

Se tuttavia già dal 1997 il comparto navalmeccanico ha iniziato a mostrare segni di "sofferenza", connessi anche ai sopracitati problemi interni di organizzazione del lavoro e controllo della produzione, tra la fine del 1998 ed i primi mesi del 1999 esso subisce, come il resto della cantieristica europea, una situazione estremamente difficile.

Infatti se, nel brevissimo termine, il completamento delle unità in costruzione potrà assicurare ancora un anno di impiego delle strutture (il 1999), la mancata acquisizione di nuove commesse rischia di determinare quanto prima una situazione di crisi che in alcune realtà aziendali è già in atto.

Il venir meno, al 31 dicembre 2000, della possibilità, per gli Stati membri dell'Unione Europea, di concedere aiuti alla produzione, in presenza di un gap costi/prezzi che in molti casi - segnatamente quelli di una sempre più frequente concorrenza sleale coreana - va ben al di là del citato divario del 20% ufficialmente calcolato a suo tempo dalla Commissione Europea, (e che nei fatti oscilla intorno al 30%) potrebbe mettere a repentaglio la stessa sopravvivenza della cantieristica italiana, che pure, come si è detto, dimostra di avere, per impegno e capacità operative e qualità del prodotto, potenzialità competitive veramente di tutto rispetto (grazie alle quali, infatti, è

riuscita, in passato, a superare altri difficili momenti congiunturali negativi come quello attuale).

Il Comitato ritiene di dover evidenziare, coerentemente peraltro, con quanto riconosciuto dall'Unione Europea, che la cantieristica navale conserva tuttora un ruolo strategico per l'economia nazionale, come dimostrato, d'altronde, dallo studio del Censis del 1997, che ha calcolato nella misura del 3,9% il "moltiplicatore" della crescita economica che ogni lira d'investimento nel settore genera nel contesto dell'economia del Paese.

Il Comitato sottolinea altresì l'enorme potenziale e valore strategico del cabotaggio, il cui ruolo, da tutti riconosciuto determinante per lo sviluppo dell'economia marittima, va sempre più potenziato, con l'obiettivo, tra l'altro, di favorire il rinnovo della relativa flotta, a beneficio non solo della collettività per l'evidente vantaggio sociale, economico ed ambientale che deriva dal trasferimento dalla terra al mare dei trasporti all'interno del Paese, ma anche del comparto navalmeccanico per il quale si determinano ulteriori occasioni di lavoro.

Ciò premesso, il Comitato esprime il convincimento che non vadano lesinati sforzi per permettere al settore cantieristico di superare questa congiuntura di natura eccezionale e recuperare nuovamente competitività.

Il Comitato è pienamente cosciente del fatto che il conseguimento dell'obiettivo di assecondare l'impegno delle imprese del settore nell'affrontare la concorrenza internazionale non è scevro da difficoltà, in ragione soprattutto delle limitazioni della vigente legislazione comunitaria.

Il Comitato ritiene peraltro di esprimere i propri orientamenti al riguardo, muovendo dal presupposto che solo un'azione sinergica del settore e del Governo può condurre a delineare, nel più breve tempo possibile, una serie di azioni intese a salvaguardare la navalmeccanica italiana:

A) Per parte propria, l'industria cantieristica nazionale deve impegnarsi in un ulteriore sforzo per accrescere la propria produttività, valorizzando in modo appropriato ed equilibrato i processi di flessibilizzazione della produzione, senza peraltro alterare un ordinato e corretto quadro di relazioni sindacali. La gestione di questi processi di razionalizzazione della produzione deve poter essere tenuta sotto lo stretto controllo delle stesse imprese cantieristiche e non deve tralasciare opportune azioni per ottenere una maggiore qualificazione dell'indotto ed una crescita della professionalità della forza-lavoro del cantiere. Inoltre essa deve poter sempre più intensamente tradursi in forme di cooperazione ed integrazione industriale, anche a

livello europeo, che consentano di superare l'attuale frammentazione del settore (una delle principali cause di debolezza della cantieristica europea) e di meglio confrontarsi con i sistemi economico-industriali giapponesi e coreani.

