

ATTI PARLAMENTARI

XIII LEGISLATURA

---

# CAMERA DEI DEPUTATI

---

Doc. **XL-bis**

n. **5**

## RELAZIONE

### DEL COMITATO CONSULTIVO PER L'INDUSTRIA CANTIERISTICA SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI PER L'INDUSTRIA CANTIE- RISTICA E ARMATORIALE

(Anno 1999)

*(articolo 23, comma 5, della legge 14 giugno 1989, n. 234, del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, e articolo 5, comma 4, della legge 30 novembre 1998, n. 413)*

*Presentata dal Ministro dei trasporti e della navigazione*

**(BERSANI)**

---

*Trasmessa alla Presidenza il 3 agosto 2000*

---

PAGINA BIANCA

## INDICE

|                                                                                                    |             |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----|
| <i>Premessa</i> .....                                                                              | <i>Pag.</i> | 7  |
| 1. — L'andamento dell'economia e dei trasporti marittimi ..                                        | »           | 9  |
| 2. — Il mercato mondiale delle costruzioni navali nel 1999 .                                       | »           | 12 |
| 3. — Il quadro competitivo e l'industria cantieristica nei<br>principali Paesi produttori .....    | »           | 18 |
| 4. — Gli sviluppi della politica dell'Unione Europea nel<br>campo della costruzione navale .....   | »           | 27 |
| 5. — La situazione e le prospettive dell'industria cantieri-<br>stica italiana .....               | »           | 30 |
| 5a. — Le costruzioni navali .....                                                                  | »           | 30 |
| 5b. — Trasformazione e riparazione navale .....                                                    | »           | 33 |
| 6. — La ricerca applicata al settore navale .....                                                  | »           | 35 |
| 7. — L'attività dell'Amministrazione per l'attuazione delle<br>leggi di settore .....              | »           | 42 |
| 8. — Gli orientamenti del Comitato sulle strategie di politica<br>industriale per il settore ..... | »           | 45 |

### ALLEGATI

|                                                                                       |   |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------|---|----|
| 1. — Grafici sulla attuazione della cantieristica mondiale ....                       | » | 59 |
| 2. — Dati sull'attuazione delle leggi n. 234/89 e n. 132/94 ...                       | » | 68 |
| 3. — La cantieristica italiana: struttura, produzione e por-<br>tafoglio ordini ..... | » | 87 |

PAGINA BIANCA

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

PAGINA BIANCA

*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 navalmecanica, 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<br>NAVIGAZIONE MARITTIMA E INTERNA                                                |
| <i>Ing. Pasquale Carretta</i>   | DIRIGENTE DELLA DIVISIONE VIGILANZA<br>TECNICA IN RAPPRESENTANZA DEL MINISTERO<br>DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE |
| <i>Dott. Silverio Mittiga</i>   | DIRIGENTE MINISTERO DEL TESORO<br>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 portacontaineri 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

giapponese , il trasporto marittimo europeo ha accentuato il suo ruolo di primaria importanza nella generazione della domanda di nuove costruzioni avendo emesso lo scorso anno oltre la metà degli ordinativi mondiali.

Parallelamente, però, ha subito un'accelerazione drammatica anche la tendenza del medesimo armamento ad assegnare ordini ai cantieri extra europei, come testimoniato dall'importazione , nel corso del 1999, di oltre l'80% del fabbisogno europeo di navi da trasporto contro una media del 60% registrata nel triennio '96-'98.

In particolare l'armamento comunitario risulta essersi rivolto alla cantieristica coreana e cinese: lo scorso anno la prima ha acquisito circa il 40% della domanda europea di nuove navi da trasporto, mentre la seconda nel 1999 ha acquisito il 13% degli ordini europei contro valori medi nel recente passato attestati intorno al 7%.

Il saldo negativo di una "bilancia commerciale" della cantieristica - che tenga conto cioè delle navi ordinate in Europa da committenti extra europei - si calcola che sia passato da circa sei miliardi a quasi undici miliardi di dollari.

In altri termini in mancanza di adeguate misure di salvaguardia della cantieristica europea rischia di aggravarsi ancor più la già consistente perdita economica che l'area comunitaria sta subendo.

### **3. Il quadro competitivo e l'industria cantieristica nei principali Paesi produttori**

La situazione descritta esprime in modo compiuto il forte peggioramento del quadro congiunturale della cantieristica comunitaria nel corso del 1999, soprattutto a causa di un'accentuazione della politica aggressiva messa in atto dai concorrenti asiatici che, di fatto, ne sta seriamente minacciando le prospettive di sopravvivenza.

In effetti, da un lato, la costante pratica di sottoquotazione dei prezzi da parte dei cantieri dell'estremo oriente ha, di fatto, escluso gli operatori europei dalla competizione per l'acquisizione di nuove commesse nel comparto delle navi da trasporto a tecnologia standard, dall'altro, anche aree di prodotto a maggior contenuto tecnologico, tradizionale nicchia di mercato dell'industria cantieristica europea, negli ultimi tempi stanno subendo attacchi sempre più intensi da parte degli operatori coreani e cinesi.

Dell'aggressione commerciale asiatica preoccupa molto la crescente penetrazione in tipologie di navi e mercati finora appannaggio esclusivo della

cantieristica europea, come ad esempio i traghetti di nuova generazione ed i mezzi "off-shore". Nello stesso settore delle navi da crociera, per eccellenza nicchia di mercato di pochi cantieri europei - a causa dell'alta specializzazione da quest'ultimi raggiunta nel campo - sono stati registrati contatti fra i principali operatori internazionali dei traffici crocieristici ed i cantieri coreani, mentre è già realtà la costruzione in Giappone di unità di tale tipo.

Tutte le descritte dinamiche si sviluppano in un quadro caratterizzato dal crescente squilibrio fra domanda ed offerta e dalla costante guerra dei prezzi che pongono, nella maggioranza dei casi, le industrie navalmeccaniche europee fuori dal mercato delle costruzioni navali.

Principale causa dello sviluppo negativo della cantieristica europea è stata la politica attuata negli ultimi anni dalla Corea, puntualmente denunciata e stigmatizzata sia dalle Associazioni cantieristiche europee, sia da quelle giapponesi e statunitensi e sottoposta altresì all'esame della Commissione e del Consiglio dell'Unione Europea.

In particolare, la Corea, a partire dalla metà degli anni '90, attraverso un indebitamento che ha contribuito al tracollo finanziario del Paese, ha realizzato un'enorme espansione impiantistica che l'ha portata a superare i

livelli di capacità produttiva dell'intera Unione Europea e dello stesso Giappone; ha, inoltre, fatto leva sui prezzi per "saturare" la nuova capacità produttiva venutasi a creare ed oggi, anche grazie alla svalutazione della propria moneta, è in grado di offrire prezzi inferiori di più del 30% a quelli del mercato comunitario e ritenuti quindi insufficienti a coprire i costi sostenuti dagli operatori dell'Unione per la costruzione di unità aventi medesime tipologie, ricorrendo molto spesso a quotazioni che si collocano addirittura al di sotto del 20-30% rispetto ai costi di produzione coreani, stante anche l'accanita concorrenza tra gli stessi grandi gruppi del Paese; ha, da ultimo, sostenuto e continua a sostenere tale politica aggressiva avvalendosi in maniera indiretta dei finanziamenti erogati dal Fondo Monetario Internazionale (FMI) anche al fine di mantenere in vita imprese dichiarate fallite.

La minaccia competitiva portata dall'espansione coreana ha determinato nel settore una sorta di "reazione a catena" che ha portato ad ulteriori aumenti dell'offerta.

Infatti già dal 1996 il Governo giapponese ha deciso di rimuovere i vincoli all'utilizzo della capacità produttiva imposti 10 anni prima; nella seconda metà degli anni '90 la Cina ha a sua volta avviato un programma di raddoppio della capacità produttiva.

Più recentemente, al fine di evitare discontinuità nei carichi di lavoro, le autorità cinesi hanno assecondato la politica di bassi prezzi dei coreani ponendo in essere le già citate misure di sostegno fiscale e creditizio.

In questo quadro a nulla sono valsi i tentativi dell'industria e dei governi europei di intraprendere con i coreani una seria discussione con l'obiettivo di giungere all'eliminazione delle distorsioni da loro stessi introdotte e risanare un mercato fortemente distorto. Solo in tempi molto recenti e dopo aver ulteriormente consolidato la propria posizione di leader indiscusso del settore, la Corea ha accettato di concordare con la Commissione UE un'intesa (c.d. "Agreed minutes") in teoria - e solo in teoria - diretta a ristabilire un maggior equilibrio nel settore: in realtà tale strumento bilaterale ha scarsissime possibilità di successo tenuto soprattutto conto del fatto che l'industria coreana non sembra minimamente intenzionata a darvi seguito; in ogni caso tale iniziativa bilaterale comporta anch'essa tempi lunghi non compatibili con l'urgenza di adottare provvedimenti per garantire la sopravvivenza del settore.

Anche l'ipotesi di far ricorso al WTO in caso di mancata osservanza dell'intesa con le autorità coreane, non ha assolutamente carattere risolutivo e potrebbe addirittura, anzi, essere controproducente in quanto le autorità di

Seoul, alla luce della normativa WTO potrebbero a loro volta mettere sotto accusa gli aiuti sinora concessi al settore da parte dei Paesi europei.

In un contesto caratterizzato da numerosi elementi di distorsione, una crisi che portasse ad un ulteriore forte ridimensionamento della cantieristica europea avrebbe implicazioni di carattere politico e strategico, conseguenze che si sommerebbero all'impatto economico, sociale ed occupazionale nelle aree di insediamento dei cantieri.

E' utile al riguardo ricordare che, dopo la perdita di quasi 200.000 posti di lavoro fra la seconda metà degli anni '70 e la prima metà degli anni '90, dall'avvio dell'espansione della capacità produttiva coreana ad oggi gli organici dei cantieri europei si sono ridotti di altre 15.000 unità e non meno di ulteriori 5.000 sono a rischio a fronte delle situazioni di crisi in essere già oggi.

Anche per il 1999 si sono registrate situazioni di crisi aziendale in diversi Paesi dell'Unione.

In Spagna prosegue l'operazione di fusione fra Aesa (cantieristica mercantile) e Bazan (produzioni militari), considerata l'unica strada per impedire il fallimento di Aesa , dopo il fallimento dei tentativi di vendere la

società "a pezzi": nel biennio '98-'99 è stata portata a compimento la privatizzazione di due soli centri produttivi di minori dimensioni per un totale di circa 685 addetti. Per Aesa, in particolare, il piano di riposizionamento strategico prevede al suo interno anche la possibilità di entrare nel comparto delle unità da crociera, ingresso che potrebbe essere favorito da ordini provenienti da committenti nazionali.

In Francia la società Alstom Atlantique, unico cantiere mercantile rimasto in Francia dopo la chiusura definitiva degli Ateliers et Chantiers du Havre, nell'ottica delle scelte strategiche operate da detto Paese, vanta un carico di lavoro record, composto da 13 navi da crociera per un valore di circa 4,26 miliardi di dollari e quattro mezzi veloci, di cui due con consegna a breve termine.

Inoltre lo stesso cantiere è riuscito ad aggiudicarsi il contratto per la costruzione della "Queen Mary II" per la compagnia inglese Cunard, facendo registrare così un consuntivo superiore alle aspettative di inizio anno.

In Gran Bretagna, il perfezionamento della vendita da parte della società Kvaerner del cantiere Govan al gruppo BAE, comportante la riconversione del centro a produzioni militari, di fatto segna la cessazione pressochè totale della costruzione mercantile nel Paese, ove restano in vita solo cantieri di piccole dimensioni, attivi soprattutto nel campo delle

trasformazioni navali e delle riparazioni. Il cantiere Harland&Wolf ha attraversato nel corso del 1999 una profonda crisi, riconducibile, da un lato, alle difficoltà incontrate nella costruzione di due unità per le quali, oltre alla rinegoziazione del contratto, si è reso necessario un ulteriore aiuto finanziario da parte del gruppo di controllo, dall'altro, all'assenza di altro carico di lavoro per il quale lo stesso ha rischiato addirittura la chiusura.

La stessa è stata evitata solo grazie alla recente acquisizione di nuove commesse nel comparto delle navi da crociera.

In Finlandia il gruppo Kvaerner, con due stabilimenti a Helsinki e Turku, è tuttora alla ricerca di un compratore per il cantiere Kvaerner Masa, attualmente invenduto insieme allo stabilimento tedesco Kvaerner Warnow. Malgrado l'acquisizione di tre nuove commesse, resta ancora un grosso interrogativo su quale sarà il futuro assetto di questo operatore del segmento crocieristico.

L'altro centro di grandi dimensioni localizzato in Finlandia, Aker Finnyards, specializzato nel comparto dei traghetti, ha superato solo di recente i propri problemi legati all'esiguità del carico di lavoro.

In Danimarca, terminata col fallimento l'attività di costruzione navale presso il cantiere Danyard, gran parte della struttura impiantistica è stata data in leasing a differenti utilizzatori, tra i quali la società Orskov Shipyard,

che la utilizzerà per attività di riparazione navale. Mentre la crisi di Danyard è stata provocata da ingenti perdite e ritardi nella costruzione di una serie di chimichiere per l'armatore Stolt Nielsen, per il cantiere Aarhus la chiusura definitiva dell'attività alla fine del 1999 è stata principalmente determinata dal mancato pagamento di una commessa da parte del committente.

Attraversa un ottimo stato di salute invece il cantiere di Odense, che ha chiuso il 1999 con utili pari a quelli registrati nel 1998 grazie ad un carico di lavoro esclusivamente alimentato dal gruppo di controllo.

In Olanda l'unico cantiere di grandi dimensioni rimasto operativo è Van der Giessen specializzato nel segmento dei traghetti, dove da tempo compete efficacemente.

In Norvegia la cantieristica sta attraversando un periodo relativamente positivo. Tutti i cantieri norvegesi del gruppo Kvaerner hanno trovato un compratore in tempi relativamente brevi assicurando continuità all'attività del gruppo. Fosen Shipyard, acquisendo inaspettatamente nel 1999 il progetto Residen Sea, è entrato nel comparto delle navi da crociera: a ciò va aggiunta l'acquisizione in tempi recenti anche di commesse per la realizzazione di tre traghetti per armatori nazionali.

In Germania la cantieristica annovera un numero molto elevato di operatori rispetto alla media registrata negli altri paesi europei.

Tuttavia le società di dimensioni medio piccole stanno attraversando una situazione particolarmente critica in quanto, operando nel comparto delle unità convenzionali, sono le più colpite dall'aggressione coreana. Il sistema tedesco di sgravi fiscali denominato KG, finalizzato a favorire l'investimento nella costruzione di nuove navi, al contrario di quanto verificatosi negli altri paesi europei non sembra aver del tutto efficacemente favorito il riposizionamento degli operatori di settore su prodotti a maggior valore.

Per quanto riguarda i cantieri maggiori, questo processo ha subito un'accelerazione nell'ultimo periodo; ad esempio il cantiere Flender Werft, che da anni costruiva solo navi portacontainer per il gruppo armatoriale di controllo, si è per la prima volta affacciato sul segmento dei traghetti con l'acquisizione di due nuove commesse.

Altri cantieri maggiori hanno invece deciso di ridurre la dipendenza dall'attività di costruzione mercantile ed incrementare l'incidenza nel comparto militare, che sembra offrire più concrete possibilità di occupazione nel medio-lungo periodo.

