SENATO DELLA REPUBBLICA

XVI LEGISLATURA

Doc. **XL**
n. **4**

RELAZIONE

SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLE LEGGI IN MATERIA DI INTERVENTI PER L'INDUSTRIA CANTIERISTICA ED ARMATORIALE

(Anno 2011)

(Articolo 5, comma 4, della legge 30 novembre 1998, n. 413)

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (PASSERA)

Comunicata alla Presidenza il 18 gennaio 2013

INDICE

capitolo		pagina
	Introduzione	3
1	Andamento del mercato mondiale delle costruzioni navali	5
2	Gli sviluppi della politica internazionale nel settore marittimo ▪ 2.1 La Politica europea ▪ 2.2 WP6 OCSE	 11 24
3	La produzione cantieristica italiana ▪ 3.1 I dati del monitoraggio ▪ 3.2 I dati degli Albi speciali	 30 53
4	Le nuove costruzioni navali iscritte nel Registro Internazionale (Legge 27/2/1998, N.30)	63
5	Attuazione delle leggi di settore	72
	Conclusioni	83

INTRODUZIONE

L'industria marittima è un settore economico chiave che fornisce migliaia di posti di lavoro altamente qualificati e opportunità anche per piccole e medie imprese. La cantieristica navale e l'ingegneria marittima sono componenti importanti dell'economia marittima.

In un contesto di crisi economica globale e di crescente concorrenza dei paesi emergenti, i cantieri navali europei stanno affrontando tagli drastici nei loro ordini. A causa di lunghi tempi di produzione, dal 2008 l'impatto del crollo della domanda in materia di occupazione fa sentire solo ora i suoi riflessi. Tuttavia, i dati riportati nel seguito della relazione, reperiti da fonti nazionali ed internazionali - ASSONAVE, SEA EUROPE (nuova denominazione di CESA - Community of European Shipyards Associations) e resoconti dei Gruppi di lavori in ambito Unione Europea al quale l'Amministrazione partecipa, documentano una produzione ancora vitale segnata sicuramente da una pesante riduzione di commesse, ma con una produzione italiana di nicchia in quanto privilegiata da manodopera unica al mondo che nelle "navi da crociera" e nei "mega yachting" non teme concorrenza.

I vari tavoli di confronto internazionali (UE, OCSE, G20), in questo particolare momento di crisi economica, tendono a stabilire trasparenza nei mercati mondiali al fine di renderli più equi e riducendo, per quanto possibile, le note concorrenze sleali fra il mercato occidentale e quello asiatico.

Le regioni marittime europee e le industrie hanno avviato azioni ambiziose per favorire la diversificazione innovativa e la differenziazione dei loro cantieri navali verso nuovi mercati innovativi quali l'energia eolica, l'energia oceanica, le applicazioni marine, i nuovi materiali, le navi efficienti e rispettose dell'ambiente, le

navi specializzate, le strutture galleggianti, l'estrazione delle materie prime, pleisure craft, l'ingegneria navale, alloggi, ecc.

L'Europa e l'Italia in pieno accordo, si muovono verso le nuove politiche di crescita verde sostenibile promuovendo e collaborando in Gruppi di lavoro internazionali volti a definire le caratteristiche della "nave verde" (green ship) che abbia un basso impatto ambientale e un ben definito target di emissioni di CO2.

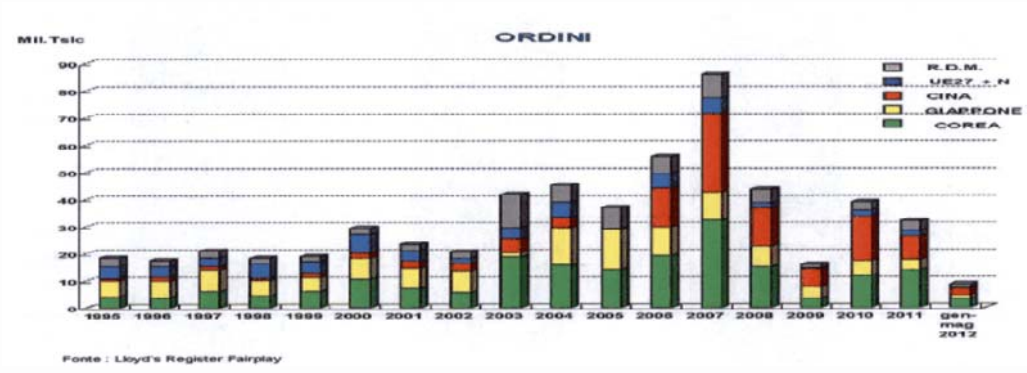
La politica marittima integrata, attualmente in fase di sviluppo, presenta una forte dimensione economica e coinvolge il ruolo della cantieristica navale e dell'industria marittima in quanto tutte le attività marittime richiedono navi; è importante mantenere le competenze per la costruzione e la riparazione delle navi nelle regioni marittime europee.

Il settore navalmeccanico è un settore ad alta tecnologia, con un alto rischio nella ricerca e nello sviluppo a causa di un rendimento relativamente piccolo. Gli aiuti alla ricerca sono fortemente ridotti e annullati, ma un partenariato pubblico europeo per l'innovazione può dare un impulso positivo ed in tal senso sono stati avviati progetti innovativi; in particolare, ricordiamo quelli sui carburanti poco inquinanti avviato in via sperimentale su piccoli traghetti nello Stretto di Messina e quelli sostenuti dalla Piattaforma Tecnologica Nazionale Marittima e in ambito internazionale, da WATERBORNE.

1. L'andamento del mercato mondiale delle costruzioni navali

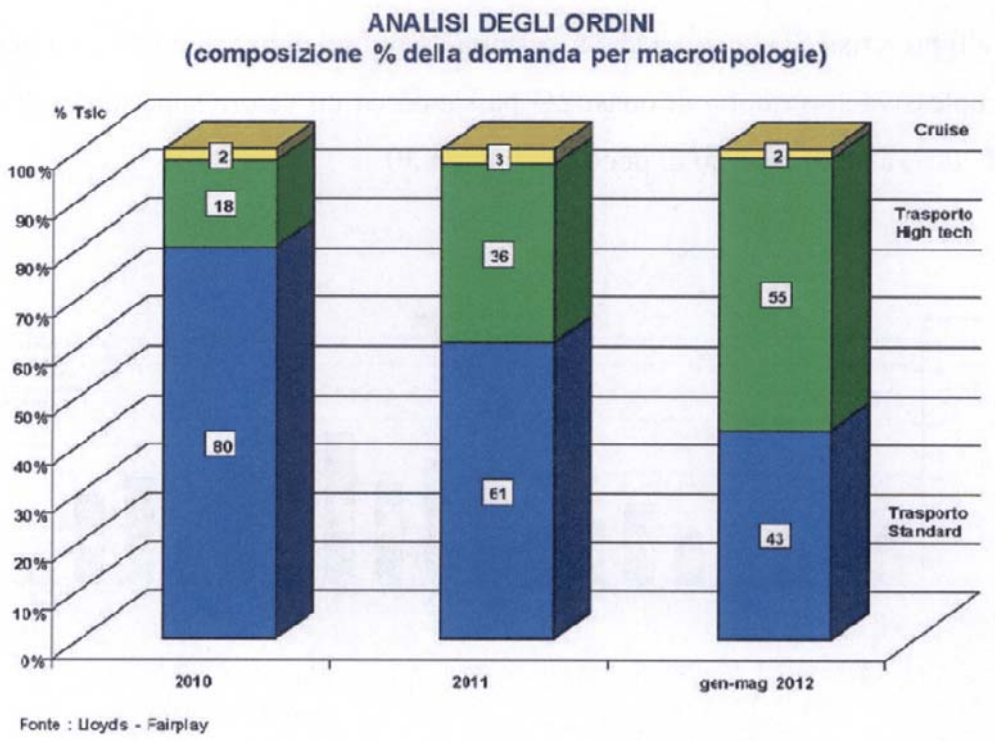
La crisi finanziaria che già aveva fatto sentire pesantemente i propri effetti nel quinquennio precedente, con l'unica eccezione del 2010, ha purtroppo dispiegato i suoi effetti negativi anche nel corso del 2011 con un generalizzato rallentamento dei traffici e la conseguente caduta delle rate di nolo che, assieme a costi operativi in crescita, ha fortemente ridotto la redditività delle compagnie armatoriali.

Come era prevedibile si è, quindi, prodotta una nuova frenata della domanda di navi che nel 2011 ha di poco superato il volume di 32 Mil.Tslc. Considerato che anche le proiezioni sul 2012 non sono positive, se ne evince che purtroppo non si è ancora raggiunto il minimo storico della domanda di nuove navi e che il ciclo recessivo è ancora lungi dall'aver raggiunto il punto di inversione con la possibilità concreta che anche nel lungo periodo la domanda complessiva non tornerà più ai livelli pre-crisi. Si consideri che in termini assoluti nel giro di pochi anni la domanda complessiva si è ridotta di quasi 2/3 passando da un valore superiore a 80 Mil.Tslc nel 2007, al dato odierno di poco superiore a 30.



Considerando che le proiezioni più ottimistiche indicano che nel medio termine la domanda non dovrebbe superare i 40 Mil.Tslc, e che tali volumi dovranno confrontarsi con una capacità produttiva che ha raggiunto i 60 Mil.Tslc, risulta del tutto evidente l'entità della sovraccapacità che affliggerà il settore negli anni a venire soprattutto nei paesi come Cina, Corea e Giappone - quelli nei quali maggiormente si concentra l'eccesso di capacità produttiva.

Analizzando la tenuta dei quattro tradizionali comparti si evidenzia che nel 2011 il rallentamento degli ordini non ha interessato il solo fronte delle navi standard, da tempo il più penalizzato, ma anche quello delle navi a tecnologia più evoluta, incluse le navi da crociera, con le sole eccezioni delle gasiere e dei mezzi dedicati all'offshore, produzioni nelle quali eccellono la cantieristica coreana e norvegese.



E' interessante notare che la crisi della domanda di nuove navi, si è in qualche modo riverberata anche sul settore crocieristico nonostante i dati fondamentali di questo business restino assolutamente in territorio positivo. A livello mondiale, il 2011 si è chiuso con 19.5 Mil. di passeggeri trasportati contro i 18.8 Mil. del 2010, con un incremento quindi del 3.7%. In questo quadro generale va sottolineato che i passeggeri europei sono cresciuti del 9% rispetto al 2010, raggiungendo i 6.1 Mil.

