

5b Trasformazione e riparazione navale

Dopo aver attraversato un periodo di crisi e di adeguamento strutturale, il settore delle trasformazioni e soprattutto quello delle riparazioni navali lo scorso anno ha progressivamente riconquistato spazi di mercato.

Tale dato risulta dal costante aumento degli interventi tecnici per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle navi al fine di un loro utilizzo sempre più sicuro, nonché dalla costante crescita dell'efficienza e della qualità della nostra cantieristica italiana rispetto alla concorrenza estera.

Tale andamento del settore ha reso in particolare l'area genovese, con il suo indotto, un'area economica con grandi prospettive di crescita, a fronte della profonda crisi che si registra sulle banchine industriali degli altri scali mediterranei. Nel porto di Genova è presente, infatti, il maggior centro nazionale dell'industria della riparazione navale: tale settore è costituito da un complesso di un centinaio di aziende con vocazione diversificata e forte specializzazione.

Anche le cifre consuntivate dall'Associazione di settore evidenziano la crescita del numero delle navi sottoposte a lavori nel corso del 1999 al punto di poter considerare superata la crisi che ha caratterizzato gli anni scorsi il comparto delle riparazioni navali, crisi solo parzialmente compensata da un

livello soddisfacente di attività registrata nel comparto degli allestimenti navali.

La situazione concernente il mercato specifico di settore può così sintetizzarsi: i lavori di trasformazione rappresentano ormai nel nostro Paese solo casi sporadici, in quanto le maggiori aziende si sono orientate verso la costruzione di nuove navi attraverso l'allestimento ed il completamento di scafi costruiti da altri cantieri. Tali lavori di allestimento su navi di avanzata specializzazione, richiedono infatti elevate tecnologie attraverso le quali il comparto nazionale dedicato a questo tipo di attività industriale può competere con la concorrenza internazionale.

Va evidenziato inoltre che, nel contempo, i lavori di riparazione e manutenzione sono prevalentemente concentrati sugli interventi su navi come i traghetti, che necessitano di lavori urgenti durante le soste nei porti di approdo; sugli interventi di carattere urgente su navi in particolari condizioni di difficoltà a seguito di incidenti ed avarie; sugli interventi su navi di bandiera nazionale per un complesso di valutazioni di opportunità da parte dell'armamento.

Va ricordato comunque che queste aziende hanno fatto notevoli investimenti tecnologici per ristrutturare ed ammodernare i propri impianti,

con particolare riguardo alla sicurezza del lavoro e dei lavoratori, ma nonostante tutto sono costrette a lavorare con una certa difficoltà a causa della forte competizione degli operatori stranieri dovuta, essenzialmente, al più ridotto costo del lavoro riscontrabile nei Paesi concorrenti (Malta e Turchia, per restare nell'ambito mediterraneo).

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, sui quali, ovviamente, non è possibile incidere in quanto devono venire dalle imprese rigidamente osservati.

6 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 1999 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) ha ribadito 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.

Di fatto il panorama internazionale - caratterizzato, come si è detto, da una forte concorrenza da parte dei cantieri asiatici - ha evidenziato come la ricerca nel campo navale sia uno degli elementi chiave per ottenere concreti recuperi di efficienza, aspetto quest'ultimo importantissimo in un contesto di forte competitività quale quello nel quale gli operatori del settore si trovano quotidianamente a dover operare.

Appare prioritario in un tale quadro il ruolo dell'attività di ricerca e sviluppo come strumento per promuovere la crescita, la competitività e

l'occupazione attraverso "il favorire un migliore sfruttamento del potenziale industriale delle politiche di innovazione, di ricerca e di sviluppo tecnologico".

