

Il nostro Paese si accinge ad adottare misure analoghe, con un apposito disegno di legge che si auspica possa avere, quanto meno a livello interno, un adeguato sostegno politico, idoneo a prefigurare una rapida approvazione da parte del Parlamento: trattasi di forme nuove di aiuto alle attività marittime, idonee a ridare slancio agli investimenti delle imprese armatoriali ed all'attività di molti cantieri nazionali.

Resta, per l'Italia come per gli altri Stati membri che facciano ricorso a strumenti di tale genere, l'incognita dell'atteggiamento della Commissione Europea al riguardo dopo il 31 dicembre 2000: quest'ultima potrebbe dichiararsi soddisfatta della "vittoria d'immagine" ottenuta con la eventuale cessazione del classico aiuto alla produzione al 9% del valore della commessa e dimostrare una sostanziale tolleranza per le suddette nuove forme di incentivazione oppure potrebbe perseguire obiettivi ancor più ambiziosi, come l'azzeramento di ogni e qualsiasi forma di intervento, ancorchè indiretto, che possa arrecare un beneficio all'industria della costruzione navale.

E' chiaro che in questa seconda ipotesi si porrebbe anche per l'Italia l'interrogativo sul futuro del settore, interrogativo che aprirebbe immediatamente una problematica di natura politica che attiene alle fondamentali scelte di strategia industriale del Paese.

Al riguardo, in presenza di una situazione come quella delineata, il Comitato intende dare il proprio contributo di valutazione sulle azioni da intraprendere —con urgenza e contestualità— per assicurare un futuro all'industria cantieristica italiana.

In primo luogo, si ritiene che debba essere scartata l'ipotesi di un "abbandono" del settore, in particolare nelle produzioni a più alto valore aggiunto, dato che rimane un settore a forte valenza "strategica" da un punto di vista socio-economico sia per l'importante contributo che esso dà all'occupazione in molte aree del Paese sia per l'apporto in termini di valore economico — e quindi di "ricchezza"— che è capace di generare: non è superfluo ricordare ancora una volta che la natura "strategica" dell'industria navalmeccanica non è una mera affermazione di principio ma un dato reale comprovato sia dall'entità del numero dei lavoratori del comparto e del vastissimo indotto coinvolti nella produzione, sia da studi di carattere rigorosamente scientifico prodotti da prestigiosi organismi come il CENSIS. La stessa attenzione che gran parte dei Paesi produttori dedicano al settore con l'obiettivo di difenderlo e renderlo competitivo è indice della circostanza che la suddetta connotazione strategica è un fatto acquisito anche a livello mondiale. Non esulano, d'altronde, dalle anzidette considerazioni anche valutazioni connesse all'importanza della cantieristica navale sotto il profilo della salvaguardia degli interessi della difesa nazionale.

Una volta esclusa tale opzione estrema, si ritiene utile fornire, per le valutazioni del caso, alcune essenziali indicazioni sul come è possibile consentire al comparto di superare questo momento estremamente difficile, che non è certamente il primo che in questi ultimi decenni esso è chiamato ad affrontare.

Una prima, basilare, esigenza è che il settore stesso, per proprio conto, si impegni, nella massima misura possibile, ad accrescere la propria competitività mediante ogni opportuna ed idonea iniziativa, proseguendo uno sforzo già in atto, in particolare con quanto previsto dalla legge n.522 del 1999 in materia di innovazione tecnologica, miglioramento della produttività, ricerca e ristrutturazione.

L'ampiezza e la velocità dei cambiamenti in atto, sia del mercato che del quadro normativo appaiono tali da imporre all'industria cantieristica europea (sinora "refrattaria" a forme di vera integrazione produttiva) una profonda riflessione sul suo stesso modo di essere. Lo scenario descritto, in realtà, non sembra lasciare alternative a trasformazioni profonde, anche per tener conto degli effetti, sulle varie componenti dell'economia marittima, della globalizzazione e delle spinte all'innovazione e all'adozione delle nuove tecnologie informatiche.

La stessa cantieristica giapponese, in evidente difficoltà di fronte alla concorrenza della Corea e della Cina, sta elaborando progetti di radicale riorganizzazione, che contemplano, tra l'altro, fusioni anche tra i gruppi maggiori.

