

MINISTERO DEI TRASPORTI E NAVIGAZIONE
DIPARTIMENTO DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA
UNITA' DI GESTIONE DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

Comitato Consultivo per la Cantieristica

=====

Relazione sull'attuazione nell'anno 2000 della legge n°132/94 e successive proroghe e delle leggi n°413/98 e n° 522/99 ai sensi dell'art.23 della legge n°234/89.

=====

3 maggio 2001

PAGINA BIANCA

PREMESSA 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^a 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 3 maggio 2001 ha licenziato l'allegata relazione sullo stato di attuazione della predetta legge nell'anno 2000.

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

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

Dott. Cosimo Caliendo

Capo dell'Unità di Gestione della
Navigazione Marittima ed Interna

Ing. Pasquale Carretta

Dirigente della Divisione Vigilanza
Tecnica in rappresentanza del
Ministero dei Trasporti e della
Navigazione

Ing. Antonino Mercadante

Esperto

Ing.Adriano Prigelli

Esperto

Dott. Carlo Lombardi	in rappresentanza della Confederazione Italiana Armatori
Dott. Nazareno Silvestrini	In rappresentanza dell'Associazione Nazionale dell'Industria Navalmeccanica (ASSONAVE)
Dott. Giancarlo Casani	In rappresentanza dell'Associazione Nazionale Cantieri Navali Privati
Dr. Alessandro Bianchi	In rappresentanza della Segreteria Nazionale FIOM-CGIL Federazione Impiegati Operai Metallurgici Nazionale

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

Nel suo insieme il 2000 è stato un anno decisamente positivo per l'economia mondiale: la produzione ed il commercio sono cresciuti, rispettivamente, del 4,8% e del 13%, facendo registrare ritmi tra i più elevati degli ultimi venticinque anni.

L'inflazione, pur facendo registrare una tendenza all'aumento, è rimasta comunque entro limiti contenuti.

I risultati registrati, peraltro, presentano andamenti differenziati nelle diverse aree economico-produttive del mondo: il prodotto interno lordo è aumentato del 5% negli Stati Uniti e di quasi il 6% nei paesi emergenti.

Nei Paesi dell'area europea è stata registrata una crescita del 3,4%, mentre in Giappone l'incremento è stato solo dell' 1,7%.

Peraltro nella seconda metà dell'anno il quadro economico è sensibilmente peggiorato ovunque, in particolare, negli ultimi mesi dell'anno; il rallentamento è stato particolarmente pronunciato negli Stati Uniti, ove la forte ed imprevista decelerazione della produzione ha risentito di fattori di natura sia reale sia finanziaria.

Inoltre il vertiginoso rialzo dei costi del petrolio verificatosi nel corso di gran parte del 2000 ha provocato un aumento dell'inflazione che poi, verso la fine dell'anno, si è attenuato sia in seguito alla flessione delle quotazioni petrolifere sia al rallentamento dell'attività produttiva.

Sull'assetto dell'economia mondiale hanno pesato anche numerosi aspetti politici, quali i conflitti nei Balcani e nel medio Oriente, che hanno determinato ulteriori elementi di incertezza non solo nelle regioni interessate ma anche nel resto del mondo.

La Russia, pur irrigidendo ulteriormente la sua posizione politica nel panorama internazionale, ha registrato effetti positivi per l'andamento della propria economia nazionale attraverso la costante cooperazione con i maggiori paesi industrializzati.

Dal punto di vista degli operatori marittimi si è rilevato con una certa preoccupazione che il sensibile aumento delle esportazioni di petrolio e di prodotti siderurgici dalla Russia ha ridotto, di fatto, le distanze che i carichi petroliferi devono coprire e, conseguentemente, ha inciso negativamente sulla domanda di trasporto per materie prime necessarie alla produzione di acciaio da parte di quei paesi privi di risorse di carbone o di metalli ferrosi.

Più specificatamente, per quanto riguarda il volume delle merci movimentate via mare, alla fine dell'anno è stato rilevato un totale di 5.374 milioni di tonnellate di merci trasportate, con un incremento del 4,2% rispetto ai 5.161 milioni di tonnellate trasportate via mare nel 1999.

Nel complesso il 2000 è stato un anno positivo per il trasporto di tutte le principali merci ed in particolare per il settore delle merci alla rinfusa sia liquide che secche.