Il clima di incertezza economica ha impattato anche sui comparti legati ai beni di lusso come quello dei mega-yacht dove tuttavia qualche segnale positivo si sta registrando, soprattutto per i mezzi molto grandi (oltre i 70 m.). Si mantiene, invece, su livelli ancora molto bassi la richiesta di mezzi tra i 50 e 70 m. Questa fase del mercato potrebbe modificare, anche profondamente, il quadro della concorrenza, da un lato determinando l'uscita dei soggetti più deboli, entrati di recente allettati dalla crescita ante crisi del settore, dall'altro, andando ad interessare anche operatori consolidati in questo business.

Nel settore dei traghetti continua lo stallo della domanda: nel 2011 solo due mezzi di lunghezza superiori ai 150 m. sono stati ordinati in Cina da armatori nazionali. A zero anche gli ordini di cruise ferries di grandi dimensioni.

Anche il settore delle riparazioni ha conosciuto un rallentamento dell'attività dopo aver inizialmente retto l'impatto della crisi meglio degli altri comparti navali. Viste le restrizioni dei budget, gli armatori tendono a ridurre l'entità degli interventi di riparazione e, dove è possibile posticipare le visite di classe.

Alcuni segnali di miglioramento si sono registrati nell'ultimo trimestre del 2011 per alcuni importanti interventi di trasformazione e refurbishment.

Ci si aspetta a breve una crescita della domanda in particolare nel settore delle navi passeggeri e dell'offshore, dove consistenti iniziative di upgrading sono attese già nel corso del 2012.

Analizzando più in dettaglio il carnet degli ordini mondiali di nuove costruzioni del 2011, risultano 6.859 navi per 217 milioni di tonnellate di stazza lorda (326,5 milioni dwt), di cui il 72% come numero di navi e il 58% in termini di tonnellaggio di stazza sarà completato entro il 2012.

I cantieri cinesi diventano leader nella costruzione di nuove navi, superando nel numero di navi e nel tonnellaggio la Corea del Sud che unitamente alla Cina e al Giappone detengono l'89% degli ordinativi mondiali. La Corea del Sud detiene il primato nella costruzione di navi petroliere (149 unità per il greggio e 44 per i prodotti petroliferi, per un totale di 32 milioni dwt), portacontenitori (291 unità, per 32,1 milioni dwt), chimichiere (95 unità, per 4,3 milioni dwt) e gasiere LNG (49 unità per 4,1 milioni dwt), LPG (24 unità per 598mila dwt), settore ove supera seppure di poco il Giappone, ed è al primo posto nella costruzione di traghetti misti passeggeri/ ro-ro merci (9 unità per 204mila dwt) superando la Cina che invece è leader nella costruzione di navi portarinfuse (1.151 unità per 85,9 milioni dwt) e carichi generali (298 unità per 4,8 milioni dwt). Il Giappone è il primo costruttore di vehicles carrier (26 unità per 472mila dwt).

L'Italia si posiziona al decimo posto nella graduatoria mondiale dei paesi costruttori (al secondo posto tra i paesi dell'Unione europea dopo la Germania) ma è leader nella costruzione di navi da crociera, con ordini per 9 unità (1 milione gt).

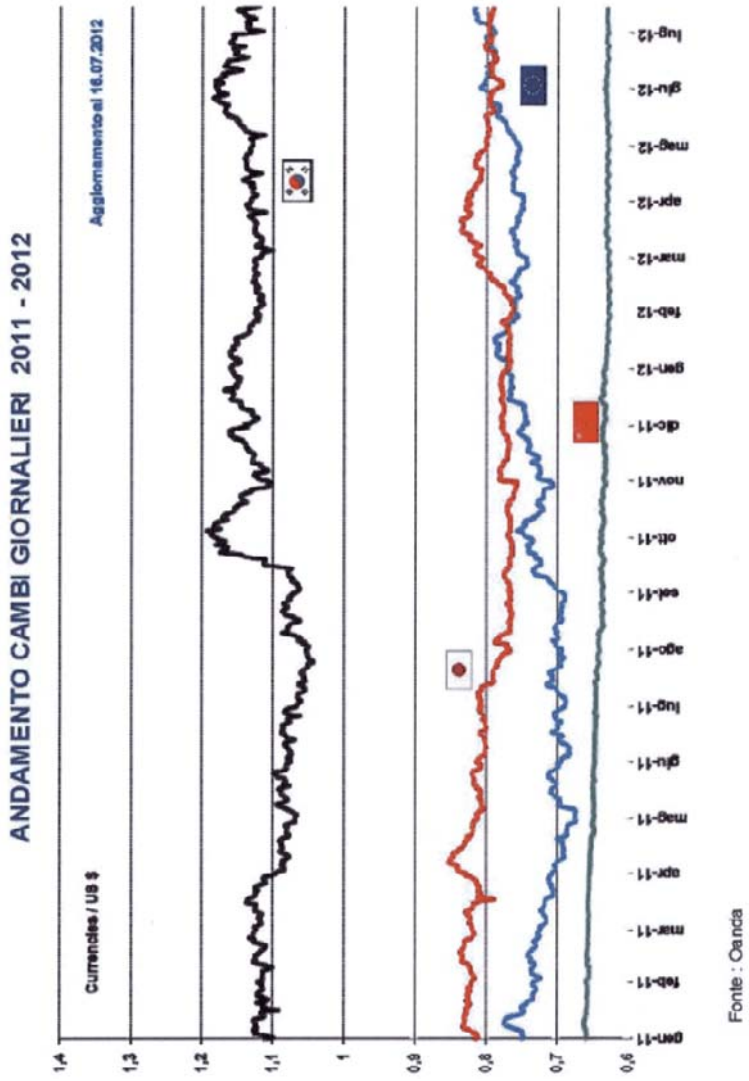
I dati 2011 fanno presagire che, perdurando la stagnazione nei tradizionali comparti standard a domanda globale, dominati dai cantieri del Far East, si faranno sempre più frequenti i tentativi di questi ultimi di entrare nelle nicchie di eccellenza

della cantieristica europea. Ne è riprova la recente acquisizione di una commessa relativa a 2 navi da crociera da 125.000 Tsl, da parte del cantiere giapponese Mitsubishi H.I., operazione resa possibili da un'apposita ridefinizione delle politiche bancarie del paese a sostegno dei propri cantieri.

Ciò a conferma del fatto che, in relazione alla forte restrizione del credito, la competizione in questo comparto si gioca in misura sempre più decisiva sulla capacità di comporre un pacchetto finanziario comparativamente più attraente. Va infine, considerato che i cantieri del Far East sono disponibili a sostenere forti sacrifici di prezzo e di margine pur di entrare in questo qualificatissimo business.

Non è un caso, quindi, che nonostante le navi acquisite fossero prototipi di elevata complessità progettuale e realizzativa, il prezzo pattuito abbia abbassato in misura sensibile i valori di riferimento fin qui adottati dai clienti.

Si riporta da ultimo il quadro dell'andamento dei cambi dei principali paesi produttori al fine di considerare anche gli effetti delle politiche monetarie operate dai paesi costruttori.


ANDAMENTO CAMBI GIORNALIERI 2011 - 2012
Aggiornamento al 16.07.2012
Currencies / US $
1,4
1,3
1,2
1,1
1
0,9
0,8
0,7
0,6
dic-11
gen-12
feb-12
mar-12
apr-12
mag-12
giu-12
lug-12
Fonte : Oanda

2.1 La politica europea

L'Unione europea ha proseguito nel 2011 le azioni già intraprese per uno sviluppo positivo nel settore marittimo verso quelle aree in grado di realizzare un importante vantaggio competitivo. Il trasporto di merci per via navigabile, e l'emergere di nuove attività industriali sono ritenute attività particolarmente sostenibili. La Politica europea sui trasporti costituisce, quindi, un elemento importante per il futuro delle industrie marittime italiane.

Le iniziative che si riferiscono all'economia marittima riguardano una vasta gamma di questioni. Le diverse politiche settoriali europee vengono illustrate nella presente relazione per il forte impatto che esse hanno sulla produzione di navi.

Politica Marittima Integrata

La politica marittima integrata, lanciata dall'U.E. nel 2007, incorpora e combina trasporto marittimo, turismo, pesca, tutela dell'ambiente e le politiche della biodiversità.

La politica marittima integrata attualmente in fase di sviluppo, così come le strategie regionali e macro regionali, dovrebbe presentare una forte dimensione economica e tenere in debito conto il ruolo della cantieristica navale e dell'industria marittima e mantenere le competenze per la costruzione e la riparazione delle navi nelle regioni marittime europee.

Il Regolamento (UE) n. 1255/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 novembre 2011 ha istituito un programma di sostegno per l'ulteriore sviluppo di una politica marittima integrata (in G.U.U.E, 5 dicembre 2011 n. L 321) per promuovere un processo decisionale coordinato e coerente al fine di ottimizzare lo sviluppo

sostenibile, la crescita economica e la coesione sociale degli Stati membri, in particolare rispetto alle regioni costiere, insulari e ultraperiferiche nell'Unione nonché e la relativa cooperazione internazionale.

Il programma promuove l'uso sostenibile dei mari e degli oceani nonché l'approfondimento delle conoscenze scientifiche

Il Parlamento Europeo ha proposto un finanziamento di 40 milioni di euro per la politica marittima integrata destinato a programmi e progetti pilota per il periodo 2011-2013

Questo regolamento finanziario permetterà di creare sinergie per sostenere la crescita economica, l'innovazione, l'occupazione, la coesione sociale e la protezione dell'ambiente, è un primo passo nello sviluppo di una governance marittima realmente integrata, in cooperazione con i paesi terzi.

Il Parlamento ha sottolineato che tutti i soggetti a livello internazionale, nazionale, regionale e locale dovrebbero essere coinvolti nella definizione di questa politica, per aiutare a sviluppare le zone costiere e le regioni ultraperiferiche dell'UE.

Politica Ambientale

Il 22 maggio 2007 la Commissione Europea ha adottato un "Green Paper" su una migliore demolizione delle navi, riguardante le possibili misure attraverso le quali contribuire a trattamenti più sicuri e compatibili delle navi giunte alla fine del loro ciclo di vita.

In seguito ad approfondite consultazioni tra gli Stati Membri e le organizzazioni coinvolte, nel maggio 2008 il Parlamento Europeo ha adottato una Risoluzione al fine di consentire alla Commissione Europea e gli Stati Membri di intraprendere azioni urgenti in merito allo smantellamento delle navi.

