

nicchia di mercato di totale appannaggio della cantieristica europea, con l'obiettivo di diventare entro il 2010 uno dei primi tre operatori del settore al mondo.

La Hyundai, a differenza degli altri cantieri coreani, non aveva finora dimostrato particolare interesse nei confronti delle unità da crociera e delle navi traghetto; negli ultimi tempi, grazie anche all'acquisizione di una commessa per la costruzione di una nave passeggeri per conto della società armatrice Stena, ha deciso di mutare i propri indirizzi commerciali.

Nel concludere il quadro descrittivo della situazione coreana va accennato che anche la Samsung ha manifestato l'intenzione di entrare nel comparto delle navi da crociera, avendo negli ultimi anni accresciuto la propria esperienza nel settore attraverso l'acquisizione di una serie di commesse per la costruzione di traghetti e piccole unità da crociera.

Il mercato mondiale delle costruzioni navali, quindi, va assumendo ulteriori squilibri, conseguenza diretta della politica seguita dalla Corea la quale ha, di fatto, in poco meno di un quinquennio, quasi triplicato la sua capacità produttiva con l'obiettivo, tra l'altro, di inserirsi in nuovi segmenti di mercato a più elevato contenuto tecnologico.

Tale atteggiamento, com'è noto, sta minando alla base la sopravvivenza di numerosi cantieri europei, che, non riuscendo o non avendo scelto di affermarsi in nicchie di eccellenza – peraltro, come evidenziato, anch'esse a rischio di erosione – riescono ad acquisire nuove commesse

con sempre maggiori difficoltà a causa delle comprovate pratiche di *dumping* della Corea.

In Giappone il processo di riorganizzazione del comparto cantieristico, avviato lo scorso anno per la costituzione di due nuovi grandi gruppi industriali, procede molto lentamente ed appare difficilmente concretizzabile prima del prossimo anno: le società direttamente interessate continuano infatti a studiare forme di cooperazione che tuttavia non stanno portando di fatto ad una vera e propria fusione delle diverse attività.

Le difficoltà dei maggiori gruppi cantieristici di questo Paese sono emerse chiaramente con la pubblicazione dei risultati di bilancio relativi all'anno fiscale 1999 (chiusura 31 marzo 2000), risultati in massima parte negativi, tranne per Hitachi e Mitsui. In particolare, diversi gruppi industriali, allo scopo di far fronte a questa difficile situazione, hanno annunciato tagli occupazionali, favorendo, ad esempio, il pensionamento anticipato di un certo numero di addetti.

In un simile scenario bisogna rilevare, con riferimento ai Paesi dell'Unione Europea, che, nel complesso, i cantieri europei, ormai marginalizzati nel vasto comparto delle navi convenzionali per il trasporto delle merci, sono oggi incalzati anche nel naviglio da trasporto ad elevato standard tecnologico, mentre si profila, a non lontana scadenza, il possibile ingresso, sempre dei coreani, anche nella nicchia di mercato delle navi da crociera.

In un contesto come quello sopradescritto, caratterizzato da numerosi elementi di distorsione, una crisi che portasse ad un ulteriore forte ridimensionamento della cantieristica europea, alla luce anche del venir meno degli aiuti al funzionamento per il settore, avrebbe implicazioni di carattere politico e strategico, conseguenze che inevitabilmente si sommerebbero all'impatto economico, sociale ed occupazionale nelle aree di insediamento dei cantieri.

Anche per il 2000 si sono registrate situazioni di crisi aziendale in diversi Paesi dell'Unione che fanno paventare un'ulteriore riduzione dell'occupazione nel settore.

In Irlanda, il cantiere Harland e Wolff ha ridotto di circa 280 unità il proprio numero di addetti, nonostante la circostanza che i problemi legati al carico di lavoro fossero stati superati con la conferma dell'ordine per la costruzione di quattro traghetti per conto della società armatrice Seamasters.

In Germania , invece, sono a rischio 240 addetti del cantiere Peterswerft, in stato di insolvenza dagli inizi di giugno a causa di una crisi finanziaria provocata dall'acquisizione di una serie di commesse sottocosto.

La società , malgrado le difficoltà economiche, è riuscita ad ottenere dalle banche una serie di finanziamenti che le permetteranno di poter continuare a lavorare, fermo restando che si cerca un nuovo investitore disposto a rilevare l'intero sito produttivo.