#### **4. Gli sviluppi della politica dell'Unione Europea nel campo della costruzione navale**

Nel quadro sopradelineato, che ha visto il crescente aggravarsi della situazione dell'industria cantieristica europea, l'Unione ha basato la propria politica di settore sul disposto normativo previsto dal Regolamento (CE) n.1540/98 relativo agli aiuti alla costruzione navale che, dispone, tra l'altro, la cessazione degli aiuti alla produzione alla fine del 2000. Tale prospettiva rischia di rendere insormontabili le difficoltà che i cantieri europei attualmente si trovano a dover affrontare per operare sul mercato.

La Commissione Europea nei rapporti sulla situazione della cantieristica mondiale redatti nel novembre 1999 e nel maggio 2000 ai sensi dell'art.12 del Regolamento, ha a più riprese rilevato che il mercato internazionale della costruzione navale è profondamente in crisi, in quanto l'offerta supera nettamente la domanda e nulla, al momento, lascia intravedere un possibile miglioramento della situazione; anzi nel medio periodo è prevedibile un ulteriore deterioramento del mercato e dei prezzi a causa delle pratiche sleali delle imprese della Corea e dei sussidi da quest'ultima accordati ai cantieri in fallimento.

La stessa Commissione ha inoltre evidenziato che nonostante la domanda per la realizzazione di nuove navi sia stata relativamente sostenuta

negli ultimi anni, ciò non ha prodotto alcun effetto positivo sui prezzi per la quasi totalità delle tipologie navali.

La Commissione ha anzi espressamente riconosciuto che l'impatto della politica commerciale coreana - con l'offerta di prezzi particolarmente bassi anche da parte di cantieri sudcoreani in gravi difficoltà finanziarie - si sta facendo sentire fortemente in Europa con la perdita di numerosissime commesse ed il conseguente fallimento di imprese del settore.

Tutti i Governi dell'Unione hanno manifestato apprezzamento per i rapporti redatti dalla Commissione che descrivono la drammaticità della crisi che sta colpendo il comparto cantieristico europeo ed italiano in particolare.

Non si è riscontrata, invece, una unanime identità di vedute quanto ai rimedi da applicare, in quanto la Commissione ed i Paesi del Nord Europa intendono far fronte al problema attraverso strumenti negoziali e strumenti di difesa commerciale, quali l'utilizzo del regolamento sulle barriere commerciali ed il ricorso al WTO, mentre il nostro Paese, la Germania, la Spagna e la Grecia, pur sostenendo l'opportunità di tali strumenti per la soluzione del problema a breve e lungo termine, ritengono che, nell'immediato, solo un'estensione dell'aiuto alla produzione oltre la data prevista per la sua cessazione (31 dicembre 2000) possa consentire la sopravvivenza della cantieristica comunitaria quanto meno in relazione alle tipologie navali in cui

l'industria cantieristica europea è ancora relativamente competitiva (navi ad alto contenuto tecnologico, navi per il trasporto veloce, unità per il trasporto crocieristico).

Nel corso del Consiglio dei Ministri dell'Industria del 9 novembre 1999, a fronte dell'opposizione di taluni Paesi contrari alla prosecuzione degli aiuti ed in assenza di un sostegno adeguato la posizione caldeggiata dall'Italia non ha ottenuto tutto l'appoggio auspicato, per cui le conclusioni adottate hanno rinviato l'adozione di provvedimenti a tutela della cantieristica.

La formulazione adottata include, peraltro, un espresso richiamo all'art.12 del Regolamento n.1540/98, che prevede la possibilità di introdurre misure adeguate di difesa (non esclusi gli aiuti alla produzione) nel caso in cui sia ulteriormente confermato che il settore è danneggiato da pratiche anticoncorrenziali: tale espresso rinvio è stato richiesto dalla Delegazione del nostro Paese e da quella greca e spagnola proprio per poter continuare l'azione suindicata a favore dell'industria cantieristica europea nel corso dei mesi successivi.

Contro la proposta di mantenere in vita, quanto meno per un tempo limitato, l'aiuto alla produzione è stata più di recente registrata la ferma presa di posizione del Commissario alla concorrenza Monti e la altrettanto decisa

dichiarazione della Francia, che ha deciso di concentrare su di un solo cantiere e su una sola tipologia di nave la propria attività e che quindi ha provveduto ad una radicale riorganizzazione del proprio apparato produttivo; entrambe queste posizioni hanno fortemente condizionato il dibattito sull'argomento facendo diventare esigue le possibilità di prevedere un'eventuale proroga degli aiuti.

Restano incerti, pertanto, gli esiti del dibattito in corso, anche se appare sempre più difficile prefigurare una proroga degli aiuti al funzionamento dopo il 2000.

## **5. La situazione e le prospettive dell'industria cantieristica italiana**

### **5a Le costruzioni navali**

Il 1999 si è concluso con una produzione sviluppata di circa 614.000 tslc che, nonostante la flessione rispetto al dato del 1998 (-20%), ha consentito di assicurare il pieno impiego delle principali strutture produttive nazionali nonché un consistente ricorso alle imprese che operano nell'indotto.

Nel corso dell'anno sono state completate n. 47 unità per un totale di circa 780.000 tslc.

Il carico di lavoro del nostro Paese ha continuato ad essere piuttosto consistente (circa 1.900.000 tslc) e si è attestato nel 1999 a circa il 5,6% di quello mondiale.

Tuttavia esso non fornisce un quadro attendibile della situazione cantieristica italiana, in quanto, esaminandone più dettagliatamente la composizione, emerge che buona parte del carico di lavoro riguarda navi passeggeri ed in special modo unità per il trasporto crocieristico, il cui coefficiente di conversione in tslc è tale da far lievitare notevolmente l'ammontare del dato; si rileva, altresì, che trattasi di commesse che riguardano un numero estremamente limitato di siti produttivi.

Per la maggior parte dei cantieri italiani si è invece già verificato il temuto effetto dell'esaurirsi del carico di lavoro ed il sostanziale rallentamento dei nuovi ordini che, nel 1999, hanno subito una flessione di circa il 35% rispetto all'anno precedente.

In effetti il calo generalizzato della domanda, che gli analisti avevano previsto nel periodo immediatamente successivo al 2000, già ha fatto

registrare un effettivo rallentamento dell'attività produttiva ed in molti casi addirittura vuoti di lavoro, con conseguenti ripercussioni negative in termini di occupazione.

Di fatto nel corso del 1999, si è registrata la crisi di tre cantieri navali (Inma, Ferrari, Clemna), con conseguente cancellazione degli stessi dagli Albi speciali delle Imprese Navalmeccaniche.

Elemento poi di ulteriore preoccupazione è dato dalla circostanza - già prima accennata - che anche nel comparto delle navi "più complesse" verso cui è orientata la cantieristica europea, si fa sempre più minacciosa la presenza coreana ed anche statunitense (gli Stati Uniti nel 1999 hanno fatto registrare l'acquisizione del 3% degli ordinativi mondiali di nuove navi), senza trascurare le notevoli potenzialità della cantieristica giapponese.

Le attuali difficoltà del settore, dovute in primo luogo alle cause già menzionate e solo in parte all'andamento ciclico del mercato della costruzione navale, portano ad una situazione che si sta rivelando veramente drammatica per tutta la cantieristica comunitaria, con effetti particolarmente pesanti per la cantieristica nazionale.

## **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 dedito 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.

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:

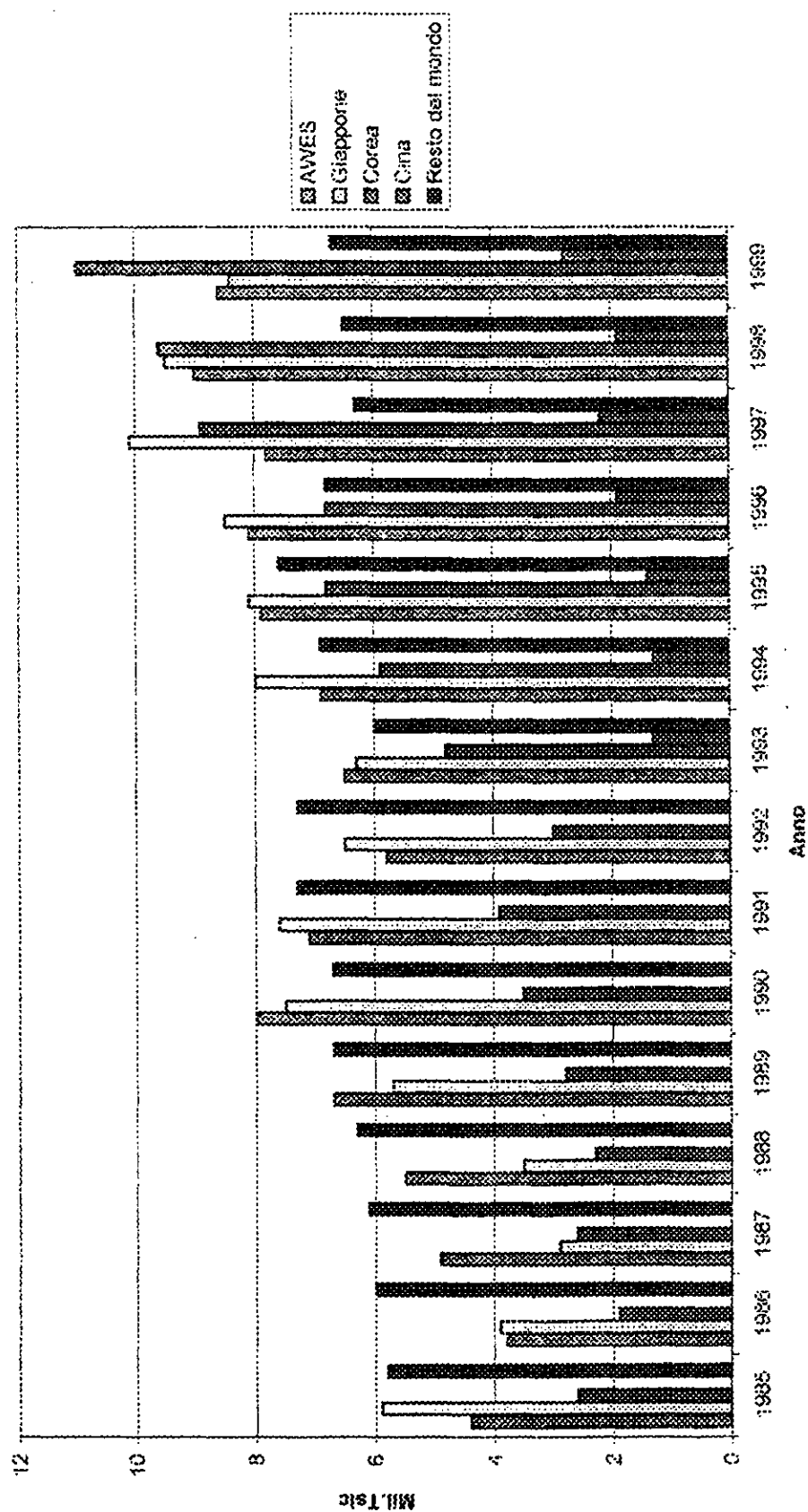
- 1- adottare quanto prima le misure fiscali e finanziarie elaborate per rendere competitivo il settore;
- 2- insistere, in sede comunitaria per la proroga degli aiuti alla produzione;
- 3- favorire una incisiva azione di rilancio del cabotaggio e di rinnovo della flotta;
- 4- cooperare attivamente con 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 de cantieri e ditte fornitrici e di creazione di forme associative e consortili volte ad incrementare la produttività ed a ridurre i costi.