Con la Convenzione internazionale "Ships Recycling", firmata ad Hong Kong nel 2009, sono state sancite norme finalizzate al riciclaggio delle navi e riguardanti aspetti quali la progettazione, la costruzione, l'operatività, le visite ispettive (survey) e la certificazione delle navi.

Il Commissario europeo per l'ambiente, con nota prot. 836099 del 18 novembre 2010 indirizzata ai Ministri competenti dei Paesi dell'Unione Europea, aveva auspicato un veloce iter di ratifica della suddetta Convenzione finalizzato a migliorare le procedure di demolizione delle navi a livello internazionale.

Nessuno degli Stati Membri ha ratificato la Convenzione di Hong Kong, ma nel corso del 2011 è stato predisposto presso il Ministero dell'ambiente della tutela del territorio e del mare, unitamente a questo Ministero, il testo di recepimento della convenzione accompagnato dalla relazione illustrativa.

Attraverso l'attuazione delle disposizioni della Convenzione gli Stati parte si impegnano a prevenire, ridurre, minimizzare e, per quanto possibile, eliminare gli incidenti, i danni, e gli altri effetti negativi sulla salute umana e sull'ambiente provocati dal riciclaggio delle navi, nonché di incrementare la sicurezza delle navi e la protezione della salute umana e dell'ambiente nel corso dell'intera vita operativa delle navi.

Si valuta che oltre 700 navi siano state demolite nel corso del 2009 sulle spiagge dell'Asia del Sud, pari a circa al 72%della flotta mondiale annualmente demolita (fonti NGO Shipbreaking Platforme EMSA). Le navi vengono demolite direttamente sulla spiaggia e tagliate a mano dai lavoratori più poveri e vulnerabili dell'India, del Bangladesh e del Pakistan. Le sostanze tossiche contenute nella struttura delle navi (come amianto, metalli pesanti come il mercurio e residui di petrolio) vengono direttamente rilasciate nell'ambiente, inquinando la costa, danneggiando l'ecosistema marittimo e compromettendo la salute dei lavoratori e delle comunità limitrofe.

Le alte maree, inoltre, non permettono l'utilizzo di strutture di sicurezza ed autoveicoli di soccorso in caso di incidenti. I lavoratori quindi periscono o rimangono lesi gravemente in esplosioni, schiacciati sotto blocchi di acciaio appena tagliati o soffocati dai gas tossici rilasciati dalla struttura della nave, oltre ad essere quotidianamente esposti a sostanze tossiche che, nel lungo termine, provocano il cancro.

Nel nostro Paese si sta vivendo l'ennesima grave crisi del settore cantieristico navale, aggravata dalla difficile situazione economica internazionale. Migliaia di addetti sono in cassa integrazione o vedono minacciato il posto di lavoro per mancanza di commesse. Le attività legate alla Demolizione Navale Controllata, in attuazione del futuro prossimo Regolamento Europeo specifico, sono da alcuni viste come un volano utile a non far gravare sul bilancio statale ulteriori costi sociali.

Così la demolizione è considerata come una "attività di opportunità che intrapresa anche in attesa di una ripresa del settore legato alla realizzazione di nuove navi, realizzabile nelle aree degli attuali cantieri navali con investimenti poco significativi, potrebbe garantire una fonte di mantenimento degli attuali livelli occupazionali oltre a rispondere a quelle che sono le indicazioni da parte della Commissione europea, che potrebbero essere tradotte in un Regolamento vincolante. Va sottolineato che il mercato del rottame di ferro/leghe in Italia è in costante ascesa, dopo il crollo registrato nel 2008, 2009. L'Italia, annualmente, importa decine di migliaia di tonnellate di rottame dall'estero, soprattutto via nave. Vengono addirittura importati "pani" di metallo da demolizione dai paesi Asiatici menzionati.[1]"

[1] Articolo di GAETANO MESSINA dal titolo "Demolizioni,una attività di sostegno occupazionale "pubblicato in rivista Tecnologie e Trasporti Mare di Marzo Aprile 2011

Crescita sostenibile del comparto marittimo

Il 14 marzo del 2011 si è tenuto a Brussels un meeting dei partecipanti del Comitato economico sociale europeo. Il Commissario europeo per gli affari marittimi e la pesca (Maria Damanaki) ha nel suo discorso evidenziato l'immenso potenziale economico dei nostri mari.

I mari sono simultaneamente modi di trasporto, fonti di materie prime, fonti di energia, fonti di cibo, serbatoi d'acqua, motore del clima mondiale, e un luogo per trascorrere il tempo libero. La "Strategia Europa 2020", ha sottolineato che l'Europa non può continuare a fare affidamento sulla domanda azionata dalla crescita economica e ribadisce l'importanza per i settori marittimi dell'efficienza delle risorse, di un'azione per il clima.

Un esempio è l'infrastruttura necessaria tra il 2020 e il 2030 per la produzione delle energie rinnovabili in mare aperto e per l'erogazione ai consumatori. Saranno necessari enormi investimenti che potranno essere compensati dai risparmi ottenuti dal minor utilizzo dei combustibili fossili, spesa solo destinata ad aumentare, e dalla creazione di posti di lavoro ad alta specializzazione.

Un altro settore marittimo tradizionale con un potenziale di crescita è il trasporto marittimo. Abbiamo bisogno di garantire un livello di parità nella concorrenza e di migliorare le prestazioni ambientali per quanto riguarda le emissioni inquinanti, il trattamento dei rifiuti, il controllo del riciclaggio delle navi. Questo non solo a vantaggio dell'ambiente, ma anche per la creazione di posti di lavoro. Se si sfrutta appieno il potenziale del trasporto marittimo a corto raggio attraverso le reti transeuropee e le autostrade del mare, se si migliorano le infrastrutture portuali per impieghi di soluzioni "e-maritime", se si stabilisce una autentico mercato interno dei servizi di trasporto, nuove imprese riceveranno maggiori opportunità per produrre un beneficio complessivo per la società - in particolare le regioni costiere.

La 62esima sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC 62), tenutasi a Londra dal 11 al 15 luglio 2011, ha adottato misure obbligatorie per ridurre le emissioni di gas serra (GHG) dovute al trasporto via mare. Il MEPC62 ha adottato emendamenti all'Annesso VI alla MARPOL "Regole per la prevenzione dell'inquinamento dell'aria dovuto alle navi" che introducono i seguenti requisiti per navi nuove ed esistenti: tutte le navi di almeno 400 GT devono avere un Certificato Internazionale sull'Efficienza Energetica;

L'indice di Progetto di Efficienza Energetica (EEDI) deve essere calcolato per navi portarinfuse, gasiere, navi cisterna, porta contenitori, navi da carico, navi che trasportano carichi refrigerati, combination carriers, navi da passeggeri, navi da carico ro-ro- e ro-ro- che trasportano veicoli, navi da passeggeri ro- ro di almeno 400 GT, che non hanno un sistema di propulsione diesel-elettrico, a turbina o ibrido, contrattate a partire dal 1 gennaio 2013 .

Il tema ambientale nella cantieristica navale, come relazionato nel capitolo successivo, è stato discusso nel convegno tenutasi a Parigi il 7 e l'8 luglio 2011 e promosso dall'OCSE nell'ambito dei lavori del gruppo di lavoro sulla cantieristica (WP6). Il Workshop, avente come tema "La risposta del settore della costruzione navale alla sfida della crescita verde"[2], analizza le migliori pratiche nella costruzione navale legate alla crescita verde, e ai cambiamenti ambientali e climatici.

Importante anche evidenziare come la Banca Europea degli Investimenti abbia definito una nuova "Transport Lending Policy", più favorevole di quella precedente al comparto marittimo. La BEI offre oggi finanziamenti a tasso agevolato, con priorità per le navi "green", anche per le unità che opereranno in acque extra-Europee; consente inoltre l'erogazione del finanziamento anche ad inizio costruzione ed offre ai cantieri europei specifiche tutele nei confronti di pratiche sleali

[2] Il concetto di crescita verde: cioè, massimizzare la crescita economica e lo sviluppo, evitando una pressione insostenibile sulla qualità e la quantità delle risorse naturali.

Non meno importante, la BEI accorda prestiti agevolati anche per l'attività di Ricerca, Sviluppo e Innovazione specificamente riferita ai temi delle "tecnologie pulite" e del risparmio energetico.

Nel quadro di uno sviluppo sostenibile del settore è anche da segnalare la proposta della Commissione per una direttiva europea riguardo al tenore dello zolfo nei combustibili per uso marittimo con il documento n. 12806/11 del 15 luglio 2011.

Proiezioni del 2005 hanno dimostrato che senza ulteriori interventi normativi le emissioni di SO2 e NOx del settore marittimo possono crescere e superare il totale delle emissioni provenienti da fonti terrestri entro il 2020.

I nuovi valori limite internazionali per il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo prevedono la riduzione in modo significativo delle emissioni di biossido di zolfo. Ciò contribuirà al conseguimento degli obiettivi ambientali generali stabiliti nella Strategia sull'inquinamento atmosferico e importanti benefici aggiuntivi in termini di riduzione delle emissioni di particolato e di NOx (un importante precursore di ozono troposferico).

La proposta direttiva si allinea con le più severe norme poste dall'IMO in materia di riduzione delle emissioni per un miglioramento della salute e riduzione della mortalità, la revisione offrirebbe benefici che sono fino a tredici volte superiori ai costi per l'attuazione.

Ove possibile è necessario aiutare l'industria alla transizione verso i nuovi standard sviluppando migliori tecnologie disponibili, comprese quelle concordate all'IMO o altre organizzazioni interessate (in particolare per gli NOx, PM, e gas serra).

La proposta prevede che gli Stati membri adottino tutte le misure necessarie per garantire la riduzione delle emissioni presso i propri porti, e acque territoriali, zone economiche esclusive provenienti da tutte le navi di qualsiasi bandiera .

L'European Cruise Council (ECC) è l'associazione che rappresenta le compagnie di crociere leader che operano in Europa, al fine di promuovere gli interessi di

operatori di navi da crociera in Europa, lavorando a stretto contatto con le istituzioni dell'UE in materia di politiche di trasporti, l'ambiente, la salute, gli affari dei consumatori, tasse e turismo. L'European Cruise Council (ECC) pur accogliendo con favore l'allineamento della direttiva zolfo dell'UE con l'allegato VI della convenzione MARPOL, ha presentato due questioni fondamentali concernenti rispettivamente le misure di salvaguardia in caso di mancata disponibilità di carburante e possibili alternativi metodi di riduzione delle emissioni.