Da tali orientamenti discendono le disposizioni del Regolamento (CE) n.1540 del 29 giugno 1998, che sono fondate sul presupposto che la promozione della ricerca e dello sviluppo e la rapida trasformazione dei risultati conseguiti in innovazione per l'intero comparto navalmeccanico sono fondamentali per la competitività. In un tale quadro viene a collocarsi la possibilità offerta agli Stati membri di promuovere la ricerca con il costante obiettivo di un tangibile miglioramento del processo di produzione e della costruzione di navi più sicure ed efficienti, grazie a metodi di progettazione e costruzione nuovi ed avanzati che consentano la realizzazione di navi e sistemi di bordo altamente sofisticati, in conformità, tra l'altro, con le linee guida in tema di ricerca navale (tecnologie dirette a sviluppare navi a tecnologia avanzata con alti tassi di sicurezza ed efficienza e ad utilizzare il mare come mezzo economico di trasporto delle merci e dei passeggeri) del Quinto programma quadro dell'Unione Europea in materia.

In quest'ottica il nostro Paese negli ultimi 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) ordine 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 nel suo complesso.

I programmi di ricerca che si sono conclusi a dicembre dello scorso anno ed il cui finanziamento è stato recato dall'art.6 della 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 del settore.

Gli obiettivi perseguiti nel corso degli stessi e che saranno oggetto di valutazione da parte del Comitato Tecnico Scientifico di cui all'art.4 della legge n.259/76, 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 attuali 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.

In particolare il programma di ricerca del Centro per gli Studi di Tecnica Navale relativo al triennio 1997-1999 ha mirato a quattro obiettivi principali riassumibili sostanzialmente in un allargamento delle conoscenze della realtà per poterla simulare tramite la definizione di appropriati modelli teorici, nel progresso della tecnologia navale attraverso l'innovazione delle metodologie di progettazione, nello studio dei processi di produzione quale leva competitiva ed in una serie di studi volti a rendere l'esercizio della nave più sicuro, più economico e più rispettoso dell'ambiente.

Per quanto riguarda, invece, il programma di ricerca dell'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze Navali relativo sempre al triennio 1997-1999, i temi di ricerca dello stesso sono stati affrontati e trattati dall'ente mediante attività di ricerca fondamentale che si è concretizzata nello sviluppo e nella realizzazione di esperimenti con modelli fisici e con modelli computazionali, fra loro correlati ed integrati, per la simulazione dei diversi fenomeni idrodinamici indagati. Tali esperimenti hanno permesso di produrre nuove conoscenze nelle discipline scientifiche attinenti i quattro campi di interesse navale e marino esplorati.

Nel corso del 1999 è stato approvato il programma di ricerca straordinario per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e fluviale da svolgersi in collaborazione fra il Centro per gli Studi di Tecnica Navale ed il mondo armatoriale, finalizzato a 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 così da abbattere gli impedimenti 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.

La legge 28 dicembre 1999, n.522 (recante misure di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata al settore navale) all'art.5, nel portare ad esecuzione nel nostro ordinamento il citato regolamento (CE) n.1540/98, ha recato le risorse finanziarie per assistere i programmi di ricerca che saranno svolti nel periodo ricompreso tra il 1° gennaio 2000 ed il 31 dicembre 2002, con l'obiettivo di migliorare, attraverso lo strumento della ricerca, la competitività dell'industria navalmeccanica al fine di consentirle di far fronte alle sfide della concorrenza mondiale.

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

In seguito alla ristrutturazione del Ministero, l'avvio dei programmi di attività per il 1999 è avvenuta soltanto alla fine del mese di aprile e ciò ha comportato lo "slittamento" in avanti dell'inizio della attività di emanazione dei provvedimenti.

Nel corso dell'anno la legge 28 dicembre 1999, n.522 ha poi recato le risorse per garantire che, anche nel 2000, non si verificchino soluzioni di continuità nell'attività amministrativa di concessione dei contributi.