L'esempio giapponese deve quindi costituire un elemento di riflessione e di esempio per l'intera cantieristica italiana, in un mondo globalizzato caratterizzato da fenomeni di fusioni, accorpamenti e "gigantismo industriale", che si pongono come l'unica forma per assicurare il successo.

In Italia l'industria cantieristica continua a ripartirsi tra una cantieristica cosiddetta maggiore —identificabile in sostanza nella FINCANTIERI, che rappresenta circa i tre quarti dell'intero settore- ed un insieme di aziende di dimensioni medie e soprattutto piccole; a tale distinzione si affianca, dal punto di vista del mix produttivo, una distinzione sempre più netta tra cantieri che realizzano navi passeggeri, specie da crociera, e cantieri con differenti vocazioni produttive.

L'esigenza di "unire le forze" per affrontare le sempre più ardue sfide del mercato se è avvertita per i cantieri di maggiori dimensioni (i quali dovrebbero stringere forti legami con i partner europei) diventa addirittura

una necessità assoluta ed indilazionabile, pena la scomparsa dal mercato, per i cantieri medio-piccoli ed in particolare per quelli che operano su segmenti di prodotto per i quali la concorrenza è più spietata.

La FINCANTIERI ha in fase avanzata un radicale processo di concentrazione nell'attività di costruzione navale, che si caratterizza per l'internazionalizzazione e lo spostamento verso i segmenti di mercato a più alta tecnologia, con una marcata presenza nella qualificatissima nicchia delle navi da crociera ed in quella dei traghetti innovativi.

Alcune realtà produttive medio-minori conservano una sostanziale "vivacità", che può estrinsecarsi appieno laddove le condizioni di mercato siano corrette, e non caratterizzate, come quelle attuali, come si è detto, da una agguerritissima e sleale concorrenza delle imprese coreane e dall'assenza di forme di integrazione e cooperazione di significativa portata.

Il mantenimento di una posizione competitiva adeguata implica anche che tutte le componenti del sistema — ivi compreso il vastissimo indotto — progrediscano in parallelo e con vincoli sempre più stretti: in altri termini, alle aziende fornitrici, convenientemente consorziate e qualificate, deve quindi competere un ruolo diverso e più ampio nel processo realizzativo della nave, senza trascurare, nel contempo, la crescita delle professionalità interne a ciascun cantiere.

Queste potenzialità dell'industria navalmeccanica italiana sarebbero seriamente compromesse se non si potesse contare su adeguati ed immediati strumenti difensivi, quali incentivi di natura fiscale e finanziaria, peraltro già operanti nei maggiori Paesi produttori europei e che si pongono ormai come condizione necessaria per sostenere il confronto con la concorrenza sleale dell'Estremo Oriente, ed anche con quella di quei paesi europei che possono già disporre degli strumenti sopracitati.

Pertanto si rivela essenziale proseguire con decisione e forza l'azione già intrapresa in sede comunitaria per assicurare la prosecuzione degli aiuti alla produzione dopo la data prevista per la loro cessazione (31 dicembre 2000) e nel contempo adottare quanto prima le misure fiscali e finanziarie di cui al disegno di legge già elaborato e concordato con i Ministeri del Tesoro e delle Finanze.

Quest'ultimo strumento consentirà infatti di promuovere l'attività armatoriale favorendo investimenti per la costruzione di nuove navi, che potranno portare lavoro nei cantieri nazionali, collocando il nostro Paese in una posizione competitiva analoga a quella dei concorrenti dell'Unione Europea, in modo da fronteggiare al meglio il degenerare della situazione di mercato e del dumping praticato dai produttori terzi.

Il Comitato rinnova altresì il suo invito ad adottare concretamente e immediatamente tutte le misure idonee ad incentivare il cabotaggio come modalità alternativa di trasporto sulle principali direttrici di traffico nazionali ed europee. Il trasferimento sul mare di quote significative di merci che oggi vengono trasportate per via di terra comporta una domanda aggiuntiva di navi a più alto valore aggiunto (navi ro-ro, cruise-ferry, fast ferry, navi chimichiere, navi gasiere), la quale avrà riflessi positivi per l'industria navalmeccanica, dato che per tali tipologie di unità da adibire al cabotaggio i cantieri europei ed italiani appaiono particolarmente qualificati per acquisire le relative commesse.