Secondo questa associazione c'è un'alta probabilità che i porti non abbiano combustibile conforme entro il 2015, in tale caso le navi dovrebbero avere la possibilità di esenzione senza dover deviare o ritardare il loro viaggio previsto.

L'azione del Governo italiano può svilupparsi in uno specifico strumento di supporto all'innovazione ed al lavoro: la PTNM (piattaforma tecnologica nazionale marittima).

Le Piattaforme tecnologiche nazionali, strumento innovativo sviluppato a livello europeo, promuovono la collaborazione fra le Amministrazioni, il Sistema della ricerca pubblica e privato e le imprese. Esse individuano scenari di sviluppo tecnologico di medio e lungo periodo e le priorità tematiche, e identificano gli strumenti di implementazione; si interfacciano con le esperienze analoghe sviluppate a livello comunitario ed internazionale, sviluppano la messa in rete e il coordinamento nazionale degli attori della Ricerca, dei distretti ad alta tecnologia e dei poli di eccellenza relativi a tematiche convergenti anche nell'ottica della interdisciplinarietà dell'approccio scientifico. Il riferimento internazionale è fornito da due iniziative della Commissione europea: la costituzione di ETP (European Technology Platform), e l'utilizzo di uno degli strumenti dell'attuazione della strategia di Lisbona, i Joint Undertaking, o Joint Technology Initiative (JTI), principalmente guidate da quadri del mondo industriale e produttivo coinvolgendo stakeholder pubblici e privati, anche con riferimento alle esperienze maturate dalle modalità attuative del Programma Industria 2015.

La Piattaforma Tecnologica Nazionale Marittima - PTNM nasce nel Marzo 2007 presso questo Ministero – Direzione generale del trasporto marittimo ed acque interne con la collaborazione di RINA, ASSONAVE, CONFITARMA, UCINA e CETENA.

Il Ministero è impegnato nella promozione dello sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi finalizzato alla prevenzione dell'inquinamento marino ed atmosferico causato dalle navi, anche mediante realizzazione di iniziative di innovazione tecnologica nel settore marittimo. Il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi e dei relativi combustibili marini, al fine di ridurre le emissioni di CO_2 dai motori navali, costituisce un obiettivo strategico e per questo motivo a partire dal 2011 questa Direzione ha promosso le seguenti iniziative strategiche:

- partecipazione al Progetto comunitario COSTA, finalizzato a mettere a punto un Masterplan per l'utilizzo del LNG (da solo o in combinazione con altre tecnologie) nel Mediterraneo. Il progetto vede la partecipazione di altri stati UE per ovvi motivi (utilizzare LNG nel settore navale non può essere una decisione unilaterale);
- convenzione di Studio tra MIT e CONFITARMA e RINA per l'analisi delle problematiche connesse al possibile utilizzo del combustibile LNG a bordo delle navi mercantili nazionali.

Rinnovo Leadership

Un'altra iniziativa con elevato potenziale è quella che va sotto il nome di "LeaderSHIP 2020". Si tratta della definizione di una nuova politica industriale per il settore cantieristico e per le industrie della filiera produttiva che traguarda due obiettivi fondamentali:

- lo sviluppo di un trasporto marittimo sostenibile attraverso l'avvio di un processo di rinnovo della flotta in chiave di efficienza energetica e di tutela dell'ambiente;

- lo stimolo di progetti finalizzati allo sviluppo di tecnologie per lo sfruttamento sostenibile delle energie marine rinnovabili (generazione eolica offshore, ecc.) e delle risorse marine.

Il 6 giugno del 2011 si è tenuto presso la Direzione generale impresa e industria della Commissione europea una riunione con tutti i soggetti interessati al rinnovo e modifica di leadrship 2015. L'impatto strutturale della crisi della cantieristica europea e le sue conseguenze per il finanziamento della costruzione navale non erano ancora in gran parte poco chiare nell'incontro del 2009 a Bremerhaven.

La produzione di navi da carico standard, è praticamente giunta al termine nell'Unione europea, mentre possono ancora trovare sbocco le navi passeggeri o navi con tonnellaggio specializzato o strutture in mercati emergenti così come le strutture off-shore in nuovi segmenti di business quali l' energia eolica. Il finanziamento di questo cambiamento è una sfida che trova molti cantieri con una solidità finanziaria indebolita. Contemporaneamente le banche commerciali offrono con molta moderazione nuovi fondi soprattutto per progetti e tipi di navi non convenzionali. I tassi operati in tali casi sono più elevati rispetto a quelli operati da banche concorrenti asiatici e quindi sistemi di garanzia pubblici divengono maggiormente importanti

Tali argomenti, supportati da uno studio sulle garanzie di pre-consegna commissionato dalla Commissione, sono stati discussi al fine di studiare misure idonee a contrastare il sostegno finanziario garantito da altri Paesi extra-europei attraverso il sistema di crediti all'esportazione o garanzie.

Dalla riunione è emerso un generale sostegno all'iniziativa Leadership e alla sua continuazione ed aggiornamento con l'auspicio che l'Europa possa svolgere un ruolo più significativo sui fattori distorsivi del mercato coinvolgendo i maggiori "patners" del settore. In particolare, il Vice presidente Tajani ha sottolineato un maggiore coinvolgimento della BEI (Banca europea degli investimenti) ed un controllo delle sovvenzioni anche tramite accordi con la Corea.

Appositi Gruppi di Lavoro si occuperanno delle seguenti tematiche :

- la finanza, con l'obiettivo di definire schemi praticamente attuabili nel campo del pre e post-delivery financing nonché in quello delle garanzie;
- la Ricerca, Sviluppo e Innovazione, con la definizione di proposte per un miglior coordinamento delle iniziative in essere ed una riduzione della frammentazione delle fonti di finanziamento. In questo campo un importante contributo verrà fornito da Horizon 2020, il nuovo strumento finanziario di supporto alla Ricerca/Innovazione, in via di elaborazione, che andrà a sostituire i tradizionali Framework Programmes e che potrà contare su un budget complessivo di oltre 80 Mil. di Euro.;
- infine, le politiche sociali, mirate a limitare l'impatto dei processi di ristrutturazione, facilitare la riprofessionalizzazione e la mobilità dei lavoratori e ad identificare strumenti formativi per sostenere l'ingresso nei nuovi business.

I lavori per lo sviluppo del progetto Leader SHIP 2020 vedono la partecipazione dei rappresentanti degli Stati e i principali stakeholders presenti a livello europeo.

Nuova disciplina degli aiuti di Stato alla Cantieristica

Nel Dicembre dello scorso anno è stato inoltre rinnovato, ma per il solo biennio 2012-2013, lo "Shipbuilding Framework", provvedimento che regola la concessione di aiuti all'innovazione alle imprese cantieristiche europee (2011/C 364/96).

Dai primi anni '70, gli aiuti di Stato alla costruzione navale godevano disciplina specifica che via via è stata messa in linea con le disposizioni orizzontali di aiuti di Stato. La Commissione per garantire la trasparenza e la semplificazione delle norme sugli aiuti di Stato ha inteso eliminare le differenze tra le norme applicabili al settore della costruzione navale e di altri settori industriali estendendo generali disposizioni orizzontali per il settore della costruzione navale.

Tuttavia, la Commissione ha riconosciuto le caratteristiche che distinguono la costruzione navale da altri settori come la serie di breve produzione, le dimensioni, il valore e la complessità delle unità prodotte, nonché il fatto che i prototipi sono successivamente utilizzati commercialmente.

Alla luce di queste caratteristiche particolari, la Commissione ha ritenuto opportuno continuare ad applicare disposizioni specifiche per gli aiuti all'innovazione per il settore della costruzione navale, garantendo nel contempo che tali aiuti non alterino le condizioni degli scambi e della concorrenza in misura contraria al comune interesse.

Il nuovo regime approvato prevede, infatti, di supportare, con un contributo del 20% dei costi sostenuti, tutte le attività di innovazione – di prodotto o di processo – che evidenzino un chiaro progresso rispetto allo stato dell'arte esistente nel settore cantieristico europeo e un particolare al riconoscimento di elemento di aiuto pari al 30% dei costi eleggibili per le innovazioni di prodotto e di processo con valenza "green".

Come è noto il finanziamento di questi schemi è a carico degli Stati membri e Francia, Germania, Finlandia, Spagna ed Olanda hanno già notificato alla Commissione l'introduzione dei relativi schemi nazionali di supporto.

Il quadro specifico dell'UE per gli Aiuti di Stato al settore della cantieristica navale è stato mantenuto, anche al fine di consentire misure di sostegno per l'ecocompatibilità della cantieristica, lo sviluppo di tecnologie innovative, e la diversificazione del settore verso i mercati della crescita futura. Le norme per gli aiuti regionali riflettono la volontà politica di sostenere la una costruzione navale e l'industria marittima in Europa.

Il 13 ottobre 2011, su iniziativa della Regione "Pays de la Loire", si e' riunito a Brussels un Working Group composto da 27 rappresentanti regionali di Finlandia, Francia, Germania, Italia, Polonia e Spagna, oltre ai responsabili della Conferenza

delle Regioni Marittime Periferiche (CRPM), dell'Espace Interregional Europeen (che rappresenta gli attori regionali presso le istituzioni Europee) e al Segretario Generale del CESA.

Scopo dell'incontro era la definizione di una strategia comune di interlocuzione e proposta verso le istituzione europee, gli Stati Membri ed i vari stakeholders, finalizzata alla salvaguardia ed al rilancio delle industrie cantieristiche e marittime operanti nelle regioni stesse tramite iniziative di diversificazione e differenziazione. Le Regioni europee si sono così impegnate a lavorare insieme con le Istituzioni europee, gli Stati Membri e le parti interessate al fine di sostenere le industrie marine nei loro sforzi di diversificazione, e di adattarsi al contesto economico cambiato. Le Regioni possono avere un ruolo importante nello stimolare sia la Commissione sia gli Stati Nazionali ad impegni concreti ed incisivi per una politica del settore.

2.2 OCSE - Gruppo di Lavoro sulla cantieristica navale (WP6)

OECD - Council Working Party on Shipbuilding (WP6)

Evento di particolare importanza svoltosi all'interno della 112^ sessione del WP6 – OCSE[3], in calendario dal 7 all'8 luglio 2011, è stato il programmato Workshop sulla "Crescita verde nella cantieristica navale" - *Green Growth in Shipbuilding* - a cui di seguito è dedicato una specifica sezione.