PAGINA BIANCA

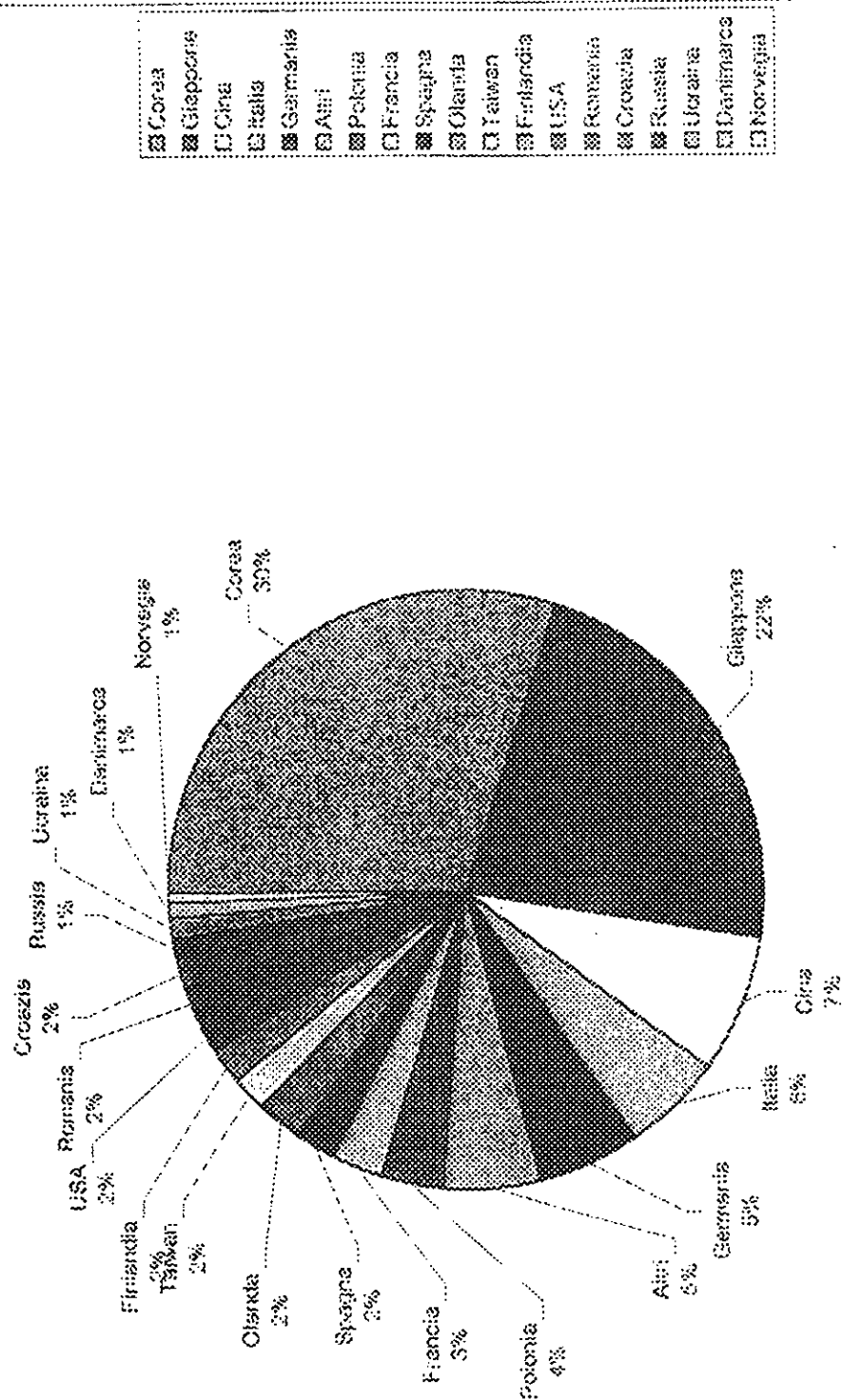
## ALLEGATI

PAGINA BIANCA

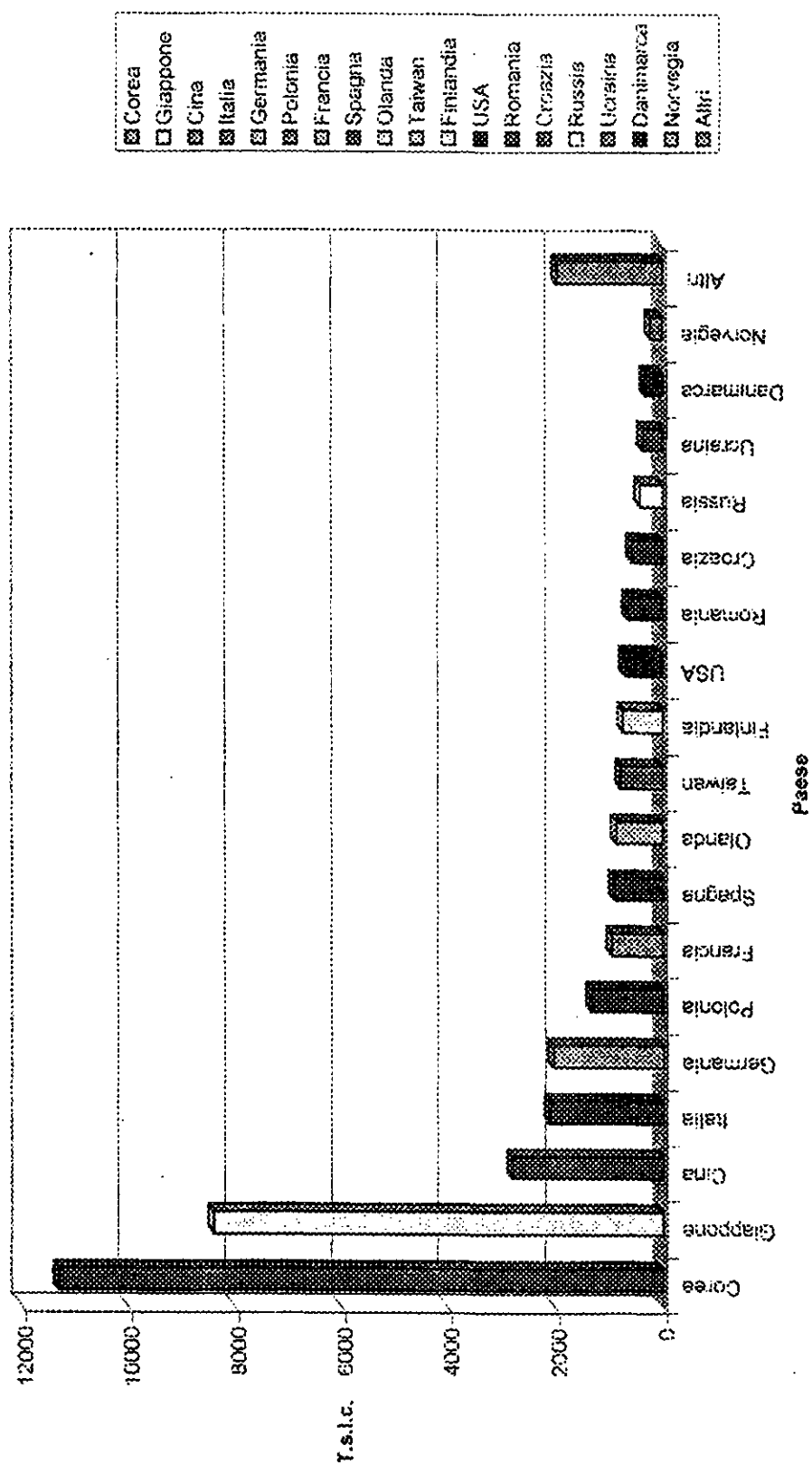
Carico di lavoro mondiale dal 01.01.1985 al 31.12.1999



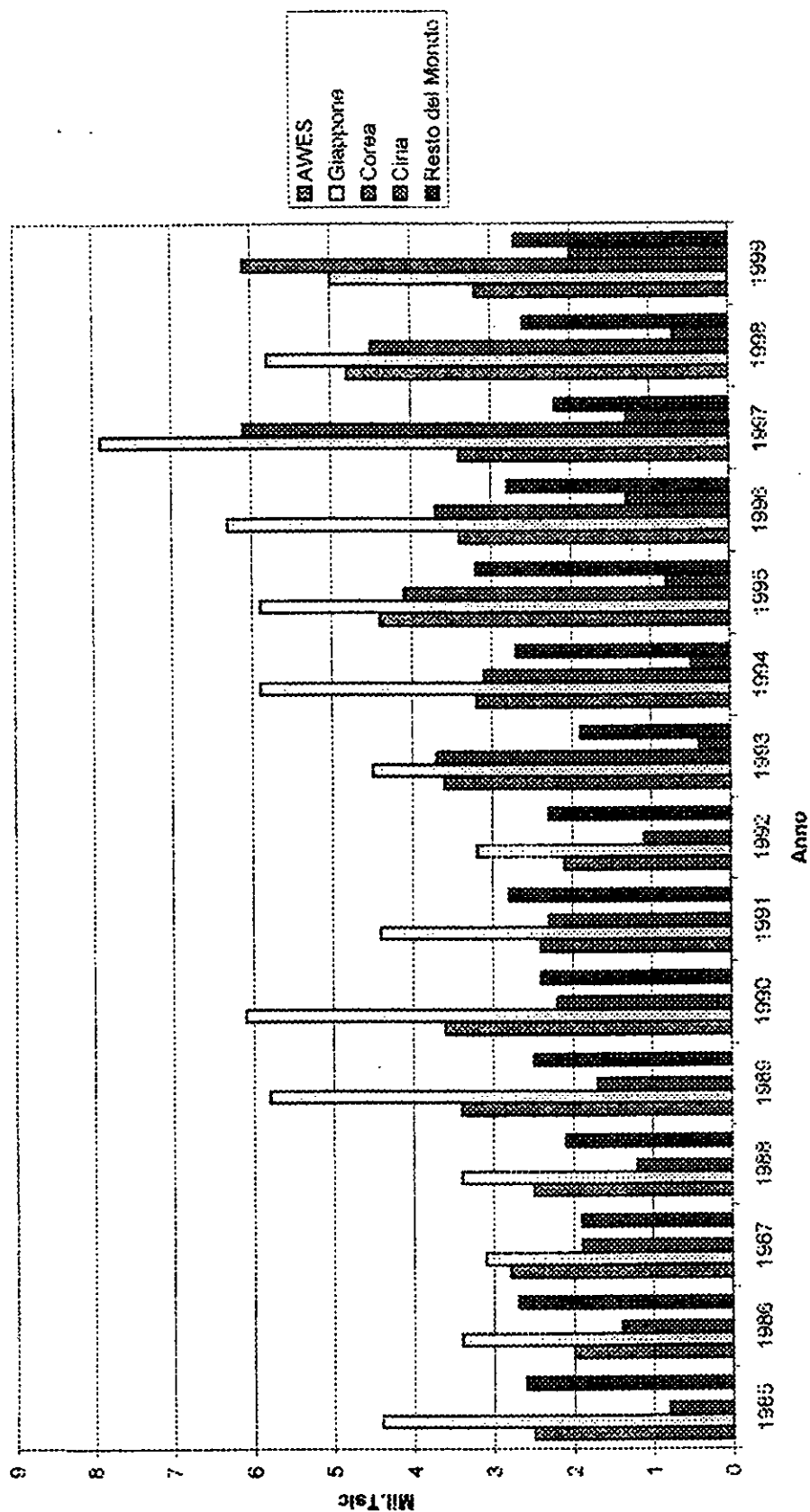
Carico di lavoro mondiale suddiviso per paesi al 31.12.99



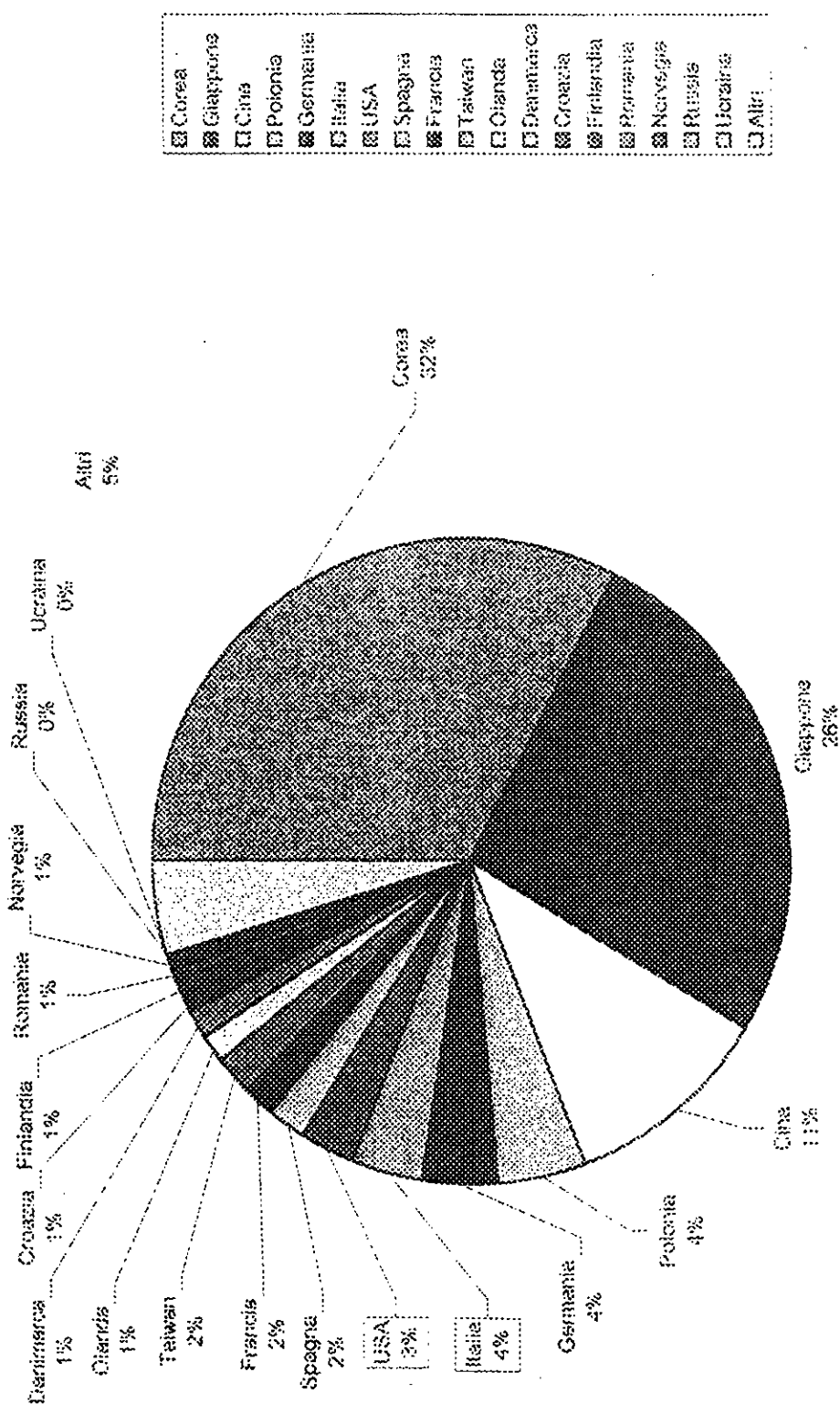
Carico di lavoro mondiale suddiviso per paesi al 31.12.1999



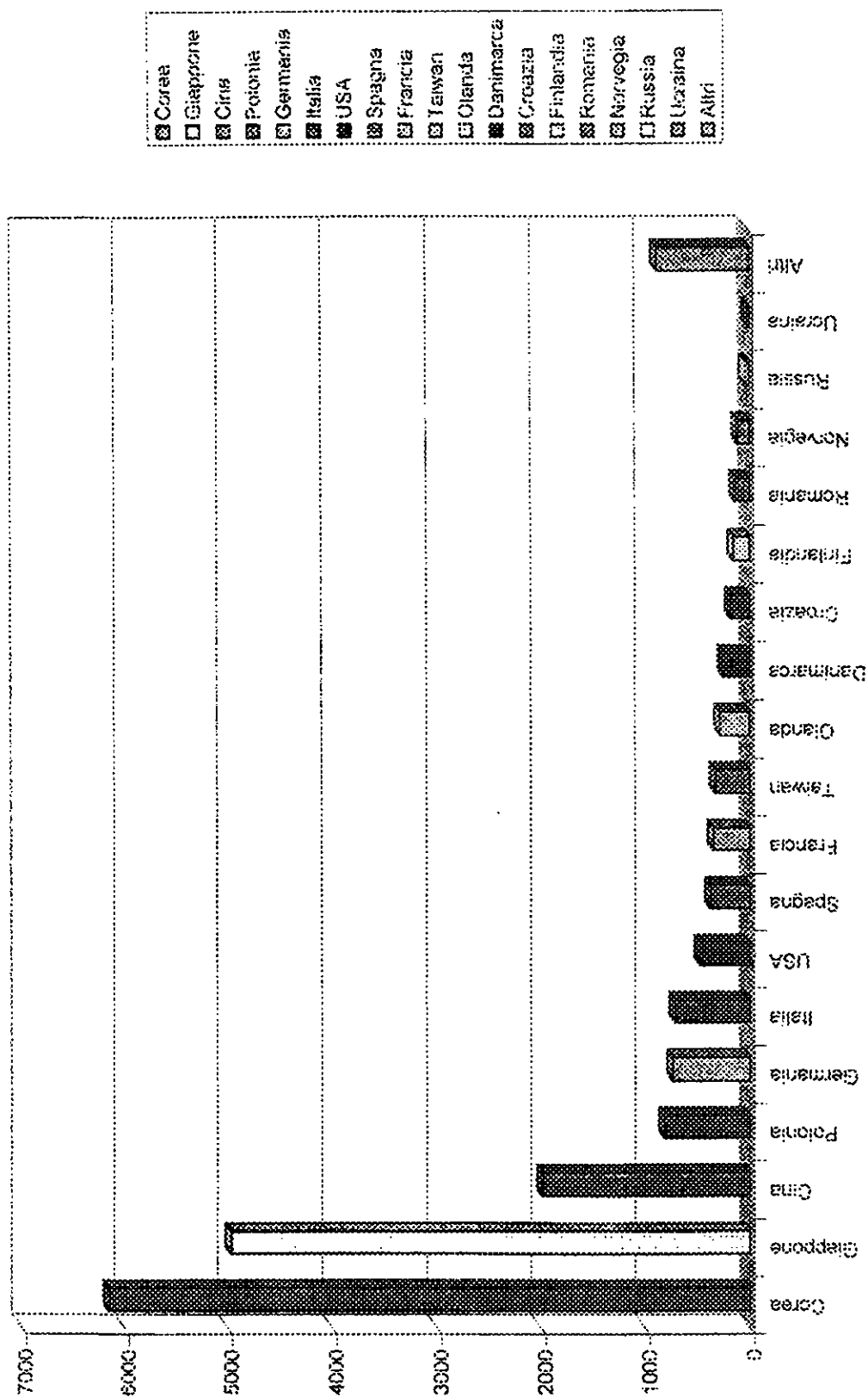
Ordini mondiali dal 01.01.1985 al 31.12.1999