Inoltre, è noto che i più recenti sinistri marittimi che hanno determinato seri danni ambientali hanno indotto l'Unione Europea a porre allo studio l'adozione in tempi rapidi di provvedimenti relativi agli standard tecnici delle navi, con particolare riguardo all'introduzione di norme più severe e controlli più rigorosi a tutela della sicurezza e dell'ambiente. Questa nuova azione dell'Unione condurrà a breve medio-termine ad un radicale processo di rinnovo della flotta, che non potrà non avere ricadute positive sulla cantieristica europea ed italiana. E' il caso di evidenziare altresì che la notevole massa di ordinativi di nuove navi indurrà probabilmente i cantieri coreani a concentrarsi su tipologie di navi più semplici e meno impegnative in

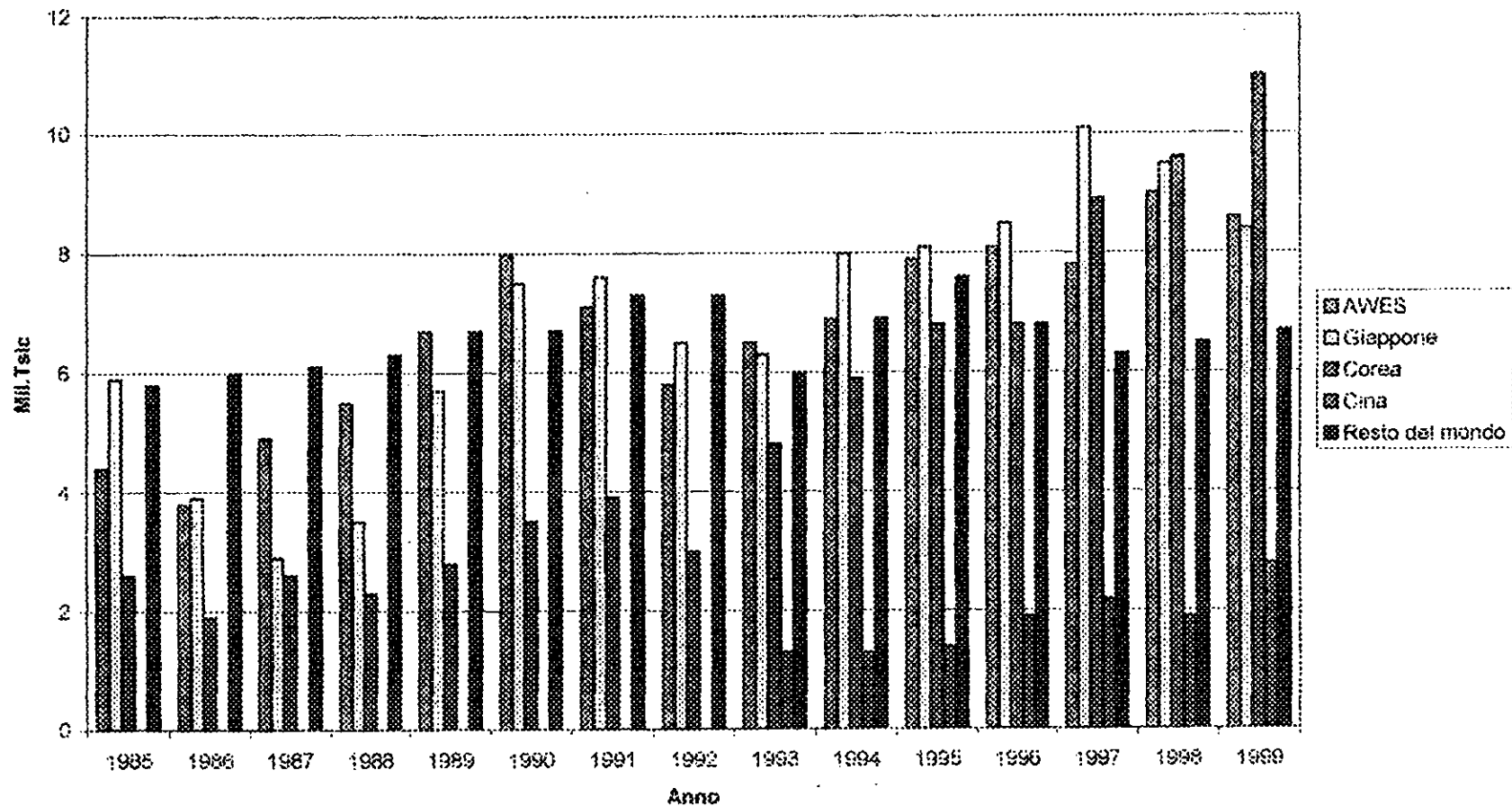
relazione alle proprie potenzialità produttive, distogliendone l'interesse dalle tipologie navali più sofisticate che potrebbero quindi essere affidate ai cantieri europei