Il trasporto del petrolio greggio ha registrato un aumento del 4,1% con un totale di 1.612 milioni di tonnellate, (laddove il dato del 1999 ammontava a 1.548 milioni). Valutato il trasporto di greggio insieme a quello complessivo dei prodotti petroliferi, esso rappresenta il dato più rilevante in termini di quantità trasportate, pari al 38% del totale.

Per le cinque principali materie prime secche (minerali di ferro, carbone, granaglie, bauxite, allumina e fosfati) l'aumento è stato del 7,4% per un totale di 1.285 milioni di tonnellate (il dato del 1999 ammontava a 1.196, pari al 24% del totale).

2. Il mercato mondiale delle costruzioni navali nel 2000

Il 2000 è stato un anno di tutto rilievo per il mercato delle costruzioni navali: la rilevata espansione dell'economia mondiale (+4,8%) e conseguentemente del commercio e dei traffici via mare, ha fatto crescere il mercato dei noli - soprattutto di quelli relativi al trasporto di carichi liquidi - e con esso è cresciuta a livello mondiale la domanda di nuove costruzioni, che ha toccato il valore record di 26,3 milioni di tslc con una crescita del 39% (+44% nelle navi adibite a trasporto convenzionale, +51% nelle unità adibite a tipologie di trasporto per i quali viene richiesto un elevato standard tecnologico degli apparati di bordo, -10% nel settore delle navi da crociera) rispetto al dato registrato nel corso dell'anno precedente.

In dettaglio, nelle tipologie standard, il segmento più consistente è stato quello delle petroliere, anche in previsione dell'entrata in vigore, a seguito dei più recenti sinistri marittimi che hanno visto coinvolte unità di questa tipologia, di nuove e più severe normative U.E. ed I.M.O. in tema di sicurezza della navigazione.

Una decisa crescita è stata registrata anche per quanto riguarda la costruzione di portacontenitori e più in generale per ordini di navi ad elevato standard tecnologico, quali gasiere, chimichiere, ro-ro e traghetti, quantunque per questi ultimi si sia registrato un calo della domanda dopo l'eccezionale richiesta del 1999, sostenuta, all'epoca, dalla forte competizione fra gli operatori di settore, volta ad inserire nelle tratte a maggiore densità di traffico mezzi sempre più veloci e dotati di più elevato comfort rispetto a quelli della precedente generazione.

I contratti per la costruzione di nuove unità da crociera- tradizionale nicchia di mercato della cantieristica maggiore europea – si sono mantenuti sull'elevato livello di 2 milioni di tslc, nonostante qualche timore sul mercato nord- americano, legato all'andamento borsistico di Wall Street, mentre i mercati del Mediterraneo e del Nord Europa che hanno confermato le proprie eccellenti prospettive di sviluppo.

Pur in presenza di una vivace domanda, tuttavia, non si sono registrate significative ripercussioni sul livello dei prezzi delle nuove costruzioni, mediamente di poco superiori a quelli rilevati nel corso del 1997.

Questo apparente paradosso può essere spiegato con la marcata crescita dell'offerta registrata in questi ultimi anni, con particolare riferimento alla cantieristica coreana, ormai ascesa al primo posto tra le grandi industrie produttrici mondiali del settore a spese dell'industria giapponese e di quella dell'Unione Europea (negli ultimi 25 anni la Corea ha visto crescere la sua quota di mercato dall'1,2% a circa il 50%), mentre incalzano anche la Cina e l'Est europeo nell'offerta di navi da trasporto di tipologia standard.

La guerra dei prezzi scatenata dalla Corea per alimentare una capacità produttiva ormai cresciuta oltre ogni ragionevolezza ha certamente contribuito a far anticipare fabbisogni futuri dello "shipping" mondiale, per oltre la metà generati dall'armamento europeo, che anche nel corso del 2000 ha privilegiato i siti produttivi dell'Estremo Oriente, riservando a quelli comunitari solo il 10 % delle commesse volte alla realizzazione di navi standard ed il 38% di quelle per unità ad alta tecnologia.

I tre grandi gruppi industriali coreani - Daewoo, Hyundai e Samsung - hanno manifestato l'intenzione di mutare la propria strategia di mercato, volta, fino ad oggi, essenzialmente ad acquisire grandi volumi di ordini per tipologie navali convenzionali, per passare ad un'altra strategia più mirata, tesa ad acquisire anche quei segmenti di mercato a maggior valore aggiunto, con l'obiettivo finale di rendere il comparto navalmeccanico una delle industrie portanti dell'economia nazionale.

