

soprattutto di quella operante nelle aree del levante del Mediterraneo e dell'Estremo Oriente. Ciò è dovuto, essenzialmente, al più ridotto costo del lavoro che caratterizza tali aree.

Sulle aziende italiane incidono infatti non solo un più elevato livello delle retribuzioni, ma soprattutto gli elevati costi contributivi nonché gli oneri connessi agli adempimenti richiesti dalla normativa in materia di sicurezza e di tutela dell'ambiente di lavoro.

Solo grazie ad un'elevata specializzazione e alle più moderne ed avanzate tecnologie le aziende riescono a superare taluni degli handicap sopra evidenziati.

Sono particolarmente significative alcune modifiche strutturali che hanno portato, da un lato a spingere i maggiori cantieri verso una diversificazione della propria attività, passando dalla trasformazione navale all'allestimento di scafi nuovi acquistati all'estero e, da ultimo, a nuove costruzioni.

Le aziende minori si sono invece orientate verso lavorazioni sempre più specializzate al fine di acquisire, in tal modo, lavorazioni direttamente dall'armamento o da altri cantieri impegnati nella realizzazione di navi di particolare complessità e dimensioni.

In tale ottica, le aziende del comparto hanno predisposto piani di investimento per ristrutturare e ammodernare i propri impianti.

5. La ricerca applicata al settore navale.

Considerato il ruolo sempre più incisivo della ricerca nei processi di ammodernamento dell'attività di costruzione navale e di rapido e costante miglioramento della qualità, versatilità e affidabilità del prodotto, è proseguita nel 1998 l'azione dell'Istituto Nazionale per Studi ed esperienze di Architettura Navale e del Centro per gli Studi di Tecnica Navale per l'approfondimento delle rispettive tematiche d'indagine, il cui obiettivo resta quello di permettere il consolidamento della posizione competitiva dell'intera industria cantieristica nazionale e di promuovere l'incremento degli indici di produttività del settore.

La stessa Comunicazione della Commissione dell'Unione Europea "Verso una nuova politica della costruzione navale" del primo ottobre 1997 (COM (97)470), più volte citata, ribadisce il ruolo di fondamentale importanza che tutti i Paesi dell'Unione

Europea debbono attribuire alla ricerca e sviluppo con l'obiettivo finale di promuovere ed incentivare concretamente l'incremento della produttività delle imprese operanti nel settore navalmeccanico e, al tempo stesso, un loro posizionamento maggiormente competitivo nel contesto di un mercato non più sostenuto da adeguati aiuti alla produzione.

In quest'ottica il nostro Paese negli ultimi dieci anni ha operato costantemente nella direzione di canalizzare le proprie risorse sui due Istituti di ricerca specializzati nel campo navale (Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale e Centro per gli Studi di Tecnica Navale).

Questi ultimi, sia pure operanti con un differente (e complementare) approccio metodologico - l'uno nell'ambito della ricerca fondamentale nel campo dell'idrodinamica navale, l'altro con una particolare attenzione alle più rilevanti problematiche concernenti le fenomenologie tipiche del settore navale nonché all'individuazione ed allo sviluppo di innovazioni nel campo dell'utilizzo di nuovi materiali e dell'impiantistica - 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.

I finanziamenti recati alla ricerca negli ultimi anni dalle leggi di sostegno alla cantieristica hanno permesso, da un lato, attraverso i programmi di ricerca condotti dall'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale di Roma di promuovere e coordinare ricerche sistematiche ed approfondite nel campo dell'architettura navale.

Si è provveduto, di fatto, attraverso esperienze condotte con modelli di navi, dei loro organi propulsivi e di governo, a mettere a punto una serie di metodologie e di analisi atte ad operare la previsione delle prestazioni di corpi sommersi e del comportamento in mare delle navi, nonché la previsione delle prestazioni idrodinamiche di varie tipologie di carena, per orientare opportunamente le scelte dell'industria cantieristica ed armatoriale.

Dall'altro, attraverso gli studi condotti dal Centro per gli Studi di Tecnica Navale di Genova è stato possibile procedere allo sviluppo di soluzioni avanzate in tema di trasporti marittimi ed industria cantieristica per mezzo di un insieme organico di progetti tali da ricomprendere al loro interno l'intero processo che va dalla conoscenza dei fenomeni all'esercizio della nave passando per la sua progettazione e costruzione. Presupposto tecnologico di questo tipo di ricerca è una visione sistematica

della nave: da qui la costante presenza, accanto all'ente di ricerca, degli stessi cantieri navali quali produttori di ricerca. La ricerca svolta da possibili fruitori di risultati risolve alla radice il problema che la ricaduta scientifica e tecnologica sia realmente sfruttata dal mercato.