Conclusivamente le priorità individuate dal Comitato per tutelare e promuovere l'industria cantieristica adeguatamente ed in tempi compatibili con la rapida evoluzione del mercato possono così riassumersi:

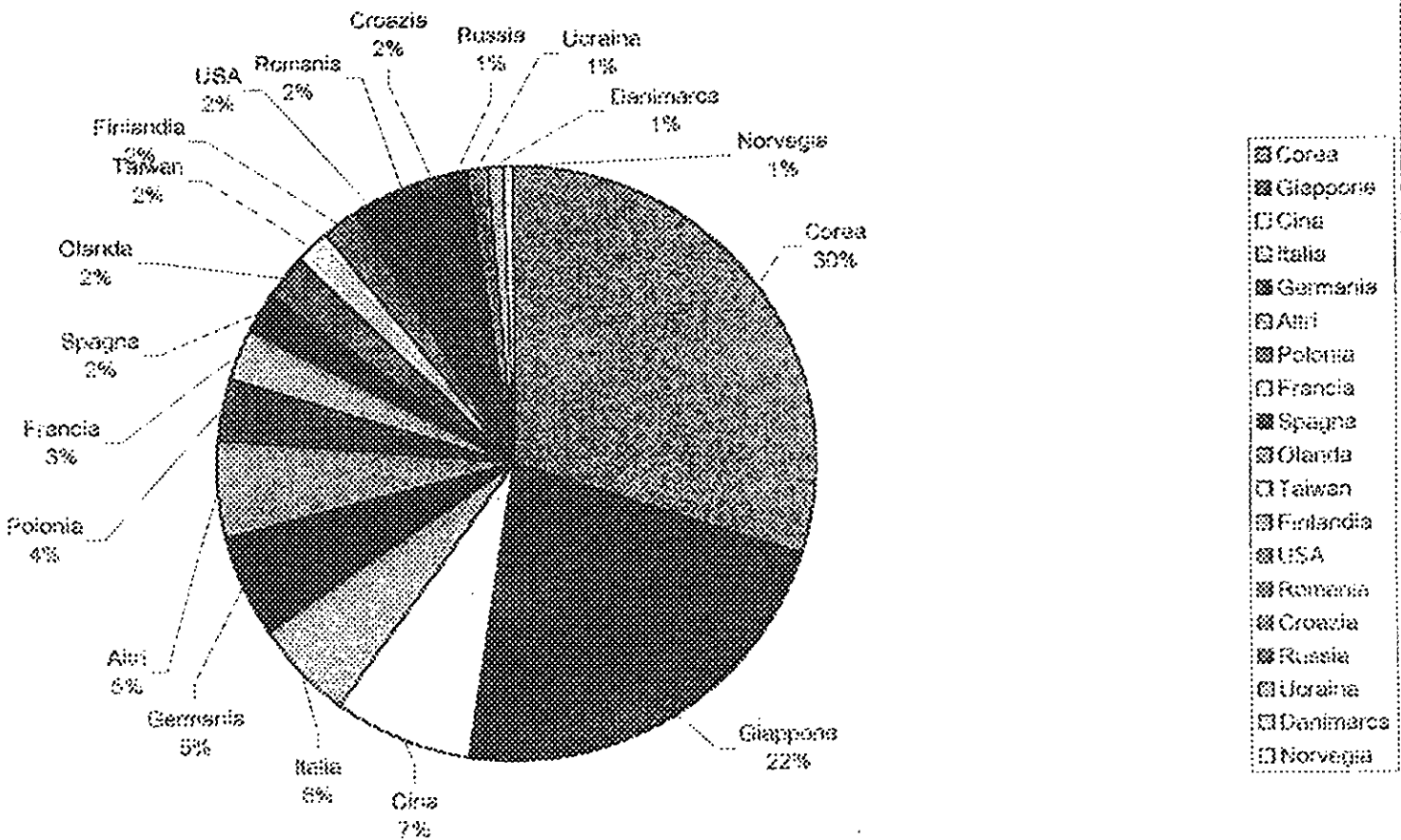
- 1- adottare quanto prima le misure fiscali e finanziarie elaborate per rendere competitivo il settore;
- 2- insistere, in sede comunitaria per la proroga degli aiuti alla produzione;
- 3- favorire una incisiva azione di rilancio del cabotaggio e di rinnovo della flotta;
- 4- cooperare attivamente con la Commissione Europea e l'IMO perché, in un quadro concordato a livello sovranazionale, siano sempre più efficaci le misure dirette a fronteggiare il fenomeno delle navi substandard ed in particolare delle petroliere a scafo singolo;
- 5- attuare un costante monitoraggio delle condizioni di mercato per impedire che la Corea insista nel porre in essere pratiche commerciali sleali;
- 6- sollecitare iniziative di fusione di cantieri e ditte fornitrici e di creazione di forme associative e consortili volte ad incrementare la produttività ed a ridurre i costi.

