

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. Tale relazione a cura del Ministro dei Trasporti e della Navigazione è inviata 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 l'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 23 luglio 1999 ha licenziato l'allegata relazione sullo stato di attuazione delle predette leggi nell'anno 1998.

Detta relazione è da intendersi redatta anche ai sensi dell'articolo 5, comma quarto, della legge 30 novembre, n.413.

Alla predetta seduta presieduta, su delega del Ministro, dal Dott. Vincenzo Mucci, Capo del Dipartimento della Navigazione Marittima ed Interna, hanno partecipato i sottoelencati componenti:

Dott. Giuseppe Giurgola

Direttore Generale dell'Unità di Gestione
della Navigazione Marittima ed Interna

Ing. Pasquale Carretta

Dirigente della Divisione Vigilanza
Tecnica in rappresentanza del Ministero
dei Trasporti e della Navigazione

Ing. Antonino Mercadante

Esperto

Ing. Adriano Prigelli

Esperto

Rag. Lorenzo Murralli	In rappresentanza della Associazione Italiana Armamento di Linea
Dott. Nazareno Silvestrini	In rappresentanza dell'Associazione Nazionale dell'Industria Navalmeccanica (ASSONAVE)
Dott. Giancarlo Casani	In rappresentanza dell'Associazione Nazionale Cantieri Navali Privati
Rag. Alberto Bertini	In rappresentanza dell'Unione Italiana Demolitori Navali
Sig. Piero Laurenza	In rappresentanza della Segreteria Nazionale UILM-UIL Unione Italiana Lavoratori Metalmeccanici

1. L'evoluzione del mercato mondiale delle costruzioni navali,

La congiuntura economica mondiale è stata caratterizzata, nel corso del 1998, da elementi di notevole incertezza, generando una diffusa preoccupazione per le sorti dell'economia globale, connessa essenzialmente agli effetti della crisi finanziaria che ha interessato i Paesi dell'Estremo Oriente, la Russia ed il Brasile.

Il commercio mondiale ha mostrato segni di concreto affanno a seguito di tale crisi che dall'Asia si è propagata a tutti i mercati più deboli incrinando la fiducia anche nei Paesi industrializzati.

La crescita degli scambi mondiali ha subito un forte rallentamento a causa della notevole contrazione registrata nei grandi Paesi esportatori del Sud-Est asiatico (la flessione è dell'85%): a fronte di un incremento delle transazioni commerciali superiore al 10% nel 1997, nel 1998 tale crescita si è infatti fermata al 3,5%, anche se, secondo le stime della WTO, il commercio continua a superare l'andamento del PIL mondiale, che marcia a ritmi medi del 2%, con un margine comunque molto ridotto rispetto ai cinque punti percentuali degli ultimi anni. Tale incremento del commercio, in un quadro che permane segnato da forti incertezze, è destinato per il momento a

rimanere attestato intorno al 3,5% e potrebbe addirittura rivelarsi inferiore.

L'andamento cedente del 1998 è reso ancora più evidente dall'esame dei dati sul valore in dollari degli scambi commerciali che vede scendere del 2% le esportazioni complessive, facendo registrare una performance particolarmente negativa, con un calo che ha interessato tanto il settore dei prodotti manifatturieri che quello dei servizi.

In definitiva, la crisi che ha investito l'Estremo Oriente si è rivelata più grave del previsto ed i suoi effetti non si sono ancora del tutto esauriti.

Anche l'introduzione dell'Euro, che aveva generato un notevole ottimismo circa l'andamento generale dell'economia, ha solo per breve tempo determinato una certa euforia sui mercati finanziari, lasciando il posto, agli inizi del 1999, a diffuse preoccupazioni in ordine alle reali dimensioni della crescita dell'economia nell'area europea.

A fronte di una fase congiunturale negativa in Giappone (dalla quale solo recentemente tale Paese ha cominciato a dare segni di poter uscire) e delle turbolenze ricorrenti dei mercati della Russia e dell'America latina, per le economie dell'Unione Europea le stime di crescita, abbastanza positive agli inizi del

1998, sono poi state riviste al ribasso, con un rallentamento in particolare per la Germania e l'Italia.

Eccetto che negli Stati Uniti, la crescita economica tende a presentarsi nettamente inferiore alle aspettative e lo scenario macroeconomico che nel 1998 era stato delineato, in termini previsionali, con aspetti positivi, si è radicalmente modificato, alimentando i timori di una possibile spirale recessiva.

In un quadro di riferimento divenuto via via più critico, anche i traffici mondiali hanno registrato un significativo rallentamento della crescita, tanto che nel 1998 il tasso d'incremento è stato del solo 0,7%, a fronte del 4,4% dell'anno precedente.