Sempre in Germania aumentano le voci riguardo ad un possibile acquisto del cantiere Kvaerner Warnow da parte del suo stesso management; il limite di capacità produttiva imposto dall'Unione Europea è uno dei maggiori ostacoli per la vendita del cantiere ad un investitore esterno, dal momento che ne riduce la potenziale redditività.

Per quanto riguarda gli altri cantieri del gruppo Kvaerner, oltre a Kvaerner Masa in Finlandia, risulta essere invenduto anche lo stabilimento di Philadelphia, il cui progetto di ristrutturazione impiantistica dovrebbe essere prossimo al completamento.

In Grecia il governo ha deciso di vendere la partecipazione del 51% detenuta in Hellenic Shipyards attraverso la banca statale Hellenic Industrial Development bank.

Una tale decisione è stata giustificata dalle perdite fatte registrare dal cantiere, che non sono risultate accettabili dall'istituto bancario, in procinto di essere privatizzato. La scelta del governo avrà presumibilmente pesanti ricadute sull'occupazione: si prospettano infatti tagli nel numero degli addetti pari circa 700 unità su un organico di 2000 operai per rendere il cantiere più efficiente ed appetibile per un eventuale investitore.

Il portafoglio ordini della società Hellenic Shipyard comprende attualmente la costruzione di tre traghetti convenzionali veloci per la società armatrice Strintzis.

In Olanda si sono registrate le dimissioni del presidente della società IHC, il quale aveva portato avanti una serie di trattative con De Schelde ed il gruppo RDM (sommersibili) finalizzate ad una possibile fusione con la stessa IHC.

Nel frattempo il cantiere De Schelde è stato acquistato da Damen per la cifra simbolica di un fiorino olandese. Il Governo olandese ha offerto a Damen altri 100 milioni di fiorini per incrementare il capitale di De Schelde ed ha promesso ulteriori fondi per il trasferimento di parte dell'impiantistica di De Schelde in un nuovo sito produttivo.

In Gran Bretagna la società Cammel Laird ha avuto un periodo di espansione a seguito dell'acquisizione di una partecipazione, peraltro di minoranza, nella società americana Cascade General di Portland, operante nel comparto delle riparazioni navali.

L'apporto della società britannica avrebbe dovuto consentire al partner statunitense di estendere il proprio campo di attività nonché di ampliare la propria impiantistica. Cammel Laird aveva inoltre raggiunto con le autorità portuali di Marsiglia un accordo per un leasing ventennale dei tre bacini principali ed era intenzionata ad acquistare anche due delle tre maggiori società di riparazione del porto (Compagnie Marsellaises de Réparations e Travofer).

Successive vicende societarie hanno portato la società inglese in una situazione di grave difficoltà finanziaria.

In Spagna è stata perfezionata la fusione tra Aesa e Bazan che ha portato alla creazione di un gruppo di livello europeo con oltre 11mila addetti suddivisi su 12 stabilimenti e con un portafoglio ordini di circa 3,7 mld. di Euro.

La nuova società si chiama Izar e risulta articolata su quattro divisioni: Costruzioni navali (mercantile e militare), Sistemi Difensivi, Riparazioni e Trasformazioni navali e Propulsione.

In Francia è diventato operativo il Pole Marine Loire-Atlantique costituito da un gruppo di società all'inizio dell'anno presso Saint Nazaire con l'obiettivo di rappresentare un centro di eccellenza nel campo dell'ingegneria navale, fondendo le esperienze dell'indotto.

La regione in cui è sorto questo polo, al quale oggi aderiscono più di una trentina di aziende, rappresenta uno dei principali distretti industriali francesi, con insediamenti sia di cantieri, con le società Chantiers de l'Atlantique, Alstom Leroux Navale, DCN Indret, che di altri comparti primari quali l'industria aeronautica, della meccanica e del settore alimentare.

Da ultimo si evidenzia che in Finlandia l'ingente portafoglio ordini delle società cantieristiche che operano nel comparto delle navi da crociera ha indotto lo stabilimento Pikkio Works (Kvaerner Masa) ad aprire un secondo impianto per l'assemblaggio delle cabine prefabbricate.

Lo stabilimento ha lavoro assicurato per i prossimi 2 anni e mezzo; tra gli ordini più recenti sono da menzionare le cabine per le navi di Aker Mtv

(Aida Cruises) e per un traghetto ordinato presso il cantiere Kleven dalla società norvegese Hurtigruten.