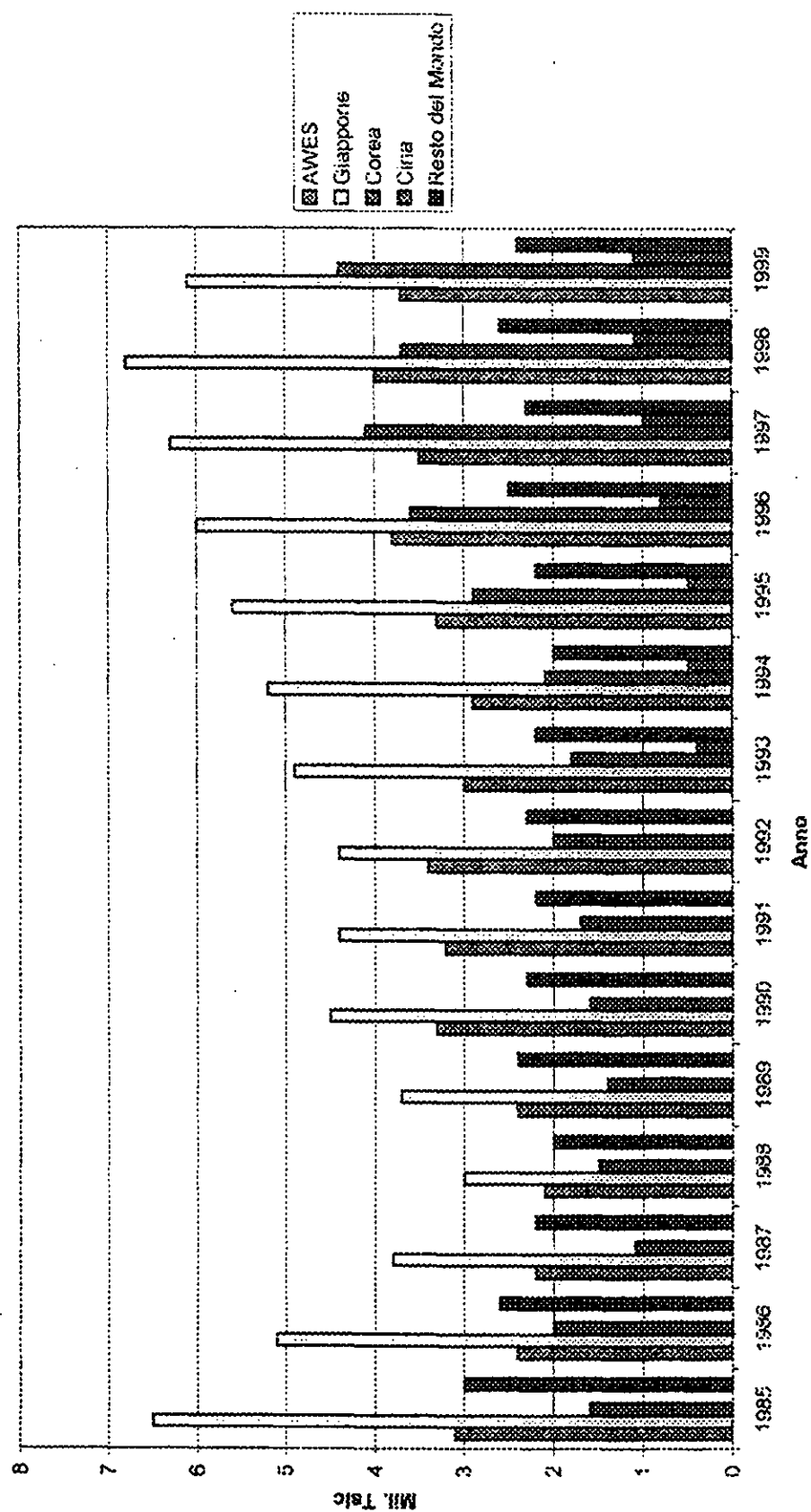
Ripartizione percentuale degli ordinativi di nuove costruzioni nel mondo nel corso del 1999



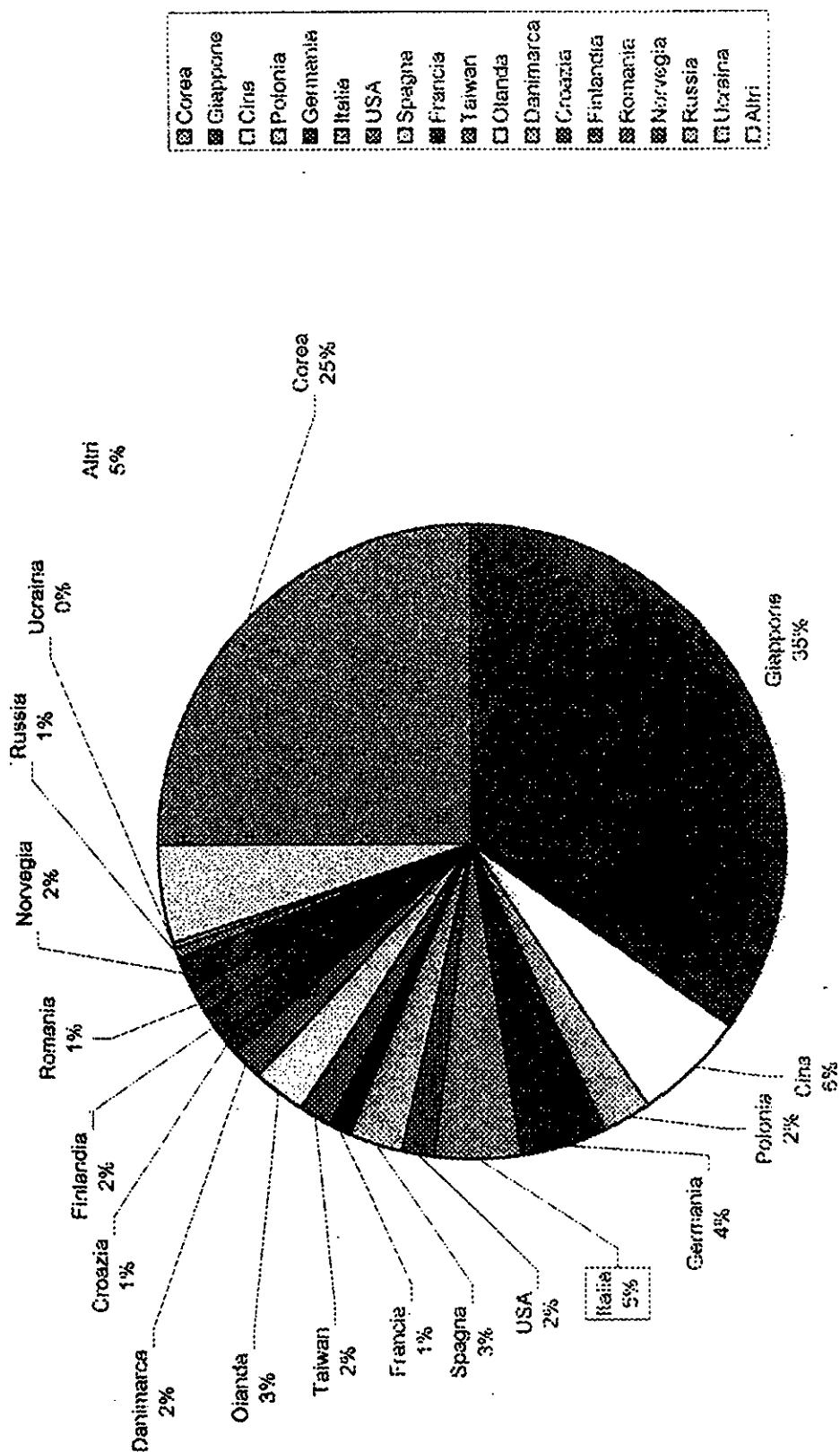
Ordini di nuove costruzioni suddivisi per paesi nel corso del 1999



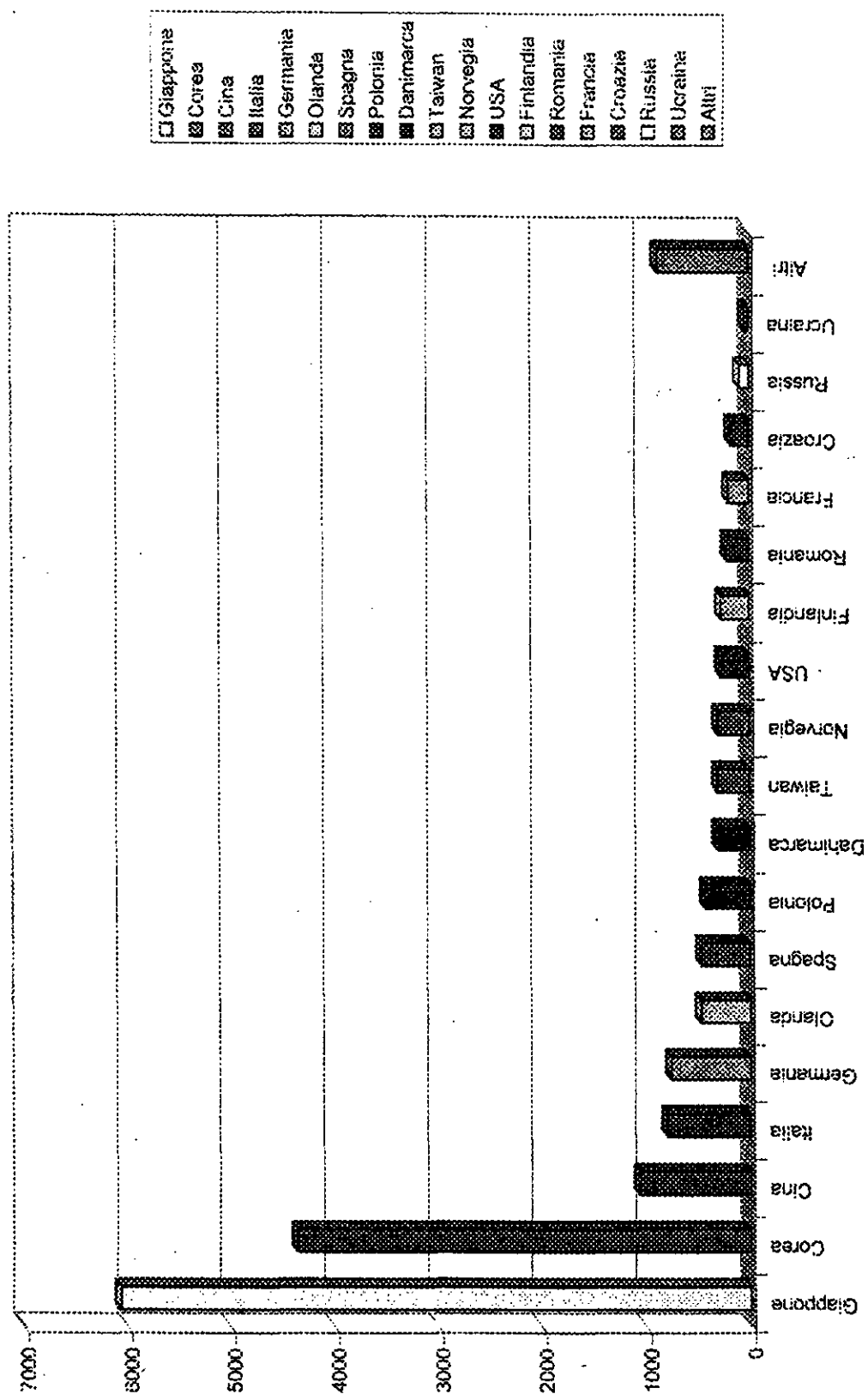
Completamenti mondiali dal 01.01.1985 al 31.12.1999



Ripartizione percentuale dei completamenti nel mondo nel corso del 1999



Completamenti nel mondo suddivisi per paesi nel corso del 1999



**STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 14 GIUGNO 1989, N.234****Esercizio Finanziario 1999****INDUSTRIA CANTIERISTICA**

| <b>COSTRUZ. E TRASF.</b> | <b>Disponibilità<br/>in Lire/ml di</b> | <b>Somme impegnate<br/>in Lire/ml di</b> |
|--------------------------|----------------------------------------|------------------------------------------|
| DL 535/96 conv. L.647/96 | 4,1                                    | 0,02                                     |
| L.261/97 art.1 a)        | 8,3                                    | //                                       |
| <b>totali</b>            | <b>12,4</b>                            | <b>0,02</b>                              |

**INDUSTRIA ARMATORIALE**

| <b>CREDITO NAVALE</b>    | <b>Disponibilità<br/>in Lire/ml di</b> | <b>Somme impegnate<br/>in Lire/ml di</b> |
|--------------------------|----------------------------------------|------------------------------------------|
| DL 564/93 conv. L.132/94 | 0,1                                    | //                                       |
| <b>totali</b>            | <b>0,1</b>                             | <b>//</b>                                |

## STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 22 FEBBRAIO 1994, N.132

## Esercizio Finanziario 1999

## INDUSTRIA CANTIERISTICA

| <b>COSTRUZ. E TRASF.</b> | <b>Disponibilità<br/>in Lire/ml di</b> | <b>Somme impegnate<br/>in Lire/ml di</b> |
|--------------------------|----------------------------------------|------------------------------------------|
| DL 535/96 conv. L.647/96 | 1,17                                   | 0,37                                     |
| L.261/97 art.1 b)        | 46,5                                   | 23,0                                     |
| <b>totali</b>            | <b>47,67</b>                           | <b>23,37</b>                             |

| <b>INVESTIMENTI</b>      | <b>Disponibilità<br/>in Lire/ml di</b> | <b>Somme impegnate<br/>in Lire/ml di</b> |
|--------------------------|----------------------------------------|------------------------------------------|
| DL 287/95 conv. L.343/95 | 1,8                                    | //                                       |
| <b>totali</b>            | <b>1,8</b>                             | <b>//</b>                                |

## RICERCA (I.N.S.E.A.N. e C.E.TE.NA)

| <b>COSTRUZ. E TRASF.</b> | <b>Disponibilità<br/>in Lire/ml di</b> | <b>Somme impegnate<br/>in Lire/ml di</b> |
|--------------------------|----------------------------------------|------------------------------------------|
| DL 287/95 conv. L.343/95 | 0,6                                    | //                                       |
| L.261/97 art.6           | 3,2                                    | 1,1                                      |
| <b>totali</b>            | <b>3,8</b>                             | <b>1,1</b>                               |

**INDUSTRIA ARMATORIALE**

| <b>CREDITO NAVALE</b>       | <b>Disponibilità<br/>in Lire/ml di</b> | <b>Somme impegnate<br/>in Lire/ml di</b> |
|-----------------------------|----------------------------------------|------------------------------------------|
| DL 535/96 conv. L.647/96 ** | 1,5                                    | 1,4                                      |
| L.261/97 art.1 c) (**)      | 70                                     | 10                                       |
| <b>totali</b>               | <b>71,50</b>                           | <b>11,4</b>                              |

**NOTE**

- \* = Limiti di impegno della durata di 10 anni
- (\*) = Limiti di impegno della durata di 15 anni
- \*\* = Limiti di impegno della durata di 8 anni e mezzo
- (\*\*) = Limiti di impegno della durata di 12 anni
- \*\* = Contributi da erogare in 17 semestralità costanti

**STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 14 GIUGNO 1989, N.234****(dati aggiornati al 31 dicembre 1999)**

Legge 14 giugno 1989, n.234 - Disposizioni concernenti l'industria navalmeccanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale - applicativa della VI<sup>a</sup> Direttiva C.E.E.