Si è, quindi, operato nella direzione di allargare la conoscenza della realtà per poterla simulare tramite la definizione di appropriati modelli teorici, nella direzione di far progredire la tecnologia navale attraverso l'uso di nuove metodologie di progettazione, cercando, al contempo, di far progredire la competitività dei processi produttivi e, da ultimo, si è operato nella direzione di rendere l'esercizio della nave più sicuro, più economico e più rispettoso dell'ambiente.

Gli ultimi programmi di ricerca elaborati nel nostro Paese presentano un'attività di ricerca sempre più indirizzata verso quelli che sono gli obiettivi specifici del settore anche nel rispetto degli elementi di ispirazione (per l'impostazione e la metodica, nonché per lo sviluppo delle grandi aree di indagine) forniti dalle linee-guida del Quinto programma, quadro per la ricerca dell'Unione Europea; di fatto la ricerca nel campo navale deve infatti essere finalizzata sia ad ottenere concreti recuperi di efficienza - aspetto quest'ultimo importantissimo in un contesto

di forte competitività nel quale gli operatori del settore si trovano ad operare - sia ad assecondare opportunamente il mercato delle costruzioni navali nonché quello del trasporto marittimo.

Non va d'altro canto dimenticato che il regolamento comunitario sulla nuova disciplina degli aiuti al settore navale n.1540/98 del Consiglio del 29 giugno 1998 affianca agli interventi a favore della ricerca interventi mirati specificatamente all'innovazione del processo produttivo.

I programmi di ricerca attualmente in corso di svolgimento ed il cui finanziamento è recato dall'art.6 della legge 31 luglio 1997, n.261 sono relativi al triennio 1997-1999. In essi si è avuto cura di prestare attenzione ai nuovi indirizzi strategici nei quali convogliare la ricerca nel campo navale con la finalità di un costante potenziamento delle capacità competitive delle imprese del settore.

Gli obiettivi perseguiti possono così sintetizzarsi:

- una migliore sintonia dei programmi di ricerca con le linee guida del quinto programma-quadro per la ricerca nell'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 presente, al tempo

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

- 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;

- un'accorta individuazione di nuovi filoni di ricerca di immediato "impatto" sul settore, in modo da portare la ricerca più in linea con le esigenze del mercato reale;

- un più stretto collegamento tra ricerca ed innovazione per far sì che l'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:

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

La legge 30 novembre 1998, n.413 (recante rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed armatoriale in attuazione della normativa di settore) si inserisce di fatto in queste linee programmatiche prevedendo all'art.5 il finanziamento di uno speciale programma di ricerca da svolgersi in collaborazione con il mondo armatoriale finalizzato ad

abbattere gli "handicap" strutturali del trasporto fluvio-marittimo di cabotaggio che fino ad oggi hanno gravato sul settore, impedendogli una reale competitività con gli altri tipi di trasporto.

Il programma in questione intende sviluppare un tema di ricerca di importanza fondamentale che dovrebbe consentire non solo di affrontare alcuni aspetti di base del sistema dei trasporti nel nostro Paese ma anche di esaminare in prospettiva diversi altri aspetti sensibili come quelli economici, energetici, ecologici e sociali, collegati al tema principale.

Va inoltre posto in evidenza che negli ultimi anni si è molto sviluppata, anche a livello europeo, il dibattito sul ruolo del traffico di cabotaggio e sulle concrete possibilità di spostare significativi volumi di traffico "dalla strada al mare". Appare quindi essenziale per il nostro Paese incrementare decisamente il cabotaggio con l'obiettivo di conseguire, così, effetti positivi sia dal punto di vista del risparmio energetico e del decongestionamento stradale sia dal punto di vista di una minore usura delle infrastrutture terrestri con un più razionale uso delle altre infrastrutture esistenti, come i porti e gli interporti intermodali.

Il D.D.L. n.5753 all'art.5, attualmente all'esame del Parlamento, reca il finanziamento ai programmi di ricerca nel

settore navale che saranno svolti nel periodo ricompreso tra il 1° gennaio 2000 ed il 31 dicembre 2002.

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

Nel 1998, grazie all'adeguatezza delle risorse finanziarie assegnate per la realizzazione degli interventi di settore, l'Amministrazione ha potuto svolgere con regolarità e tempestività l'azione di sostegno al settore, chiudendo definitivamente gli ultimi, residuali, interventi relativi ad iniziative della VI Direttiva (legge n.234/89) e provvedendo ad assicurare continuità all'azione di supporto alla produzione in corso, relativa al D.L. n.564/93 convertito nella legge n.132/94 e successive proroghe. Nel corso dell'anno la legge 30 novembre 1998, n.413 ha poi recato ulteriori risorse per garantire che, anche nel 1999, non si verificchino soluzioni di continuità nell'attività amministrativa di concessione dei contributi.