ALLEGATI

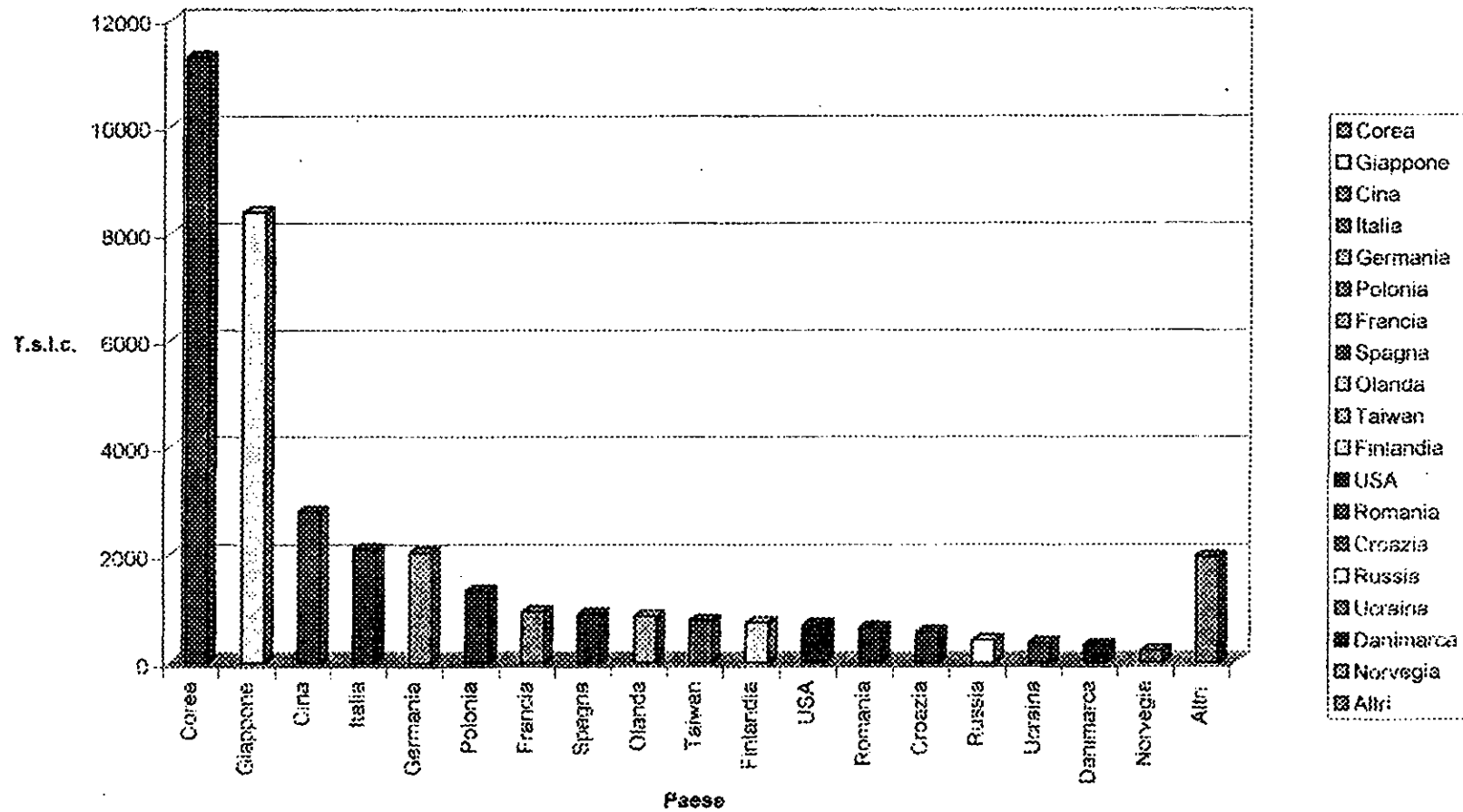
Carico di lavoro mondiale dal 01.01.1985 al 31.12.1999