B) Per quanto attiene all'azione di Governo, oltre al puntuale completamento degli interventi in atto, è necessario, nel breve termine, condurre un'intensa azione a livello comunitario per sollecitare la Commissione Europea a presentare con urgenza proposte di azione idonee a far fronte alla situazione d'emergenza in cui versa il settore, sia attraverso gli strumenti di difesa commerciale sia mediante una proroga, di natura straordinaria, delle disposizioni del Regolamento n.1540 del 29 giugno 1998 che prevedono aiuti alla produzione solo sino alla fine del 2000.

Il mantenimento dell'aiuto alla produzione costituisce, in ogni caso, un primo, fondamentale obiettivo su cui canalizzare l'attività del Governo, anche per permettere al Fondo di garanzia istituito dalla legge n.261/97 di divenire concretamente operativo e cominciare a far sentire i suoi effetti.

Ma poiché, come si è detto, la percentuale di aiuto massima del 9% si sta rivelando insufficiente ad assicurare l'acquisizione delle commesse in presenza di sottoquotazioni, da parte dei

cantieri coreani e cinesi, che ormai superano il 30%, occorre altresì -ove l'incremento del massimale d'aiuto non sia conseguibile- esaminare anche altre opzioni con connotazioni innovative per l'Italia, ma già avviate in altri Paesi europei e che potrebbero rivelarsi utili per la salvaguardia delle imprese italiane: in Germania, Francia, Danimarca e Spagna sono state infatti sperimentate forme di sostegno indiretto alla costruzione navale che, operando essenzialmente sul "versante armatoriale" e qualificandosi quindi come interventi a favore degli investimenti delle aziende armatoriali per il rinnovo e la riqualificazione della flotta (anche nell'interesse della tutela dell'ambiente marino), hanno trovato presso la Commissione Europea un accoglimento favorevole.

Il regime adottato recentemente in Spagna prevede che un investitore o un gruppo di investitori acquisisca il titolo di proprietà di una nave di nuova costruzione, con il diritto di realizzare un ammortamento rapido della stessa. Il proprietario dà contestualmente in leasing la nave all'utilizzatore finale (l'armatore per il quale l'ordinativo di costruzione è in realtà effettuato). L'ammortamento accelerato della nave, possibile anche in corso di costruzione, e caratterizzato da una deducibilità massima annuale del 35% del valore della nave, determina un consistente beneficio fiscale che è ripartito tra il

proprietario e l'utilizzatore della nave stessa (per quest'ultimo si riduce, infatti l'onere dei relativi canoni di leasing). Secondo tale schema denominato "tax leasing scheme", applicabile anche alle trasformazioni navali, almeno il 75% del vantaggio fiscale derivante dall'operazione deve andare a favore dell'armatore. Il "locatore" deve disporre di risorse proprie pari ad almeno il 20% dell'investimento diretto a finanziare l'acquisto della nave.

Il tax leasing scheme spagnolo è cumulabile con uno schema di credito agevolato a tassi CIRR ed eventualmente con i benefici di un Fondo di garanzia, in modo da ridurre significativamente i livelli di rischio e di costo finanziario.

La sommatoria di tali misure di beneficio fiscale e finanziario ad un tempo, dà luogo per l'armatore ad un abbattimento del costo delle nuove navi, senza, peraltro, incidere sui prezzi praticati dal cantiere.

Lo schema - che si applica a navi costruite nei cantieri europei - è stato approvato dalla Commissione Europea come contenente un elemento di aiuto del 2,7% da calcolare ai fini del massimale comune di cui al Regolamento U.E. n.1540/98, ma il beneficio reale dell'intera operazione è ritenuto ben più significativo, dell'ordine del 20-25% circa, per cui esso è senz'altro idoneo ad incentivare gli investimenti nella realizzazione di nuove navi, in quanto rende, tra l'altro,

decisamente più economica la gestione delle navi di nuova costruzione.