Leggi di rifinanziamento; 28 marzo 1991, n.107; 31 dicembre 1991, n.431; DL 20 maggio 1993, n.149 convertito nella legge 19 luglio 1993, n.237; DL 24 dicembre 1993, n.564 convertito nella legge 22 febbraio 1994, n.132; DL 13 luglio 1995, n.287 convertito nella legge 8 agosto 1995, n.343; DL 21 ottobre 1996, n.535 convertito nella legge 23 dicembre 1996, n.647; legge 31 luglio 1997, n.261.

|                             | <b>Stanziamenti 1989-1999</b><br>(lire/mlrd) | <b>Somme impegnate</b><br>(lire/mlrd) |
|-----------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------|
| <b>COSTRUZ. E TRASF.</b>    |                                              |                                       |
| L.234/89 art.2              | 349,6                                        | 319,4                                 |
| L.107/91                    | 15,0                                         | 15,0                                  |
| L.431/91                    | *174,5                                       | *174,5                                |
| DL 149/93 conv. in L.237/93 | *60,0                                        | *60,0                                 |
| DL 564/93 conv. in L.132/94 | *157,0                                       | *157,0                                |
| DL 287/95 conv. in L.343/95 | *115,0                                       | *115,0                                |
| DL 535/96 conv. in L.647/96 | *110,0                                       | *105,9                                |
| L.261/97 art.1 a)           | <u>*15,0</u>                                 | <u>*6,7</u>                           |
| <b>TOTALE</b>               | <b>996,1</b>                                 | <b>953,5</b>                          |
| <b>INVESTIMENTI</b>         |                                              |                                       |
| L.234/89 art.6              | 47,0                                         | 47,0                                  |
| L.431/91                    | * 10,0                                       | * 10,0                                |
| DL 564/93 conv. in L.132/94 | * 10,0                                       | * 8,2                                 |
| DL 287/95 conv. in L.343/95 | * <u>5,0</u>                                 | <u>//</u>                             |
| <b>TOTALE</b>               | <b>72,0</b>                                  | <b>(*) 65,2</b>                       |

**DEMOLIZIONI**

|                |             |             |
|----------------|-------------|-------------|
| L.234/89 art.7 | 15,0        | 15,0        |
| L.431/91       | <u>1,0</u>  | <u>0,7</u>  |
| <b>TOTALE</b>  | <b>16,0</b> | <b>15,7</b> |

**CREDITO NAVALE**

|                             |              |              |
|-----------------------------|--------------|--------------|
| L.234/89 artt. 9 e 10       | 36,0         | 36,0         |
| L.107/91                    | 55,0         | 55,0         |
| L.431/91                    | 60,0         | 60,0         |
| DL 149/93 conv. in L.237/93 | 10,0         | 10,0         |
| DL 564/93 conv. in L.132/94 | 41,7         | 41,6         |
| DL 287/95 conv. in L.343/95 | <u>35,0</u>  | <u>35,0</u>  |
| <b>TOTALE</b>               | <b>237,7</b> | <b>237,6</b> |

**Contributo per chiusure totali o  
parziali dei cantieri (T.F.R.)**

|                 |     |          |
|-----------------|-----|----------|
| L.234/89 art.14 | 3,5 | 2,05 (*) |
|-----------------|-----|----------|

**VERIFICHE R.I.Na.**

|                         |     |          |
|-------------------------|-----|----------|
| L.234/89 art.4, comma 7 | 2,4 | 3,97 (*) |
|-------------------------|-----|----------|

**NOTE**

- \* = Stanziamento in limiti di impegno della durata di 10 anni
- \*\* = Stanziamento in limiti di impegno della durata di 8 anni e mezzo
- (\*) = Sono state esaurite tutte le istanze presentate, aventi i requisiti di legge

**Contributi concessi in lire/miliardi alle imprese per iniziative ricadenti sotto il periodo  
della VI<sup>a</sup> Direttiva C.E.E**

**INDUSTRIA CANTIERISTICA**

**COSTRUZ. E TRASF**

L.234/89 art.2 **3077,9**

**INVESTIMENTI**

L.234/89 art.6 **150,65**

**DEMOLIZIONI**

L.234/89 art.7 **18,8**

**Contributo per chiusure  
totali o parziali (T.F.R.)**

L.234/89 art.14 **10,18**

**INDUSTRIA ARMATORIALE**

**CREDITO NAVALE**

L.234/89 artt. 9 e 10 **\*2019,8**

**VERIFICHE R.LNa.**

L.234/89 art.4, comma 7 **3,97**

N.C. = Nuove costruzioni      TRA = Trasformazioni

\* = Contributi da erogare in 17 semestralità costanti

**INIZIATIVE ASSISTITE RICADENTI SOTTO IL REGIME DELLA LEGGE 234/89,  
ATTUATIVA DELLA VI<sup>a</sup> DIRETTIVA C.E.E.  
(dati aggiornati al 31 dicembre 1999)**

**INDUSTRIA CANTIERISTICA**

| N° UNITA'  | Tipo          | Contributo     |
|------------|---------------|----------------|
| 105        | TRA           | 570,4          |
| 129        | N.C.          | 2.507,5        |
| <b>234</b> | <b>TOTALI</b> | <b>3.077,9</b> |

Le 129 iniziative di nuova costruzione hanno dato luogo ad una produzione complessiva di 1.530.745 t.s.l.c., così distinte per tipologia di nave:

| N° UNITA'     | Tipologia                  | t.l.s.c.         |
|---------------|----------------------------|------------------|
| 3             | unità disinquinanti        | 1.350            |
| 11            | petroliere                 | 192.727          |
| 12            | motocisterne               | 170.092          |
| 10            | petrolchimiche             | 77.402           |
| 3             | bulk carriers              | 98.300           |
| 1             | rinfusiera                 | 39.900           |
| 6             | portacontenitori           | 140.420          |
| 5             | roll on-roll off           | 38.805           |
| 17            | gasiere                    | 199.536          |
| 4             | traghetti                  | 67.610           |
| 20            | unità trasporto passeggeri | 138.863          |
| 4\            | unità da crociera          | 321.000          |
| 23            | rimorchiatori              | 23.590           |
| 3             | spintori                   | 2.650            |
| 1             | pontone-gru                | 3.680            |
| 6             | M/bette                    | 14.820           |
| <b>totale</b> | <b>129</b>                 | <b>1.530.745</b> |

**INDUSTRIA ARMATORIALE**

| N° UNITA'  | Tipo          | Contributo (*) |
|------------|---------------|----------------|
| 114        | TRA           | 274,3          |
| 137        | N.C           | 1.745,6        |
| <b>251</b> | <b>TOTALI</b> | <b>2.019,9</b> |

(di cui in via definitiva: 248 e in via preliminare: 3)

(\*) = Contributi da erogare in 17 semestralità costanti

Le 137 iniziative di nuove costruzioni assistite con il contributo di credito navale sono così suddivise per tipologia di nave:

| N. Unita'     | Tipologia                              |
|---------------|----------------------------------------|
| 10            | bette trasporto greggio                |
| 12            | petrolchimiche                         |
| 19            | motocisterne                           |
| 2             | unità da carico secco                  |
| 2             | rinfusiere                             |
| 5             | roll on-roll off                       |
|               | (di cui 3 adibite anche al trasporto   |
|               | contenitori)                           |
| 5             | portacontenitori                       |
| 8             | gasiere                                |
| 24            | traghetti passeggeri                   |
| 15            | traghetti veloci                       |
|               | (7 aliscafi, 5 monoscafi, 3catamarani) |
| 27            | rimorchiatori                          |
| 2             | spintori                               |
| 1             | pontone/gru                            |
| 5             | unità disinquinanti                    |
| <b>totale</b> | <b>137</b>                             |

N.C. = Nuove costruzioni      TRA = Trasformazioni

**STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 22 FEBBRAIO 1994, N.132****(dati aggiornati al 31 dicembre 1999)**

Decreto legge 24 dicembre 1993, n.564 convertito in Legge 22 febbraio 1994, n.132 - Provvedimenti a favore dell'industria navalmeccanica e della ricerca applicata al settore navale - applicativa della VII<sup>a</sup> Direttiva C.E.E.

Leggi di rifinanziamento: DL 13 luglio 1995, n.287 convertito nella legge 8 agosto 1995, n.343; DL 21 ottobre 1996, n.535 convertito nella legge 23 dicembre 1996, n.647; legge 31 luglio 1997, n.261, legge 30 novembre 1998, n.413, legge 28 dicembre 1999, n.522.

|                             | <b>Stanzamenti 1993-1999</b><br>(lire/mlidi) | <b>Somme impegnate</b><br>(lire/mlidi) |
|-----------------------------|----------------------------------------------|----------------------------------------|
| <b>COSTRUZ. E TRASF.</b>    |                                              |                                        |
| DL 564/93 conv. in L.132/94 | * 15,0                                       | * 15,0                                 |
| DL 287/95 conv. in L.343/95 | * 63,5                                       | * 63,5                                 |
| DL 535/96 conv. in L.647/96 | * 95,0                                       | * 94,2                                 |
| L.261/97 art.1 b)           | (*) 135                                      | (*) 60,5                               |
| L.413/98 art.1 a)           | (*) 10                                       | //                                     |
| L.522 art.2, comma 3        | (*) 28                                       | //                                     |
| L.522 art.13                | (*) 10 + 75                                  | //                                     |
| <b>TOTALE</b>               | <b>431,5</b>                                 | <b>233,2</b>                           |

**CREDITO NAVALE**

|                             |              |              |
|-----------------------------|--------------|--------------|
| DL 564/93 conv. in L.132/94 | ** 35,0      | ** 35,0      |
| DL 287/95 conv. in L.343/95 | ** 58,5      | ** 58,5      |
| DL 535/96 conv. in L.647/96 | ** 65,0      | ** 65,0      |
| L.261/97 art.1 c) ***       | (**) 110,0   | (**) 48,6    |
| <b>TOTALE</b>               | <b>268,5</b> | <b>207,1</b> |

\*\*\* ai sensi dell'art.13, 1° comma, legge 522/99, 75 mldi sono stati trasferiti allo stanziamento per la cantieristica

**RICERCA****(L.N.S.E.A.N. e CE.TE.NA)**

|                             |             |             |
|-----------------------------|-------------|-------------|
| DL 564/93 conv. in L.132/94 | * 4,8       | (*)4,8      |
| DL 287/95 conv. in L.343/95 | * 10,4      | (*)9,8      |
| L.261/97 art.1 c)           | * 10,0      | 8,2         |
| L.522/99 art.5              | * 7,0       | //          |
| <b>TOTALE</b>               | <b>32,2</b> | <b>22,8</b> |

**INVESTIMENTI**

|                            |            |           |
|----------------------------|------------|-----------|
| (art.3, comma 4, L.343/95) | (*) 1,8    | //        |
| L.522/99, art.4            | (*) 7      | //        |
| <b>TOTALE</b>              | <b>8,8</b> | <b>//</b> |

**RISTRUTTURAZIONI**

|                 |         |    |
|-----------------|---------|----|
| L.522/99, art.6 | (*) 2,0 | // |
|-----------------|---------|----|

**INNOVAZIONE TECNOLOGICA**

|                 |         |    |
|-----------------|---------|----|
| L.522/99, art.3 | (*) 2,0 | // |
|-----------------|---------|----|

**NOTE**

\* = Limiti di impegno della durata di 10 anni

(\*) = Limiti di impegno della durata di 15 anni

\*\* = Limiti di impegno della durata di 8 anni e mezzo

(\*\*) = Limiti di impegno della durata di 12 anni

\*\* = Contributi da erogare in 17 semestralità costanti

**Contributi concessi nel 1999 in lire/miliardi alle imprese per iniziative ricadenti sotto il regime della VII<sup>a</sup> Direttiva C.E.E**

**INDUSTRIA CANTIERISTICA**

**COSTRUZ. E TRASF.**

L.234/89 art.3 e.4

329,5

**INDUSTRIA ARMATORIALE**

**CREDITO NAVALE**

L.132/94 art.10

168

**RICERCA  
(L.N.S.E.A.N. e C.E.TE.NA)**

L.343/95 artt.14 e 15

11,6

N.C. = Nuove costruzioni      TRA = Trasformazioni

\*\* = Contributi da erogare in 17 semestralità costanti

**Contributi concessi in lire/miliardi alle imprese per iniziative ricadenti sotto il periodo  
della VII<sup>a</sup> Direttiva C.E.E**

**INDUSTRIA CANTIERISTICA**

**COSTRUZ. E TRASF.**

L.234/89 art.3 e 4

2005,2

**INDUSTRIA ARMATORIALE**

**CREDITO NAVALE**

L.132/94 art.10

1555,7

**RICERCA  
(I.N.S.E.A.N. e C.E.TE.NA)**

L.343/95 artt.14 e 15

151,5

N.C. = Nuove costruzioni      TRA = Trasformazioni

\* = Contributi da erogare in 17 semestralità costanti

**INIZIATIVE ASSISTITE RICADENTI SOTTO IL REGIME DELLA LEGGE 132/94,  
ATTUATIVA DELLA VII<sup>a</sup> DIRETTIVA C.E.E.**

(dati aggiornati al 31 dicembre 1999)

**INDUSTRIA CANTIERISTICA**

| N° UNITA'  | Tipo          | Contributo    |
|------------|---------------|---------------|
| 34         | TRA           | 60            |
| 126        | N.C.          | 1945,2        |
| <b>160</b> | <b>TOTALI</b> | <b>2005,2</b> |

Le 126 iniziative di nuova costruzione hanno dato luogo ad una produzione complessiva di 1871,260 t.s.l.c., così distinte per tipologia di nave:

| N° UNITA'     | Tipologia         | t.l.s.c.         |
|---------------|-------------------|------------------|
| 1             | posacavi          | 16.290           |
| 5             | traghetto auto    | 160.490          |
| 2             | petroliere        | 9.250            |
| 24            | petrolchimiche    | 229.680          |
| 11            | bulk carriers     | 211.500          |
| 22            | roll on-roll off  | 382.735          |
| 7             | gasiere           | 75.520           |
| 14            | traghetti         | 130.625          |
| 6             | portacontenitori  | 117.800          |
| 12            | unità da crociera | 1.198.875        |
| 22            | rimorchiatori     | 31.025           |
| <b>totale</b> | <b>126</b>        | <b>2.563.790</b> |

**INDUSTRIA ARMATORIALE**

| N° UNITA'  | Tipo          | Contributo (*) |
|------------|---------------|----------------|
| 22         | TRA           | 43,5           |
| 145        | N.C.          | 125            |
| <b>167</b> | <b>TOTALI</b> | <b>168,5</b>   |

Le 145 iniziative di nuove costruzioni assistite con il contributo di credito navale sono così suddivise per tipologia di nave:

| N. Unità'     | Tipologia         |
|---------------|-------------------|
| 21            | motocisterne      |
| 6             | traghetti auto    |
| 6             | portacontenitori  |
| 1             | posacavi          |
| 1             | petroliera        |
| 18            | petrolchimiche    |
| 14            | bulk carriers     |
| 15            | roll on-roll off  |
| 1             | gasiera (GPL)     |
| 1             | gasiera (LNG)     |
| 19            | traghetti         |
| 2             | unità da crociera |
| 40            | rimorchiatori     |
| <b>totale</b> | <b>145</b>        |

