con prevedibili ripercussioni negative in termini di occupazione.

Peraltro, il fenomeno che al momento maggiormente preoccupa, è la crescita tumultuosa della produzione che ha caratterizzato il 1997 - e che continua a caratterizzare anche l'anno in corso - in quanto essa sta comportando difficoltà sul piano operativo, con ritardi nelle consegne e una difficile gestione e controllo del processo produttivo, che ha dovuto fare ampio ricorso al sistema degli appalti di beni e servizi onde rispettare le scadenze contrattuali.

Già la relazione dello scorso anno segnalava i segni d'affanno del sistema della produzione cantieristica italiana, che cominciava infatti ad avvertire l'esigenza di forme di integrazione e cooperazione industriale per fronteggiare, in maniera idonea e nel rispetto dei tempi previsti, gli impegni assunti dai cantieri nei confronti della clientela.

L'esperienza del 1997 ha evidenziato una forte problematica di organizzazione del lavoro per salvaguardare, ed anzi accrescere in maniera corretta, adeguati livelli di produttività, assicurando al tempo stesso flessibilità al processo produttivo - al pari di quanto avviene nel resto d'Europa e del mondo - con una adeguata qualificazione dell'indotto, necessaria sia per la tutela del lavoro sia per garantire la qualità del prodotto finale.

4b. - Trasformazione, riparazione e demolizione navale

Secondo le indicazioni dell'Associazione di categoria (RINAVI), con la ripresa di talune lavorazioni dimensionalmente molto significative, la performance delle aziende di trasformazione e riparazione navale è stata, complessivamente, soddisfacente.

L'attività di riparazione navale ha registrato nel 1997 un andamento positivo, confermando un trend già avviato nel 1996, con un incremento del volume di attività, in particolare per la trasformazione e l'allestimento navale.

Gli impianti sono stati utilizzati all'85% della loro capacità ed i bacini di carenaggio hanno registrato un impiego quasi totale.

Nell'ultimo biennio, ad esempio, nel porto di Genova, le maggiori aziende hanno effettuato nell'anno una cinquantina di grandi lavori di allestimento di navi nuove, trasformazione e riparazione; essi hanno comportato mediamente una permanenza ai lavori delle navi da 15 giorni a 6 mesi con circa 150.000 ore dirette annue lavorate per ciascuna azienda.

Nei bacini di carenaggio si è registrata la presenza di 97 navi nel 1996, pari a 1.540 giorni di permanenza, di 102 navi nel 1997 per 1.545 giorni di permanenza.

Per il futuro si può confermare tale trend positivo.

Tra i problemi che maggiormente interessano il settore va citato, oltre alla problematica relativa alla sicurezza del lavoro ed alla tutela ambientale ed alla relativa regolamentazione, la difficoltà nel reperire professionalità specifiche quali aggiustatori, saldatori, tubisti; infatti, a seguito anche dei provvedimenti legislativi che hanno riconosciuto benefici ai dipendenti (quali quelli concernenti l'aver svolto attività in presenza di amianto) per poter accedere a prepensionamenti, le aziende hanno visto diminuire il proprio organico, proprio in quelle figure professionali, con la perdita di dipendenti con grande e lunga esperienza; formare dei nuovi lavoratori, soprattutto nel settore, rappresenta un costo non solo economico ma anche in termini di tempo; le aziende del settore in genere si sono attivate sul problema della formazione utilizzando anche finanziamenti a carattere pubblico.

4c. La ricerca

La più volte ricordata Comunicazione della Commissione dell'U.E. "Verso una nuova politica della costruzione navale" del 1°

ottobre 1997 (COM (97) 470) ribadisce il ruolo fondamentale che i Paesi dell'Unione debbono attribuire alla ricerca e sviluppo al fine di promuovere l'incremento della produttività delle proprie imprese ed un loro solido posizionamento competitivo nel contesto di un mercato non più sostenuto da aiuti alla produzione.

Il nostro Paese si trova in una situazione senz'altro positiva al riguardo, se si considera che, negli ultimi 10 anni non ha mancato di canalizzare costantemente risorse sui due istituti specializzati (Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale e Centro per gli Studi di Tecnica Navale) che, sia pure con un differente (e complementare) approccio metodologico, hanno messo a punto esperienze e capacità di gestione dei programmi di ricerca tali da renderne l'attività estremamente utile per l'industria cantieristica nel suo complesso.

Risultano ulteriormente consolidati i risultati della ricerca e, soprattutto, le tematiche di ricerca sono state più che nel passato "mirate" agli specifici obiettivi di settore. E' da ritenere che tale connotazione dei più recenti programmi di ricerca vada ulteriormente consolidata proprio alla luce delle nuove linee di politica industriale per il settore navalmeccanico ed armatoriale. In tal senso, eliminato ormai lo sfasamento temporale che in passato si era verificato tra la realizzazione dei programmi di ricerca ed il loro

finanziamento, occorre vieppiù “qualificare” gli investimenti nelle attività di ricerca perché gli stessi siano sempre più marcatamente finalizzati a stimolare recuperi di efficienza e produttività nei cantieri, nonchè per assecondare opportunamente gli sviluppi sia nel mercato delle costruzioni navali che in quello del trasporto marittimo.

In tali linee programmatiche si inserisce la previsione nel d.d.l. Atto Camera n. 4517 del finanziamento di un apposito programma di ricerca, da svolgersi in collaborazione col mondo armatoriale, finalizzato ad abbattere gli handicap strutturali del trasporto fluvio-marittimo di cabotaggio, che fino ad oggi hanno gravato particolarmente sul settore, impedendogli una reale competitività con gli altri modi di trasporto.

La ricerca nel settore navale può dirsi, quindi, ad una svolta nel nostro Paese, che è chiamato, come gli altri Paesi europei, a definire nuovi indirizzi strategici e particolari filoni da privilegiare.

E' da perseguire, pertanto:

- una migliore sintonia dei programmi con le linee-guida del 5° programma- quadro per la ricerca dell'Unione Europea;
- un più marcato orientamento delle attività di ricerca verso la preparazione del “futuro strategico” delle industrie europee, anche nel medio-lungo termine, tenendo tuttavia ben presente, al tempo

stesso, la necessità dell'industria di poter disporre in tempi brevi dei risultati;

- un coordinamento più efficace della ricerca in Europa mediante la complementarietà e la coerenza generale delle attività svolte dall'Unione e dai singoli Paesi membri, nel contesto della cooperazione europea ed internazionale;

- una accorta individuazione di nuovi filoni di ricerca di immediato "impatto" sul settore, in modo da portare la ricerca più in linea col mercato reale;

- un più stretto collegamento tra ricerca ed innovazione, per far sì che la altissima base scientifica di cui dispongono i nostri enti specializzati, rafforzi maggiormente le competenze tecnico-organizzative del nostro sistema industriale, sia in materia di nuovi prodotti, sia in materia di processo produttivo (il regolamento comunitario sulla nuova disciplina degli aiuti n°1540/98 del Consiglio del 29 giugno 1998 affianca, infatti, agli interventi a favore della ricerca, interventi mirati specificatamente alla innovazione).

- una più stretta collaborazione con l'industria armatoriale nella definizione degli obiettivi e delle linee di ricerca.

5. L'attività dell'Amministrazione per l'attuazione delle leggi di settore

Anche nel 1997 l'Amministrazione ha potuto avvalersi di adeguate risorse finanziarie per la realizzazione degli interventi di settore, con particolare riguardo alle (ormai residuali) iniziative di cui alla legge 234/89 ed a quelle concernenti la produzione in corso, relative al D.L. n. 564/93 convertito nella legge n. 132/94 e successive proroghe. Nel corso dell'anno poi la legge 31 luglio 1997 n. 261 ha recato ulteriori risorse per assicurare continuità ai suddetti interventi.

L'azione di sostegno al settore, mediante gli interventi previsti dalle vigenti leggi e le attività connesse e strumentali, si sono svolte, nel complesso, con regolarità nel corso del 1997 e non hanno dato luogo a particolari problemi, fatta eccezione, nei primi mesi dell'anno, per la consistente riduzione delle autorizzazioni di cassa operata in sede di approvazione del bilancio al fine di contenere i flussi della spesa pubblica, che aveva determinato un'iniziale indisponibilità di risorse finanziarie. Tale problematica, prontamente prospettata al Ministero del Tesoro per le opportune soluzioni, è stata superata solo con la legge 3 aprile 1997, n.94, con cui è stato attivato un apposito fondo di riserva per l'integrazione delle autorizzazioni di cassa, a cui è stato possibile "attingere" per assicurare il regolare iter applicativo delle leggi di sostegno dell'industria cantieristica ed armatoriale. Si è così provveduto a

portare a regime l'attività provvedimentale di concessione dei contributi.

L'attività provvedimentale si è svolta, pertanto, con regolarità, in funzione della tempistica di realizzazione delle unità navali, positivamente avvalendosi anche delle semplificazioni nelle procedure recate dalla menzionata legge n. 261 del 1997.

Sono stati emessi n. 288 decreti per la concessione di contributi alle imprese del settore, per un importo complessivo di L. 1.234,70 miliardi così ripartiti:

- contributi alle imprese navalmeccaniche per la costruzione e trasformazione di navi (ai sensi dell'art. 2 della legge n. 234/89 e degli artt. 3 e 4 della legge n. 132/94): Lit. 704,27 miliardi;
- contributi di credito navale (ai sensi dell'art. 9 della legge n. 234/89 e dell'art. 10 della legge n. 132/94): Lit. 441,11 miliardi;
- contributi a favore della ricerca applicata nel campo navale (ai sensi dell'art. 14 della legge n. 132/94 e successive modificazioni): Lit. 57,76 miliardi;
- contributo accordato alla Società Fincantieri S.p.A. a titolo di concorso statale agli oneri sostenuti per il prepensionamento e la mobilità dei propri dipendenti (ai sensi dell'art. 3 del D.L. n. 287/95, convertito dalla legge n. 343/95): Lit. 31,55 miliardi.

Per quanto attiene ai contributi per la ricerca nel settore navale, nel corso dell'anno, si è proceduto alla determinazione in via definitiva del beneficio spettante al Centro per gli Studi di Tecnica Navale di Genova (CE.TE.NA) SpA, per la realizzazione del programma di ricerca relativo al triennio 1994-1996, in esecuzione di quanto previsto dal decreto legge n. 287/95 convertito nella legge 8 agosto 1995, n.343. Per tale programma, comportante per il CETENA un costo pari a £ 132,2 miliardi, è stato accordato un contributo di £. 52,8 miliardi.

Per quanto riguarda il programma di ricerca dell'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale (INSEAN) di Roma relativo al triennio 1991-1993 (i cui costi ammontano a £. 6 miliardi) essendosi lo stesso concluso in data 30 giugno 1997 è stata acquisita la relazione finale sui risultati raggiunti, presentata dall'Istituto in data 4 luglio 1997, nonché il parere del Comitato Tecnico Scientifico di cui all'art. 4 della legge 5 maggio 1976 n. 259 che ha espresso le proprie valutazioni finali in data 2 ottobre 1997.

Non è stato, invece, liquidato il contributo definitivo non avendo l'ente stesso potuto documentare, in attesa dell'approvazione del proprio bilancio 1997, i costi sostenuti nell'anno stesso.

In relazione al programma dell'INSEAN relativo invece al triennio 1994-1996, programma attualmente ancora in corso e la cui

conclusione è stata prevista per il 30 giugno del 1998, si è provveduto nel corso dell'anno 1997, a seguito alla prescritta approvazione interministeriale dello stesso, alla concessione in via preliminare del beneficio spettante all'Istituto, anche in questo caso in esecuzione di quanto previsto dal d.l. n. 287/95 convertito nella legge n. 343/95. Il programma, per un importo globale di £. 7,5 miliardi, ha ricevuto, in via preliminare, un acconto del contributo per £. 4,8 miliardi.

La legge 31 luglio 1997, n. 261 ha poi recato all'art. 6 il finanziamento dei programmi di ricerca dei due enti relativi al triennio 1997-1999 (ammontanti rispettivamente a un investimento pari a £. 131 miliardi per il CETENA ed a £. 12 miliardi per l'INSEAN). Si è così provveduto ad acquisire il prescritto parere del citato Comitato Tecnico Scientifico in merito ai suindicati programmi di ricerca e ad avviare la procedura per la approvazione interministeriale degli stessi, di concerto con le altre Amministrazioni interessate (la procedura si è conclusa recentemente con la formalizzazione dei decreti interministeriali in data 6 aprile 1998 di approvazione del programma 1997 - 1999 del CETENA e in data 28 aprile 1998 di approvazione del programma 1997-'99 dell'INSEAN).