In conclusione, il Comitato ritiene di proporre, in sintesi, le seguenti linee di azione, avendo ben presente, in via pregiudiziale, la necessità di distinguere le misure di emergenza, la cui adozione è auspicata nell'immediato futuro e le altre misure, prevalentemente strutturali, che, per loro natura, hanno bisogno di tempi più lunghi:

- **Intraprendere ogni opportuna azione per assicurare la prosecuzione degli aiuti alla produzione, se possibile, rivedendo il massimale attualmente in vigore per fronteggiare, almeno in parte, il degenerare della situazione di mercato e del dumping praticato dai produttori terzi.**

- **Porre allo studio, senza indugio, un "pacchetto" di misure fiscali e finanziarie con un duplice obiettivo: promuovere l'attività armatoriale in un mercato sempre più articolato ed in espansione; favorire investimenti per la costruzione di nuove navi da realizzare presso cantieri nazionali, in linea con quanto già in atto in altri Paesi dell'Unione Europea.**

- **Adottare concrete ed immediate misure atte ad incentivare il cabotaggio, con l'obiettivo di trasferire quote sempre più consistenti di traffico dalla modalità di trasporto terrestre a quella via mare.**

Sono ormai più di dieci anni che il problema dell'utilizzo delle due cosiddette autostrade del mare - la Tirrenica e l'Adriatica - postula una soluzione.

Un primo disegno di legge che risale appunto a tale epoca non fu opportunamente valutato dal Parlamento, inciampando, in particolare, sull'individuazione dei poli cabotieri nazionali. In oggi è all'esame un nuovo disegno di legge governativo che tiene conto delle mutate condizioni e delle aggravate esigenze.

Il Comitato auspica l'emanazione della normativa nei tempi più brevi con i miglioramenti ed i correttivi che il Parlamento riterrà.

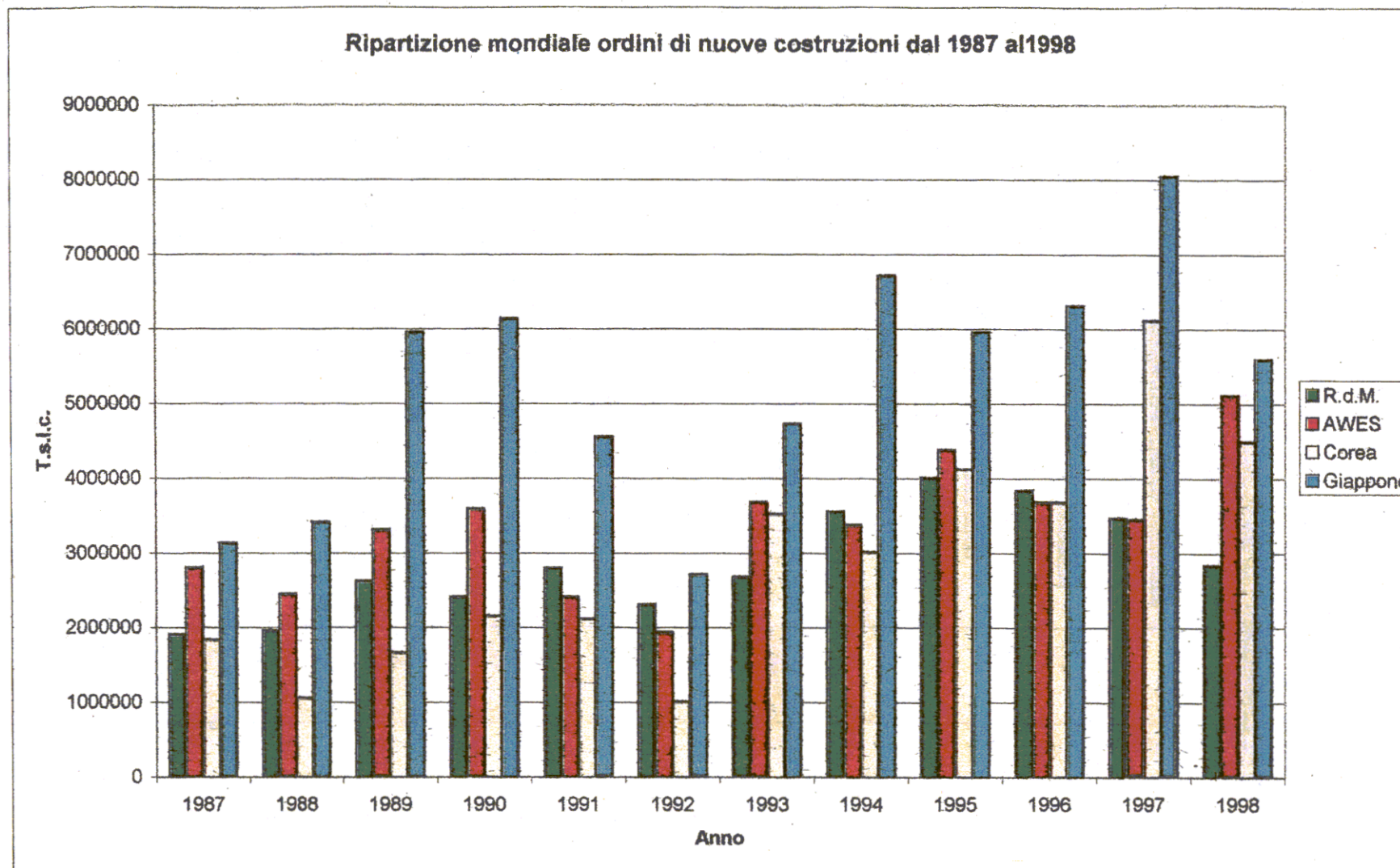
- Favorire profonde operazioni di riqualificazione dell'indotto, senza trascurare, nel contempo, l'accrescimento delle professionalità interne al cantiere.