Circostanza rilevante da segnalare è il venir meno, per le commesse assunte dopo il 1° gennaio del 1998, del contributo c.d. di "credito navale" (art.10 della legge 132/94), a seguito della riduzione dei tassi di interesse nel nostro Paese, che ha

reso il tasso di riferimento per il credito navale inferiore al tasso dell'8% previsto dall'Accordo OCSE sul credito all'esportazione di navi, determinando di fatto l'inoperatività della norma che prevede tale misura di sostegno.

Peraltro, nel corso del 1998 l'Amministrazione ha continuato ad assistere le commesse del 1995, 1996 e 1997 - aventi titolo al contributo - la cui realizzazione è avvenuta nel corso di questi ultimi anni.

L'attività provvedimentale si è svolta, naturalmente, in funzione della tempistica di realizzazione delle unità, che, come si è detto, è stata caratterizzata da un certo rallentamento produttivo.

E' da giudicare molto positiva l'esperienza relativa alle semplificazioni procedurali introdotte dalla legge n.261 del 1997, sia per quanto attiene alla contestualità della c.d. "attualizzazione" nei provvedimenti di concessione del contributo al cantiere, sia per ciò che concerne la riduzione di un anno a sei mesi del termine di presentazione, da parte dei beneficiari, delle istanze e della documentazione per la liquidazione dei benefici (tanto di quelli accordati al cantiere assuntore dei lavori che di quelli concessi al committente). E' da rilevare in proposito che la fissazione di un termine più breve

per la presentazione della domanda di determinazione definitiva dei contributi non ha creato alcun problema alle imprese, che non hanno mostrato difficoltà a rispettare il nuovo termine, mentre il risparmio per lo Stato derivante dall'attualizzazione contestuale e della riduzione del predetto termine è stimato, in media, nell'ordine del 12%. Tale vantaggio per l'Erario si traduce, inoltre, in una ottimizzazione nell'utilizzo delle risorse, accrescendo la disponibilità finanziaria in modo da poter assistere un maggior numero di iniziative.

Volendo sintetizzare l'attività provvedimentale svolta nel corso del 1998, si evidenzia che sono stati emessi provvedimenti per la concessione di contributi alle imprese del settore, per un importo complessivo di L. 1.166,05 miliardi così ripartiti:

a) 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): L.580,72 miliardi;

b) contributi di credito navale (ai sensi dell'art.9 della legge n.234/89 e dell'art.10 della legge n.132/94): L. 527,93 miliardi;

c) contributi a favore della ricerca applicata al settore navale (ai sensi dell'art.14 della legge n.132/94 e successive modificazioni (legge n.261/97): L.57,4 miliardi.

L'utilizzazione delle predette risorse in relazione allo stato di attuazione delle leggi di settore è indicato nelle allegate tabelle.

Per quanto concerne il Fondo Speciale di garanzia per il credito navale istituito dall'articolo 5 della legge n.261/97 considerato dal Comitato uno strumento di particolare rilevanza per stimolare l'investimento in nuove navi, nel corso del 1998 non è stato possibile finalizzare il testo del relativo regolamento d'attuazione (anche se non si sono interrotti i contatti col Ministero del Tesoro al riguardo) a causa della tardiva approvazione dello strumento da parte dei competenti Servizi della Commissione Europea, che ha dato il suo assenso solo nel novembre del 1998 a seguito delle precisazioni ed informazioni fornite dall'Amministrazione, ed a causa dell'esigenza, emersa nel corso dell'anno, di assicurare in maniera ancora più puntuale il rispetto delle disposizioni nazionali e comunitarie in materia di affidamento di appalti di servizi: in relazione a quest'ultimo punto, la legge 30 novembre 1998, n.413 ha recato alcune disposizioni integrative dell'art.5 della legge n.261/97 dirette principalmente ad assicurare la

previsione della scelta del soggetto gestore del Fondo mediante gara secondo le procedure dell'evidenza pubblica.

Nel novembre del 1998, al fine di collaborare col Ministero del Tesoro, competente in materia, per una rapida elaborazione e finalizzazione dello strumento normativo attuativo dell'art.5 della citata legge n.261/97, il Ministero dei Trasporti e della Navigazione ha trasmesso a detta Amministrazione uno schema di regolamento che teneva conto delle integrazioni introdotte dalla legge n.413/98 e delle prescrizioni comunitarie.