All'interno della medesima seduta vi è stato un intervento volontario della Turchia sulla sua realtà industriale nella cantieristica navale.

Il WP6, infatti, è un forum volto a far conoscere gli aspetti delle economie cantieristiche e in ogni sessione si svolgono presentazioni in alternanza di uno Stato membro e di uno Stato NON-OCSE che in qualità di uditore prende parte al WP6; il prossimo intervento programmato dovrebbe essere il Brasile, paese NON-OCSE.

E' stata riconfermata l'importanza dell'Inventory degli aiuti di Stato, già avviato da due anni, come strumento per garantire la trasparenza di mercato e attenuarne le distorsioni. L'aggiornamento del sondaggio sugli aiuti di Stato, verrà completato da un'analisi dei dati raccolti al fine di individuare e interpretare i fattori distorsivi del mercato della cantieristica navale. Detti risultati per esplicita richiesta dell'UE saranno riportati in assemblea come dati teorici e si dovranno commentare tutti i casi concreti "distorsivi" rilevati.

E' stata comunicata l'introduzione di nuovo strumento, già utilizzato in altri Gruppi di lavoro dell'OCSE, finalizzato a valutare meglio il mercato cantieristico navale cioè un confronto paritetico con l'assemblea dei delegati, *peer review*.

[3] Il 2011 ha segnato il 50° anniversario della nascita dell'OCSE, creatasi nel 1961. Per l'occasione è stato coniato un nuovo logo e sono state fatte numerose pubblicazioni celebrative dell'evento in vari settori dell'Organizzazione, molti Stati membri, tra cui l'Italia, hanno inoltre coniato un francobollo per la ricorrenza.

La prima economia soggetta alla "*peer review*" sarà su base volontaria il Giappone. L'esame riguarderà inizialmente i fattori distorsivi del mercato introdotti dalle misure governative come analisi complementare all'Inventory.

Riguardo l'SSU (Ships Sector on Export Credit Understanding) il Segretariato ha evidenziato, nella 113^ sessione svolta il 24 e il 25 Novembre 2011, che il Gruppo informale degli esperti[4] sui crediti all'esportazione ha risentito dell'assenza della Cina nell'ultimo confronto. Infatti la Cina ha inspiegabilmente interrotto i contatti da circa sei mesi rimanendo assente anche nell'ultimo WP6. Il Giappone ha sottoposto all'assemblea un documento da proporre in ambito SSU riguardante un trattamento di crediti all'esportazione per le navi cosiddette "verdi" (green ship), imbarcazioni caratterizzate a bassa emissione di CO_2. L'UE e la Corea nell'accogliere positivamente l'iniziativa hanno espresso la necessità di trovare un accordo comune sulla definizione di "nave verde".[5]

In conclusione, l'interruzione dei lavori del negoziato della cantieristica navale, avvenuto nella sessione precedente di Novembre 2010, ha determinato un re-orientamento delle attività di lavoro WP6 al fine di favorire i confronti fra gli Stati, essendosi anche registrato il ritiro dal WP6 della Repubblica di Slovacchia e della Francia, l'ammissione della Russia, come osservatore regolare che si affianca al Brasile, e la disponibilità ad invitare l'India, le Filippine e il Vietnam.

---

[4] A questo Gruppo informale di esperti partecipano insieme agli Stati aderenti al WP6 anche Stati NON-OCSE con economie cantieristiche navali importanti e ha l'obiettivo di regolarizzare in ambito credito all'esportazione le modalità di finanziamento e uniformare le norme assicurative.

[5] Gli interventi delle associazioni di categoria internazionali europeo CESA, giapponese NAJ e coreana KoShipA hanno sottolineato il periodo di crisi attuale e che lo scenario successivo sarà una "overcapacity" rispetto la domanda che comporterà una diminuzione dei prezzi di mercato, aggiuntivo all'esistente, e si tenderà a misure protezionistiche per la salvaguardia dei mercati locali. I cantieri navali sopravvissuti alla crisi inoltre dovranno presentarsi al mercato con requisiti tecnologici innovativi nei loro prodotti sia per quanto riguarda l'impatto ambientale che la sicurezza.

Workshop on green growth in shipbuilding – Parigi, 7-8 Luglio 2011

Il programma del workshop ha previsto tre sessioni distinte: la prima dedicata alle organizzazioni governative "Crescita verde - cosa si aspettano i governi?", la seconda sessione dedicata a tutti gli operatori dell'industria cantieristica navale come le imprese di costruzione navale, le associazioni di categoria e gli armatori "Come rispondere alle esigenze di settore per una crescita verde?".[6]

I punti salienti della Sessione 1, dedicate alle iniziative governative, sono stati gli interventi della Corea, dell'Australia, del Giappone e della Danimarca che hanno esposto le azioni avviate per favorire la "crescita verde" nelle loro realtà industriali. In questa sessione la Commissione Europea ha fatto due interventi: il primo sulle politiche "verdi" nella cantieristica navale, esposte dal rappresentante della Direzione Generale dell'impresa e dell'industria, ed il secondo, di natura ambientalista, fatto dal rappresentante della Direzione Generale delle azioni sul clima, descrittivo crescita verde e l'industria marittima.

La Sessione 2, suddivisa in cinque sotto sessioni, è stata dedicata alle problematiche degli operatori dell'industria navale in una crescita verde:

- gli industriali dell'acciaio, alla base della cantieristica navale;
- i costruttori navali, le associazioni delle imprese di costruzione, riparazione e demolizione navale ;
- gli utilizzatori dei mezzi navali costituiti dalle associazioni di settore e dagli armatori;
- la demolizione navale;
- le prospettive della manodopera .

[6] Gli interventi sono stati pubblicati nel sito dell'OCSE sezione *shipbuilding*, le conclusioni descrittive dello scenario economico di settore nei prossimi anni sono state fatte dal Segretariato del WP6 come organizzatore dell'evento.

In ambito industriale dell'acciaio sono stati fatti due interventi, il primo dell'economista dell'OCSE, Mr. Laurent Daniel, sul mercato dell'acciaio e come deve mutare per diminuire l'impatto ambientale delle acciaierie e il secondo dell' "EMEC – European Marine Equipment Council"[7] descrittivo dei principi che determinano una crescita verde nell'industria navale.

Nella seconda sottosessione, dedicata alle costruzioni navali in genere, sono stati fatti quattro interventi rispettivamente dalle associazioni di categoria europea, coreana, giapponese e di Taiwan. CESA [8] per l'Europa ha descritto le tappe di un cambiamento "verde" già in atto e di come si sta evolvendo, KOSHIPA[9] si è soffermata ad analizzare l'aspetto climatico del surriscaldamento del pianeta (effetto serra) anche a causa delle emissioni industriali e come la cantieristica navale coreana contiene il fenomeno.

Una simile problematica è stata affrontata dalla SAJ[10] che ha esposto come l'industria navale giapponese sta mutando per ridurre le emissioni CHG (GreenHouse Gas) che nel loro insieme provocano l'effetto serra, l'esposizione è stata finalizzata sulla riduzione dell'emissione della CO2.

L'intervento della CSBC [11] si è basato sul contenimento energetico nella industria navale di Taiwan affrontando molte problematiche dell'impatto ambientale dell'unità navale in mare.

La sottosessione dedicata agli armatori è stata animata dagli interventi d'importanti associazioni di categoria rappresentative sia della realtà europea (occidentale) che di quella asiatica (orientale). Sono state affrontate importanti

---

[7] **EMEC – European Marine Equipment Council** associazione che riunisce le più importanti associazioni industriali europee nel campo degli equipaggiamenti marittimi intesi come fornitura o costruzione di prodotti e servizi volti alla costruzione, trasformazione, manutenzione di navi e le relative strutture, compresi i servizi tecnici in materia di progettazione, installazione, messa in servizio, manutenzione (riparazione) delle navi. *[fonte ufficiale sito EMEC]*

[8] **CESA – Commmunity of European Shipyards' Associations**

[9] **KOSHIPA Korean Shipbuilers' Association**

[10] **SAJ Shipbuilders' Association of Japan**

[11] **CSBC - China ShipBuiding Corporation, Taiwan**

tematiche tra le quali ricordiamo le prospettive per gli armatori in una crescita verde e sostenibile e la promozione dell'industria della demolizione navale come politica governativa mondiale al fine di consentire il rinnovamento delle flotte obsolete e inquinanti. Si sono articolati, pertanto, gli interventi del rappresentante del BIMCO (The Baltic and International Maritime Council), d'INTERTANKO (associazione internazionale dei proprietari delle petroliere), di ASF (The Asian Shipowners' Forum associazione degli armatori asiatici), di Maersk Line (associazione dei trasportatori dei containers), del KRS (Korea Register of Shipping) e in conclusione di ICS (Internatinal Chamber of Shipping).

Il rappresentante dell'Associazione dei demolitori navali turchi ha introdotto, nella quarta sotto sessione, l'industria della demolizione come tassello determinante per progredire verso una crescita verde. Infatti la Turchia è *leader* nel mondo per questo tipo di attività, totalmente assente nella realtà europea, e nell'intervento è stato esposto come si procede alla demolizione di una nave secondo le previste norme di sicurezza in uno dei quattrocento cantieri turchi.

A conclusione della sessione è stato affrontato il tema della manodopera dell'industria navale come si deve evolvere di pari passo al mutamento dell'industria verde. L'intervento è stato organizzato congiuntamente dall'IMF e la TUAC[12] ed è stato presentato dal Direttore della cantieristica navale dell'IMF.