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

Dopo il sostanziale fallimento dell'accordo OCSE sul ripristino di normali condizioni di concorrenza nel settore cantieristico, la politica dell'Unione Europea in materia è stata finalizzata a porre le basi della strategia da adottare nel breve periodo a fronte di un settore cantieristico caratterizzato da un crescente squilibrio fra domanda ed offerta e da una vera e propria guerra dei prezzi, conseguenza della più volte ricordata politica adottata dalla Corea negli ultimi anni.

Detta politica, lasciando ai cantieri comunitari principalmente gli ordini interni di minore importanza e quelli per tipologie di navi altamente specializzate, è stata determinata essenzialmente da un aumento ingiustificato della capacità produttiva di tale Paese e si è tradotta in un vero *dumping* dei prezzi che, aiutato anche dalla svalutazione del won, fa sì che i prezzi praticati dalla Corea

risultino essere inferiori agli stessi costi di produzione dei cantieri coreani.

In una situazione come quella sopradescritta, nella quale l'industria cantieristica italiana ed europea hanno fortemente risentito sul piano occupazionale ed economico della concorrenza sleale posta in essere dalla Corea, nonché dell'irruzione sul mercato della cantieristica cinese e dei paesi emergenti, il nostro Paese si è attivato nelle varie sedi per la salvaguardia dell'industria cantieristica contestando vivacemente e puntualmente la politica adottata dai cantieri coreani in tema di capacità produttiva e di livello dei prezzi delle nuove navi e continuando, con un'azione svolta a tutto campo, a sensibilizzare la Commissione europea e gli altri Stati membri circa la necessità ed urgenza di approntare adeguate ed efficaci misure di difesa della cantieristica comunitaria contro le politiche commerciali sleali di paesi terzi, in particolare mediante l'estensione dell'attuale politica di sostegno alla produzione dopo il 31 dicembre 2000.

Tale posizione, costantemente espressa in sede comunitaria, è stata fondata sulla considerazione che far cessare bruscamente l'aiuto alla produzione alla predetta data avrebbe privato i cantieri comunitari dell'unico strumento di difesa di cui ancora dispongono contro l'aggressività commerciale dei Paesi asiatici, mettendo a rischio la stessa sopravvivenza del settore. Pertanto è stata ribadita l'esigenza di una proroga del sostegno pubblico alla produzione, per consentire ai nostri operatori di permanere ancora sul mercato in attesa del risanamento di quest'ultimo dalle pratiche commerciali sleali.

L'esigenza della proroga degli aiuti alla produzione è divenuta particolarmente urgente dopo il fallimento dei negoziati condotti dalla Commissione tra luglio ed ottobre 2000 sulla base dell'intesa bilaterale tra l'Unione Europea e la Corea (c.d. "Agreed Minutes relating to the World Shipbuilding Market").

Non va, peraltro, dimenticato che l'industria cantieristica navale assume per l'Unione un'importanza senza dubbio strategica sotto il duplice profilo sia industriale che militare , cui si accompagnano rilevanti motivazioni connesse alla tutela di interessi sociali ed occupazionali.

In merito alla situazione delle costruzioni navali , il Consiglio dei Ministri dell'Industria dell'Unione Europea, nella sua riunione del 5 dicembre 2000, pur non accogliendo la proposta di proroga dell'aiuto alla produzione oltre la data prevista, ha incentrato le proprie decisioni sulla necessità di una nuova tornata negoziale con le autorità di Seoul e sulla possibile riproposizione - da parte della Commissione - del sostegno alla produzione con misure, peraltro mirate e selettive e, in ogni caso, di carattere temporaneo ed eccezionale, qualora le azioni intraprese (ricorso presso l'Organizzazione Mondiale del Commercio) non diano, a breve, i risultati sperati.

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

5 a) Le costruzioni navali

Nel corso dell'anno 2000 i cantieri nazionali hanno sviluppato una produzione di circa 593.000 tslc che, nonostante la sensibile

flessione rispetto l'anno 1999 (-15%), ha consentito di assicurare il pieno impiego delle principali strutture produttive nonché l'occupazione delle imprese che operano nell'indotto, strumento indispensabile di una cantieristica moderna e competitiva.