Sono stati, inoltre, attivati i necessari contatti con l'Esecutivo comunitario e col Ministero del Tesoro, per ottenere l'assenso sull'articolo 5 della legge n.261/97, concernente l'istituzione del Fondo Speciale di garanzia per il credito navale, a più riprese indicato dal Comitato come strumento di notevole rilevanza per stimolare l'investimento in nuove navi.

Sul punto la Commissione dell'Unione Europea ha sollevato alcune perplessità per la preoccupazione che forme supplementari d'aiuto possano essere insite nel meccanismo previsto dalla legge e che le prospettive di autosostentamento del Fondo non siano del tutto certe. E' stata al riguardo fornita all' Esecutivo comunitario una serie di precisazioni sulla natura del soggetto gestore, sull'elemento d'aiuto stimato dall'Amministrazione, sul fondo iniziale di dotazione e sulle prospettive di buon funzionamento e di solidità del Fondo di garanzia.

Inoltre, in sede di esame del d.d.l. A.C. 4517 è emersa l'esigenza di assicurare in maniera ancora più puntuale il rispetto delle disposizioni nazionali e comunitarie in materia di affidamento di appalti di servizi attraverso una norma integrativa della legge n.261 del 1997 recante la previsione della scelta del soggetto gestore del Fondo mediante gara ad evidenza pubblica.

Per effetto, quindi, delle ripetute richieste di chiarimenti da parte comunitaria e degli anzidetti sviluppi in sede legislativa, il Fondo non è ancora divenuto operativo.

Non appena sarà intervenuta l'approvazione delle autorità di Bruxelles e il d.d.l. 4517 sarà stato finalizzato, riprenderà l'azione amministrativa volta alla messa a punto degli adempimenti necessari a rendere operativo - nei tempi più rapidi possibile - il funzionamento del Fondo.

6. Valutazioni del Comitato sull'azione svolta e sulle future strategie per il settore.

Il Comitato in primo luogo ritiene di dover esprimere la propria soddisfazione per i risultati conseguiti dalla cantieristica italiana nel 1997 e dare atto dello sforzo delle imprese e delle maestranze impegnate nella difficile competizione internazionale.

Il Comitato al tempo stesso esprime il proprio apprezzamento per la tempestività dell'azione del Governo nel fornire il necessario quadro giuridico di riferimento al mutato scenario internazionale,

Il Comitato ritiene, infine, di dover dare atto anche all'Amministrazione di avere operato con tempestività, trasparenza ed efficienza nel portare ad attuazione la normativa di settore. Le semplificazioni introdotte con l'art. 7 della legge n.261 del 1998 in

materia di procedure per l'attualizzazione del contributo alla produzione hanno accelerato significativamente i tempi per la definizione delle pratiche, con benefici per le imprese e per gli stessi costi dell'azione amministrativa.

L'impatto di tali azioni sul settore è stato quanto mai positivo, in quanto le imprese hanno potuto fare affidamento su di un quadro di certezze, anche finanziarie, che ha dato solidità alla loro programmazione operativa ed alle loro potenzialità competitive.

Proprio i dati confortanti della produzione devono indurre tuttavia ad un'approfondita analisi di alcune problematiche evidenziatisi nel corso dell'anno passato. A giudizio del Comitato sarebbe quanto mai grave e dannosa una sottovalutazione di dette problematiche, motivo di preoccupazione circa la possibilità e la capacità del comparto di mantenere anche in futuro così elevati standard di attività e competitività, nel contesto di un mercato globale caratterizzato da una carenza di strumenti internazionali di controllo e contenimento delle capacità produttive, da prezzi calanti, da pratiche concorrenziali sleali di Paesi terzi, nonché dalla concorde previsione di istituti specializzati e della stessa OCSE di un rallentamento della domanda a livello mondiale, già dai primissimi anni del nuovo millennio.

Non è possibile tacere al riguardo che talune realtà cantieristiche del nostro Paese già lo scorso anno hanno mostrato

segni d'affanno, che, senza tempestivi correttivi, ne rendono quanto mai incerte le prospettive.

La politica di settore del nostro Paese nell'ultimo decennio - in armonia con le linee dell'Unione Europea, ma anche in attuazione di precisi impegni assunti con la Commissione Europea allorchè sul finire degli anni '80 fu varata la ristrutturazione del settore - è stata indirizzata costantemente al contenimento delle capacità produttive e ad un sistematico monitoraggio delle stesse al fine rendere il settore maggiormente tutelato dagli effetti della accentuata ciclicità propria del mercato navale.

L'esperienza del passato è stata infatti nel nostro Paese quella della costante comparsa, nei momenti di domanda sostenuta, di nuovi produttori, pronti poi a scomparire alle prime difficoltà, con conseguente turbativa di mercato ed impossibilità per i tradizionali operatori di consolidare le proprie posizioni.

Espressione, e al tempo stesso attuazione, di tale politica è stata la istituzione, con la legge n.234 del 1989, dell'Albo dei costruttori, nonchè il riconoscimento a ciascuna impresa iscritta di una specifica capacità produttiva assistibile.

Allorchè negli ultimi anni, per le ragioni prima esposte, il mercato ha registrato una robusta ripresa, le imprese, il Governo e lo stesso legislatore si sono trovati di fronte al dilemma di non corrispondere compiutamente alla richiesta di ordinativi di nuove

navi - con rischio di sviamento della clientela e perdita di posizioni sul mercato - o di dover rivedere radicalmente (in aumento) le capacità produttive assistibili (i dati sulla media delle consegne dell'ultimo biennio sono quanto mai eloquenti al riguardo : consegne per 650 mila tslc contro una capacità produttiva risultante dall'Albo di 430 mila tslc).

Come è noto, non si è ritenuto di seguire tale ultima strada essenzialmente per il convincimento che il boom di mercato sia da attribuire a fattori straordinari non ripetibili; il Comitato anzi ritiene che il picco di domanda si sia avuto essenzialmente per un'anticipazione di domanda futura, con gli inevitabili contraccolpi negativi a breve.

Tutto ciò a voler tacere che un significativo aumento della capacità produttiva nazionale si sarebbe inevitabilmente posto in netta contraddizione - con conseguente perdita di credibilità - con la politica di settore portata avanti dal nostro Paese - anche su espressa sollecitazione delle Associazioni dei produttori - sia a livello comunitario che internazionale.

E' alla sovracapacità produttiva infatti che viene imputata la cronica debolezza dei prezzi - con la conseguente impossibilità per il settore di produrre senza il sostegno pubblico - e che proprio nei programmi di aumento della capacità realizzati da qualche Paese

dell'estremo oriente (Corea), viene vista la principale fonte di preoccupazione per il futuro della cantieristica europea.

La soluzione al contingente problema della nostra cantieristica di far fronte ad un notevole flusso di ordini è stata trovata - com'è noto - con l'art.3 della legge n.261 del 1997, il quale ha previsto, in via straordinaria, la possibilità di sostenere con contributi pubblici la produzione comunque realizzata dalle imprese nell'attuale periodo, sempre che gli incrementi di produzione siano però conseguenza di migliorata produttività, o di una più intensa collaborazione tra imprese, ma non già di aumenti di capacità produttiva strutturale (nuovi scali, nuove aree, nuovi cantieri) .

La sfida che conseguentemente ne è derivata per le imprese è stata quanto mai impegnativa ; esse, onde poter rispondere alla richiesta del mercato, sono state spinte a forzare al massimo l'utilizzazione di impianti e maestranze, nonchè ad aumentare notevolmente il ricorso a collaborazioni esterne (appalti), peraltro con rigidi vincoli contrattuali in termini di consegna-nave, dovuti sia a fattori concorrenziali, sia alla necessità di rispettare la normativa comunitaria sui tempi di costruzione.

Le allegate tabelle registrano tali fenomeni, che non potevano non avere ripercussioni, in una qualche misura, anche in termini di efficienza (l'indice di produttività ha registrato un leggero

decremento nel 1997, dopo anni di crescita), nonchè sui conti economici relativi a singole commesse.

Dallo stress, per quantità e tempi di lavorazione è derivata anche una qualche alterazione dei tradizionali positivi rapporti di relazioni industriali, che pur avevano costituito uno dei principali fattori positivi nel difficile processo di ristrutturazione della cantieristica italiana negli scorsi anni.

Alla luce di dette esperienze e delle prospettive non proprio promettenti del mercato nel breve periodo (fatta eccezione del settore delle navi da crociera e per quello dei mezzi veloci che hanno ancora buone prospettive d'espansione), il Comitato ritiene tuttavia di dover raccomandare il proseguimento della politica sin qui seguita - ponendo rimedio agli effetti più macroscopici dei fenomeni evidenziatisi in quest'ultimo periodo - in piena corrispondenza con quanto esposto nel già ricordato documento della Commissione Europea "Verso una nuova politica della costruzione navale" ed assecondando nel contempo la specializzazione produttiva al fine di consolidare la posizione della cantieristica nazionale nel contesto mondiale .

In particolare, il Comitato ritiene che:

- sia ancora da tenere sotto controllo la crescita della capacità produttiva strutturale del nostro Paese.

- nella prospettiva di un inasprimento della concorrenzialità del mercato, ed in previsione della possibile fine degli aiuti pubblici alla produzione, le imprese per restare competitive debbano curare con ogni attenzione il problema dei costi, dell'organizzazione produttiva, nonchè della tipologia di prodotto sulle quali specializzarsi. In tale ottica i processi di flessibilizzazione e terziarizzazione della produzione - così come indicato dal citato documento comunitario, nonchè dalla esperienza della cantieristica giapponese e di altri settori industriali, - anche nel nostro Paese - sono fenomeni necessariamente da secondare e sviluppare; ciò naturalmente in un quadro ordinato e coordinato che superi gli affanni, le improvvisazioni e gli errori in materia che si sono registrati nell'ultimo periodo e nel dovuto rispetto della normativa in materia di sicurezza sul lavoro presso tutte le componenti che partecipano alla costruzione della nave.

I fenomeni di flessibilizzazione e terziarizzazione della produzione devono essere governati dalle imprese cantieristiche - favorendo la razionalizzazione e soprattutto la qualificazione delle imprese dell'indotto attraverso processi di accorpamenti di impresa, associazioni temporanee e consorzi che ne riducano il numero e ne aumentino la dimensione industriale e la competenza - tenendo conto che sui cantieri ricadono, poi, direttamente le conseguenze economiche, di immagine, di fiducia della clientela, di qualità e

remuneratività del prodotto. Tali fenomeni devono quindi essere occasioni per l'incremento del know-how dell'industria navalmeccanica in generale.

- siano poi da assecondare le alleanze strategiche tra i cantieri per sfruttare meglio gli sbocchi di mercato, razionalizzare maggiormente i rapporti con i fornitori, anche nell'ambito della collaborazione con altri cantieri;
- sia data, nell' attuazione del nuovo regolamento dell'U.E. n.°1540/98 del 29 giugno 1998, molta attenzione al previsto sostegno agli investimenti nei cantieri per il miglioramento della produttività, nonchè per l'innovazione tecnologica;
- venga valorizzato costantemente, in tutta la misura del possibile, il ruolo della ricerca, che è elemento essenziale per il mantenimento della posizione competitiva dell'industria cantieristica ed armatoriale.
- sia sfruttato al meglio dalle imprese cantieristiche il momento positivo che contraddistingue il mercato delle unità per il trasporto crocieristico e per il trasporto veloce a breve e medio raggio, con l'obiettivo di innovare ed aumentare la qualità del processo produttivo e del prodotto;
- così come già fatto per il naviglio nazionale destinato ai servizi di navigazione internazionale, con le agevolazioni fiscali e contributive previste dalla legge n.30 del 1998, occorre assicurare anche al

naviglio impiegato nel cabotaggio tra porti nazionali - settore aperto alla piena concorrenza europea dal prossimo 1° gennaio 1999 - condizioni di pari competitività con le flotte estere, nella convinzione che una forte industria armatoriale è indispensabile per una buona domanda di nuovo naviglio.