N.C. = Nuove costruzioni

TRA = Trasformazioni

## Albo speciale delle imprese di Costruzione Navale - 31.12.1999

|    | N° iscr. | IMPRESA                                                                                                        | CAP.<br>PROD.<br>tsic/anno | MAX<br>UNITA'<br>REAL.<br>T.s.l. | FASCIA<br>DIM.LE |
|----|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------------------|------------------|
| 1  | 1        | I.N.M.A. S.p.A.<br>V.le San Bartolomeo, 362 - 19138 LA SPEZIA                                                  | 5.000                      | 8.000                            | 3 <sup>a</sup>   |
| 2  | 2        | FINCANTIERI<br>Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE                                                                   | 255.000                    | 150.000                          | 4 <sup>a</sup>   |
| 3  | 3        | CANTIERI NAVALI VITTORIA S.r.l.<br>Via Leonardo da Vinci, 47 - 45011 ADRIA (ROVIGO)                            | 3.000                      | 3.500                            | 1 <sup>a</sup>   |
| 4  | 4        | CANTIERE NAVALE F.LLI GIACALONE S.p.A.<br>Via Selinunte, 44 - 91026 MAZARA DEL VALLO<br>(TRAPANI)              | 4.000                      | 2.000                            | 1 <sup>a</sup>   |
| 5  | 5        | SOCIETA' ESERCIZIO CANTIERI S.p.A.<br>Largo Toniolo, 10 - 00186 ROMA                                           | 19.500                     | 15.000                           | 3 <sup>a</sup>   |
| 6  | 6        | C.N.F. CANTIERE NAVALE FERRARI S.r.l.<br>V.le San Bartolomeo, 414 - 19126 LA SPEZIA                            | 7.700                      | 25.000                           | 2 <sup>a</sup>   |
| 7  | 7        | CANTIERE NAVALE VISENTINI S.r.l.<br>Via G. Verdi, 33 - 30171 MESTRE (VENEZIA)                                  | 12.500                     | 25.000                           | 2 <sup>a</sup>   |
| 8  | 8        | NUOVI CANTIERI APUANIA S.p.A.<br>V.le Cristoforo Colombo, 4 bis - 54036<br>MARINA DI CARRARA (MASSA)           | 25.000                     | 50.000                           | 3 <sup>a</sup>   |
| 9  | 9        | CANTIERE NAVALE DE POLI S.p.A.<br>Via dei Murazzi, 1216 - 30010<br>PELLESTRINA (VENEZIA)                       | 8.000                      | 7.600                            | 2 <sup>a</sup>   |
| 10 | 11       | CANTIERE NAVALE MARIO MORINI S.p.A.<br>Via Enrico Mattei, 20 - 60125 ANCONA                                    | 9.000                      | 10.000                           | 2 <sup>a</sup>   |
| 11 | 13       | COOP. ING. G.TOMMASI CANT. NAV. S.c.r.l.<br>Via Mattei, 14 - 60125 ANCONA                                      | 3.500                      | 2.000                            | 1 <sup>a</sup>   |
| 12 | 14       | CANTIERE NAVALE DI PESARO S.r.l.<br>Via Fra Due Porti, 48 - 61100 PESARO                                       | 5.800                      | 7.000                            | 1 <sup>a</sup>   |
| 13 | 15       | ROSETTI MARINO S.p.A.<br>Via Trieste, 230 - 48100 RAVENNA                                                      | 2.000                      | 4.000                            | 1 <sup>a</sup>   |
| 14 | 18       | CANTIERI NAVALI TERMOLI S.r.l.<br>Molo Nord Est - 86039 TERMOLI                                                | 4.000                      | 7.200                            | 1 <sup>a</sup>   |
| 15 | 19       | RODRIQUEZ CANTIERI NAVALI S.p.A.<br>Via S. Raineri, 22 - 98122 MESSINA                                         | 5.500                      | 6.500                            | 2 <sup>a</sup>   |
| 16 | 20       | METALCOST COSTRUZIONI METALLICHE S.p.A.<br>Via Alta, 3 - LOCALITA' CA' DEL SALE -<br>19038 SARZANA (LA SPEZIA) | 4.100                      | 3.500                            | 1 <sup>a</sup>   |
| 17 | 21       | SESTRI CANTIERE NAVALE S.p.A.<br>Via Soliman, 47/R - 16154 GENOVA                                              | 30.000                     | 80.000                           | 4 <sup>a</sup>   |
| 18 | 23       | S.M.E.B. CANTIERI NAVALI S.p.A.<br>Via S. Raineri 98100 Messina                                                | 5.400                      | 16.000                           | 1 <sup>a</sup>   |
| 19 | 24       | Cantiere Navale Fratelli Orlando S.c.a r.l<br>Piazza Mazzini, 92 - 57126 Livorno                               | 15.000                     | 10.000                           | 3 <sup>a</sup>   |
| 20 | 25       | T.MARIOTTI<br>Via dei Pescatori - 16129 GENOVA                                                                 | 5.000                      | 40.000                           | 2 <sup>a</sup>   |
|    |          | <b>Totale</b>                                                                                                  | <b>429.000</b>             |                                  |                  |

**MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE**

Albo Speciale delle Imprese di Riparazione navale -31.12.1999

|    | N.<br>Iscri. | IMPRESE                                                                                                 | FASCIA<br>DIM.LE |
|----|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 1  | 1            | IVALDI & GENERALE S.r.l.<br>Via Porta Siberia - 16126 GENOVA                                            | 1 <sup>a</sup>   |
| 2  | 2            | IMPRESA 'MARINONI S.r.l.<br>Via Molo Giano - 16126 GENOVA                                               | 1 <sup>a</sup>   |
| 3  | 3            | G.M.G. GENERAL MONTAGGI GENOVESI S.r.l.<br>Via dei Pescatori (Foce) - 16128 GENOVA                      | 1 <sup>a</sup>   |
| 4  | 4            | NAVALIMPIANTI S.p.A.<br>Salita alla Guardia, 55 - 16014 GENOVA                                          | 1 <sup>a</sup>   |
| 5  | 5            | I.N.M.A. S.p.A.<br>V.le San Bartolomeo, 362 - 19138 LA SPEZIA                                           | 3 <sup>a</sup>   |
| 6  | 6            | FINCANTIERI<br>Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE                                                            | 4 <sup>a</sup>   |
| 7  | 8            | Officine Meccaniche Navali e Fonderie<br>SAN GIORGIO DEL PORTO S.p.A.<br>Calata Boccardo - 16126 GENOVA | 3 <sup>a</sup>   |
| 8  | 9            | IGNAZIO MESSINA & C. S.p.A.<br>Via G. D'Annunzio, 91 - 16100 GENOVA                                     | 2 <sup>a</sup>   |
| 9  | 11           | T.MARIOTTI S.p.A.<br>Via dei Pescatori - 16126 GENOVA                                                   | 3 <sup>a</sup>   |
| 10 | 13           | COOP. ING. TOMMASI CANT. NAV. S.c.r.l.<br>Via Mattei, 14 - 60125 ANCONA                                 | 1 <sup>a</sup>   |
| 11 | 15           | VE.GA. OFF.NE VERRINA DI CALATA GADDA S.r.l.<br>Calata Gadda - 16126 GENOVA PORTO                       | 1 <sup>a</sup>   |
| 12 | 18           | ROSETTI MARINO S.p.A.<br>Via Trieste, 230 - 48100 RAVENNA                                               | 2 <sup>a</sup>   |
| 13 | 19           | NAVITAL S.p.A.<br>Via Tagliolini, 26 E - 16152 GENOVA                                                   | 1 <sup>a</sup>   |
| 14 | 20           | LA NUOVA MECCANICA NAVALE S.r.l. P.zza<br>Garibaldi, 91 - 80142 NAPOLI                                  | 1 <sup>a</sup>   |
| 15 | 21           | WARTSILA NAVIM SERVICE S.r.l.<br>Via dei Pescatori - 16129 GENOVA                                       | 1 <sup>a</sup>   |
| 16 | 23           | CANTIERI DEL MEDITERRANEO S.p.A.<br>Via Marinella, Varco 6 - 80133 NAPOLI                               | 3 <sup>a</sup>   |
| 17 | 24           | G. & R. SALVATORI<br>Officine Meccaniche Navali S.p.A.<br>Calata Villa del Popolo - 80133 NAPOLI PORTO  | 1 <sup>a</sup>   |
| 18 | 27           | S.I.D.E.M. S.r.l.<br>Via Molo Giano - 16128 GENOVA                                                      | 1 <sup>a</sup>   |
| 19 | 28           | CANTIERE E. NOE' S.P.A. Molo<br>Darsena - 96011 AUGUSTA                                                 | 2 <sup>a</sup>   |
| 20 | 29           | S.M.E.B. CANTIERI NAVALI S.p.A. Via<br>S. Raineri - 98100 MESSINA                                       | 3 <sup>a</sup>   |

**MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE**

Albo Speciale delle Imprese di Riparazione navale -31.12.1999

|    |    |                                                                                        |                |
|----|----|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 21 | 30 | CANTIERI RAVENNA S.r.L.<br>Via 13 Marzo 1987,n.3 -48100 RAVENNA                        | 1 <sup>a</sup> |
| 22 | 31 | CANTIERE NAVALE DI TRAPANI S.p.A.<br>Via Bacino, Zona Isolella -91100 TRAPANI          | 2 <sup>a</sup> |
| 23 | 32 | GEROLAMO SCORZA S.p.A.<br>Calata Gadda 12/18 - 16126 GENOVA                            | 1 <sup>a</sup> |
| 24 | 33 | PALUMBO S.P.A.<br>Calata Marinella -Interno Porto -80133 NAPOLI                        | 1 <sup>a</sup> |
| 25 | 34 | CANTIERE NAVALE FRATELLI ORLANDO S.c.a.r.l.<br>Piazza Mazzini,92 -57126 LIVORNO        | 4 <sup>a</sup> |
| 26 | 35 | LLOYD SARDEGNA<br>COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE S.r.l.<br>Via Sonnino.21 - 09125 - Cagliari | 1 <sup>a</sup> |
| 27 | 36 | CANTIERI NAVALI TERMOLI S.p.A.<br>Molo Sud Est - 86039 Termoli                         | 1 <sup>a</sup> |

**Albo Speciale delle Imprese di Demolizione Navale**

| N° | IMPRESE ISCRITTE AL 31.12.1999                                                       |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------|
| 2  | NAVALCANTIERI S.r.l.<br>Via Boccaperti, 5 - 80146 S. GIOVANNI A TEDUCCIO<br>(NAPOLI) |

**ALBO SPECIALE DELLE IMPRESE DI COSTRUZIONE NAVALE**  
Personale dipendente Imprese di Costruzione navale nel 1999

| N.iscriz. Albo | Cantiere                | Dipendenti |
|----------------|-------------------------|------------|
| 1              | INMA *                  | 181        |
| 2              | Fincantieri * 1)        | 5.498      |
| 3              | C.N. Vittoria           | 52         |
| 4              | C.N. Giacalone          | 59         |
| 5              | S.E.C.                  | 241        |
| 6              | C.N. Ferrari            | 50         |
| 7              | C.N. Visentini          | 74         |
| 8              | N.C.A.                  | 259        |
| 9              | C.N. De Poli            | 94         |
| 11             | C.N. Morini             | 128        |
| 13             | Coop. Ing. G. Tommasi * | 62         |
| 14             | C.N. Pesaro             | 50         |
| 15             | Rosetti *               | 166        |
| 18             | C.N. Termoli *          | 65         |
| 19             | C.N. Rodriguez          | 200        |
| 20             | Metalcost               | 51         |
| 21             | Sestri C.N.             | 799        |
| 23             | S.M.E.B. *              | 163        |
| 24             | C.N. F.lli Orlando*     | 407        |
| 25             | T.Mariotti*             | 137        |
| Totali         |                         | 8.599      |

\* Imprese che svolgono attività mista di costruzione e riparazione navale e altre

1) Escluso personale Palazzo Marineria (785), di via Genova (128), della Direzione di Roma (13) e dei Cantieri di Muggiano (775) e Riva Trigoso (1012).

## ALBO SPECIALE DELLE IMPRESE DI COSTRUZIONE NAVALE

Produzione sviluppata negli anni 91 - 99

(navi assistite con i benefici delle leggi 234/89 e 132/94)