Tale flessione è da attribuire principalmente alla crisi attraversata da un importante cantiere di media dimensione (SEC di Viareggio), con conseguente cancellazione dall'Albo dei costruttori, al calo di produzione mercantile di alcuni cantieri di media e piccola dimensione impegnati nella realizzazione di unità navali non assistibili (per il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, per la Gestione governativa dei laghi, per il Ministero dell'Interno, per l'A.C.T.V.) ed in parte alla perdita di quote di mercato da parte dei cantieri medio/piccoli che si limitano alla produzione di navi di tipo convenzionale.

Sono, infatti, i cantieri di piccola e media dimensione, specializzati nella costruzione di unità di tipo standard, peraltro ad elevata tecnologia, ad essere per primi esposti alla concorrenza sleale dei paesi asiatici che negli ultimi

anni hanno, come si è detto, monopolizzato la domanda mondiale del naviglio standard.

L'andamento dei nuovi ordinativi mostra una sempre più accentuata tendenza degli armatori comunitari a rivolgersi ai cantieri extracomunitari per la costruzione di navi di tipologia convenzionale.

Al 31 dicembre 2000 le navi completate dai cantieri nazionali ammontavano a 14 unità per un totale di 501.365 tslc.

Il portafoglio ordini ha continuato ad essere piuttosto consistente (circa 2.500.000 tslc) attestandosi nel 2000 a circa il 5,4% di quello mondiale.

Tuttavia la sola analisi del portafoglio ordini non consente di cogliere la reale situazione in cui si trovano i cantieri nazionali e molti cantieri europei.

Esaminandone, infatti, la composizione si osserva che buona parte del carico di lavoro è costituito da unità per il trasporto di passeggeri ed in special modo da unità da crociera i cui coefficienti di conversione in tslc, relativamente elevati, sono tali da stabilizzare la situazione generale dell'industria cantieristica nazionale; inoltre, come già più volte evidenziato, gli ordinativi di unità di questo tipo hanno riguardato, negli ultimi anni, un numero estremamente limitato di siti produttivi.

La situazione critica dell'industria cantieristica europea ed italiana è al momento in parte controbilanciata dalla forte espansione del mercato crocieristico, dal volume relativamente elevato delle commesse ed, in parte, dalla svalutazione dell'Euro nei confronti del dollaro USA (circostanze che,

come si è detto, valgono peraltro per pochissimi siti produttivi, a fronte della drammaticità della situazione nella generalità dei cantieri).

In questa nicchia di mercato tradizionalmente europea (92% del mercato mondiale di unità da crociera) hanno però cominciato ad operare l'industria giapponese e quella statunitense e sembra profilarsi l'ingresso particolarmente minaccioso dei cantieri navali coreani.

Una volta che il mercato avrà sufficienti garanzie che i cantieri asiatici sono in grado di produrre, in tempi brevi, navi da crociera di qualità sufficiente, potrebbe verificarsi una significativa riduzione delle quote di mercato dell'Unione Europea anche in relazione a tale segmento produttivo.

In questo quadro, suscettibile di ulteriori potenziali sviluppi, il Governo, per la salvaguardia dell'industria cantieristica nazionale, ha presentato alle Camere uno schema di provvedimento legislativo recante misure di difesa straordinaria e transitoria sotto forma di incentivazioni fiscali e finanziarie a favore delle commesse navali del 2000 (legge n. 88/2001).

Il provvedimento, di recente approvazione, è stato previsto per stimolare la propensione degli armatori europei e nazionali ad investire per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta presso cantieri italiani o dell'Unione Europea.

La portata delle misure previste è stata, peraltro, ridimensionata in sede di approvazione dello strumento da parte dell'esecutivo comunitario,

che le ha ricondotte nell'ambito del massimale di aiuto previsto dal Regolamento di settore.

Ciò non ha impedito, in ogni caso, che nell'imminenza dell'emanazione del provvedimento e soprattutto nel mese di dicembre, i cantieri nazionali segnalassero la stipula di un certo numero di contratti aggiuntivi la cui realizzazione è attualmente oggetto di verifica da parte dei soggetti interessati nel quadro della loro programmazione aziendale.

5 b) Trasformazione e riparazione navale

Il settore delle trasformazioni e riparazioni navali è stato caratterizzato nel corso dello scorso anno da un processo di adattamento alle mutate condizioni del mercato.

Se da un lato il settore delle riparazioni navali ha fatto registrare una sostanziale vitalità e concorrenzialità, sorretto dall'elevata professionalità per interventi qualificati e dall'attiva imprenditorialità di alcune imprese, dall'altro è proseguito il calo sostanziale dei lavori di trasformazione che nel passato anche recente hanno costituito un'elevata fonte di attività per alcune aziende del ramo, facendo così venir meno una cospicua fonte del fatturato.

