

RELAZIONE
DEL COMITATO CONSULTIVO PER L'INDUSTRIA
CANTIERISTICA SULLO STATO DI ATTUAZIONE
DEGLI INTERVENTI PER L'INDUSTRIA CANTIE-
RISTICA E ARMATORIALE
(Anno 1999)

P R E M E S S A

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 Direttiva CEE (90/684/CEE) per l'industria navalmeccanica, la relazione del Comitato si è estesa allo stato di applicazione di tale ultima normativa, tenuto conto altresì che gli interventi relativi alla legge n. 234/89 sono stati totalmente completati e non formano, quindi, oggetto della presente relazione.

Il Comitato Consultivo per la Cantieristica nella seduta del 5 luglio 2000 ha licenziato l'allegata relazione sullo stato di attuazione della predetta legge nell'anno 1999.

Detta relazione è da intendersi redatta anche ai sensi dell'articolo 5, comma quarto, della legge 30 novembre 1998, n. 413.

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

<i>Dott. Cosimo Caliendo</i>	CAPO DELL'UNITÀ DI GESTIONE DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA E INTERNA
<i>Ing. Pasquale Carretta</i>	DIRIGENTE DELLA DIVISIONE VIGILANZA TECNICA IN RAPPRESENTANZA DEL MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
<i>Dott. Silverio Mittiga</i>	DIRIGENTE MINISTERO DEL TESORO RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO
<i>Ing. Antonino Mercadante</i>	ESPERTO

1.L'andamento dell'economia e dei trasporti marittimi

Nel corso del 1999 le economie dei Paesi industrializzati hanno mostrato un'accelerazione della ripresa economica dopo un periodo di notevole incertezza connessa essenzialmente agli effetti della crisi finanziaria che dall'Asia si è propagata a tutti i mercati più deboli incrinando la fiducia anche nei Paesi industrializzati.

Il Prodotto Interno Lordo (PIL) dell'area OCSE è infatti cresciuto del 2,8% contro il dato registrato nello scorso anno, pari al 2,2%.

Tale risultato è da attribuirsi principalmente al perdurare della fase espansiva attraversata dall'economia americana, con un dato in aumento di circa il 4,0% ed all'uscita, seppur lenta, dalla fase congiunturale negativa attraversata da quella giapponese e riassumibile in un 0,7% contro il 2,5% del 1998.

Da segnalare, in tale contesto, anche il caso della Corea la cui economia si è sviluppata ad un tasso del 9,1%, valore doppio rispetto a quello che era nelle aspettative degli operatori economici.

Le imprese coreane appaiono sempre più agguerrite in campo internazionale e danno vita, in tutti i settori proiettati all'esportazione, ad aggressive politiche di prezzo facilitate dal deprezzamento del "won" (nel panorama internazionale la cantieristica europea è quella che ha subito il più forte deterioramento dei prezzi in conseguenza di tali politiche).

Per l'Europa il 1999 dovrebbe aver rappresentato l'anno di inversione del ciclo economico in vista di un concreto rilancio nel corso del 2000.

Più in generale, anche le previsioni di crescita relative a gran parte dei Paesi dell'area OCSE sono state ritoccate in positivo, ma su di esse gravano le incertezze connesse con le scelte politiche dei Paesi dell'Opec i quali lo scorso anno, attraverso il controllo della produzione, hanno spinto le quotazioni del greggio su valori record suscitando in più parti il timore del riaccendersi di pressioni inflazionistiche.

Anche i traffici marittimi strettamente collegati al petrolio hanno risentito del citato aumento dei prezzi, segnando di fatto un regresso del 2,9%.

Particolarmente deludente, di conseguenza, l'andamento dei noli nel comparto del trasporto di carichi liquidi. Le rate di nolo, infatti, si sono costantemente mantenute al di sotto dei valori registrati nel corso del 1998,

toccando in particolare punte minime nel corso dell'estate. Solo nell'ultimo trimestre dell'anno, in corrispondenza di un'accentuazione della crescita dei prezzi del greggio, ci sono stati dei segnali di ripresa, peraltro insufficienti a recuperare il terreno perduto nei primi mesi dell'anno.