La domanda di servizi di trasporto marittimo espressa in termini di tonnellate-miglia ha fatto registrare per la prima volta dal 1983, un decremento dell'1,1%, ascrivibile, in larga misura alle ridotte importazioni dei Paesi asiatici colpiti dalla crisi finanziaria, che ha determinato, tra l'altro, bassi coefficienti di utilizzo di stiva nei trasporti in provenienza da tali Paesi, con incidenza sulla remuneratività del trasporto.

Nei traffici petroliferi, i più rilevanti nel contesto delle tipologie merceologiche movimentate via mare, si sono manifestati livelli costanti rispetto all'anno precedente, con un rafforzamento dei traffici di breve distanza ed una serie di cambiamenti quanto alle

aree di provenienza e destinazione dei relativi carichi, mentre si è confermata la riduzione della crescita dei carichi secchi trasportati (-1,6%). Continua invece il trend positivo dei traffici crocieristici, che ha fatto registrare un ulteriore +9%, con prevalenza dei trasporti nell'area caraibica, ma anche con una progressiva diversificazione verso il bacino del Mediterraneo.

La flotta mondiale alla fine del 1998 è risultata pari a 532 milioni di tonnellate di stazza lorda.

Per l'industria cantieristica tutto ciò ha significato una caduta della domanda globale per la realizzazione di nuove navi del 18% rispetto al livello record raggiunto lo scorso anno e di ben il 50% nel primo trimestre del 1999.

I prezzi delle nuove costruzioni, espressi in dollari, hanno subito una flessione dell'ordine del 10 - 15%. Alla base di questa pesante riduzione delle quotazioni si colloca il deprezzamento dello yen e soprattutto quello del won, deprezzamento attenuato solo in tempi recenti in virtù di un portafoglio ordini per Giappone e Corea molto ricco, tale da sconsigliare ai cantieri di questi due Paesi ulteriori riduzioni dei margini di commessa.

La cantieristica europea, nel panorama internazionale è quella che ha subito il più forte deterioramento delle quotazioni.

Nel settore delle navi convenzionali (soprattutto cisterne e rinfusiere) la rarefazione degli ordini per nuove costruzioni si è fatta addirittura drammatica: rispetto ad una media di acquisizione di circa 3 milioni TSLC/anno nell'ultimo quadriennio i cantieri europei hanno acquisito nei primi 4 mesi del 1999 solo 4000 TSLC¹ ed il dato di fine anno viene previsto non superiore a 1,5 milioni di TSLC.

Attualmente, dell'aggressione asiatica, preoccupa molto la crescente penetrazione in tipologie di navi e mercati finora appannaggio esclusivo della cantieristica europea, come per esempio i traghetti di nuova generazione e i mezzi off-shore di recente ordinati da armatori europei a cantieri coreani. Nello stesso settore delle navi da crociera, per eccellenza nicchia di mercato di pochi cantieri europei a causa dell'alta specializzazione da quest'ultimi raggiunta nel campo, sono riportate con grande enfasi dalla stampa specializzata importanti trattative di cantieri Giapponesi e Coreani con i maggiori operatori internazionali dei traffici crocieristici. In poco più di un anno, il mercato della costruzione navale ha subito radicali mutamenti. In questo ambito le previsioni degli esperti collocano

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.

una possibile ripresa degli ordini nel periodo compreso tra il 2001-2003 con carichi di lavoro per i cantieri che lascerebbero, peraltro, inutilizzato ancora circa 1/4 della capacità produttiva mondiale.

2. L'industria cantieristica nei principali Paesi produttori.

In testa alla "classifica" dei Paesi produttori restano saldamente il Giappone e la Corea del Sud, nonostante l'onda lunga" della grave crisi economica e finanziaria che ha colpito, a partire dal 1997 e per quasi tutto il 1998, l'economia dei due Paesi.

Per contro, va sottolineato che di recente, l'economia giapponese ha cominciato a manifestare taluni segni di ripresa che sembrano preludere ad un totale superamento della crisi, con accenni addirittura ad una accelerazione del trend economico positivo (che riguarderebbe l'insieme dei Paesi asiatici). La leadership giapponese nel settore delle costruzioni navali è, peraltro, fortemente insidiata dalla rinnovata aggressività commerciale coreana, che, a sua volta è frutto principalmente di alcuni fenomeni che hanno significativamente influito sulla capacità competitiva della Corea, tra cui principalmente:

a) il dumping commerciale ed anche sociale esercitato dalle imprese navalmeccaniche coreane;

b) la svalutazione del won, che, come è stato sottolineato, ha reso particolarmente concorrenziali le offerte dei cantieri navali coreani;

c) il forte incremento delle capacità produttive di tale Paese, che va attestandosi sui 6 milioni di TSLC annui e che ha indotto le imprese coreane ad assumere commesse prescindendo da qualsivoglia valutazione in termini di redditività. Ciò al fine di saturare la raddoppiata capacità produttiva e di attestarsi saldamente su tutta una serie di segmenti produttivi, anche di non proprio tradizionale appannaggio