- Potenziare ulteriormente le misure dirette a ridimensionare drasticamente il fenomeno delle navi substandard.

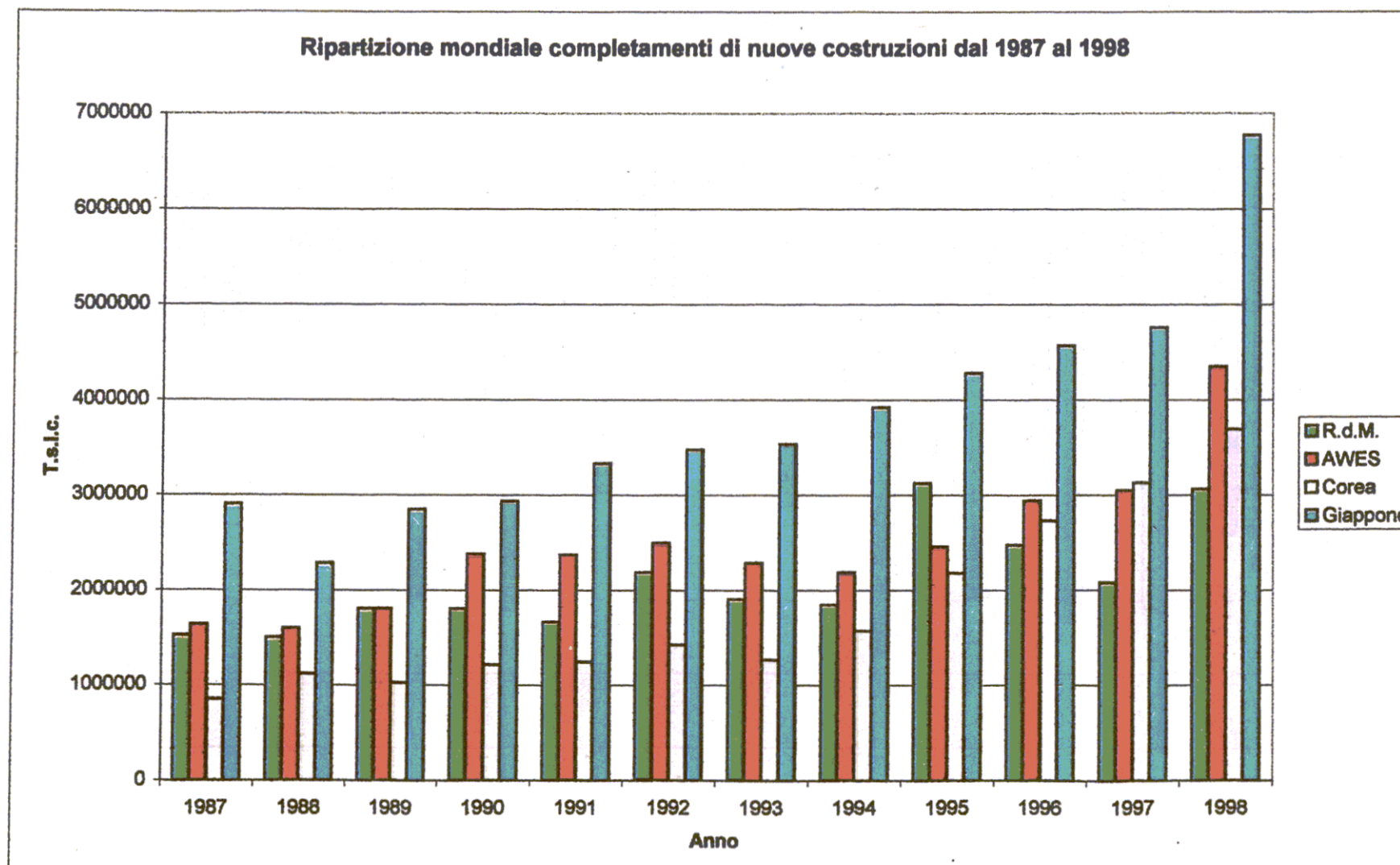
- Assecondare, in termini coerenti con gli interessi nazionali, la concertazione internazionale per il ristabilimento, a più lungo termine, di condizioni di concorrenza equa ed equilibrata, tali da condurre ad un risanamento del mercato.