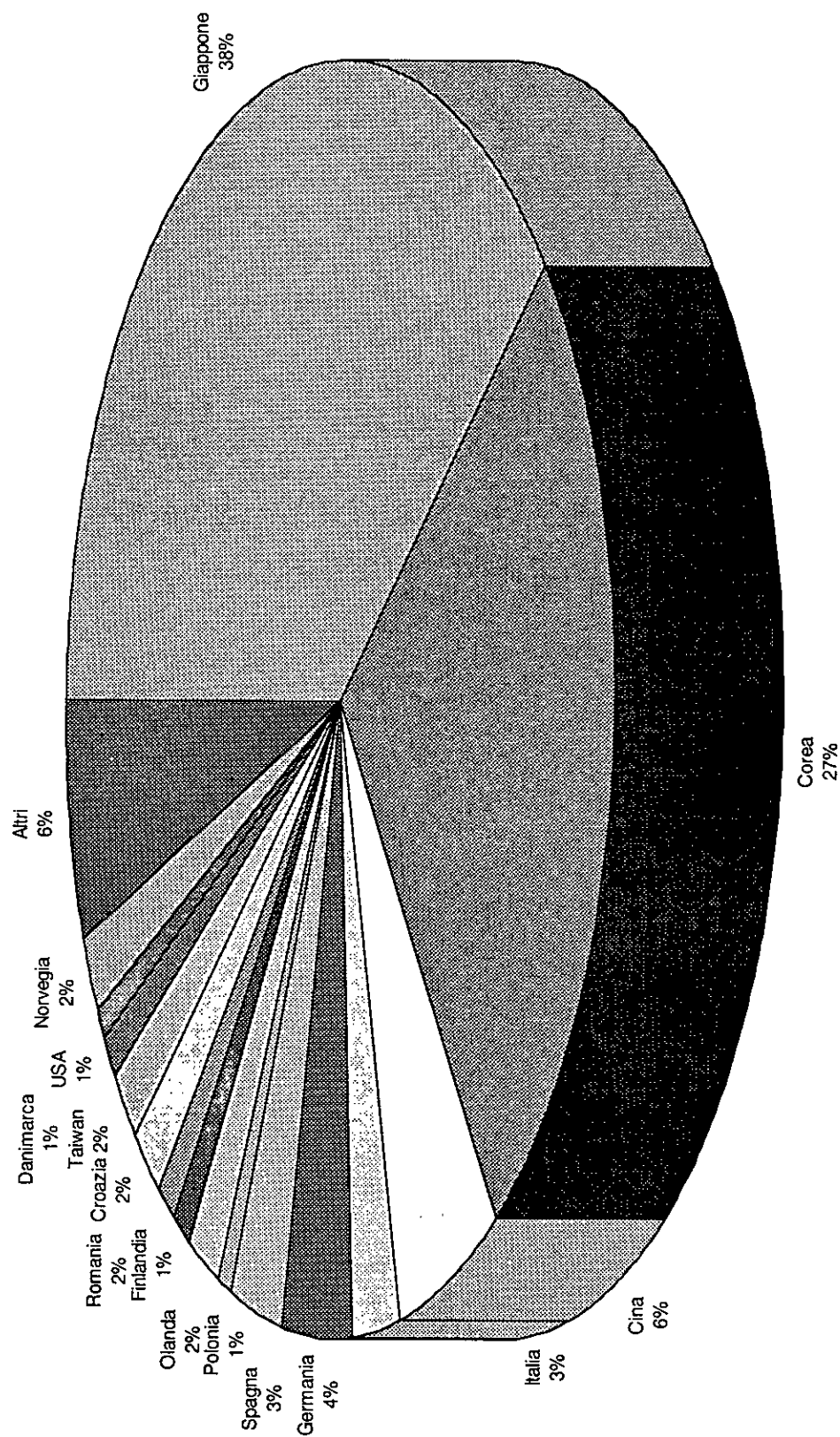
- venga assicurata una forte azione a livello europeo perchè, per la tutela dell'industria marittima e dell'ambiente marino, l'Unione studi apposite misure di incentivazione (demolizione- detassazione degli utili investiti in nuove navi) alla eliminazione delle navi sub standard, - sulle quali vanno altresì rafforzati i controlli - dando anche per tal via comunque un sostegno alla domanda di nuovo naviglio, idonea a contrastare o limitare la prevista congiuntura negativa del mercato. Con tali misure potrebbero al tempo stesso essere perseguiti gli obiettivi di una più efficace tutela dell'ambiente marino dai rischi d'inquinamento, di un miglioramento degli standard di sicurezza nel trasporto marittimo, di più corrette regole di concorrenza tra vettori marittimi (oggi falsata dalla presenza di unità ampiamente ammortizzate).

- altro elemento infine che, come come ricordato lo scorso anno, costituirà motivo di stimolo per nuove commesse sarà il Fondo speciale di garanzia per il credito navale, già istituito con la legge n.261/97, ma che per difficoltà a livello comunitario, ma anche interno, sta incontrando notevoli ritardi nella concreta operatività.

Trattasi di strumento necessario tanto più che già dal 1° gennaio del corrente anno, per il positivo andamento del mercato finanziario del nostro Paese, ha perso completamente di efficacia il tradizionale strumento del credito navale, per cui non è consentito più alcun sostegno finanziario all'investimento in nuove navi.

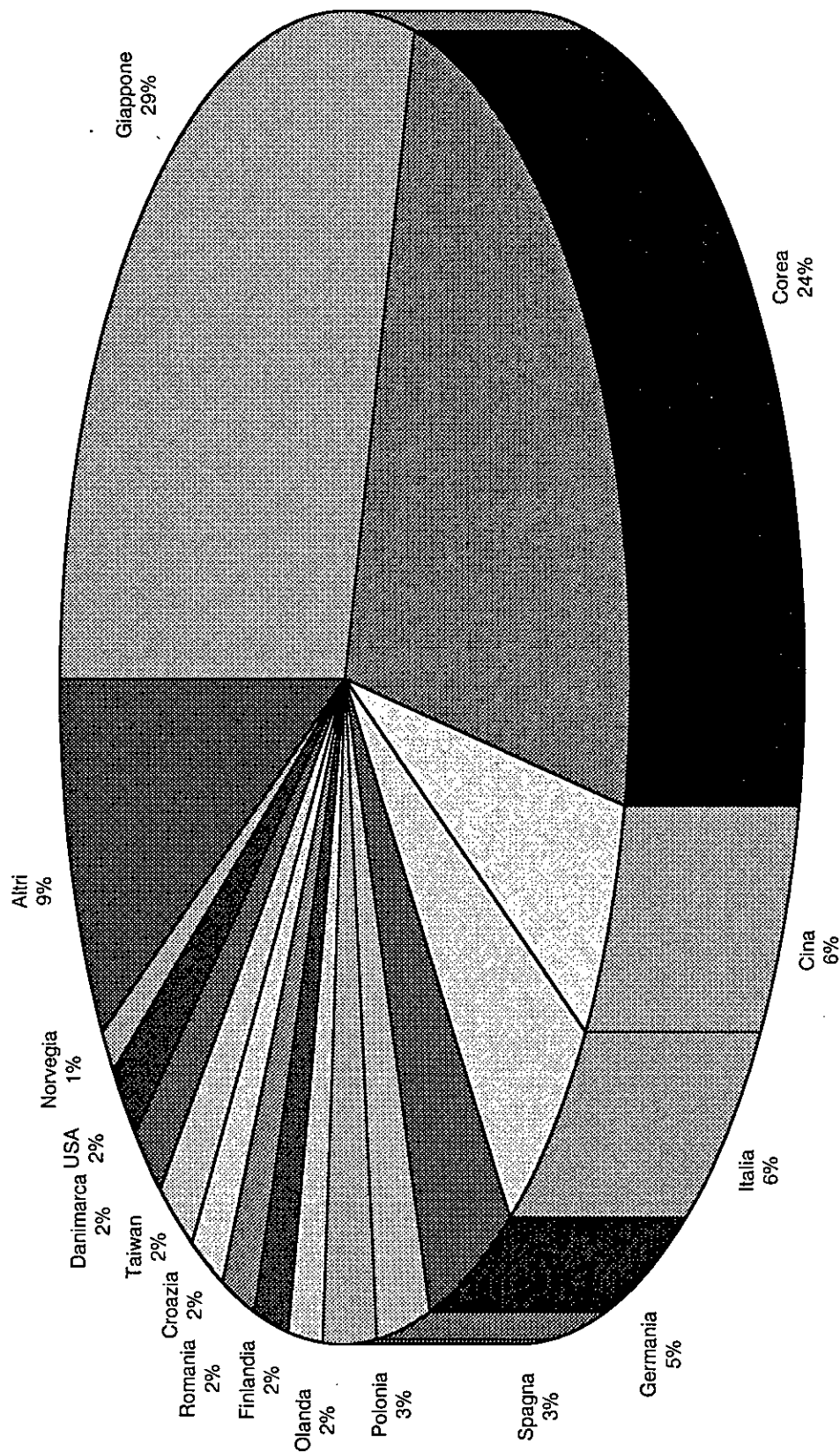
***GRAFICI SULLA SITUAZIONE DELLA
CANTIERISTICA MONDIALE***

Ripartizione ordini cantieristica mondiale nel 1997



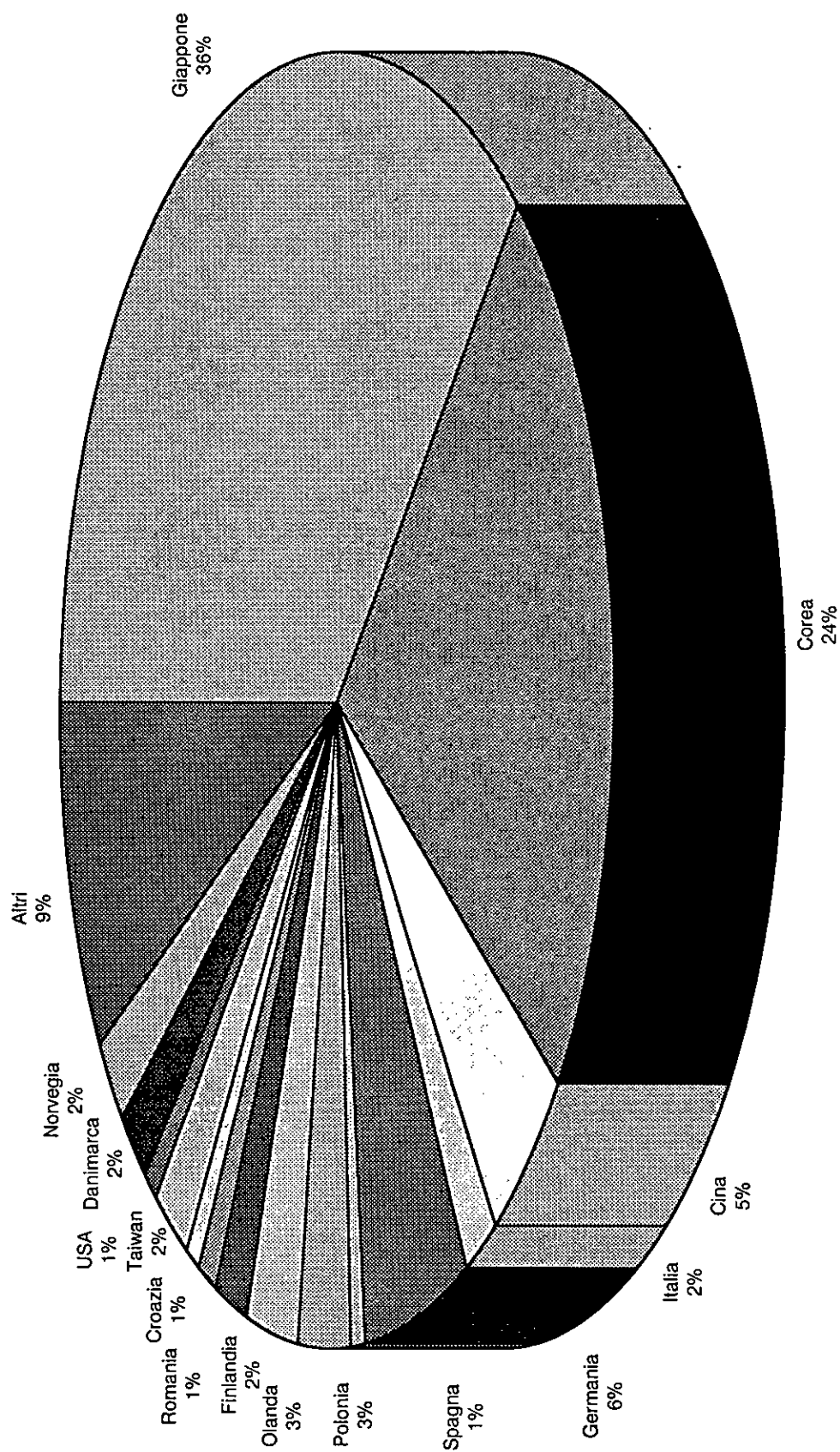
Fonte: J.C.R. ISPRA.