Conseguenze dell'insoddisfacente andamento dei noli è stata una caduta dei nuovi ordini per la costruzione di navi cisterna, una perdita di valore del naviglio usato ed infine il raddoppio delle vendite di unità da avviare alla demolizione.

I traffici marittimi di carichi secchi, eccezion fatta per il minerale di ferro, hanno registrato una crescita con tassi di incremento compresi fra l'1,5% del carbone ed il 7% dei cereali.

In un tale contesto i relativi noli, dopo un primo semestre deludente, sono cresciuti costantemente chiudendo l'anno con quotazioni superiori del 40% rispetto a quelle registrate nello stesso periodo del 1998. In concreto un simile andamento si è tradotto per il settore in una ripresa degli ordinativi di navi nuove, soprattutto di unità da adibire al trasporto di carichi alla rinfusa, i cui prezzi hanno registrato una lieve crescita rispetto ai minimi toccati alla fine del 1998, mentre le quotazioni del naviglio usato sono cresciute anche del 40% rispetto ai livelli toccati alla fine dello scorso anno.

2. Il mercato mondiale delle costruzioni navali nel 1999

Nel corso dello scorso anno la domanda per la realizzazione di nuove costruzioni si è mantenuta sostanzialmente stabile rispetto al dato del 1998, registrando volumi pari a 19,0 Mil.Tslc.

In dettaglio l'andamento dei nuovi ordini nelle tre tipologie di riferimento è stato tuttavia notevolmente differenziato. Le unità da crociera hanno, di fatto, stabilito un massimo storico, a conferma del momento estremamente favorevole attraversato dal segmento crocieristico in una stagione particolarmente fortunata per il turismo del mare, con ordini per 2,2 Mil.Tslc (+37% rispetto al 1998).

La domanda per la costruzione di unità da trasporto merci quali petroliere, rinfusiere e portacontainer ha invece registrato una crescita di dimensioni più modeste (+9%) attestandosi sui 12,7 Mil.Tslc. Tale andamento del mercato è da ricondursi, in via pressochè esclusiva, alla forte crescita della domanda per la realizzazioni di rinfusiere verificatasi nel corso della seconda metà del 1999 a fronte del sensibile arretramento degli ordini per le altre tipologie. Il calo è stato particolarmente sensibile nei casi delle petroliere (-38% a fronte dei citati rincari del prezzo del petrolio) e delle navi per trasporti generici (-52%).

Gli ordini per navi da trasporto ad alta tecnologia, quali traghetti, Ro Ro chimichiere e gasiere, si sono attestati intorno ai 4 Mil.Tslc, registrando così una flessione di circa il 30 % rispetto al dato consuntivato nel corso del 1998. In particolare la crescita degli ordini di traghetti (+78%) non è stata da sola sufficiente a compensare il dimezzamento degli ordini per altre tipologie di navi non da trasporto (quali mezzi da lavoro ed unità off-shore), nicchia di mercato, quest'ultima, nella quale i cantieri europei sono da sempre particolarmente attivi, e di RoRo (-56%). Una lieve flessione è stata registrata anche nella domanda di chimichiere.

La domanda di traghetti , in particolare in Europa, è sostenuta dalla forte competizione fra gli operatori di settore e dalla conseguente esigenza di inserire nelle tratte dove si registra una maggior densità di traffico, come ad esempio sulle rotte adriatiche, mezzi più veloci e dotati di maggiori comfort rispetto a quelli della precedente generazione.

I sensibili investimenti effettuati nel comparto dei traghetti a tipologia convenzionale hanno di fatto determinato un certo rallentamento della domanda di traghetti veloci, rallentamento che, peraltro, rispetto al significativo trend di crescita registrato in passato, è da ritenersi di natura congiunturale.