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

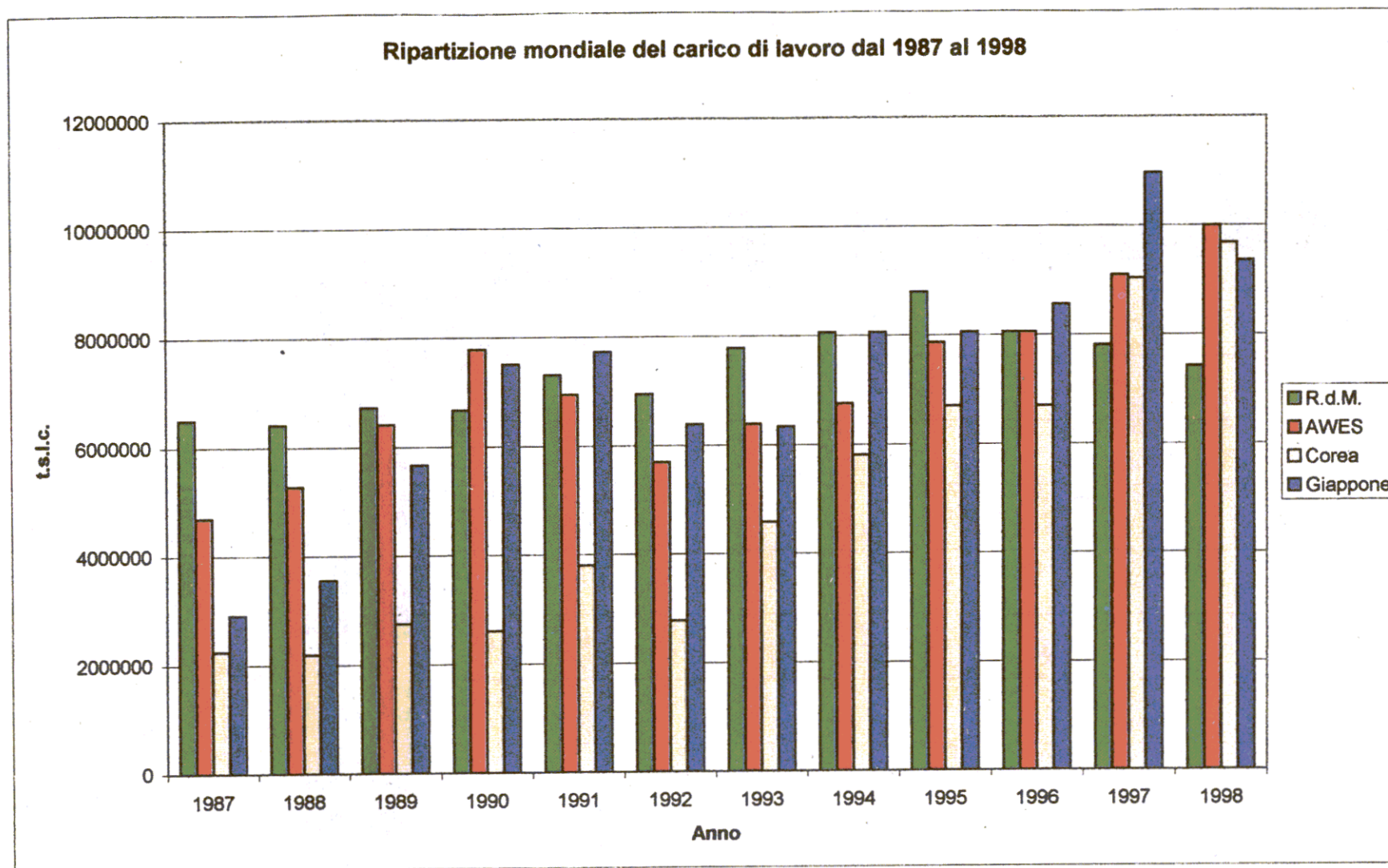
PAGINA BIANCA



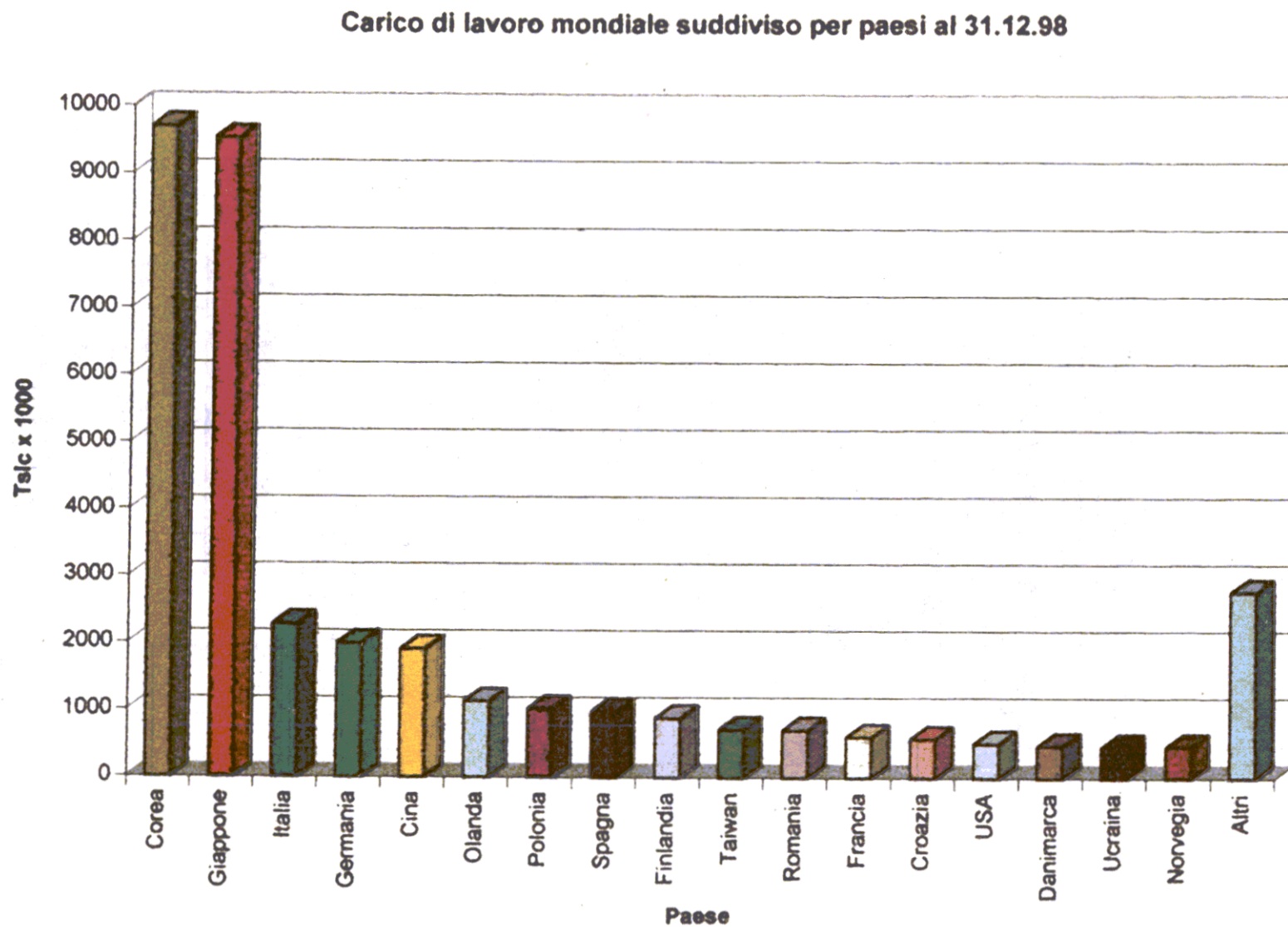