In generale, comunque, il processo di riorganizzazione societaria e di ristrutturazione finanziaria di questi gruppi industriali procede lentamente così come restano ancora da verificare gli esiti economici dello sviluppo del loro enorme carico di lavoro, acquisito a prezzi bassissimi ma in presenza di costi industriali in rapida crescita.

E' comunque utile evidenziare che in soli due anni, dal 1998 al 2000, la quota percentuale della Corea è salita di 10 punti, a scapito principalmente dell'Unione Europea (-8 punti percentuali), del Giappone (-6 punti percentuali) e, nell'ultimo anno, anche della Cina (-3 punti percentuali).

In ogni caso, grazie ad una serie di circostanze concomitanti quali il picco di domanda, la perdita di valore dell'euro rispetto al dollaro e la prevista cessazione al 31 dicembre 2000 degli aiuti al funzionamento a favore del settore, l'industria cantieristica europea ha potuto cumulare, nella seconda metà dell'anno, un consistente portafoglio ordini.

Per essa, comunque, sembra ormai giunto il momento per una serie di riflessioni approfondite sull'attuale situazione competitiva del mercato delle costruzioni navali e sui possibili scenari futuri.

Una simile attenta riflessione si pone con urgenza per gli operatori europei del settore, in considerazione da un lato, delle non incoraggianti previsioni di domanda per il futuro, dall'altro, delle alleanze strategiche che si vanno concretizzando fra le grandi imprese cantieristiche giapponesi per recuperare un proprio ruolo sul mercato delle costruzioni navali.

Attesa la difficoltà di pervenire in tempi brevi ad una normalizzazione del mercato, tale esperienza è da tener ben presente allorché si vogliano individuare le strategie più idonee a consentire alla cantieristica europea di conservare un livello di competitività adeguato alle sfide poste dal mercato stesso ed ai bisogni dell'economia marittima comunitaria.

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

Come già detto, malgrado la crescita in termini di tonnellate di stazza lorda compensata, della domanda mondiale per nuove costruzioni, si sono accentuate le modifiche già in atto nel corso degli ultimi anni quanto alla varietà delle tipologie, alle aree cantieristiche di acquisizione ed alla provenienza degli ordini.

Da un esame dettagliato emerge il persistere di una richiesta abbastanza sostenuta di navi da crociera, la ragguardevole crescita delle unità destinate al trasporto convenzionale - con una particolare attenzione alle navi portacontenitori ed alle navi cisterna - una leggera flessione della domanda per navi da trasporto ad alta tecnologia (gasiere, chimichiere, ferries).

Circa la provenienza della domanda di nuove costruzioni, come sottolineato, l'armamento europeo ha rafforzato la sua posizione di leader

superando il 50% del totale, non mancando peraltro di far segnalare l'assegnazione di quasi la totalità degli ordini per unità da trasporto a tipologia convenzionale a cantieri dell'area asiatica, con circa il 60% in particolare ai cantieri coreani.

La guerra dei prezzi condotta dai produttori coreani non ha avuto sosta.

Accentuata dalla perdita di valore del won rispetto al dollaro, la politica commerciale dei coreani ha visto il ricorso a palesi pratiche di *dumping*, come accertato dagli studi commissionati dalla Commissione europea, che hanno evidenziato, in taluni casi, sottoquotazioni dei prezzi nell'ordine del 15-30 % rispetto ai reali costi di produzione.

Sensibili, peraltro, sono state le conseguenze di tale politica sul piano economico-finanziario, in particolare per il gruppo Daewoo, il cui piano di riassetto è faticosamente uscito da una lunga fase di stallo.

Atteso inizialmente a maggio 2000, è stato formalizzato solo a fine giugno a seguito di una serie di problemi sorti nella definizione del valore delle azioni da assegnare ai soci di minoranza. In base al predetto piano la Daewoo Heavy Industries – entro cui era collocata la produzione navale – è stata divisa in tre unità: Shipbuilding, Heavy Machinery ed una terza unità in cui confluiranno tutte le attività in perdita. La nuova società cantieristica ha assunto il nome di Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering.

Sempre in Corea la Hyundai Heavy Industries ha manifestato a più livelli l'intenzione di entrare nel comparto delle navi da crociera, tradizionale