Ripartizione del carico di lavoro cantieristica mondiale al 31.12.97

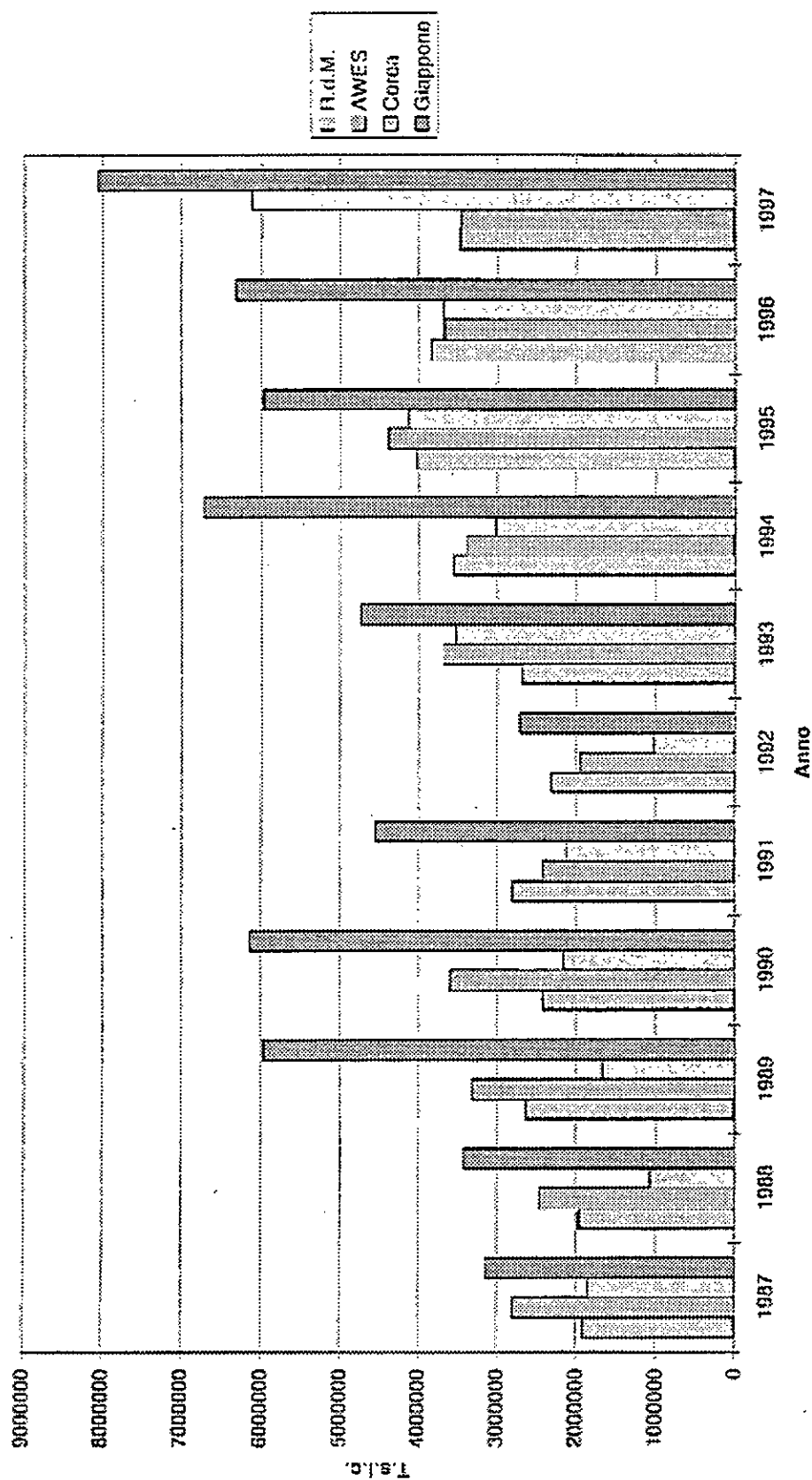


Fonte: J.C.R. ISPRA.

Completamenti nel mondo per l'anno 1997

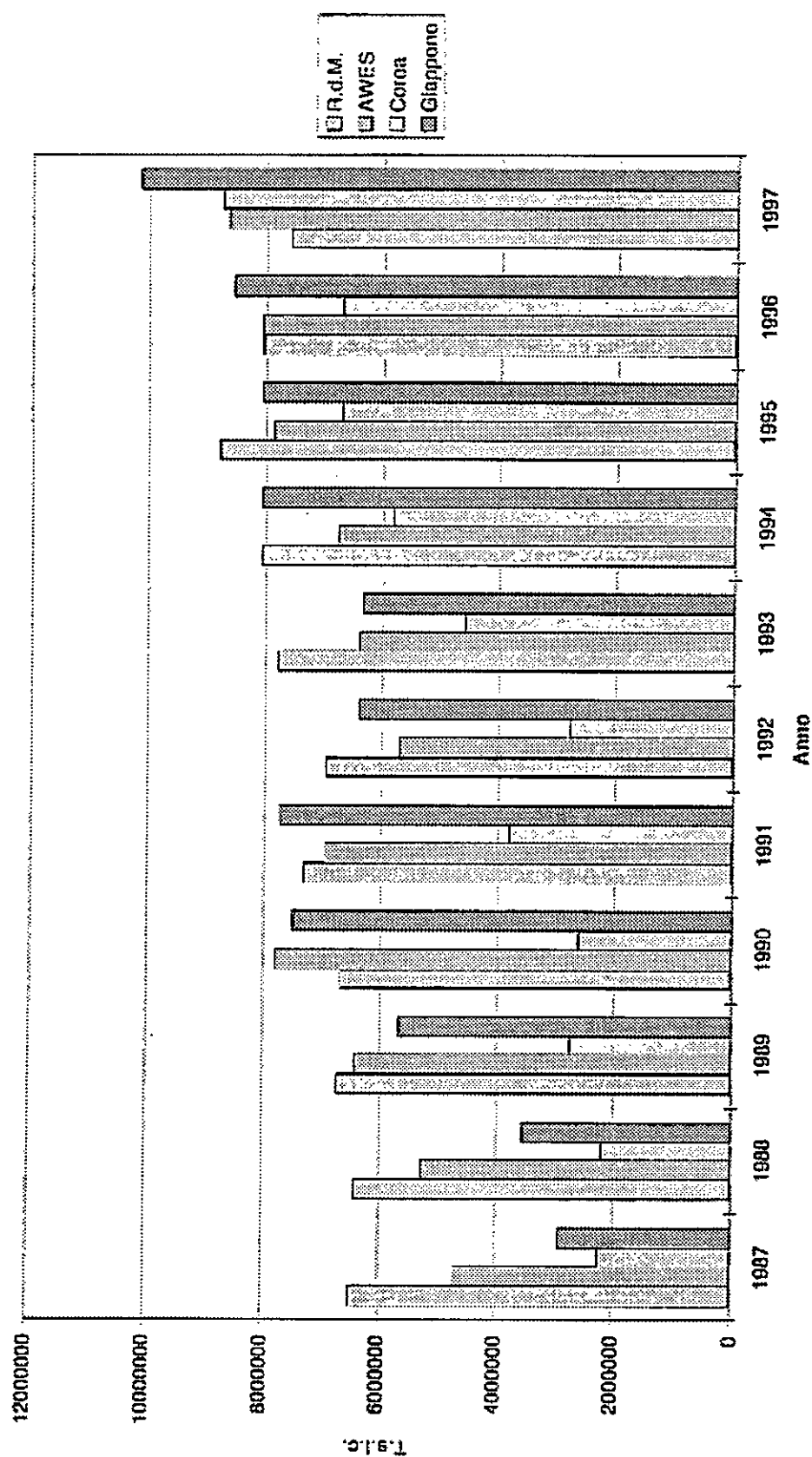


Ripartizione mondiale ordini dal 1987 al 1997



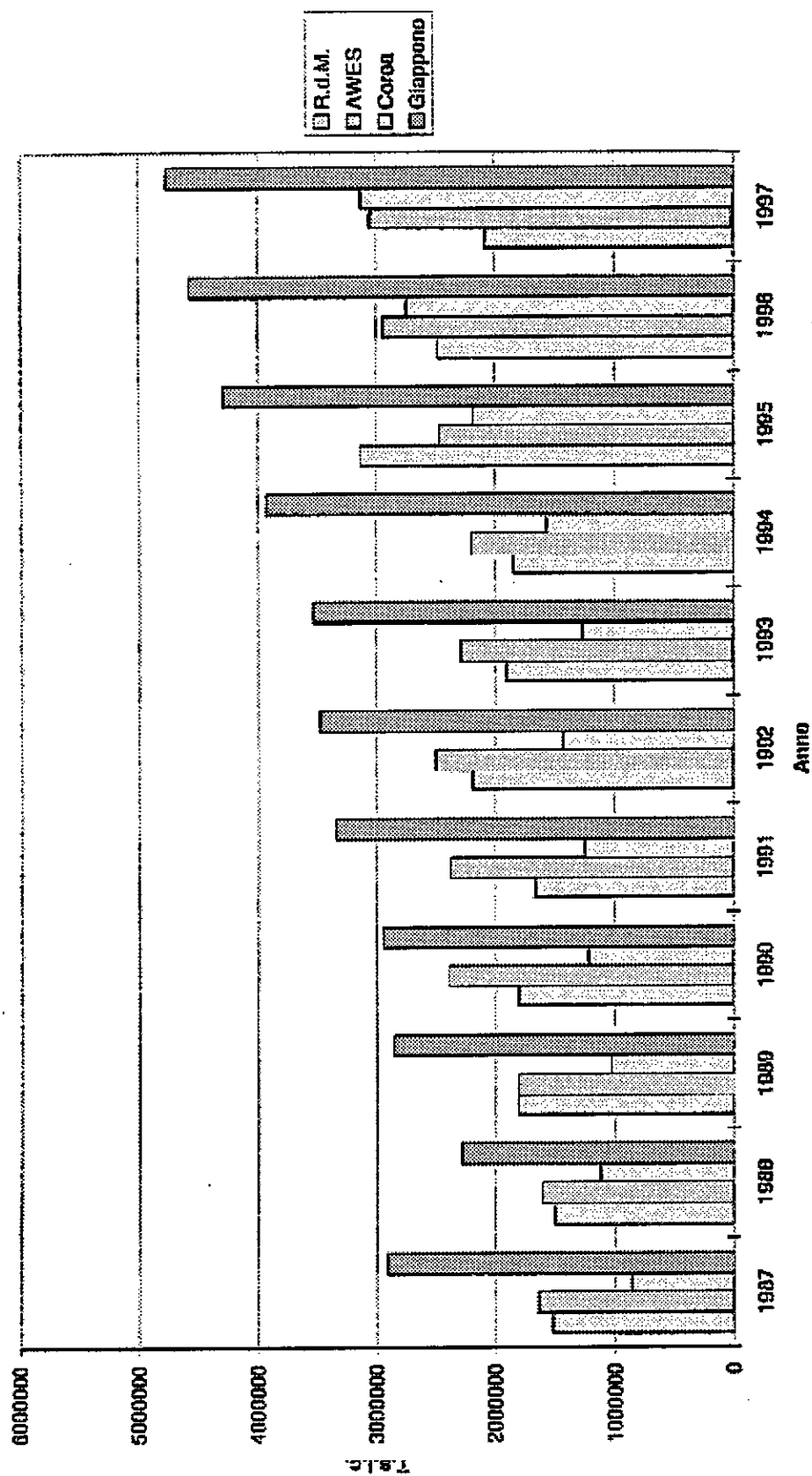
Fonte: Lloyd's Register

Ripartizione mondiale del carico di lavoro dal 1987 al 1997



Fonte: Lloyd's Register

Ripartizione mondiale completamenti dal 1987 al 1997



Fonte: Lloyd's Register

***DATI SULLA ATTUAZIONE DELLE
LEGGI n.234/89 e n. 132/94***

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

Esercizio Finanziario 1997

INDUSTRIA CANTIERISTICA

COSTRUZ. e TRASF.		Disponibilità in Lire/ml di	Somme impegnate in Lire/ml di	Contributi concessi in Lire/ml di
DL 287/95 conv. L.343/95	*	36,5	36,5	253,3
DL 535/96 conv. L.647/96	*	66,6	42,5	295,1
L 261/97 art. 1 b)	(*)	135,0	---	---
totali		238,1	79,0	548,4

INVESTIMENTI		Disponibilità in Lire/ml di	Somme impegnate in Lire/ml di	Contributi concessi in Lire/ml di
DL 287/95 conv. L.343/95	*	2,5	---	---
totali		2,5	---	---

RICERCA (I.N.S.E.A.N. e C.E.TE.NA)

		Disponibilità in Lire/ml di	Somme impegnate in Lire/ml di	Contributi concessi in Lire/ml di
DL 287/95 conv. L.343/95	*	10,7	6,6	44,9
L. 261/97 art.6	*	10,0	---	---
totali		20,7	6,6	44,9

INDUSTRIA ARMATORIALE

CREDITO NAVALE		Disponibilità in Lire/mldi	Somme impegnate in Lire/mldi	Contributi concessi in Lire/mldi
DL 287/95 conv. L.343/95	**	16,3	16,3	138,9
DL 535/96 conv. L.647/96	**	50,0	26,5	225,7
L. 261/97 art.1 c)	**	185,0	---	---
totali		251,3	42,8	364,6***

Note

* = Limiti di impegno della durata di 10 anni

(*) = Limiti di impegno della durata di 15 anni

** = Limiti di impegno della durata di otto anni e mezzo

*** = Contributi da erogare in 17 semestralità costanti

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 22 FEBBRAIO 1994, N.132**(dati aggiornati al 31 dicembre 1997)**

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

Leggi di rifinanziamento: D.L. 13 luglio 1995, n.287 convertito nella legge 8 agosto 1995, n.343; D.L. 21 ottobre 1996, n.535 convertito nelle legge 23 dicembre 1996, n.6470; Legge 31 luglio 1997, n. 261.