Fonte: Lloyd's Register



Fonte: Lloyd's Register

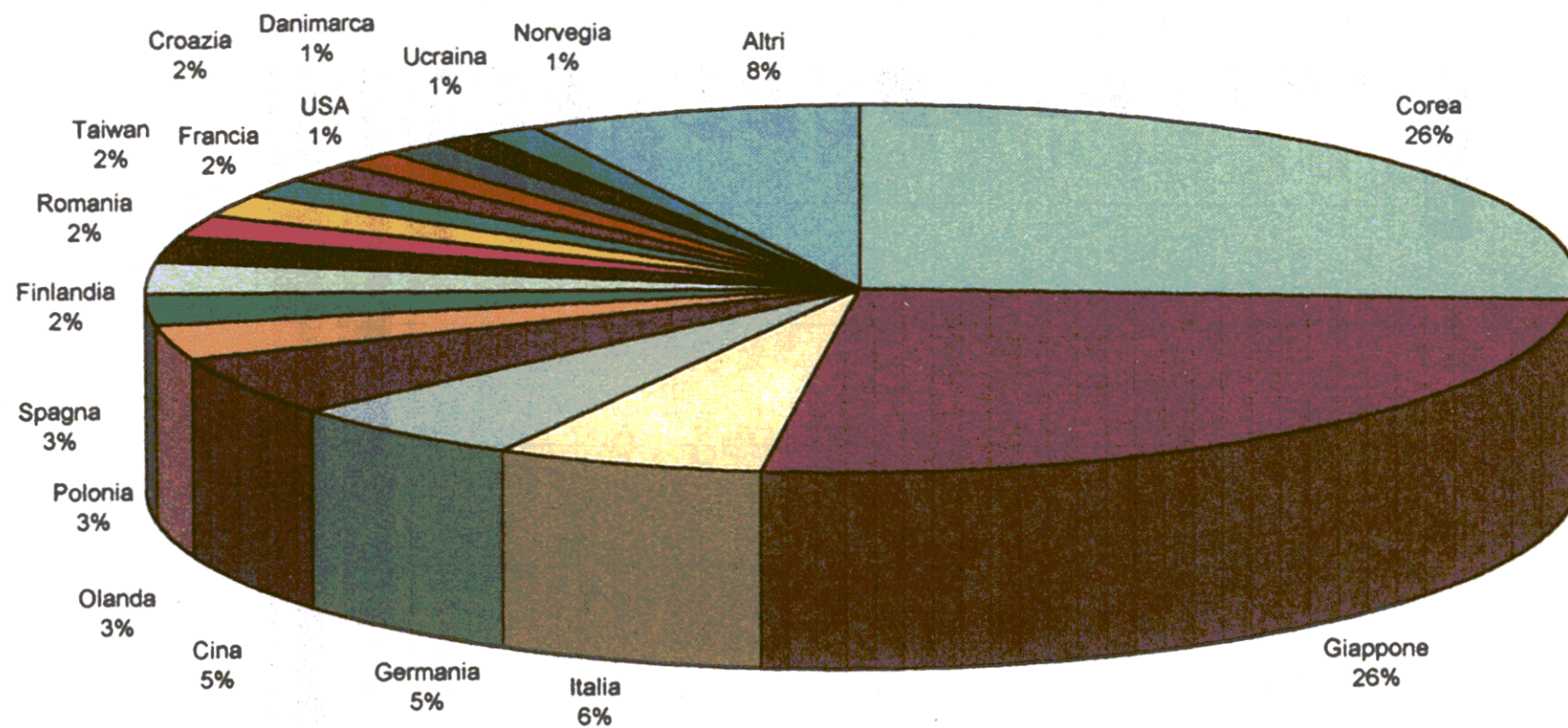


Fonte: Lloyd's Register



Fonte: ISPRA (Lloyd's Register)

Carico di lavoro mondiale suddiviso per paesi al 31.12.98



Fonte: ISPRA

Nuovi ordini mondiali suddivisi per paese nel 1998