La Sessione 3, tenuta dal Segretariato del WP6 e conclusiva dei lavori, dedicata al ruolo che le organizzazioni governative potrebbero avere per una "crescita verde" della cantieristica navale ha riguardato un'analisi approfondita sugli strumenti che si possono attuare per realizzare investimenti opportuni che garantiscano basso impatto ambientale anche in questo settore industriale. Il rapporto OCSE "Strumenti per creare una crescita verde", documento basilare, edito dall'OCSE a maggio 2010, per la salvaguardia ambientale, descrive lo scenario in cui i Governi potrebbero avviare nuovi provvedimenti in sintonia con le normative internazionali esistenti o in fase di

[12] **IMF International Metalworkers' Federation TUAC Trade Union Advisor Committee**

approvazione. Il trasporto marittimo incide pesantemente sull'intensità d'emissione annuale di CO_2, che contribuisce a peggiorare l'*effetto serra* intorno al pianeta, causa primaria del surriscaldamento della Terra. Da un grafico mostrato i trasporti marittimi si posizionano al secondo posto, dopo il trasporto aereo per intensità d'emissione CO_2 in funzione delle principali fonti inquinanti. La principale causa che frena la crescita verde, nell'industria navalmeccanica e nell'industria in generale, è la profonda crisi economica che ha determinato un'inerzia economica delle imprese. Le misure di contenimento di questi ultimi anni, determinate dal basso recupero dei rendimenti, ha impedito gli investimenti volti a ridurre anche l'impatto ambientale delle unità navali. Essendo questo tipo d'investimenti molto costosi il Segretariato ha descritto lo scenario in cui le scelte governative si potrebbero articolare. Le azioni indispensabili sono quelle che dovranno creare piani normativi a sostegno della crescita verde soprattutto mutando i meccanismi economici nazionali e internazionali in modo tale da favorire gli investimenti e i loro piani d'attuazione dell'industria. A questa azione si dovranno affiancare delle scelte politiche che impongano il rispetto di regole per contenere l'impatto ambientale come il rilascio di autorizzazioni a pagamento per determinate azioni che potrebbero rivelarsi a rischio inquinamento, le richieste di risarcimento se sono stati accertati danni - anche ricorrenti - all'ambiente, la creazione di tassazioni.

Altre azioni politiche, di natura incentivante, dei Governi accanto a queste misure sanzionatorie, possono essere a costo zero (applicazione di politiche ambientali standard) o con costi d'investimento (erogazione di sussidi, incentivi e promozioni per acquisizione di nuova tecnologia). La situazione ideale per i Governi è quella di attuare un pacchetto di regole che coinvolga tutti gli indirizzi fin qui descritti per favorire un'industria verde.

3 La produzione cantieristica italiana

3.1 I dati del monitoraggio

Il settore cantieristico navale continua a vivere un momento di grande difficoltà su scala mondiale. Gli studi di settore confermano che il volume atteso di domanda è di molto inferiore all'attuale potenziale produttivo generando uno squilibrio destinato a perdurare ancora a lungo.

Il livello dei noli insoddisfacente e la stretta creditizia impattano ancora negativamente sugli investimenti in nuove navi.

Anche nella cantieristica europea è in corso un drammatico processo di ristrutturazione che ha visto la perdita di circa il 30% dell'occupazione in tre anni e la chiusura o la riconversione ad altra attività di alcuni importanti stabilimenti.

La crisi sta cambiando profondamente le geometrie competitive e tutto questo genera una crescente pressione competitiva e di prezzo anche su quei settori di mercato costituiti da prodotti a maggiore tecnologia e valore, come ad esempio le navi da crociera, in cui alcuni operatori "nuovi" tentano di entrare.

L'attività di monitoraggio dell'industria cantieristica italiana, svolta dalla Direzione Generale per il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne, tramite l'invio a tutti i cantieri navali italiani di una scheda riguardante dati strutturali e di produzione, ha registrato la partecipazione di n. 41 stabilimenti navalmeccanici che operano nel settore navale commerciale e diporto, comprensivi di quelli delle imprese navalmeccaniche iscritte negli Albi Speciali.

Di seguito sono riportati i dati più significativi degli stabilimenti che hanno partecipato al monitoraggio; per maggior chiarezza si illustrano le attività di costruzione e riparazione navale sulla base delle tsl/tslc (*tonnellate di stazza lorda*

compensata) delle unità in costruzione o sulla base del numero delle unità sulle quali si è svolta attività di riparazione.

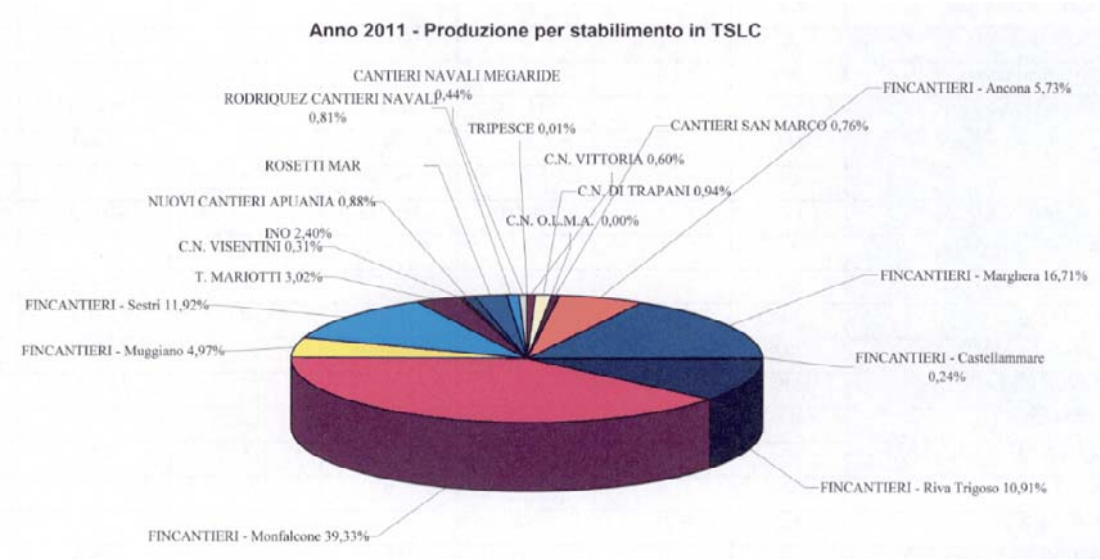
Cantiere	Stabilimento (Provincia)	Costruzionl ULTIMATE TOTALE 2011 (numero)	Costruzioni ULTIMATE TOTALE 2011 (tsl)	Costruzioni ULTIMATE TOTALE 2011 (TSLC)	Costruzioni NON ULTIMATE (numero)	Costruzioni NON ULTIMATE (tsl)	Costruzioni NON ULTIMATE (TSLC)
TRIPESCE	LI	2	12	58	3	20	105
CANTIERE NAVALE VITTORIA	RO	5	1.650	5.840	2	1.575	4.410
N3C CANTIERI NAVALI STOCCO &	FE	7	0	0	2	0	0
CANTIERE NAVALE DI TRAPANI	TP	0	0	0	1	14.000	16.100
MANCINI CANTIERI NAVALI	VE	1	0	0	1	0	0
CANTIERE NAVALE O.L.M.A.	TE	1	9	36	1	10	40
COSTRUZIONI NAVALI	CR	2	40	0	0	0	0
CANTIERI SAN MARCO	SP	1	450	2.250	1	8.500	10.800
FINCANTIERI - Ancona	AN	0	0	0	3	59.400	98.125
FINCANTIERI - Marghera	VE	1	114.500	143.125	1	114.500	143.125
FINCANTIERI - Castellammare	NA	0	0	0	1	4.000	4.110
FINCANTIERI - Riva Trigoso	GE	1	0	30.000	5	0	156.874
FINCANTIERI - Monfalcone	GO	1	128.500	160.625	3	410.500	513.125
FINCANTIERI - Muggiano	SP	1	0	8.160	4	0	76.960
FINCANTIERI - Sestri	GE	2	0	121.700	1	66.000	82.500
T. MARIOTTI	GE	1	32.346	51.753	0	0	0
CANTIERE NAVALE VISENTINI	RO	1	2.018	1.816	1	3.900	3.510
NUOVI CANTIERI APUANIA	MS	0	0	0	1	6.060	15.150
ROSETTI MARINO	RA	3	5.915	18.441	2	5.700	22.703
RODRIQUEZ CANTIERI NAVALI	ME	0	0	0	5	2.920	13.920
ELMEA INT.	AN	0	0	0	1	0	0
SOCIETA' CONERO	MC	21	53				
CANTIERI NAVALI MEGARIDE	NA	2	100	540	1	1.500	7.500
TOTALE		*53*	*285.593*	*544.344*	*40*	*698.585*	*1.169.057*

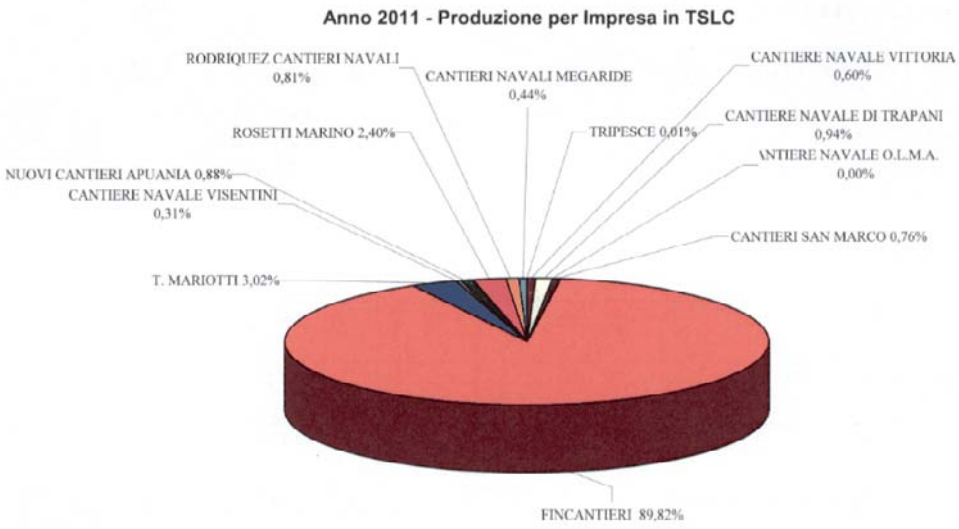
a) Costruzione navale

Prendendo, pertanto, in considerazione i dati della produzione dichiarata dagli stabilimenti delle imprese di costruzione, nel corso dell'anno 2011, risulta svolta attività lavorativa su complessive n. 93 costruzioni, di cui: n. 35 unità minori da lavoro senza possibilità di individuarne le tslc, e n. 58 unità di complessive 1.169.057 tslc.

Nella precedente tabella si illustrano unicamente le costruzioni dichiarate dagli stabilimenti limitatamente alle unità mercantili, unità da lavoro e quelle militari, escludendo pertanto le unità da diporto.

I grafici che seguono illustrano visivamente la distribuzione percentuale della produzione delle costruzioni navali sia per stabilimento che per singola impresa.