	Stanzamenti 1993-1999 (lire/miliardi)	Somme impegnate (lire/miliardi)
COSTRUZ. e TRASFORMAZ.		
D.L.564/93 conv. in L.132/94	* 15,0	*15,0
D.L.287/95 conv. in L.343/95	* 63,5	* 63,5
D.L.535/96 conv. in L.647/96	* 95,0	* 70,9
L: 261/97 art. 1 b)	(*)135,0	—
TOTALE	308,5	149,4

CREDITO NAVALE

D.L.564/93 conv. in L.132/94	** 35,0	** 35,0
D.L.287/95 conv. in L.343/95	** 58,5	** 58,5
D.L.535/95 conv. in L.647/96	** 65,0	**41,5
L: 261/97 art. 1 c)	185,0	—
TOTALE	343,5	135,0

RICERCA
(I.N.S.E.A.N. e C.E.TE.NA.)

D.L.564/93 conv. in L.132/94	* 5,0	* 4,8
D.L.287/95 conv. in L.343/95	* 14,0	* 9,8
L: 261/97 art. 6	* 10,0	—
TOTALE	29,0	14,6

RISTRUTTURAZIONE C.N.
PALERMO
(art.3, comma 4 , L.343/95)

* 2,5

—

Note

- * = Stanziamento in limiti di impegno per 10 anni
- (*) = Stanziamento in limiti di impegno per 15 anni
- ** = Stanziamento in limiti di impegno per otto anni e mezzo

Contributi concessi in lire/miliardi alle imprese per iniziative ricadenti sotto il periodo della VII^a Direttiva C.E.E.

INDUSTRIA CANTIERISTICA

COSTRUZ. e TRASFORMAZ.

L.132/94 artt.3 e 4

959,5

INDUSTRIA ARMATORIALE

CREDITO NAVALE

L.132/94 art. 10

*859,9

**RICERCA
(I.N.S.E.A.N. e C.E.TE.NA.)**

L.343/95 artt. 14 e 15

90,5

N.C. = Nuove costruzioni TRA = Trasformazioni
* = Contributi da erogare in 17 semestralità costanti

**INIZIATIVE ASSISTITE RICADENTI SOTTO IL REGIME DELLA LEGGE 132/94,
ATTUATIVA DELLA VII^a DIRETTIVA C.E.E.
(dati aggiornati al 31 dicembre 1997)**

INDUSTRIA CANTIERISTICA

N° Unità	Tipo	Contributo
28	TRA	45,3
60	N.C.	914,3
<u>88</u>	<u>TOTALI</u>	<u>959,6</u>

(di cui in via definitiva: 51 e in via preliminare: 37)

Le 60 iniziative di nuova costruzione hanno dato luogo ad una produzione complessiva di 1.257.025 t.s.l.c., così distinte per tipologia di nave:

N° Unità	Tipologia	t.s.l.c.
1	posacavi	16.290
3	traghetto auto	96.140
2	petroliere	9.250
9	petrolchimiche	89.305
9	bulk carriers	173.500
8	roll on - roll off	98.005
3	gasiere	35.100
6	traghetti	65.160
2	portacontenitori	52.800
6	unità da crociera	603.875
12	rimorchiatori	16.900
totale	<u>60</u>	<u>1.257.025</u>

INDUSTRIA ARMATORIALE

N° Unità	Tipo	Contributo (*)
17	TRA	42,2
79	N.C.	1.105,7
<u>96</u>	TOTALI	<u>1.147,9</u>

(di cui in via definitiva: 62 e in via preliminare: 34)

(*) = contributi da erogare in 17 semestralità costanti

Le 79 iniziative di nuove costruzione assistite con il contributo di credito navale sono così suddivise per tipologia di nave:

N° Unità	Tipologia	3
5	motocisterne	
2	traghetto auto	
2	portacontenitori	
1	posacavi	
1	petroliera	
13	petrolchimiche	
12	bulk carriers	
8	roll on - roll off	
1	gasiera (GPL)	
1	gasiera (LNG)	
10	traghetti	
1	unità da crociera	
22	rimorchiatori	
totale	79	

N.C. = Nuove costruzioni

TRA = Trasformazioni

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 14 GIUGNO 1989, N.234**Esercizio Finanziario 1997****INDUSTRIA CANTIERISTICA**

COSTRUZ. e TRASF.		Disponibilità in Lire/mldi	Somme impegnate in Lire/mldi	Contributi concessi in Lire/mldi
L.234/89 art.2		30,2	18,0	18,0
DL 287/95 conv. L.343/95	*	6,0	6,0	41,0
DL 535/96 conv. L.647/96	*	10,5	10,3	73,0
L. 261/97 art.1 a)	*	15,0	3,4	23,9
totali		61,7	37,7	155,9

INDUSTRIA ARMATORIALE

CREDITO NAVALE		Disponibilità in Lire/mldi	Somme impegnate in Lire/mldi	Contributi concessi in Lire/mldi
DL 564/93 conv. L.132/94	**	15,4	9,0	76,5
totali		15,4	9,0	76,5***

Note

* = Limiti di impegno della durata di 10 anni

** = Limiti di impegno della durata di otto anni e mezzo

*** = Contributi da erogare in 17 semestralità costanti

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 14 GIUGNO 1989, N.234**(dati aggiornati al 31 dicembre 1997)**

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

Leggi di rifinanziamento: 28 marzo 1991, n.107; 31 dicembre 1991, n.431; D.L. 20 maggio 1993, n.149 convertito nella legge 19 luglio 1993, n.237; D.L. 24 dicembre 1993, n.564 convertito nella legge 22 febbraio 1994, n.132; D.L. 13 luglio 1995, n.287 convertito nella legge 8 agosto 1995, n.343; D.L. 21 ottobre 1996, n.535 convertito nella legge 23 dicembre 1996, n.647; 31 luglio 1997, n.261.

⌘ =

	Stanzamenti 1989-1998 (lire/miliardi)	Somme impegnate (lire/miliardi)
COSTRUZ. e TRASFORMAZ.		
L.234/89 art.2	349,6	319,4
L.107/91	15,0	15,0
L.431/91	*174,5	*174,5
D.L.149/93 conv. in L.237/93	* 60,0	* 60,0
D.L.564/93 conv. in L.132/94	*157,0	*157,0
D.L.287/95 conv. in L.343/95	*115,0	*115,0
D.L.535/96 conv. in L.647/96	*110,0	*110,0
L. 261/97 art.1 - a)	* 15,0	* 3,4
TOTALE	996,1	984,5
INVESTIMENTI		
L.234/89 art.6	47,0	47,0
L.431/91	* 10,0	* 10
D.L.564/93 conv. in L.132/94	* 10,0	* 8,2
D.L.287/95 conv. in L.343/95	* 5,0	—
TOTALE	72,0	65,2 (*)

DEMOLIZIONI

L.234/89 art.7	15,0	15,0
L.431/91	* 1,0	* 0,7
TOTALE	16,0	15,7 (*)

CREDITO NAVALE

L.234/89 artt.9 e 10	** 36,0	** 36,0
L.107/91	** 55,0	** 55,0
L.431/91	** 60,0	** 60,0
D.L.149/93 conv. in L.237/93	** 10,0	** 10,0
D.L.564/93 conv. in L.132/94	** 48,0	** 41,6
D.L.287/95 conv. in L.343/95	** 35,0	* ** 35,0
TOTALE	244,0	237,6

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

L.234/89 art.14	* 3,5	* 2,05(*)
-----------------	-------	-----------

VERIFICHE R.I.Na

L.234/89 art.4, comma 7	24,0	3,97(*)
-------------------------	------	---------

Note

- * = Stanziamento in limiti di impegno per 10 anni
- ** = Stanziamento in limiti di impegno per otto 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^a Direttiva C.E.E.**

INDUSTRIA CANTIERISTICA

COSTRUZ. e TRASFORMAZ.

L.234/89 art.2	3.049,9
----------------	---------

INVESTIMENTI

L.234/89 art.6	150,65
----------------	--------

DEMOLIZIONI

L.234/89 art.7	18,8
----------------	------

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

L.234/89 art.14	10,18
-----------------	-------

INDUSTRIA ARMATORIALE

CREDITO NAVALE

L.234/89 artt.9 e 10	*2.019,6
----------------------	----------

VERIFICHE R.I.Na

L.234/89 art.4, comma 7	3,97
-------------------------	------

N.C. = Nuove costruzioni TRA = Trasformazioni

* = Contributi da erogare in 17 semestralità costanti

**INIZIATIVE ASSISTITE RICADENTI SOTTO IL REGIME DELLA LEGGE 234/89,
ATTUATIVA DELLA VI^a DIRETTIVA C.E.E.
(dati aggiornati al 31 dicembre 1997)**

INDUSTRIA CANTIERISTICA

N° Unità	Tipo	Contributo
105	TRA	570,4
129	N.C.	2.479,5
<u>234</u>	<u>TOTALI</u>	<u>3.049,9</u>

(di cui in via definitiva: 233 e in via preliminare: 1)

Le 129 iniziative di nuova costruzione hanno dato luogo ad una produzione complessiva di 1.534.745 t.s.l.c., così distinte per tipologia di nave:

N° Unità	Tipologia	t.s.l.c.
3	unità disinquinanti	1.350
11	petroliere	192.727
12	motocisterne	170.092
10	petrolchimiche	77.402
3	bulk carriers	98.300
1	rinfusiera	39.900
6	portacontenitori	140.420
5	roll on - roll off	38.805
17	gasiere	199.536
4	traghetti	67.610
20	unità trasporto passeggeri	138.863
4	unità da crociera	321.000
23	rimorchiatori	23.590
3	spintori	2.650
1	pontone/gru	3.680
6	M/bette	14.820
<u>-</u>		<u>.....</u>
totale	129	1.534.745

INDUSTRIA ARMATORIALE

N° Unità	Tipo	Contributo (*)
114	TRA	274,3
137	N.C.	1.745,3
251	TOTALI	2.019,6

(di cui in via definitiva: 248 e in via preliminare:3)

(*) = contributi da erogare in 17 semestralità costanti

Le 137 iniziative di nuove costruzione assistite con il contributo di credito navale sono così suddivise per tipologia di nave:

N° Unità	Tipologia
10	bette trasporto greggio
12	petrolchimiche
19	motocisterne
2	unità da carico secco
2	rinfusiere
5	roll on - roll off
	(di cui 3 adibite anche al trasporto contenitori)
5	portacontenitori
8	gasiere
24	traghetti passeggeri
15	traghetti veloci
	(7 aliscafi, 5 monoscafi e 3 catamarani)
27	rimorchiatori
2	spintori
1	pontone/gru
5	unità dis inquinanti
totale	137