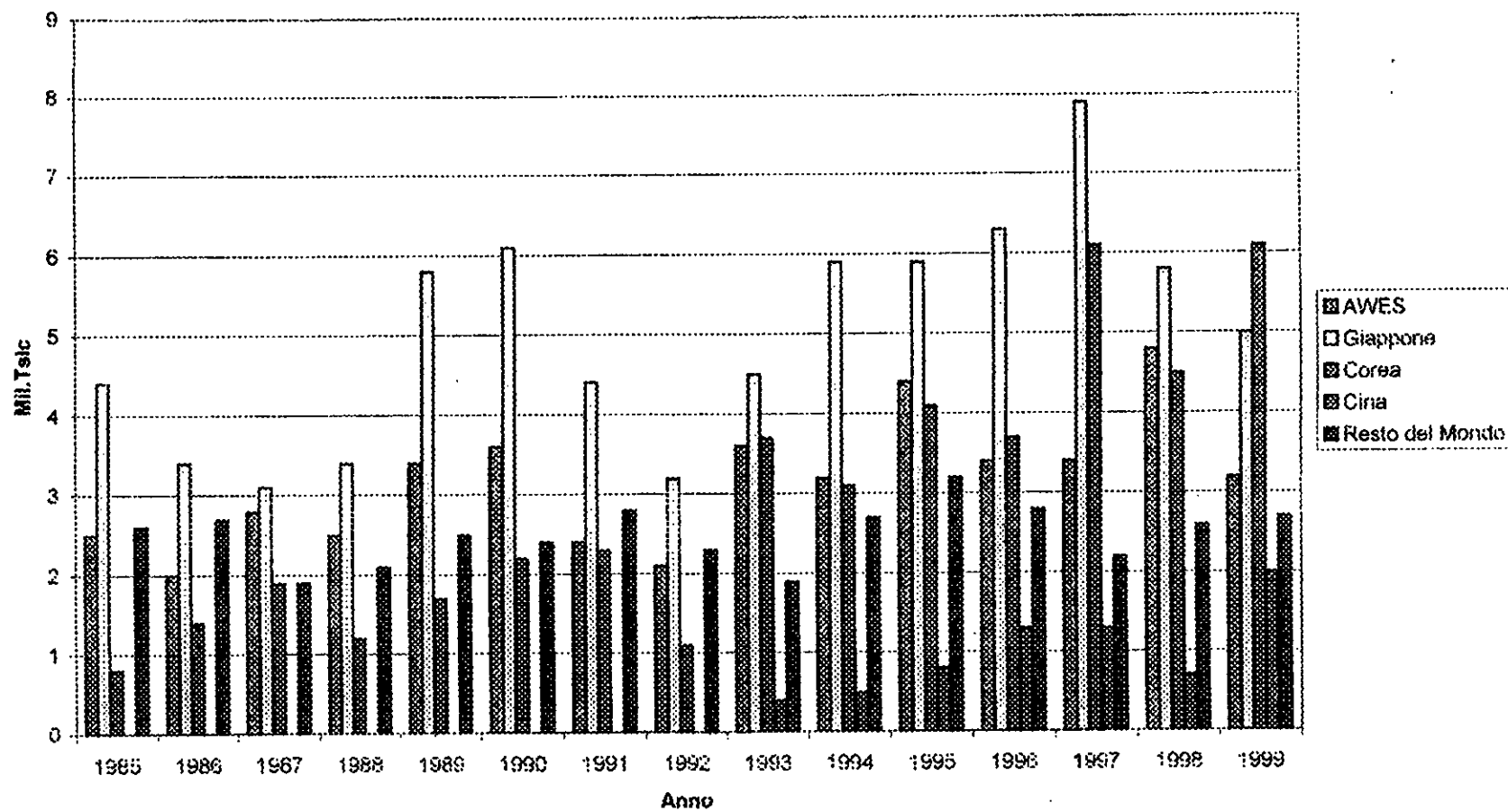
Carico di lavoro mondiale suddiviso per paesi al 31.12.99