Conformemente ai sopracitati programmi di attività, sulla base dei criteri di cui al D.M.20 dicembre 1990 riconfermati, è stata svolta l'attività provvedimentale di concessione, alle imprese di settore per un importo complessivo di L.405,460 miliardi così ripartiti:

a) contributi alle imprese navalmeccaniche per la costruzione e la trasformazione di navi (ai sensi degli artt.3 e 4 della legge n.132/94): L.260,175 miliardi;

b) contributi di credito navale (ai sensi dell'art.10 della legge n.132/94):

L.142,666 miliardi;

c) contributi a favore della ricerca applicata al settore navale (ai sensi dell'art.14 della legge n.132/94 e successive modificazioni - art.6 legge n.261/97): L.2,619.

Sempre nel corso del 1999 è stato concesso a favore della Società Fincantieri Cantieri Navali Italiani S.p.A. il contributo previsto dall'art.3, quarto comma, della legge n.343/95 per la realizzazione del proprio piano di investimento volto alla ristrutturazione del cantiere navalmeccanico di Palermo per un importo complessivo di L.11,628 miliardi.

L'insieme dei predetti interventi ha consentito alle imprese beneficiarie di operare sul mercato in condizioni non dissimili da quelle dei propri concorrenti e di mantenere pertanto una posizione competitiva adeguata.

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

Si è dato altresì corso all'attività amministrativa concernente la corresponsione anticipata delle rate di contributo alle imprese armatoriali in ottemperanza di quanto disposto dalla legge n.413/98. Già nel secondo

quadrimestre dell'anno sono stati emanati pressochè tutti i decreti di concessione di anticipata corresponsione delle rate di contributo di credito navale, con evidente vantaggio per i beneficiari, che hanno potuto avvalersi di una accresciuta "liquidità".

Per quanto attiene ai contributi per la ricerca nel settore navale, dopo aver provveduto alla ricomposizione del Comitato Tecnico Scientifico di cui alla legge n.259/76 a seguito della riorganizzazione del Ministero, si è provveduto ad acquisire il parere dello stesso sul programma straordinario di ricerca per il cabotaggio marittimo e fluviale, presentato ai sensi della legge n.413/98 dal Centro per gli Studi di Tecnica Navale (CETENA) S.p.A. di Genova in collaborazione con il Consorzio Confitarma-Tirrenia di Genova, ai fini della sua approvazione, disposta con decreto interministeriale.

Per quanto concerne l'attività provvedimentale relativa ai programmi triennali ordinari di ricerca, si è proceduto, nel corso dell'anno, alla determinazione e liquidazione definitiva dei contributi previsti a favore dell'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale (INSEAN) di Roma per i programmi di ricerca svolti nei trienni 1991-1993 e 1994 -1996 ed alla concessione dei rispettivi saldi.

A dicembre si sono conclusi i programmi di ricerca svolti rispettivamente dall'INSEAN e dal CETENA relativi al triennio 1997-1999 di cui all'art.6 della legge n.261/97, realizzando così appieno l'allineamento temporale fra lo svolgimento dei programmi di ricerca e gli anni cui gli stessi si riferiscono, in modo che la relativa attività provvedimentale possa essere immediata. Infatti la concessione dei relativi saldi avrà luogo nel corso del corrente anno.

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

Come già indicato, nonostante le chiare indicazioni emerse dai rapporti presentati dalla Commissione Europea sul mercato della costruzione navale e sul "dumping" dei cantieri coreani, gli orientamenti emersi in sede di Consiglio dei Ministri dell'Unione Europea non hanno lasciato intravedere, per ora, la possibilità di un'estensione, oltre la data del 31 dicembre 2000, degli aiuti alla produzione: ad una tale ipotesi, caldeggiata, oltre che dall'industria cantieristica europea, dall'Italia, dalla Germania, dalla Spagna e dalla Grecia, si oppongono - come dianzi sottolineato - sia l'esecutivo comunitario (il Commissario alla Concorrenza Mario Monti ha espresso con particolare fermezza l'orientamento negativo della Commissione al riguardo nel corso del Consiglio dei ministri dell'industria del 18 maggio u.s.) sia la