N.C. = Nuove costruzioni

TRA = Trasformazioni

PAGINA BIANCA

***LA CANTIERISTICA ITALIANA:
- STRUTTURA, PRODUZIONE E
PORTAFOGLIO ORDINI***

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

Albo Speciale delle Imprese di Riparazione navale -1997

N. Isr.	IMPRESE	FASCIA DIM.LE
1 1	IVALDI & GENERALE S.r.l. Via Porta Siberia - 16126 GENOVA	1 ^A
2 2	IMPRESA 'MARINONI S.r.l. Via Molo Giano - 16126 GENOVA	1 ^A
3 3	G.M.G. GENERAL MONTAGGI GENOVESI S.r.l. Via dei Pescatori (Foce) - 16128 GENOVA	1 ^A
4 4	NAVALIMPIANTI S.p.A. Salita alla Guardia, 55 - 16014 GENOVA	1 ^A
5 5	I.N.M.A. S.p.A. V.le San Bartolomeo, 362 - 19138 LA SPEZIA	3 ^A
6 6	FINCANTIERI Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE	4 ^A
7 8	Officine Meccaniche Navali e Fonderie SAN GIORGIO DEL PORTO S.p.A. Calata Boccardo - 16126 GENOVA	3 ^A
8 9	IGNAZIO MESSINA & C. S.p.A. Via G. D'Annunzio, 91 - 16100 GENOVA	2 ^A
9 11	T.MARIOTTI S.p.A. Via dei Pescatori - 16126 GENOVA	3 ^A
10 10	CORONELLA S.r.l. Via Finocchiaro Aprile, 31/16 - 16129 GENOVA	1 ^A
11 13	COOP. ING. TOMMASI CANT. NAV. S.c.r.l. Via Mattei, 14 - 60125 ANCONA	1 ^A
12 15	VE.GA. OFF.NE VERRINA DI CALATA GADDA S.r.l. Calata Gadda - 16126 GENOVA PORTO	1 ^A
13 17	C.L.E.M.N.A. S.c.r.l. Via G. Pascoli, 44 - 19124 LA SPEZIA	1 ^A
14 18	ROSETTI MARINO S.p.A. Via Trieste, 230 - 48100 RAVENNA	2 ^A
15 19	NAVITAL S.p.A. Via Tagliolini, 26 E - 16152 GENOVA	1 ^A
16 20	LA NUOVA MECCANICA NAVALE S.r.l. P.zza Garibaldi, 91 - 80142 NAPOLI	1 ^A
17 21	WARTSILA NAVIM SERVICE S.r.l. Via dei Pescatori - 16129 GENOVA	1 ^A
18 23	CANTIERI DEL MEDITERRANEO S.p.A. Via Marinella, Varco 6 - 80133 NAPOLI	3 ^A
19 24	G. & R. SALVATORI Officine Meccaniche Navali S.p.A. Calata Villa del Popolo - 80133 NAPOLI PORTO	1 ^A
20 27	S.I.D.E.M. S.r.l. Via Molo Giano - 16128 GENOVA	1 ^A

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

Albo Speciale delle Imprese di Riparazione navale -1997

21	28	CANTIERE E. NOE' S.p.A. Molo Darsena - 96011 AUGUSTA	2 [^]
22	29	S.M.E.B. CANTIERI NAVALI S.p.A. Via S. Raineri - 98100 MESSINA	3 [^]
23	30	CANTIERI RAVENNA S.r.L. Via 13 Marzo 1987,n.3 -48100 RAVENNA	1 [^]
24	31	CANTIERE NAVALE DI TRAPANI S.p.A. Via Bacino, Zona Isoiella -91100 TRAPANI	2 [^]
25	32	GEROLAMO SCORZA S.p.A. Calata Gadda 12/18 - 16126 GENOVA	1 [^]
26	33	PALUMBO S.P.A. Calata Marinella -Interno Porto -80133 NAPOLI	1 [^]
27	34	CANTIERE NAVALE FRATELLI ORLANDO S.c.a r.l. Piazza Mazzini,92 -57126 LIVORNO	4 [^]
28	35	LLOYD SARDEGNA COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE S.r.l. Via Sonnino,21 - 09125 - Cagliari	1 [^]
29	36	CANTIERI NAVALI TERMOLI S.p.A. Molo Sud Est - 86039 Termoli	1 [^]

Albo speciale delle Imprese di Costruzione Navale - 1997

N° iscr.	IMPRESA	CAP. PROD. tsic/anno	MAX UNITA' REAL. T.s.l.	FASCIA DIM.LE
1 1	I.N.M.A. S.p.A. V.le San Bartolomeo, 362 - 19138 LA SPEZIA	5.000	8.000	3 ^a
2 2	FINCANTIERI Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE	255.000	150.000	4 ^a
3 3	CANTIERI NAVALI VITTORIA S.r.l. Via Leonardo da Vinci, 47 - 45011 ADRIA (ROVIGO)	3.000	3.500	1 ^a
4 4	CANTIERE NAVALE F.LLI GIACALONE S.p.A. Via Selinunte, 44 - 91026 MAZARA DEL VALLO (TRAPANI)	4.000	2.000	1 ^a
5 5	SOCIETA' ESERCIZIO CANTIERI S.p.A. Largo Toniolo, 10 - 00186 ROMA	19.500	15.000	3 ^a
6 6	C.N.F. CANTIERE NAVALE FERRARI S.r.l. V.le San Bartolomeo, 414 - 19126 LA SPEZIA	7.700	25.000	2 ^a
7 7	CANTIERE NAVALE VISENTINI S.r.l. Via G. Verdi, 33 - 30171 MESTRE (VENEZIA)	12.500	25.000	2 ^a
8 8	NUOVI CANTIERI APUANIA S.p.A. V.le Cristoforo Colombo, 4 bis - 54036 MARINA DI CARRARA (MASSA)	25.000	50.000	4 ^a
9 9	CANTIERE NAVALE DE POLI S.p.A. Via dei Murazzi, 1216 - 30010 PELLESTRINA (VENEZIA)	8.000	7.600	2 ^a
10 11	CANTIERE NAVALE MARIO MORINI S.p.A. Via Enrico Mattei, 20 - 60125 ANCONA	9.000	10.000	2 ^a
11 13	COOP. ING. G.TOMMASI CANT. NAV. S.c.r.l. Via Mattei, 14 - 60125 ANCONA	3.500	2.000	1 ^a
12 14	CANTIERE NAVALE DI PESARO S.r.l. Via Fra Due Porti, 48 - 61100 PESARO	5.800	7.000	1 ^a
13 15	ROSETTI MARINC S.p.A. Via Trieste, 230 - 48100 RAVENNA	2.000	4.000	1 ^a
14 17	C.I.E.M.N.A. S.c.r.l. Via G. Pascoli, 44 - 19124 LA SPEZIA	2.000	3.000	1 ^a
15 18	CANTIERI NAVALI TERMOLI S.r.l. Molo Nord Est - 86039 TERMOLI	4.000	7.200	1 ^a
16 19	RODRIGUEZ CANTIERI NAVALI S.p.A. Via S. Raineri, 22 - 98122 MESSINA	5.500	6.500	2 ^a
17 20	METALCOST COSTRUZIONI METALLICHE S.p.A. Via Alta, 3 - LOCALITA' CA' DEL SALE - 19038 SARZANA (LA SPEZIA)	4.100	3.000	1 ^a
18 21	SESTRI CANTIERE NAVALE S.p.A. Via Soliman, 47/R - 16154 GENOVA	30.000	80.000	4 ^a
19 23	S.M.E.B. CANTIERI NAVALI S.p.A. Via S. Raineri 98100 Messina	5.400	16.000	1 ^a
20 24	Cantiere Navale Fratelli Orlando S.c.a.r.l. Piazza Mazzini, 92 - 57126 Livorno	15.000	10.000	3 ^a
	Totale	426.000		

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

Albo Speciale delle Imprese di Demolizione Navale - 1997

N°	IMPRESA	PROT. N°	DATA
2	NAVALCANTIERI S.r.l. Via Boccaperti, 5 - 80146 S. GIOVANNI A TEDUCCIO (NAPOLI)	2/A/02D	12/06/93

ALBO SPECIALE DELLE IMPRESE DI COSTRUZIONE NAVALE
Personale dipendente Imprese di Costruzione navale alla data del 31.12.1997

N.iscriz. Albo	Cantiere	Dipendenti
1	INMA *	276
2	Fincantieri * 1)	6.068
3	C.N. Vittoria	57
4	C.N. Giacalone	68
5	S.E.C.	242
6	C.N. Ferrari	54
7	C.N. Visentini	89
8	N.C.A.	315
9	C.N. De' Poli	98
11	C.N. Morini	130
13	C.N. Tommasi *	79
14	C.N. Pesaro	55
15	Rosetti *	146
17	C.L.E.M.N.A. *	64
18	C.N. Termoli *	52
19	C.N. Rodriguez	174
20	Metalcost	51
21	Sestri C.N.	909
23	S.M.E.B. *	178
24	C.N. F.lli Orlando*	377
Totali		9.482

* Imprese che svolgono attività mista di costruzione e riparazione navale

1) Incluso il personale della Div.Mercantile (740).

Escluso personale della D.G. di Trieste (123), Direzione di Roma (13) e i Cantieri di Muggiano (755) e Riva Trigoso (973).

ALBO SPECIALE DELLE IMPRESE DI COSTRUZIONE NAVALE

Ore di manodopera interna e appalti

dal 1 Gennaio al 31 Dicembre 1997

N.iscriz. Albo	Impresa	Manodopera	
		Interna	Appalti
1	INMA	135.778	277.032
2	Fincantieri 1)	6.702.000	5.512.000
3	C.N. Vittoria	90.000	81.438
4	C.N. Giacalone	97.057	20.505
5	S.E.C.	176.240	422.000
6	C.N. Ferrari	53.908	384.500
7	C.N. Visentini	153.600	500.800
8	N.C.A.	283.000	750.000
9	C.N. De Poli	134.000	227.000
11	C.N. Morini	120.000	272.000
13	C.N. Tommasi	101.334	78.065
14	C.N. Pesaro	59.000	87.000
15	Rosetti	25.000	65.000
17	C.L.E.M.N.A.	76.380	68.480
18	C.N. Termoli	31.779	0
19	C.N. Rodriguez	215.000	50.000
20	Metalcost	46.820	85.340
21	Sestri C.N.	910.600	653.500
23	S.M.E.B	98.000	73.000
24	C.N. F.lli Orlando	283.000	323.000
Totali		9.792.496	9.930.660

1) Inclusi Stabilimenti di Riva Trigoso e Muggiano, adibiti alla costruzione militare, che hanno in via eccezionale partecipato alla realizzazione di unità mercantili.

2) Alle ore di appalto corrispondono circa 6.500 addetti di ditte terze.

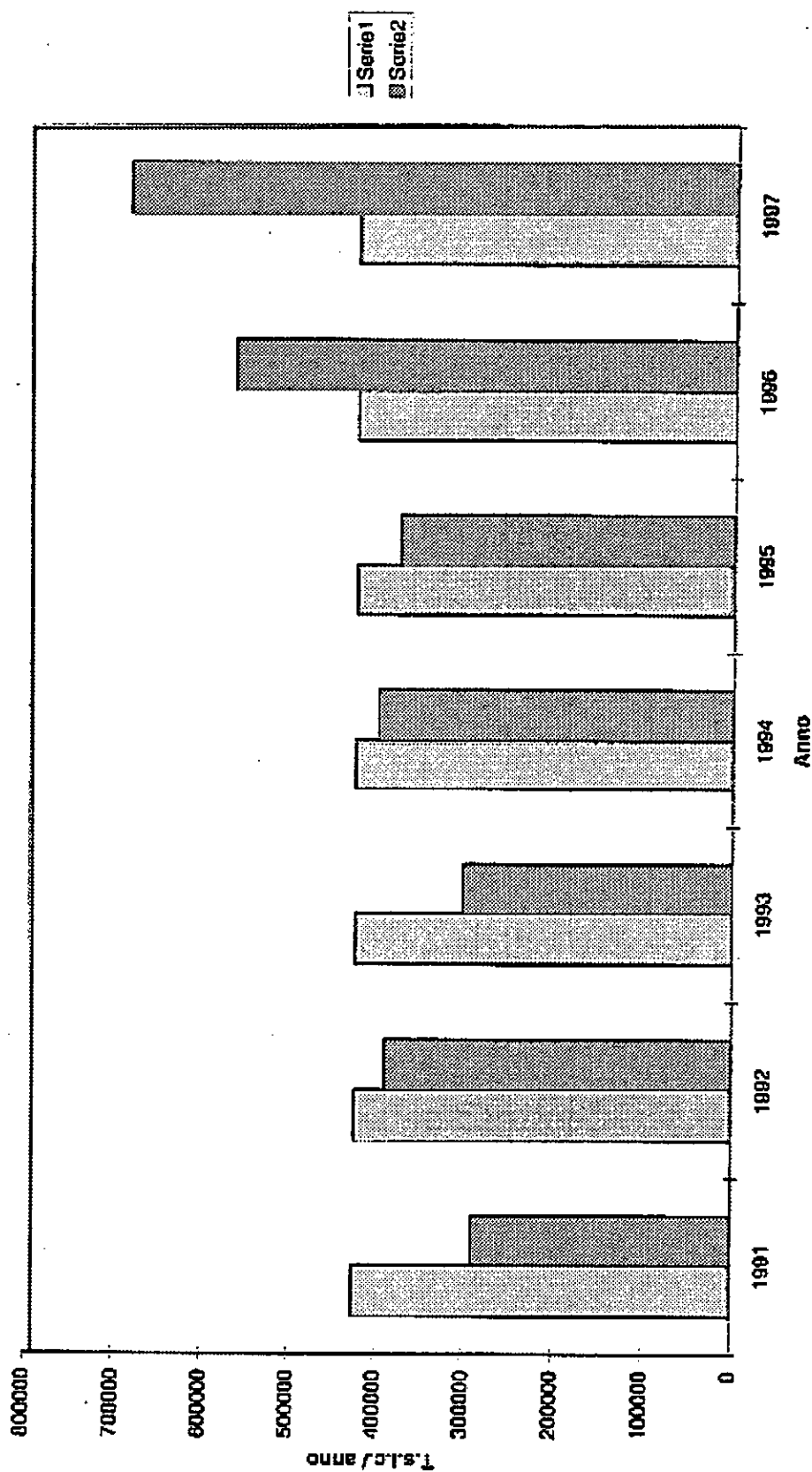
ALBO SPECIALE DELLE IMPRESE DI COSTRUZIONE NAVALE

Produzione sviluppata negli anni 91 - 97

(navi assistite con i benefici delle leggi 234/89 e 132/94)