Nello specifico si riportano gli elementi degli stabilimenti che hanno dato il loro importante contributo:

Stabilimento : TRIPESCE				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Hippy 30 L	6	9,00	Unità da lavoro ormeggio	30
TR 29 B	7	8,90	Unita da pesca	28
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Hippy 30 L	6	9,00	Unità da lavoro ormeggio	30
Hippy 30 L	6	9,00	Unità da lavoro ormeggio	30
TR 35 L	9	11,00	Pilotina	45

Stabilimento: C.N.VITTORIA				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Costr.835	1.450		M/n	4.640
Costr. 836	50		MTM	300
Costr. 837	50		MTM	300
Costr. 838	50		MTM	300
Costr. 839	50		MTM	300
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Costr. 840	1.100		M/n Cargo	2.035
Costr. 841	475		Supply Vessel	2.375

Stabilimento: CANTIERE NAVALE DI TRAPANI				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
/	/	/	/	/
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
M/C Marettimo M.	14.000	135,00	Petrolchimica	16.100

Stabilimento: CANTIERE NAVALE O.L.M.A.				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
M/p John Rambo	9	17,45	Unità da pesca	36
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
C.ne n. 01/2011 RNC Giulianova	10	17,50	Unità da pesca	40

Stabilimento: CANTIERI SAN MARCO				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
C.25 "Capo San Vito"	450	28,00	Rimorchiatore	2.250
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
C. 15	8.500	130,00	General Cargo	10.800

FINCANTIERI stabilimento ANCONA				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
/	/	/	/	/
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
costr. 6226	39.000		M/n Crociera	55.325
costr. 6229	10.200		M/n Crociera	21.400
costr. 6230	10.200		M/n Crociera	21.400

FINCANTIERI stabilimento MARGHERA

Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011

Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Costr. 6188 - "Costa Favolosa"	114.500	247,70	M/n Crociera	143.125

Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011

Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Costr. 6189 - "Costa Fascinosa"	114.500		M/n Crociera	143.125

FINCANTIERI stabilimento CASTELLAMMARE

Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011

Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
/	/	/	/	/

Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011

Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
costr. 6233	4.000		Pattugliatore	4.110

FINCANTIERI stabilimento RIVA TRIGOSO

Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011

Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
costr. 6186			Fleet Tanker	30.000

Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011

Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
costr. 6210			Freem	37.940
costr. 6145			Freem	37.940
costr. 6146			Freem	37.940
costr. 6220			ASW Vessel	5.114
costr. 6209			Freem	37.940

FINCANTIERI stabilimento MONFALCONE				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
"Carnival Magic"	128.500		M/n Crociera	160.625
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
"Carnival Breeze"	128.500		M/n Crociera	160.625
costr. 6223 – "Royal Princess"	141.000		M/n Crociera	176.250
costr. 6224	141.000		M/n Crociera	176.250

FINCANTIERI stabilimento MUGGIANO				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
costr. 6213			SNF/RW Carrier	8.160
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
costr. 6222			Saettia	4.110
costr. 6197			SMG U212A	34.375
costr. 6198			SMG U212A	34.375
costr. 6221			Saettia	4.110

FINCANTIERI stabilimento SESTRI				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Oceania Marina	66000		M/n Crociera	82500
Shakti.			Fleet Tanker	39200
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Oceania Riviera	66000		M/n Crociera	82500

Stabilimento: T. MARIOTTI				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
"Seabourn Quest"	32.346		M/n Crociera	51.573
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
/	/	/	/	/

Stabilimento: C.N. VISENTINI				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
c. 228	2.018		Traghetto	1.816
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
c. 226	3.900		Ro-Ro Cargo	3.510

Stabilimento: NUOVI CANTIERI APUANIA				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
/	/	/	/	/
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Da definire	6.060	147,00	M/n Traghetto	15.150

Stabilimento: ROSETTI MARINO				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
c. 102	2.200		Supply vessel	5.433
c. 103	2.200		Supply vessel	5.433
c. 106	1.515		AHTS	7.575
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
c. 105	2.200		Supply vessel	5.433
c. 107	3.500		AHTS	17.270

Stabilimento: RODRIQUEZ				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
/	/	/	/	/
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
costr. 325	260		Aliscafo	1.560
costr. 326	260		Aliscafo	1.560
costr. 329	1.200		Aliswath	3.600
costr. 351	1.200		South Vessel	3.600
costr.353	1.200		South Vessel	3.600

Stabilimento: CANTIERI NAVALI MEGARIDE				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Battello T.Pax	40	22,00	Passeggeri	240
Battello Ricerche Oceanograf.	60	22,00	Battello Oceanograf	300
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Supply Vessel	1500	65,00	Supply vessel	7500

Produzione Fincantieri

Particolare approfondimento va riservato alla produzione Fincantieri riportando i dati più rilevanti estrapolati dal bilancio dell'anno 2011 pubblicato dall'Azienda e quelli del monitoraggio.

Navi da crociera – Cruise ferries – Offshore – Riparazioni e trasformazioni

Premesso che il mercato delle crociere, anche nel 2011, ha confermato di avere le potenzialità per poter reagire, meglio di altri settori, agli effetti della crisi economico finanziaria internazionale, così come è stato evidenziato in un recente studio dell'associazione americana CLIA (Cruise Lines International Association), si evidenzia che, in questo contesto nel corso del 2011, il Gruppo Fincantieri ha acquisito l'ordine di due nuove unità, più due opzioni, dal Gruppo Carnival, confermando il rapporto privilegiato instaurato con la società armatrice leader del settore.

Durante il corso dell'anno è stato infatti finalizzato un contratto per la realizzazione di una nave da crociera da 141.000 tsl per il brand P&O Cruises ed un contratto per la costruzione di una nave da crociera da 132.500 tsl per il brand Costa Crociere. Si segnala, inoltre, che nel mese di novembre è stato siglato un contratto con l'armatore francese Compagnie du Ponant per la costruzione di una nave da

crociera extra-lusso di piccole dimensioni (circa 10.700 tsl) e la cui consegna è prevista per giugno 2013.

Riassumendo, a dicembre 2011 il portafoglio ordini di navi da crociera dell'Azienda è costituito da 8 navi e su tali basi risulta confermata la posizione della Società come leader del mercato.

Le navi consegnate sono:

Carnival Magic, nave da crociera da 130.000 tsl, consegnata nel cantiere di Monfalcone all'armatore Carnival Cruise Lines;

Costa Favolosa, nave da crociera da 114.500 tsl, consegnata nel cantiere di Marghera all'armatore Costa Crociere;

Oceania Marina, nave da crociera extra lusso da 65.000 tsl, consegnata nel cantiere di Sestri all'armatore Oceania Cruises;

Austral, nave da crociera extra lusso da 10.400 tsl, consegnata nel cantiere di Ancona all'armatore Compagnie Iles du Ponant.

Nel settore delle riparazioni navali l'Azienda ha svolto attività di riparazione su 55 unità. Da tenere presente il fatto che lo stabilimento di Palermo non ha, a tutt'oggi, disponibili i due bacini di carenaggio che dovranno essere sottoposti a manutenzione.

Tipologia	Impostazione	Varo	Consegna
Navi da crociera	1	3	4
Cruise Ferries	0	0	0
Offshore	0	0	0
Riparazioni e Trasformazioni			55

Costruzioni militari – Mega Yachts – Unità speciali

In ambito costruzioni militari la Fincantieri, attraverso la Orizzonte Sistemi Navali (Società di ingegneria navale collegata e controllata), si è aggiudicata un contratto dal Ministero della Difesa della Repubblica Democratica e Popolare Algerina per la costruzione di un'unità da sbarco e supporto logistico.

Sul mercato statunitense continuano le affermazioni del Gruppo Fincantieri nel comparto militare, infatti nel corso del 2011 sono state assegnate la terza e la quarta unità del programma LCS nell'ambito del contratto siglato a fine 2010 relativo alla costruzione di ulteriori 20 navi equamente distribuite tra i due consorzi Lockeed Martin - Marinette Marine (collegata e controllata Fincantieri) e Austal USA.

Per quanto riguarda invece il naviglio militare di dimensione minore, si segnala l'acquisizione da parte della US Coast Guard di ulteriori 21 unità nell'ambito del programma pluriennale Response Boats-Medium (RB-M) che vede coinvolta Fincantieri Marine Group attraverso Marinette Marine Corporation in qualità di prime contractor e coordinator.

Relativamente al mercato civile, il Gruppo Fincantieri ha acquisito dalla società statunitense Tidewater, uno dei principali operatori al mondo nel settore dei servizi per l'industria offshore, un contratto per la realizzazione di due Platform Supply Vessel.

Le due unità, all'avanguardia sotto il profilo tecnico potendo operare in mari artici e in acque profonde, sono state affidate allo stabilimento di Sturgeon Bay.

Nel comparto dell'offshore, l'intensificazione delle attività di esplorazione e produzione da parte delle compagnie petrolifere traina la domanda di nuove unità in particolare grandi mezzi di perforazione e selettivamente navi di supporto di maggiore dimensione e valore.

La Fincantieri, dopo aver già completato con successo negli anni recenti importanti progetti, quali 14 unità AHTS e la piattaforma semi-sommergibile Scarabeo per Saipem, sta operando per una ulteriore crescita nel settore.

Nel comparto degli yacht di grande dimensione (lunghezza superiore ai 70 metri) si registra la difficoltà degli ordinativi visto il perdurare di un clima di grande incertezza economica. Nel 2011, sono stati comunque finalizzati ordini per 7 unità contro le 5 dell'anno precedente, livelli comunque molto distanti da quelli pre-crisi. Appare invece in sofferenza il comparto dei mezzi di lunghezza inferiore ai 70 metri.

Le navi consegnate sono:

presso il cantiere di Muggiano, "Rossita" la nave per il trasporto di materiali radioattivi derivanti dallo smantellamento dei sommergibili nucleari russi;

"Shakti" e "Deepak" (Fleet Tanker) consegnate alla Marina Militare Indiana rispettivamente dai cantieri di Sestri e Muggiano;

"Serene" il primo mega-yacht costruito da Fincantieri, che, con i suoi 134 metri di lunghezza, è tra i primi dieci yacht più grandi mai costruiti al mondo e uno dei primi in termini di complessità e livello di tecnologia;

n. 33 piccoli pattugliatori RB-M commissionati dalla US Coast Guard e costruiti presso il cantiere ACE Marine della controllata americana Fincantieri Marine Group.

Tipologia	Impostazione	Varo	Consegna
Navi militari	4	2	3
Mega yachts	0	0	1
Unità speciali >40 m.	2	0	0
Unità speciali <40 m.		33	33

b) Riparazione navale

Le riparazioni navali sono sempre state un settore fondamentale nella cantieristica navale nazionale ed in questo particolare momento stanno assumendo ancor più un ruolo importante per molti operatori del settore navalmeccanico che hanno visto il diminuire o addirittura esaurire la spinta delle costruzioni navali.