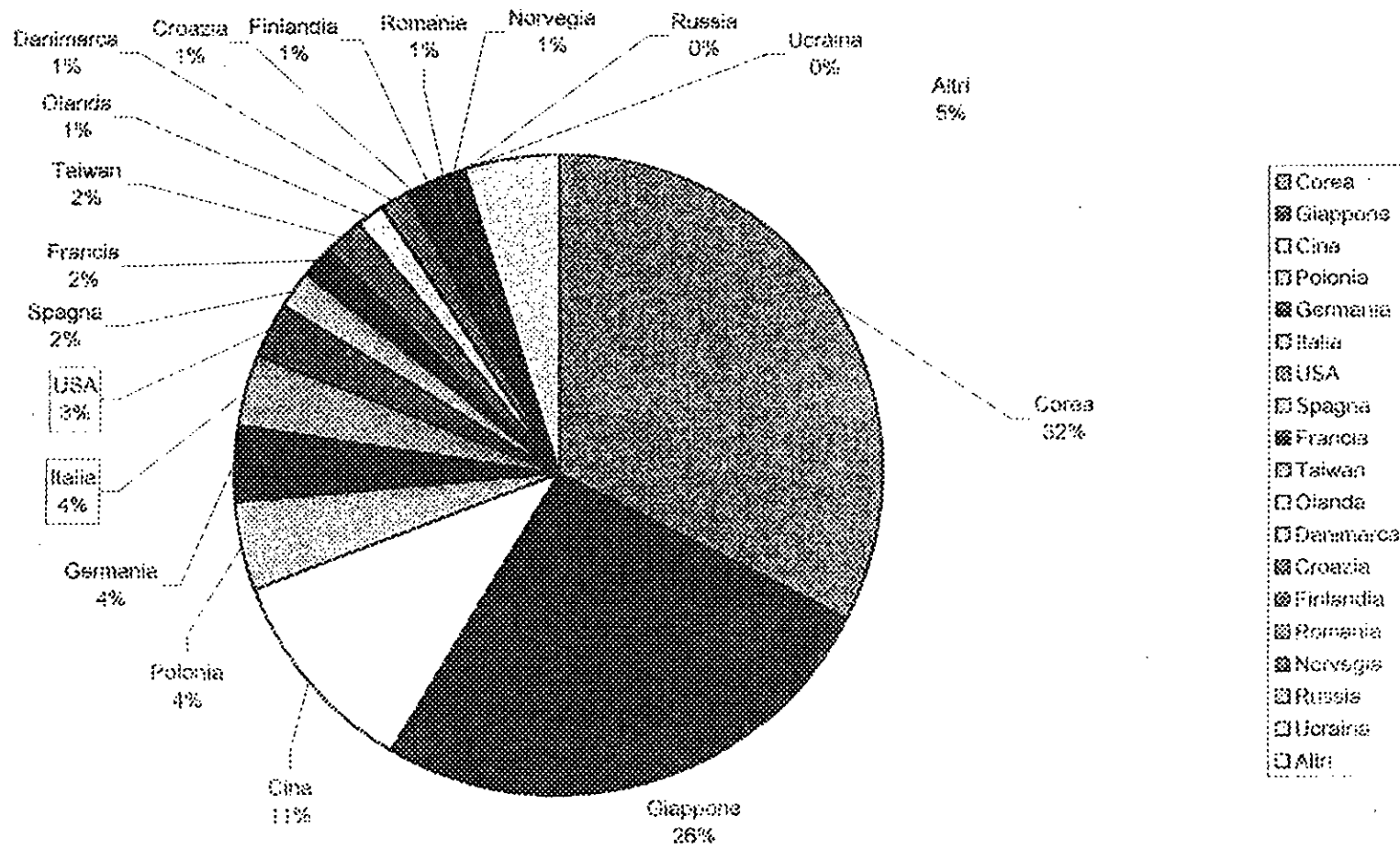
Carico di lavoro mondiale suddiviso per paesi al 31.12.1999



Ordini mondiali dal 01.01.1985 al 31.12.1999



Ripartizione percentuale degli ordinativi di nuove costruzioni nel mondo nel corso del 1999



Ordini di nuove costruzioni suddivisi per paesi nel corso del 1999