N.iscriz.	Cantiere	TSLC	TSLC sv.	TSLC sv.	TSLC sv.	TSLC sv.	TSLC sv.	TSLC sv.	TSLC sv.	TSLC sv.	TSLC sv.	TSLC sv.	TSLC sv.
Albo		Assegn.le	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997				
1	INMA	5.000	2.778	5.224	3.536	3.271	5.384	7.884	5.213				
2	Fincantieri	255.000	211.071	282.857	212.387	313.958	275.687	409.702	475.947				
3	C.N. Vittoria	3.000	3.245	699	823	1.025	0	0	0				
4	C.N. Giacalone	4.000	5.117	6.435	992	0	2.256	3.071	1.281				
5	S.E.C.	19.500	0	745	982	5.762	11.302	11.079	20.678				
6	C.N. Ferrari	7.700	17.141	6.376	767	1.909	830	2709	13.826				
7	C.N. Visentini	12.500	12.812	8.435	16.631	21.627	31.481	28.081	18.777				
8	N.C.A.	25.000	10.002	26.661	20.952	15.312	13.545	22.897	36.117				
9	C.N. De Poli	8.000	6.830	5.251	5.088	3.813	8.149	11.665	10.126				
11	C.N. Morini	9.000	7.097	4.894	2.909	5.133	6.304	10.021	9.901				
13	C.N. Tommasi	3.500	2.412	2.844	522	307	2.359	6.131	6.172				
14	C.N. Pesaro	5.800	4.948	4.801	9.510	5.767	2.971	10.634	4.684				
15	Rosetti	2.000	0	20	0	987	0	1015	840				
17	C.L.E.M.N.A.	2.000	0	0	0	0	0	1.010	308				
18	C.N. Termoli	4.000	1.785	2.022	2.065	157	0	0	0				
19	C.N. Rodriguez	5.500	4.410	4.190	7.935	4.022	1.938	1.542	3.274				
20	Metacost	4.100	0	0	0	0	0	0	0				
21	Sestri C.N.	30.000	781	29.801	17.169	16.165	14.097	33.261	60.020				
23	S.M.E.B.	5.400	0	0	0	0	0	0	3.025				
24	C.N. F.lli Orlando	15.000	0	0	0	0	0	6.362	17.314				
	Totali	426.000	290.429	391.255	302.268	399.215	376.303	567.064	687.503				

PRODUZIONE REALIZZATA NEGLI ANNI 1991 - 1997



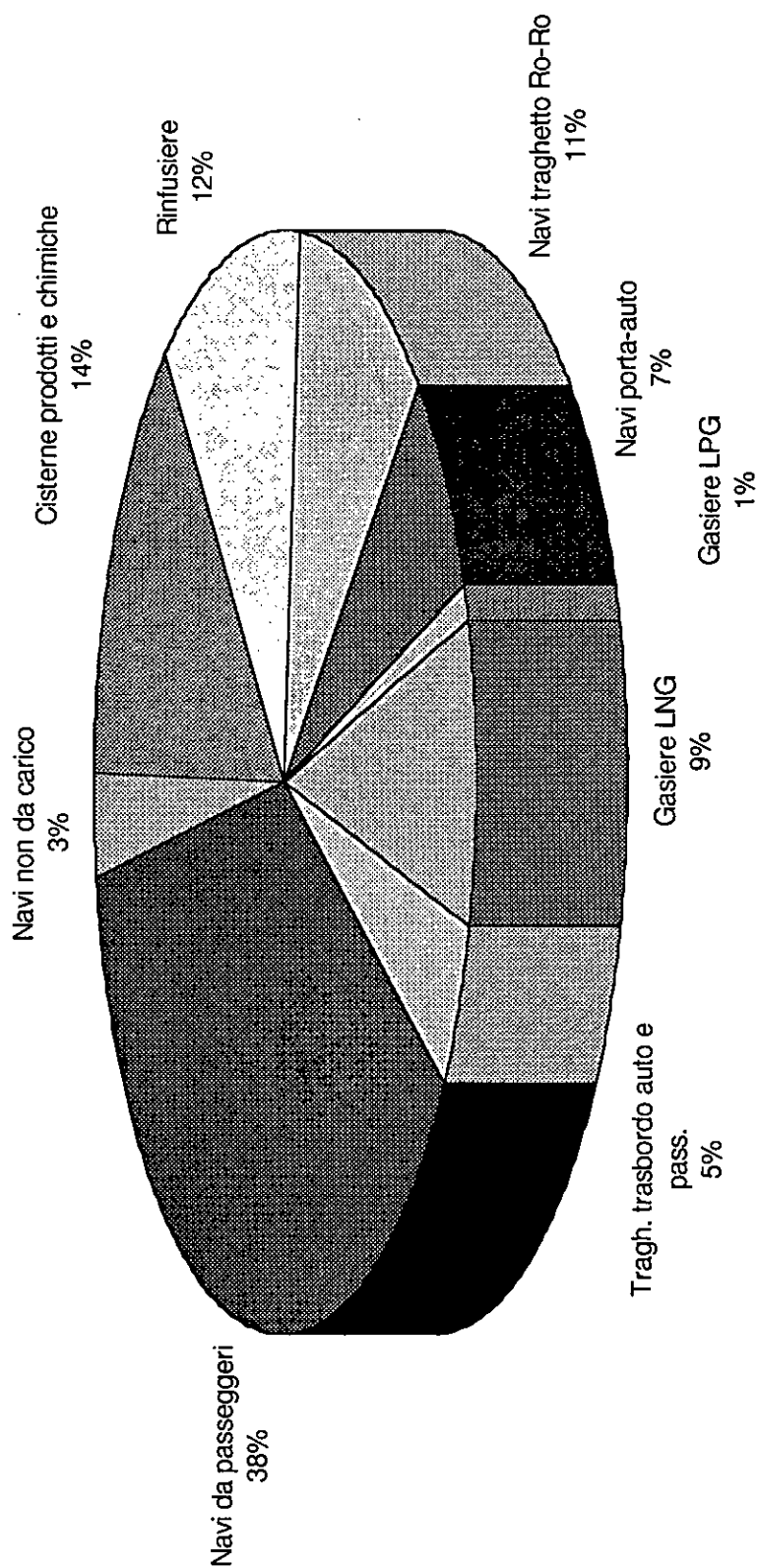
Serie 1: Capacità produttiva strutturata risultante dagli Atbi.
Serie 2: Produzione sviluppata dal 1991 al 1997.

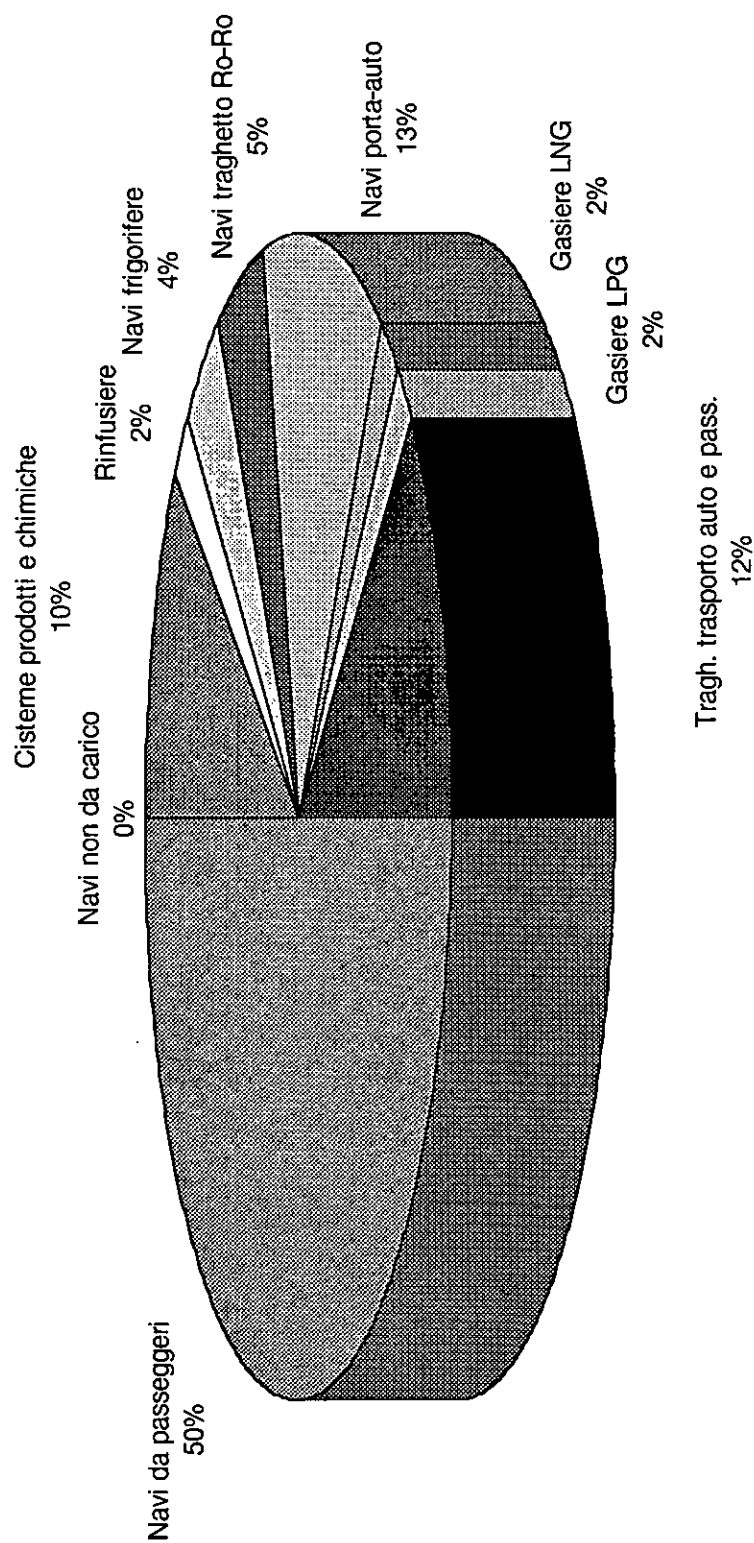
NAVI COMPLETE

Periodo : 1 Gennaio 1991 - 31 Dicembre 1997

Tipologia	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
	Tslc	Tslc	Tslc	Tslc	Tslc	Tslc	Tslc
Cisteme (semplice scafo)	805	45.890	54.683	128.198	41.670	0	0
Cisteme (doppio scafo)	0	0	0	0	0	36.000	0
Cisteme prodotti e chimiche	37.509	53.083	45.331	42.795	33.958	37.003	65.605
Rinfusiere	78.866	45.330	0	0	57.000	57.000	57.000
Rinfusiere carichi misti	0	0	0	0	0	0	0
Navi carico generale	0	0	0	0	0	0	0
Navi frigorifere	0	0	0	0	0	0	0
Navi portacontenitori	54.835	13.650	57.000	28.796	0	60.750	0
Navi traghetto Ro-Ro	14.025	60.957	56.705	64.228	41.990	22.400	51.700
Navi porta-auto	0	0	0	0	0	0	32.175
Gasiere LPG	6148	47.320	18.903	19.089	19.089	26.031	6.190
Gasiere LNG	0	0	0	0	0	0	43.500
Tragh. trasbordo auto e pass.	0	0	0	0	0	50.955	20.905
Navi da passeggeri	199.876	100.000	171.028	145.754	93.750	197.310	173.125
Navi da pesca	0	0	0	0	0	0	0
Navi non da carico	3.505	21305	2.550	0	61.575	23.565	11.825
Totali	395569	387.535	406.200	428.860	349.032	511014	462.025