Un andamento positivo ha, infatti, presentato l'attività dei bacini di carenaggio a gestione pubblica, che nel corso dell'anno hanno registrato alti tassi di occupazione .

Tuttavia detti lavori di riparazione e manutenzione, a causa della diminuita propensione degli Armatori alla manutenzione ordinaria – anche a causa dell'elevato sviluppo tecnologico delle navi e degli impianti di bordo – sono stati concentrati su lavori urgenti di riparazione di navi prevalentemente adibite a trasporto passeggeri, durante le loro soste nei porti di approdo. Per quanto attiene, invece, i lavori di manutenzione programmata, il relativo costo assume un ruolo determinante nella scelta del cantiere cui affidare il lavoro, per la qual cosa le imprese di riparazione nazionali, nonostante gli investimenti effettuati per ristrutturare e ammodernare i propri impianti, incontrano notevoli difficoltà a competere con cantieri, anche vicini, dove la manodopera è a costi sensibilmente più bassi.

Fortissima, ad esempio, è la concorrenza portata dai cantieri turchi e da quelli del Mar Nero, nei cui confronti si registra un divario di prezzi dell'ordine del 25-30%.

Parte della potenzialità esistente si sta quindi specializzando in quelle attività ove è richiesta l'opera di tecnici e maestranze qualificati, attività sempre più vicine e di supporto alla costruzione navale.

Un interessante filone è oggi quello connesso al vero e proprio boom delle crociere e che riguarda le manutenzioni annuali delle navi che operano nel bacini mediterraneo. Basti pensare che negli ultimi anni il traffico passeggeri (ivi compresi i traghetti) è più che raddoppiato nei principali scali nazionali e sviluppi molto consistenti sono previsti nei prossimi anni.

6. La ricerca applicata al settore navale

Alla luce dei consolidati indirizzi adottati in ambito comunitario in materia di ricerca applicata al settore navale, è proseguita nel corso del 2000 l'attività dell'Istituto Nazionale per studi ed Esperienze di Architettura Navale di Roma e del Centro per gli Studi di Tecnica Navale di Genova con l'obiettivo di promuovere ed incentivare , attraverso lo sviluppo costante di soluzioni avanzate in tema di industria cantieristica e di trasporti marittimi , l'incremento della produttività delle imprese operanti nel settore navalmeccanico e, al tempo stesso, favorire un loro posizionamento maggiormente competitivo nel contesto di un mercato, come quello descritto in precedenza, ormai non più sostenuto da aiuti alla produzione.

A questo proposito è auspicabile una più stretta correlazione fra tali Enti e le imprese cantieristiche, per rendere ancor più efficaci e proficue le relative attività.

Di fatto il panorama internazionale ha già da tempo evidenziato come la ricerca nel campo navale sia oggi 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.

Premesso, quindi, il ruolo strategico di fondamentale rilevanza attribuito alla ricerca e sviluppo nel comparto marittimo per il mantenimento e soprattutto il rilancio delle potenzialità competitive della cantieristica europea - rilancio perseguito attraverso progetti di ricerca volti a ridurre i costi di produzione ed al contempo ad aumentare la produttività migliorando costantemente la tecnica e la tecnologia dei mezzi di produzione - si è operato nella direzione di dare risposte scientifiche e tecnologiche ad esigenze emergenti dall'industria marittima .

I progetti di ricerca avviati ed attualmente in corso di svolgimento hanno dimostrato come un incremento degli indici di produttività nonché una maggiore qualità, versatilità ed affidabilità del prodotto possano essere ottenuti grazie a nuovi metodi di progettazione e costruzione – questi ultimi tesi anche a concreti recuperi di redditività sotto l'aspetto della produzione - che consentano la realizzazione di navi e sistemi di bordo altamente sofisticati in conformità con le linee guida in tema di ricerca navale del Quinto programma quadro dell'Unione Europea, linee guida volte a sottolineare non solo le questioni attinenti la competitività in termini di recupero di efficienza ed economicità del trasporto per mare di merci e passeggeri, ma anche quelle inerenti il raggiungimento di alti livelli di sicurezza.

La legge 28 dicembre 1999, n.522 (recante misure di sostegno all'industria cantieristica ed amatoriale ed alla ricerca applicata al settore navale) all'art.5, nel portare ad esecuzione nel nostro ordinamento il