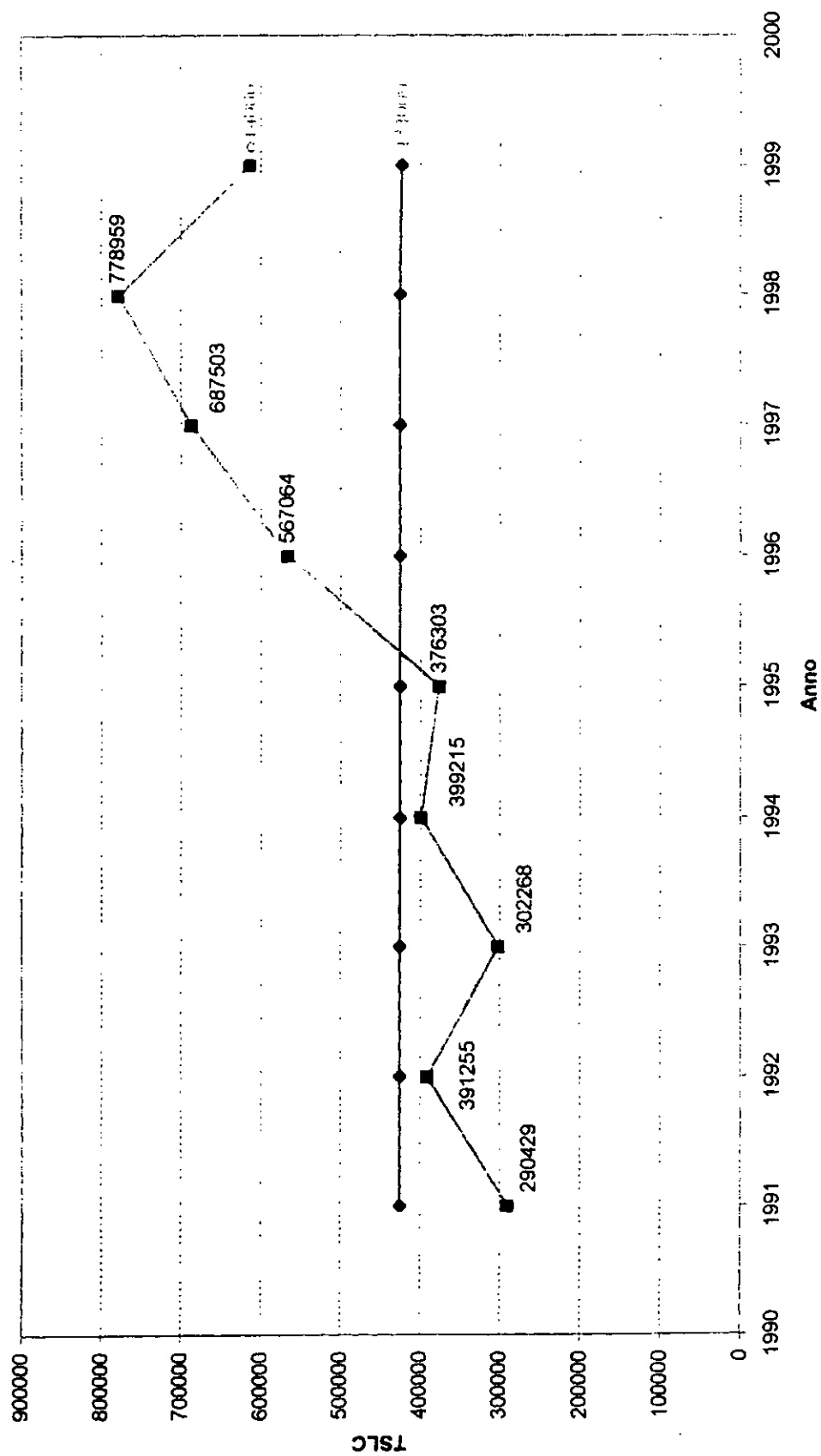
| N. iscriz. | Cantiere           | TSLC<br>Assegn.te | TSLC sv.<br>1991 | TSLC sv.<br>1992 | TSLC sv.<br>1993 | TSLC sv.<br>1994 | TSLC sv.<br>1995 | TSLC sv.<br>1996 | TSLC sv.<br>1997 | TSLC sv.<br>1998 | TSLC sv.<br>1999 |
|------------|--------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 1          | Albo               | 5.000             | 2.778            | 5.224            | 3.536            | 3.271            | 5.384            | 7.884            | 5.213            | 4.630            | 1.400            |
| 2          | INMA               | 255.000           | 211.071          | 282.857          | 212.387          | 313.958          | 275.687          | 409.702          | 475.947          | 528.197          | 436.464          |
| 3          | Fincantieri        | 3.000             | 3.245            | 699              | 823              | 1.025            | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                |
| 4          | C.N. Vittoria**    | 4.000             | 5.117            | 6.435            | 992              | 0                | 2.256            | 3.071            | 1.281            | 82               | 0                |
| 5          | C.N. Giacalone     | 19.500            | 0                | 745              | 982              | 5.762            | 11.302           | 11.079           | 20.678           | 19.591           | 6.407            |
| 6          | S.E.C.             | 7.700             | 17.141           | 6.376            | 767              | 1.909            | 830              | 2709             | 13.826           | 18.864           | 3.130            |
| 7          | C.N. Ferrari       | 12.500            | 12.812           | 8.435            | 16.631           | 21.627           | 31.481           | 28.081           | 18.777           | 22.472           | 10.084           |
| 8          | C.N. Visentini     | 25.000            | 10.002           | 26.661           | 20.952           | 15.312           | 13.545           | 22.897           | 36.117           | 54.000           | 17.009           |
| 9          | N.C.A.             | 8.000             | 6.830            | 5.251            | 5.088            | 3.813            | 8.149            | 11.665           | 10.126           | 10.387           | 7.619            |
| 10         | C.N. De Poli       | 9.000             | 7.097            | 4.894            | 2.909            | 5.133            | 6.304            | 10.021           | 9.901            | 8.587            | 10.166           |
| 11         | C.N. Morini        | 3.500             | 2.412            | 2.844            | 522              | 307              | 2.359            | 6.131            | 6.172            | 3.047            | 4.856            |
| 12         | C.N. Tommasi       | 5.800             | 4.948            | 4.801            | 9.510            | 5.767            | 2.971            | 10.634           | 4.684            | 9.367            | 3.594            |
| 13         | C.N. Pesaro        | 2.000             | 0                | 20               | 0                | 987              | 0                | 1015             | 840              | 3142             | 376              |
| 14         | Rosetti            | 4.000             | 1.785            | 2.022            | 2.065            | 157              | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                |
| 15         | C.N. Termoli**     | 5.500             | 4.410            | 4.190            | 7.935            | 4.022            | 1.938            | 1.542            | 3.274            | 8.255            | 11.198           |
| 16         | C.N. Rodriguez     | 4.100             | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                |
| 17         | Metalcost**        | 30.000            | 781              | 29.801           | 17.169           | 16.165           | 14.097           | 33.261           | 60.020           | 56.501           | 20.017           |
| 18         | Sestri C.N.        | 5.400             | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 3.025            | 4.175            | 0                |
| 19         | S.M.E.B.**         | 15.000            | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 6.362            | 17.314           | 27.662           | 37.615           |
| 20         | C.N. F.lli Orlando | 5.000             | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 44.299           |
| 21         | T. Mariotti        | 429.000           | 290.429          | 391.255          | 302.268          | 399.215          | 376.303          | 566.054          | 687.195          | 778.959          | 614.234          |
| 22         | Totale             |                   |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |

\*\* Non hanno svolto attività di costruzione navale assistita

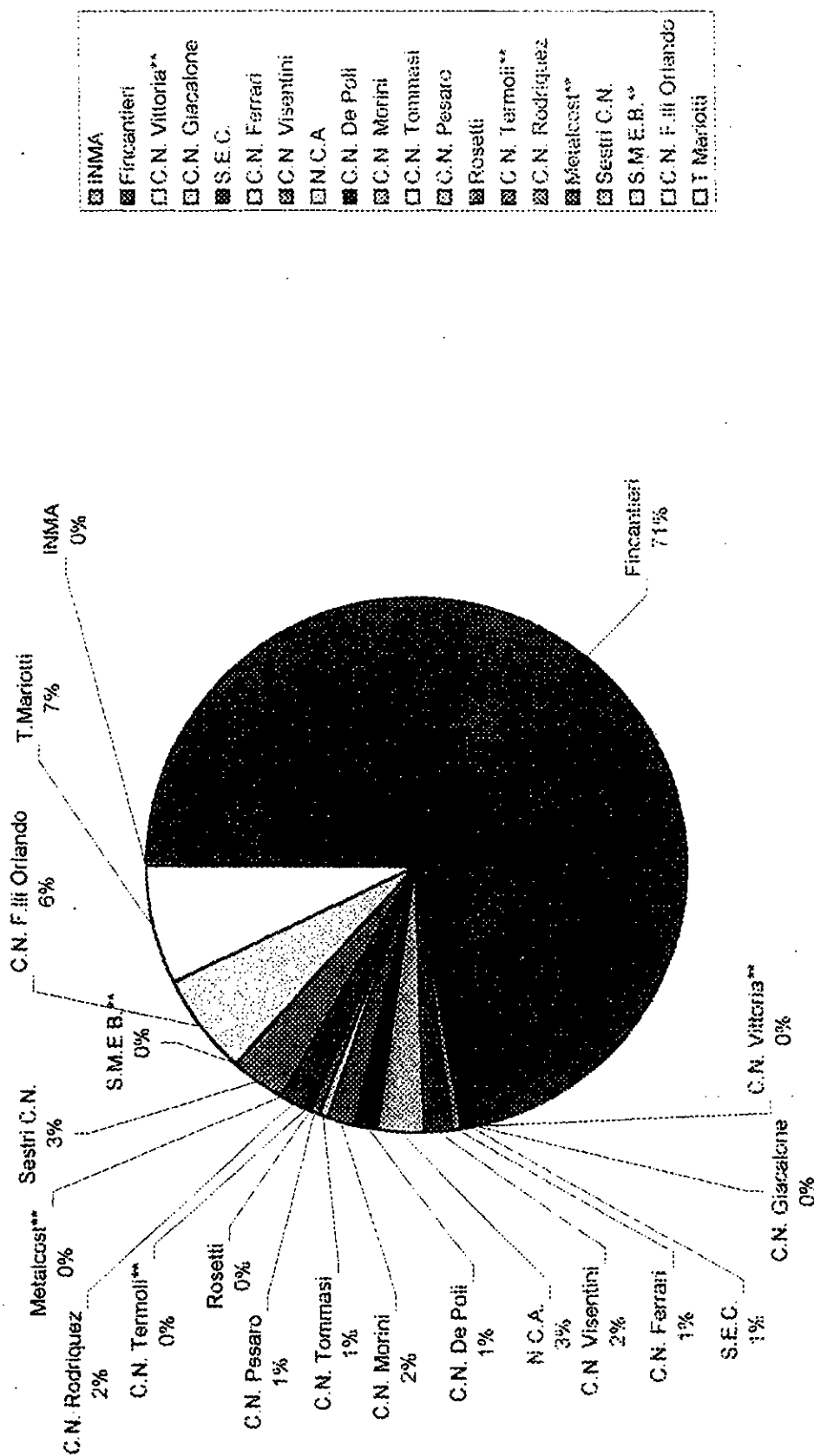
## Cantieristica Italiana - Produzione 1991 - 1999



Cantieristica Italiana - Produzione sviluppata dal 1991 al 1999 (Tslc)



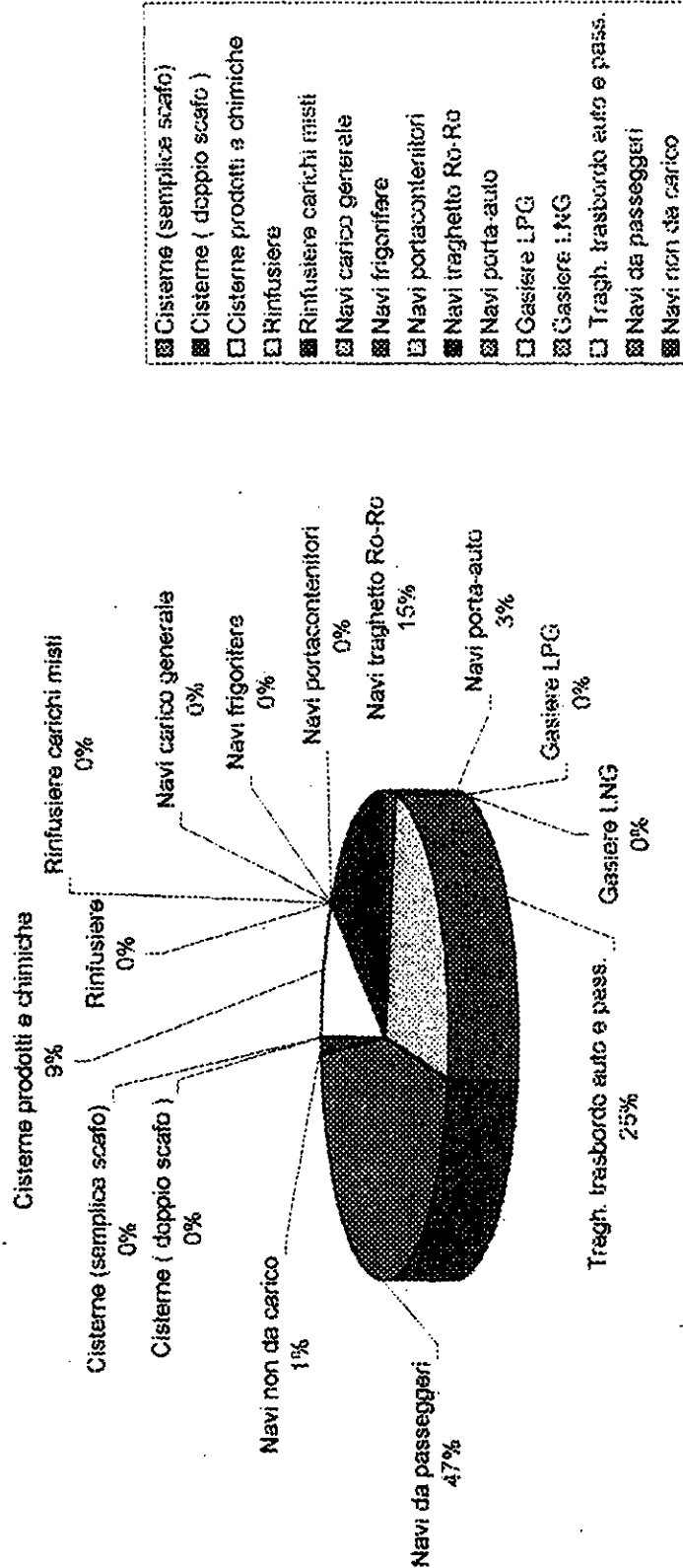
**Ripartizione percentuale della produzione sviluppata nel 1999 dalle imprese iscritte nell'Albo  
Speciale delle Imprese di Costruzione Navale**



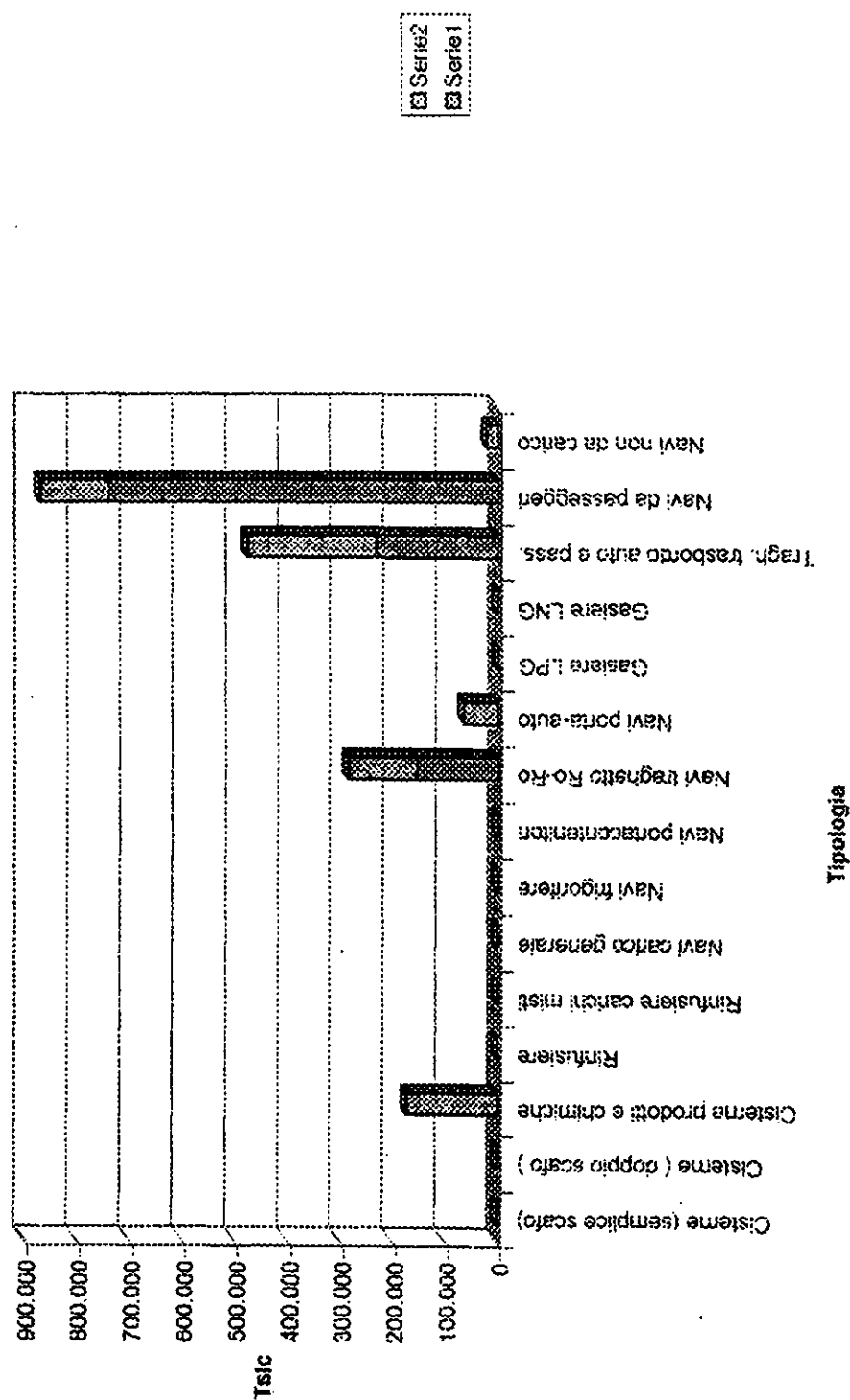
**Ministero dei Trasporti e della Navigazione**  
**Albo speciale delle Imprese di Costruzione Navale**  
**Cantieristica Italiana - Ripartizione del carico di lavoro per tipologia al 31.12.99**

| Tipologia                     | di cui per Armatore estero |           |           |     |         |           |
|-------------------------------|----------------------------|-----------|-----------|-----|---------|-----------|
|                               | N.O                        | Tsl       | Tslc      | N.O | Tsl     | Tslc      |
| Cisterne (semplice scafo)     | 0                          | 0         | 0         | 0   | 0       | 0         |
| Cisterne ( doppio scafo )     | 0                          | 0         | 0         | 0   | 0       | 0         |
| Cisterne prodotti e chimiche  | 18                         | 149.740   | 173.034   | 0   | 0       | 0         |
| Rinfusiere                    | 0                          | 0         | 0         | 0   | 0       | 0         |
| Rinfusiere carichi misti      | 0                          | 0         | 0         | 0   | 0       | 0         |
| Navi carico generale          | 0                          | 0         | 0         | 0   | 0       | 0         |
| Navi frigorifere              | 0                          | 0         | 0         | 0   | 0       | 0         |
| Navi portacontaineri          | 0                          | 0         | 0         | 0   | 0       | 0         |
| Navi traghetto Ro-Ro          | 13                         | 272.500   | 285.650   | 8   | 163000  | 154400    |
| Navi porta-auto               | 2                          | 117.000   | 64.350    | 0   | 0       | 0         |
| Gasiere LPG                   | 0                          | 0         | 0         | 0   | 0       | 0         |
| Gasiere LNG                   | 0                          | 0         | 0         | 0   | 0       | 0         |
| Tragh. trasbordo auto e pass. | 15                         | 515.300   | 476.745   | 6   | 35780   | 231300    |
| Navi da passeggeri            | 13                         | 660.450   | 871.100   | 8   | 576000  | 741000    |
| Navi non da carico            | 11                         | 4.637     | 21.025    | 0   | 0       | 0         |
| Totale                        | 72                         | 1.719.627 | 1.891.964 | 22  | 774.780 | 1.126.700 |