Francia (che, avendo concentrato la propria attività nel solo sito produttivo specializzato in unità da crociera "Chantiers de l'Atlantique" e facendo ricorso ad efficaci misure di sostegno orizzontali che agiscono sul regime fiscale del leasing navale, non sembra al momento particolarmente interessata al mantenimento della forma tradizionale di aiuto del 9%) sia la maggioranza dei Paesi del Nord Europa, avversi da anni alla politica degli aiuti o che magari hanno scelto di concentrare le risorse su altri settori diversi dalla cantieristica.

Il dibattito, peraltro, è ancora aperto: seguiranno in questi mesi incontri tra rappresentanti della Commissione Europea e del Governo Coreano nonché azioni di monitoraggio sulle condizioni del mercato. Su quest'ultimo tema si sta impegnando anche l'industria cantieristica europea con l'obiettivo di dimostrare, con l'ausilio di un qualificato consulente, che il sostegno al settore costituisce uno strumento equivalente, nello specifico settore cantieristico, alle misure di temporanea difesa adottate per altri settori industriali colpiti dalla concorrenza sleale di Paesi terzi (es. dazi compensativi e/o restrizioni quantitative).

Nel corso del prossimo autunno la Commissione dovrebbe essere in grado di fare il punto della situazione, alla luce dell'andamento delle apposite consultazioni avviate con le autorità coreane sulla base delle "Agreed

minutes”, in modo da fornire al Consiglio gli elementi per l'adozione di “misure appropriate per risolvere il problema” come previsto dall'articolo 12 del Regolamento CE n. 1540 del 29 giugno 1998 sugli aiuti alla costruzione navale.

Peraltro, e quand'anche si rendesse possibile ottenere, in via eccezionale e transitoria, una proroga del sistema tradizionale di sostegno al funzionamento, si tratterebbe, con molta possibilità di un periodo breve (un anno o poco più).

Poiché non pare per ora scongiurata l'eventualità che, al termine del corrente anno, debba porsi fine all'aiuto alla produzione nella sua forma tradizionale, occorre interrogarsi sulle reali prospettive dell'industria cantieristica europea ed italiana in particolare.

Il problema potrebbe infatti venire a porsi in termini addirittura ultimativi, nel senso che le decisioni che assumerà nel corso dell'anno 2000 l'Unione Europea verteranno, nella sostanza, sull'opportunità, almeno in alcuni Paesi, di conservare un'industria cantieristica navale ovvero di rinunciarvi. Potrebbe anzi essere questa l'ipotesi interpretativa dell'intenzione dell'esecutivo comunitario, stante la altrimenti incomprensibile incongruenza tra l'analisi della situazione di mercato, che mostra una realtà estremamente grave, e la

limitatezza dei rimedi proposti, che non vanno al di là di improbabili sanzioni di carattere commerciale da comminare alla Corea in sede WTO, l'orientamento della Commissione al riguardo deve essere assolutamente combattuto per gli effetti fortemente negativi che avrebbe a livello nazionale ed europeo.

Lo scenario più probabile che si prospetta è l'intensificarsi, a livello dei vari Paesi dell'Unione, di nuove forme di sostegno all'investimento in navi, con ricadute positive sulla cantieristica europea in generale, ma soprattutto su quella dello Stato che accorda gli incentivi in questione.

Spagna, Francia e Germania hanno recentemente intrapreso questa strada, ponendo in essere provvedimenti di natura fiscale e finanziaria volti ad incentivare la domanda di navi da indirizzare essenzialmente nei propri cantieri.

D'altra parte, risulta chiaro che il problema al momento più evidente e che richiede interventi più immediati è quello di ridurre il flusso di ordini dell'armamento europeo verso le cantieristiche dell'Estremo Oriente, recuperando quindi commesse alle industrie nazionali.