Il piano di risanamento finanziario elaborato ed attuato dal Fondo Monetario internazionale, diretto essenzialmente al salvataggio del sistema bancario del Paese, ha avuto come effetto indiretto la copertura delle "sofferenze" degli istituti di credito coreani nei confronti delle imprese navalmeccaniche, consentendo, pertanto, il salvataggio anche di molte imprese cantieristiche in serie difficoltà finanziarie e rafforzandone, in definitiva, le potenzialità competitive, con l'effetto di moltiplicare i casi di sottoquotazioni dei prezzi delle navi di nuova costruzione.

In altri termini, la crisi economica-finanziaria in Corea si è paradossalmente tradotta in un vantaggio competitivo per i cantieri coreani, che oggi preoccupa fortemente non solo l'Europa, ma lo stesso Giappone.

Le quote di mercato del Giappone e della Corea nel contesto mondiale restano quindi elevate e pari, rispettivamente a 37,9% e a 20,3% (in termini di "completamenti") per cui non risulta intaccata in alcun modo la loro leadership mondiale.

Le ragioni di questo perdurante successo, come illustrato già nella relazione dello scorso anno, vanno ricondotte essenzialmente alla stessa struttura produttiva propria di tali due Paesi, che trae consistenti vantaggi dall'integrazione verticale ed orizzontale delle attività industriali, da cospicui investimenti nella ricerca e nello sviluppo, da un ricorso consistente al sistema degli appalti e da condizioni di finanziamento particolarmente favorevoli. La Corea, come si è detto, sta oltretutto sfruttando fino in fondo i vantaggi che le derivano non solo dal carattere coordinato delle proprie strutture produttive, ma anche dai più ridotti costi di manodopera, accentuando così, attraverso sottoquotazioni dei prezzi che ormai superano largamente il 30%, una politica di espansione commerciale intesa a rafforzare, a scapito dello stesso Giappone oltrechè

dell'Europa, una posizione concorrenziale già molto solida nello specifico comparto. Ciò non ha impedito taluni dissesti finanziari, quali quelli del gruppo cantieristico Halla Engineering, andato in fallimento ed oggetto di uno straordinario intervento di salvataggio (sotto forma di cancellazione dei debiti) inteso a facilitarne l'acquisto da parte di eventuali acquirenti.

Molto più complessa e problematica è la situazione della cantieristica europea, che continua a subire, in maniera sempre più marcata, i devastanti effetti della dissennata politica di espansione della capacità produttiva coreana e delle conseguenti sottoquotazioni dei prezzi, che hanno letteralmente messo in ginocchio talune realtà produttive, soprattutto operanti in segmenti di mercato nei quali più aspra si è fatta la competizione con la cantieristica dei Paesi terzi.

Anche per il 1998 si devono registrare, pertanto, situazioni di crisi aziendale in diversi Paesi dell'Unione. In Francia soltanto il grande cantiere Chantiers de l'Atlantique ha conseguito buoni risultati nel campo della costruzione di unità da crociera e di mezzi veloci e detiene un ragguardevole carico di lavoro (a conferma che la concentrazione su due segmenti di prodotto così specializzati è - come nel caso di alcuni cantieri italiani - una risposta valida ai mutamenti del mercato cantieristico).

Con la prevista chiusura del cantiere Ateliers et Chantiers du Havre, la Francia si va attestando su di una soglia minima ancora più bassa di quanto il Governo stesso avesse previsto fino a due anni fa.

La Spagna sta ancora traendo frutto delle misure derogatorie straordinarie sugli aiuti alla cantieristica consentiti dall'Unione Europea in via eccezionale a fronte del piano di ristrutturazione dei cantieri pubblici. Tale piano procede, peraltro, a rilento e la Commissione ha aperto una procedura d'infrazione per il mancato rispetto di alcune condizioni poste dalla normativa derogatoria in merito alla concessione di crediti d'imposta eccedenti gli aiuti autorizzati.

In Danimarca è prevista la cessazione dell'attività del cantiere Danyard, mentre anche il cantiere Aarhus Flydedock è fallito, principalmente a causa del mancato pagamento di navi ordinate da un committente russo.

Pertanto in tale Paese il solo cantiere navale di significative dimensioni resterebbe Odense Shipyard, che lavora prevalentemente per il proprio gruppo di controllo Möller (acquirente, a sua volta, del cantiere della ex Germania orientale Volkswerft, destinato anch'esso a soddisfare le esigenze del predetto gruppo armatoriale di controllo).