E' tuttavia un fatto acquisito che, grazie soprattutto alle loro caratteristiche di comfort e di tenuta al mare ed in relazione a determinate tipologie di traffico, i mezzi veloci rappresentano una valida alternativa all'utilizzo dei traghetti convenzionali ed un tale giudizio pesa nelle scelte strategiche degli operatori del comparto. Questi ultimi stanno sempre più mostrando un crescente interesse per le versioni "tutto merci" dei traghetti veloci ed in tale ambito il progetto statunitense "Fastship", di imminente avvio ed altamente innovativo, rappresenterà una realizzazione destinata a stimolare ulteriori nuovi investimenti in tale segmento.

Per quanto riguarda la ripartizione degli ordini per area di costruzione si rileva a livello complessivo l'arretramento delle quote di mercato dell'Unione Europea (dal 26% del 1998 al 19% del 1999) e del Giappone (dal 31% al 28%) a fronte di una crescita di quelle della Corea (dal 27% al 30%) e soprattutto della Cina, che nel corso dello scorso anno ha, di fatto, quasi raddoppiato le proprie acquisizioni di nuovi ordini portando la relativa quota all'11% (6% nel 1998).

Il calo della quota dell'Unione Europea deriva direttamente da una diluizione della presenza dei cantieri comunitari in pressochè tutti i comparti:

in quello delle unità da trasporto standard la pressione competitiva dei costruttori coreani e di quelli cinesi si è tradotta in un calo del 71% delle acquisizioni, rendendo marginale la presenza degli operatori europei del settore (la relativa quota mercato è scesa dal 13% al 3%);

nel campo delle unità di trasporto ad alta tecnologia i cantieri europei sono riusciti a tenere ed anche a rafforzare le posizioni di mercato nonostante l'offensiva lanciata anche in questi segmenti di mercato dai cantieri coreani e da quelli cinesi. In particolare, come altrove già rilevato, questi ultimi hanno ulteriormente incrementato la propria quota di mercato a danno del Giappone;

nel campo delle unità da crociera, infine, l'inserimento dei costruttori statunitensi e giapponesi ha di fatto rotto il monopolio detenuto nel settore dagli operatori europei. Va considerato, al riguardo, che pur trattandosi di un comparto di grande importanza e prestigio, esso occupa non più di nove cantieri suddivisi tra quattro paesi europei ed i loro successi non possono da soli né attenuare, né tantomeno compensare, le difficoltà in cui si dibattono le restanti oltre centocinquanta realtà produttive impegnate nel campo del naviglio da trasporto.

Nel complesso, l'andamento del mercato nel corso del 1999 indica che, a fronte delle descritte difficoltà - affrontate dai cantieri europei per poter operare con un adeguato grado di competitività sul mercato - la Cina ha

compiuto un salto di quantità e di qualità senza precedenti, grazie soprattutto alle misure di aiuto accordate al settore e riassumibili soprattutto in sgravi fiscali consistenti nel rimborso dell'11% dell'imposta sul valore aggiunto e nella concessione di crediti agevolati.

Un analogo discorso vale in parte anche per la Corea, che ha aumentato ulteriormente il proprio peso nel campo del naviglio "standard" ed ha mantenuto la propria posizione competitiva anche in quello delle unità ad alta tecnologia grazie ad un "won" che, malgrado il progressivo apprezzamento, presenta a tutt'oggi un cambio verso il dollaro inferiore del 30% rispetto ai livelli pre-crisi.

Al contrario il Giappone ha subito una battuta d'arresto nel volume di acquisizioni di nuove commesse, specialmente nel campo delle navi ad alta tecnologia e ciò si è verificato sia a causa dello sfavorevole andamento dello yen che, apprezzandosi in modo considerevole durante l'anno, ha accentuato gli effetti della pressione concorrenziale di Corea e Cina, sia al consistente calo degli ordinativi di naviglio da trasporto fatti dall'armamento nazionale.

Per quanto riguarda l'area di provenienza della domanda, a fronte anche della sopracitata contrazione degli ordini emessi dall'armamento