**Ripartizione percentuale per tipologia del carico di lavoro delle Imprese iscritte nell'Albo dei Costruttori al 31.12.99**



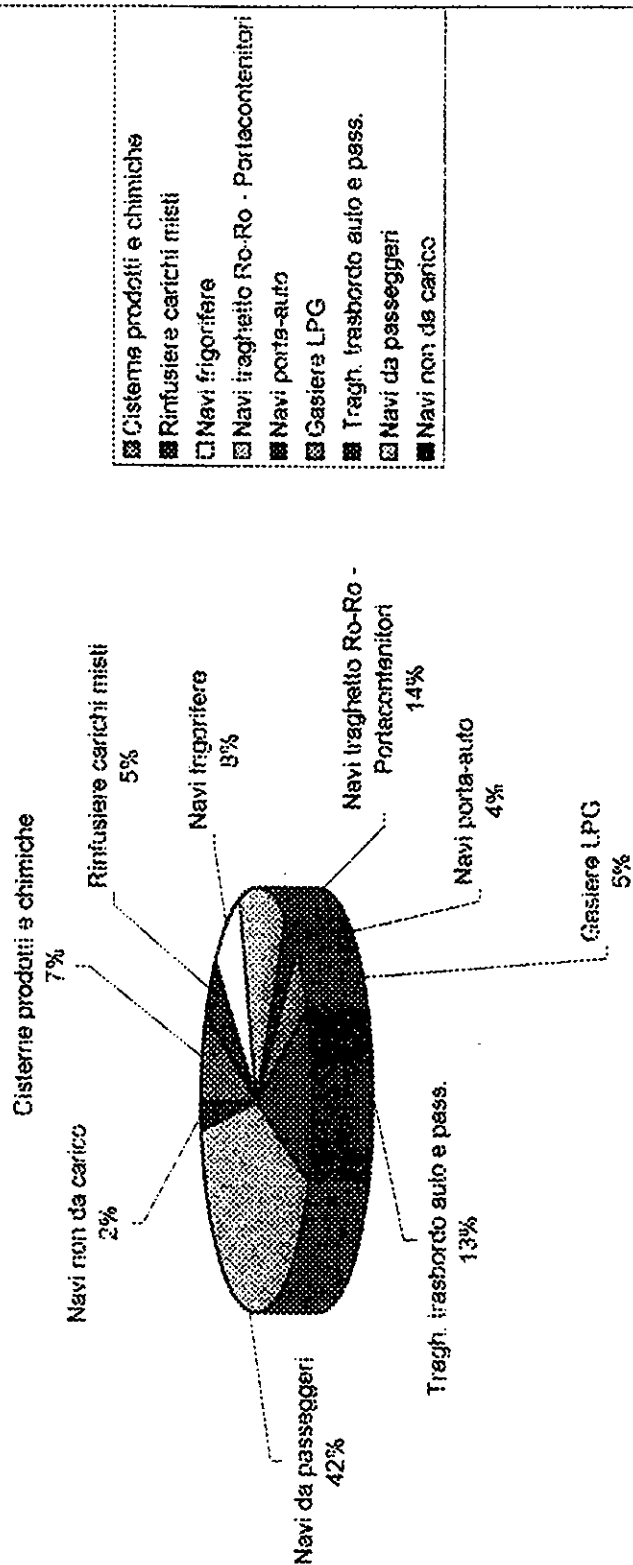
## Cantieristica italiana - Ripartizione del carico di lavoro fra Committenti nazionali e esteri al 31.12.1999



Serie 2: Committenti italiani  
 Serie 1: Committenti esteri



**Ripartizione percentuale per tipologia dei completamenti di nuove costruzioni  
delle imprese iscritte nell'Albo dei Costruttori nel 1999(Tslc)**

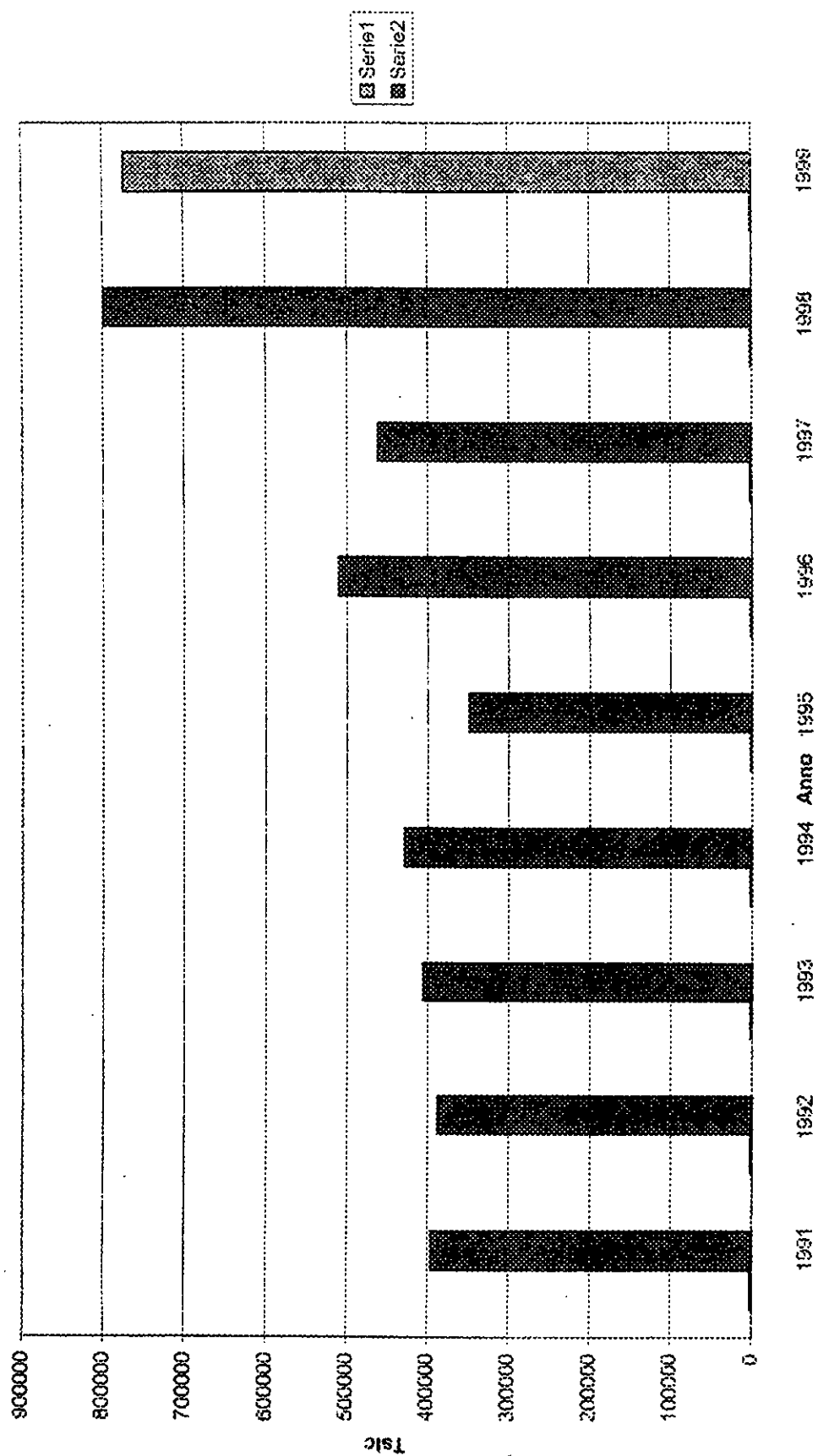


## NAVI COMPLETE

Periodo : 1 Gennaio 1991 - 31 Dicembre 1999

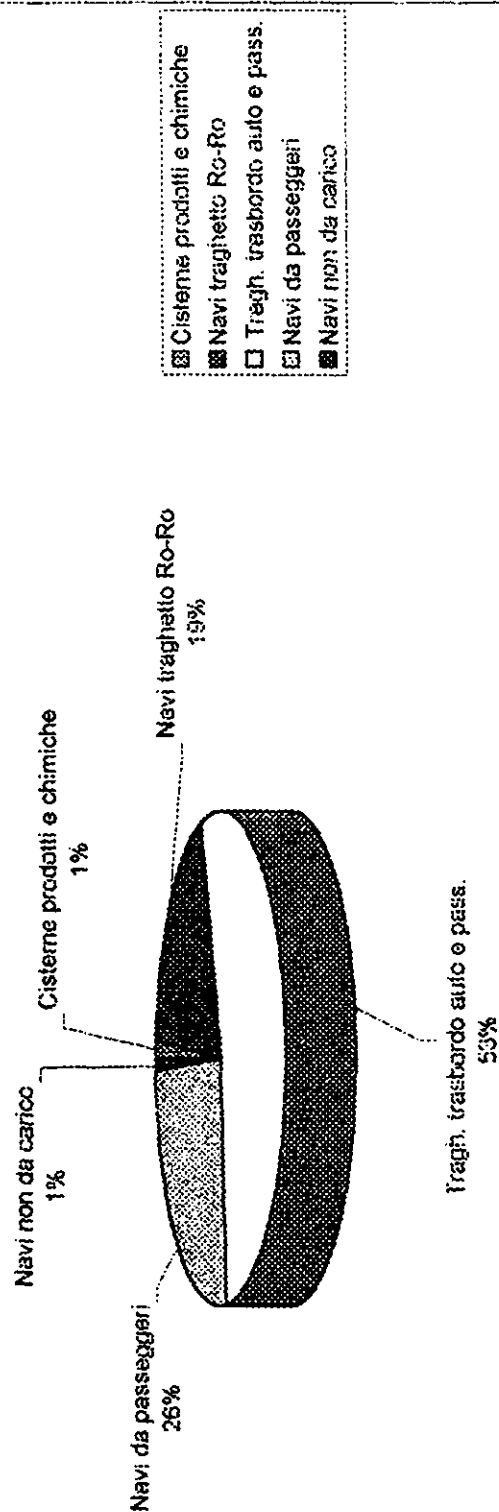
| Tipologia                     | 1991          | 1992           | 1993           | 1994           | 1995           | 1996          | 1997           | 1998           | 1999           |
|-------------------------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
|                               | Tslc          | Tslc           | Tslc           | Tslc           | Tslc           | Tslc          | Tslc           | Tslc           | Tslc           |
| Cisterne (semplice scafo)     | 805           | 45.890         | 54.683         | 128.198        | 41.670         | 0             | 0              | 0              | 0              |
| Cisterne ( doppio scafo )     | 0             | 0              | 0              | 0              | 0              | 36.000        | 0              | 0              | 0              |
| Cisterne prodotti e chimiche  | 37.509        | 53.083         | 45.331         | 42.795         | 33.958         | 37.003        | 65.605         | 69.265         | 50.505         |
| Rinfusiere carichi misti      | 78.866        | 45.330         | 0              | 0              | 57.000         | 57.000        | 57.000         | 0              | 38.000         |
| Navi carico generale          | 0             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0             | 0              | 0              | 0              |
| Navi frigorifere              | 0             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0             | 0              | 0              | 65000          |
| Navi portacontaineri          | 54.835        | 13.650         | 57.000         | 28.796         | 0              | 60.750        | 0              | 0              | 0              |
| Navi traghetto Ro-Ro          | 14.025        | 60.957         | 56.705         | 64.228         | 41.990         | 22.400        | 51.700         | 137.985        | 104.625        |
| Navi porta-auto               | 0             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0             | 32.175         | 115.600        | 32.175         |
| Gasiere LPG                   | 6148          | 47.320         | 18.903         | 19.089         | 19.089         | 26.031        | 6.190          | 9.280          | 40.420         |
| Gasiere LNG                   | 0             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0             | 43.500         | 43.500         | 0              |
| Tragh. trasbordo auto e pass. | 0             | 0              | 0              | 0              | 0              | 50.955        | 20.905         | 74.183         | 103.890        |
| Navi da passeggeri            | 199.876       | 100.000        | 171.028        | 145.754        | 93.750         | 197.310       | 173.125        | 339.745        | 322.810        |
| Navi non da carico            | 3.505         | 21.305         | 2.550          | 0              | 61.575         | 23.565        | 11.825         | 9.500          | 16.240         |
| <b>Totali</b>                 | <b>395569</b> | <b>387.535</b> | <b>406.200</b> | <b>428.860</b> | <b>349.032</b> | <b>511014</b> | <b>462.025</b> | <b>799.058</b> | <b>773.665</b> |

Cantieristica Italiana - Completamenti 1999



**Cantieristica Italiana**  
**Ripartizione dei Nuovi Ordini per tipologia**  
**dal 01.01.99 al 31.12.99**

| Tipologia                     | di cui per Committente estero |         |         |          |                |                |
|-------------------------------|-------------------------------|---------|---------|----------|----------------|----------------|
|                               | N.o                           | Tsl     | Tslc    | N.o      | Tsl            | Tslc           |
| Cisterne prodotti e chimiche  | 1                             | 4.000   | 6.400   |          |                |                |
| Navi traghetto Ro-Ro          | 4                             | 96.000  | 100.800 |          |                |                |
| Tragh. trasbordo auto e pass. | 7                             | 317.000 | 285.300 | 2        | 76.000         | 68.400         |
| Navi da passeggeri            | 2                             | 109.150 | 137.150 | 1        | 109.000        | 136.250        |
| Navi non da carico            | 3                             | 950     | 4.750   |          |                |                |
| <b>Totali</b>                 |                               |         |         | <b>3</b> | <b>185.000</b> | <b>204.650</b> |

**Cantieristica Italiana - Ripartizione per tipologia degli ordinativi di nuove costruzioni nel 1999**

Cantieristica Italiana - Andamento ordini di nuove costruzioni dal 01.01.1994 al 31.12.1999