Il Ministero del Tesoro si è riservato un accurato esame del predetto regolamento ed in questo primo semestre del 1999 ha finalizzato il testo per il successivo iter (apertura della gara per la scelta del gestore e richiesta di parere al Consiglio di Stato sullo schema di regolamento ai sensi della legge n.400/88).

Per quanto attiene ai contributi per la ricerca nel settore navale, nel corso dell'anno, si è proceduto alla concessione in via preliminare, a seguito della prescritta approvazione interministeriale degli stessi, del beneficio spettante per i programmi di ricerca relativi al triennio 1997-1999, programmi attualmente ancora in corso e la cui conclusione è prevista per il prossimo anno, rispettivamente svolti dal Centro per gli Studi di Tecnica Navale di Genova (CE.TE.NA) S.p.A. e dall'Istituto

Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale (I.N.S.E.A.N.) di Roma in esecuzione di quanto previsto dalla legge n.261/97.

Per tali programmi ammontanti ad investimenti pari a L.131 miliardi per il CE.TE.NA. ed a L.12 miliardi per l'I.N.S.E.A.N. sono stati accordati, in via preliminare, acconti del contributo rispettivamente per L.49,3 miliardi e per L.8,1 miliardi.

Per quanto riguarda il programma di ricerca dell'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale (I.N.S.E.A.N.) di Roma relativo al triennio 1994-1996, il cui finanziamento è stato recato dal D.L. n.287/95 convertito nella legge n.343/95, (ed i cui costi ammontano a L.7,5 miliardi) a seguito della sua conclusione in data 30 giugno 1998, è stata acquisita la relazione finale sui risultati raggiunti, presentata dall'Istituto in data 29 settembre 1998, nonché il parere del Comitato Tecnico Scientifico di cui all'art.4 della legge 5 maggio 1976, n.259, che ha espresso, in data 2 ottobre 1998, le proprie valutazioni finali sui risultati conseguiti.

Non è stato invece possibile liquidare, nel corso del 1998, il contributo definitivo, non avendo l'ente stesso potuto documentare - in attesa dell'approvazione del proprio bilancio per tale anno - la relativa quota-parte di costi sostenuti per la realizzazione del programma.

Come già accennato, la legge 30 novembre 1998, n.413 ha poi recato all'art.5, per il triennio 1999-2001, le risorse finanziarie per la realizzazione di uno specifico programma straordinario di ricerca per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e fluviale da svolgersi in collaborazione fra il Centro per gli Studi di Tecnica Navale (CE.TE.NA.) S.p.A. di Genova ed il Consorzio Confitarma-Finmare (CO.FIR.) di Genova.

Si provvederà ad acquisire quanto prima il prescritto parere del Comitato Tecnico Scientifico di cui all'art.4 della legge n.259/76 in merito al suindicato programma di ricerca e ad avviare la procedura per l'approvazione interministeriale dello stesso, di concerto con le altre Amministrazioni interessate -(il Comitato, attualmente, è in corso di ricomposizione)

7. Gli orientamenti del Comitato sulle strategie di politica industriale per il settore

Da quanto fin qui esposto in ordine all'andamento del mercato risulta evidente che la cantieristica italiana sta attraversando una fase di transizione quanto mai delicata.

La politica di sostegno sin qui seguita dal Governo, in sinergia con gli sforzi di imprese e maestranze, ha sino ad oggi consentito alle aziende navalmeccaniche di uscire a testa alta da una competizione internazionale che è sempre stata particolarmente impegnativa, soprattutto se si tiene conto che il massimale d'aiuto ammesso dalla normativa europea e da quella nazionale di attuazione non ha superato, dal 1992 ad oggi, il 9%, laddove il differenziale reale tra i costi della cantieristica europea ed i prezzi praticati dalla concorrenza asiatica è stato nettamente superiore, (non inferiore al 20% in media per le varie tipologie navali) il che indica che le imprese nazionali hanno fatto degli enormi sforzi per accrescere la loro produttività e riuscire, in questi ultimi anni, ad essere presenti sullo scenario internazionale, conseguendo oltretutto lusinghieri successi e dimostrando, quindi, una vitalità di fondo che non può andare perduta.

Il Comitato dà atto alle imprese di aver ben operato per il raggiungimento dei propri obiettivi ed esprime nel contempo apprezzamento per l'impatto degli interventi legislativi ed amministrativi a favore del settore, il quale ha potuto fare affidamento, senza soluzioni di continuità, su di un contesto di certezze normative e finanziarie indispensabile per la programmazione delle proprie attività operative.