**Ripartizione per tipologia completamenti cantieristica italiana nel 1997
(T.s.l.c)**



Carico di lavoro per tipologia - Cantieristica Italiana

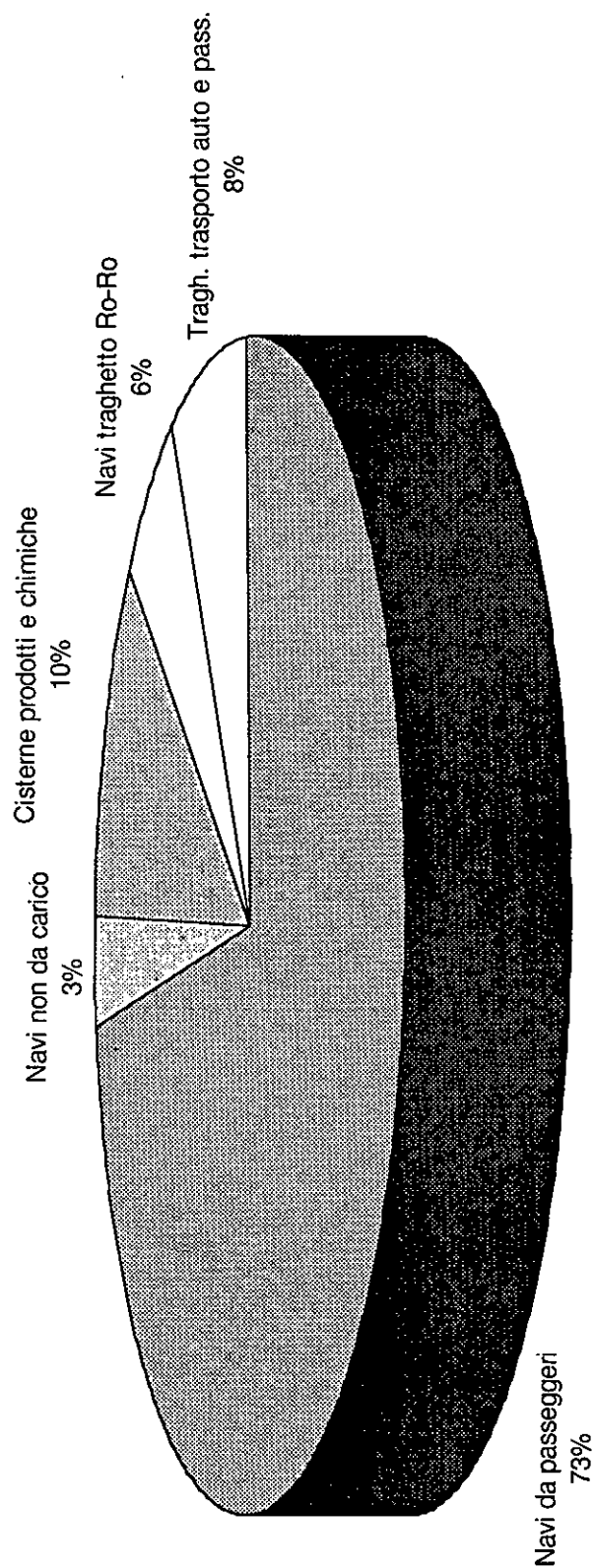
Fonte: Lloyd's Register

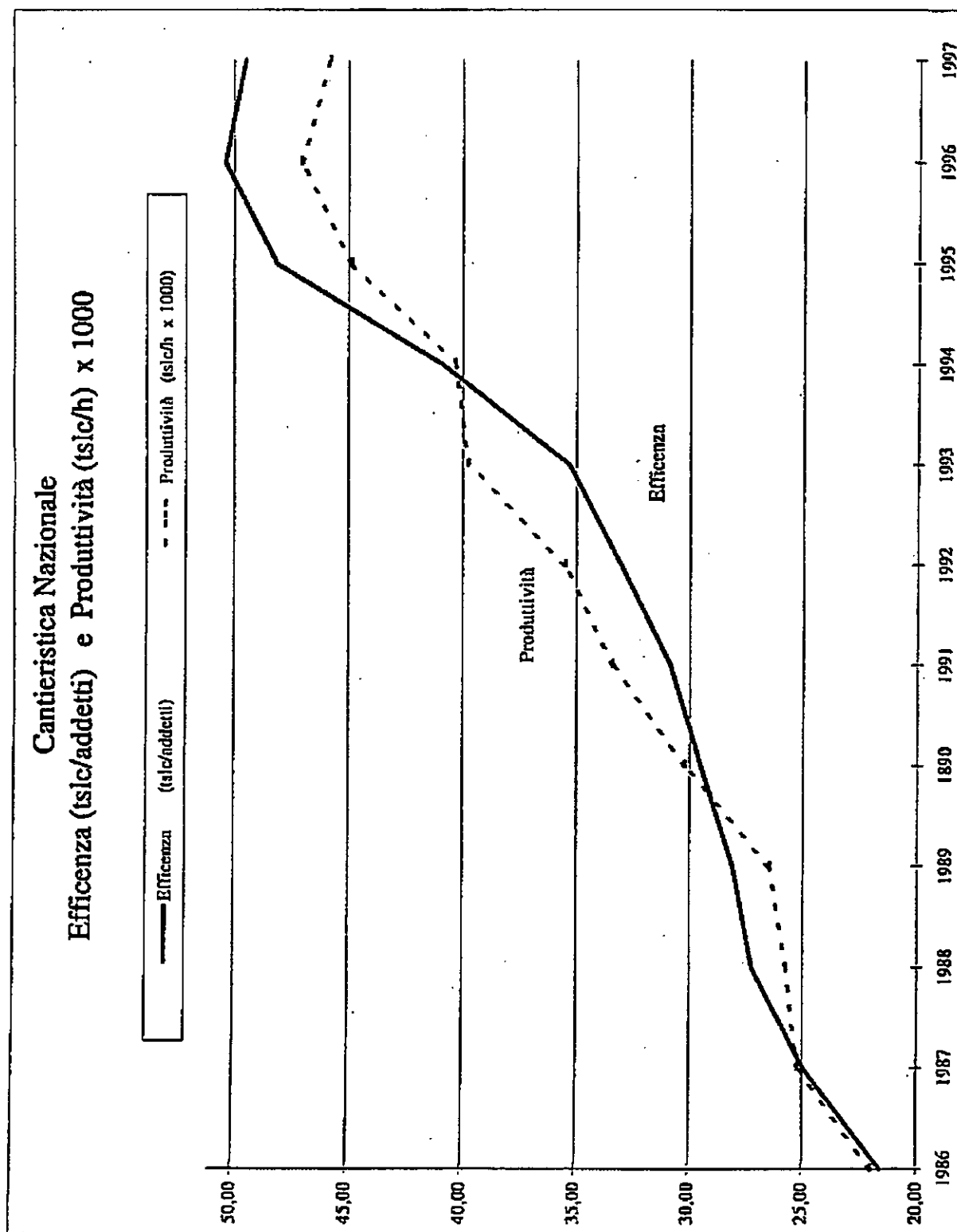
NUOVI ORDINI

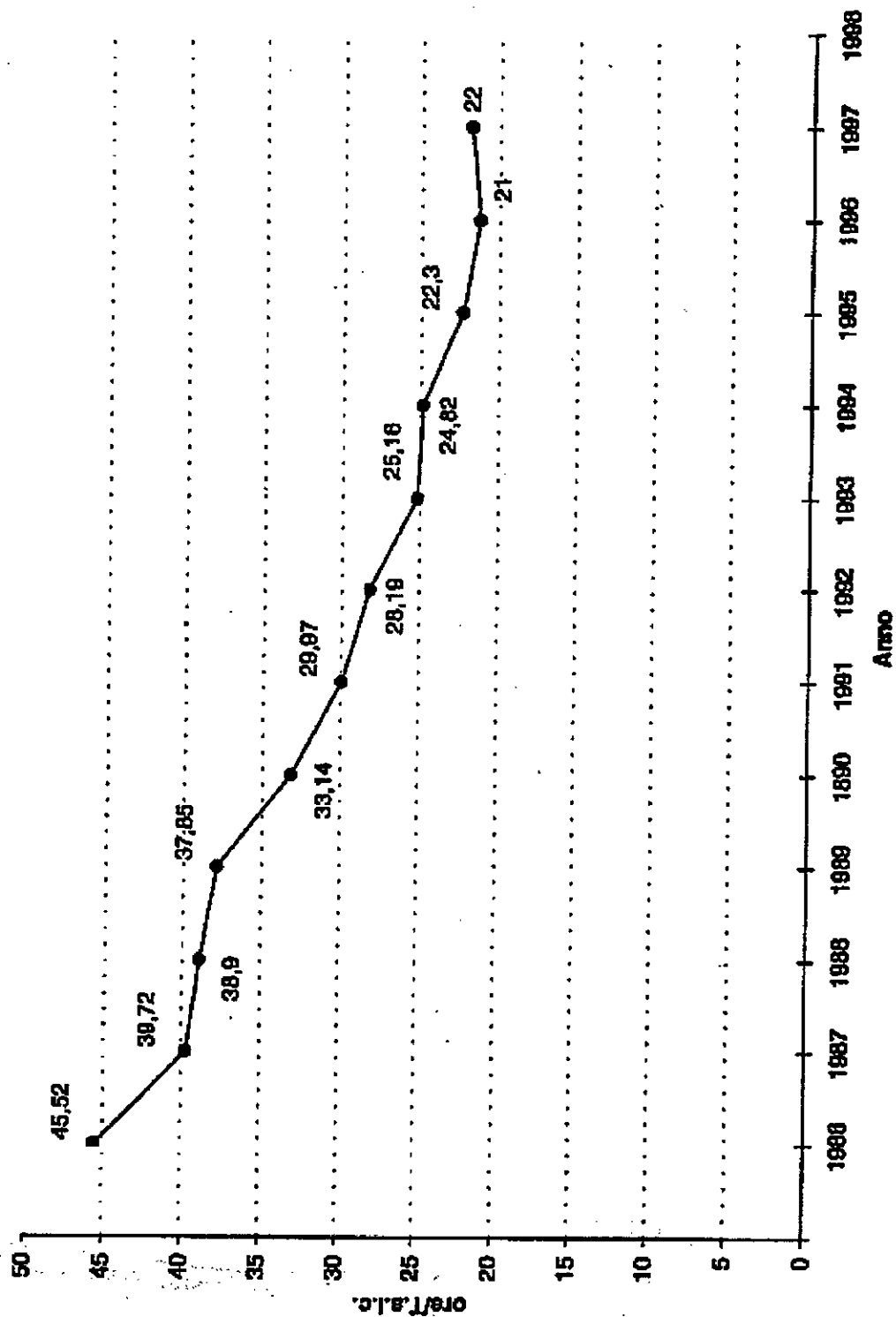
Periodo : 1 Gennaio - 31 Dicembre 1997

Tipologia	Totali		per estero	
	n.	Tsl	Tslc	Tsl
Cisterne (semplice scafo)	0	0	0	0
Cisterne (doppio scafo)	0	0	0	0
Cisterne prodotti e chimiche	3	47.000	43.850	0
Rinfusiere	0	0	0	0
Rinfusiere carichi misti	0	0	0	0
Navi carico generale	0	0	0	0
Navi frigorifere	0	0	0	0
Navi portacontaineri	0	0	0	0
Navi traghette Ro-Ro	2	33.000	26.400	26.400
Navi porta-auto	0	0	0	0
Gasiere LPG	0	0	0	0
Gasiere LNG	0	0	0	0
Tragh. trasbordo auto e pass.	4	22.000	38.190	0
Navi da passeggeri	4	258.000	334.500	178.000
Navi da pesca	0	0	0	0
Navi non da carico	7	3.760	14.480	200
Totali	20	363760	457420	211200
				249900

Tipologia nuovi ordini cantieristica italiana 1997





Cantieristica Nazionale - Indice produttività (ore/T.s.l.c)

Fonte: Fincantieri