Dopo aver inizialmente retto in modo migliore rispetto ad altri comparti navali la situazione di crisi, nell'ultimo anno ha subito un rallentamento dovuto molto probabilmente alla situazione dei noli poco soddisfacenti per gli armatori e pertanto costretti a comprimere i costi di gestione rinviando i lavori di ammodernamento delle unità ed anche per una agguerrita concorrenza nel bacino del mediterraneo.

La situazione appare abbastanza difficile sia per l'area tirrenica che per quella adriatica, infatti negli ultimi mesi dell'anno, sul versante tirrenico, si è assistito ad una intenzione di potenziamento del settore, collegata alla prospettiva del superbacino nell'area portuale ligure molto attesa da tutti gli operatori del settore delle riparazioni, altresì si deve ricordare la "migrazione" di imprese italiane che hanno acquisito strutture all'estero, come ad esempio l'impresa di riparazione navale San Giorgio del Porto ed il cantiere navale Mariotti che hanno costituito una newcompany con STX France e Cnm per la gestione del più grande bacino europeo su Marsiglia. Le due imprese italiane, congiuntamente, rappresentano il top della riparazione navale nel mediterraneo e quindi di livello concorrenziale elevato. In sintesi, il porto di Marsiglia fra i più trafficati dell'alto Tirreno, svilupperà un polo navalmeccanico costituito anche da due fra i più importanti soggetti della cantieristica nazionale candidando la newcompany a dominare il mercato mediterraneo. Il bacino di Marsiglia, operativo non prima del 2014, sarà l'unico del Mediterraneo occidentale in grado di accogliere per la riparazione le maxi-navi, non solo da crociera, lunghe più di 350 metri.

Da un punto di vista strutturale in Italia esistono tre bacini di carenaggio superiori ai 300 metri, quello di Fincantieri a Palermo (370x68 metri, ne ha uno anche a Trieste

di 295x56m) e quelli demaniali a Livorno (350x55m, da anni fuori uso) e Napoli (335x40m), mentre dei cinque bacini pubblici di Genova (che, in termini di numero di navi riparate, conseguenza diretta dei traffici portuali, è il polo più importante d'Italia), il più grande misura "solo" 267x40 metri. Ancora incerto è l'esito delle decisioni delle istituzioni locali liguri per la costruzione della "sesta vasca" in ambito portuale ligure, in grado di garantire il futuro al comparto delle riparazioni. La domanda nel settore delle riparazioni è presumibilmente crescente. Il livello qualitativo degli operatori del settore delle riparazioni è elevato e competitivo, ma la frammentazione è alta e la dimensione aziendale medio-piccola, l'impianto infrastrutturale esistente è discreto ma bisognoso di aggiornamento e, vincolato allo status pubblico, sconta ritardi burocratici e finanziari.

Nella zona adriatica i cantieri riparatori risentono molto della concorrenza degli stati limitrofi, la Croazia e la Turchia, che negli ultimi due anni hanno sviluppato una concorrenza agguerrita.

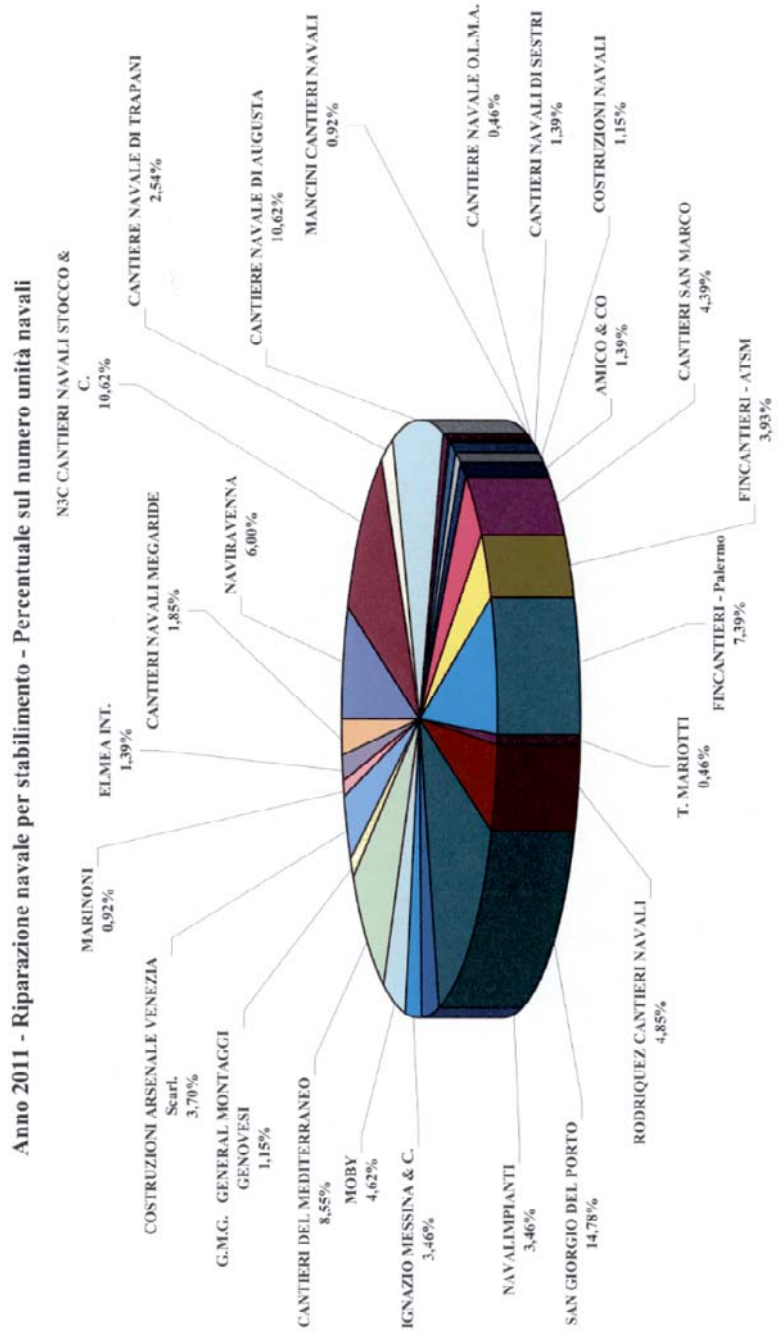
Gli elementi qualificanti per la riparazione navale sono la Capacità, la Qualità, il Tempo ed il Prezzo. L'interazione di queste quattro componenti è fondamentale per determinare il quadro concorrenziale e la scelta quindi da parte degli armatori di quale cantiere di riparazione utilizzare.

In merito ai primi due fattori Capacità e Qualità non esistono problemi perché l'industria navale italiana è da anni su un livello professionale elevato e riconosciuto in ambito mondiale.

Il costo della manodopera e la burocratizzazione influiscono sul fattore tempo. Il rilascio delle autorizzazioni prescritte per l'espletamento delle attività di riparazione richiede un dispendio di tempo e di energie, (provenendo anche da Enti Pubblici diversi) che rallenta l'attività di produzione industriale. La necessità di una semplificazione burocratica è per gli stabilimenti di riparazione navale molto importante per poter entrare in competizione con altri paesi.

I dati produttivi desumibili dall'attività di monitoraggio delle imprese di riparazione, svolta dall'Amministrazione sono riportati nella seguente tabella .

Denominazione	Stabilimento (Provincia)	Riparazione **Navale** **(numero)**	Riparazione **Navale** **(tsl)**
NAVIRAVENNA	RA	26	101.203
N3C CANTIERI NAVALI STOCCO & C.	FE	46	
CANTIERE NAVALE DI TRAPANI	TP	11	12.449
CANTIERE NAVALE DI AUGUSTA	SR	46	566.390
MANCINI CANTIERI NAVALI	VE	4	
CANTIERE NAVALE O.L.M.A.	TE	2	
CANTIERI NAVALI DI SESTRI	GE	6	
COSTRUZIONI NAVALI	CR	5	825
AMICO & CO	GE	6	
CANTIERI SAN MARCO	SP	19	5.240
FINCANTIERI - ATSM	TS	17	678.334
FINCANTIERI - Palermo	PA	32	1.152.760
T. MARIOTTI	GE	2	77.449
RODRIQUEZ CANTIERI NAVALI	ME	21	6.876
SAN GIORGIO DEL PORTO	GE	64	
NAVALIMPIANTI	GE	15	
IGNAZIO MESSINA & C.	GE	15	439.930
MOBY	GE	20	340.614
CANTIERI DEL MEDITERRANEO	NA	37	592.124
G.M.G. GENERAL MONTAGGI GENOVESI	GE	5	
COSTRUZIONI ARSENALE VENEZIA Scarl.	VE	16	49.816
MARINONI	GE	4	
ELMEA INT.	AN	6	
CANTIERI NAVALI MEGARIDE	NA	8	370


Anno 2011 - Riparazione navale per stabilimento - Percentuale sul numero unità navali
N3C CANTIERI NAVALI STOCCO & C. 10,62%
CANTIERE NAVALE DI TRAPANI 2,54%
CANTIERE NAVALE DI AUGUSTA 10,62%
MANCINI CANTIERI NAVALI 0,92%
CANTIERE NAVALE O.L.M.A. 0,46%
CANTIERI NAVALI DI SESTRI 1,39%
COSTRUZIONI NAVALI 1,15%
AMICO & CO 1,39%
CANTIERI SAN MARCO 4,39%
FINCANTIERI - ATSM 3,93%
FINCANTIERI - Palermo 7,39%
T. MARIOTTI 0,46%
RODRIQUEZ CANTIERI NAVALI 4,85%
SAN GIORGIO DEL PORTO 14,78%
NAVALIMPIANTI 3,46%
IGNAZIO MESSINA & C. 3,46%
MOBY 4,62%
CANTIERI DEL MEDITERRANEO 8,55%
G.M.G. GENERAL MONTAGGI GENOVESI 1,15%
COSTRUZIONI ARSENALE VENEZIA Scarl. 3,70%
MARINONI 0,92%
ELMEA INT. 1,39%
CANTIERI NAVALI MEGARIDE 1,85%
NAVIRAVENNA 6,00%

c) Diporto

In merito alla cantieristica riguardante il diporto nautico, sebbene diverse Aziende abbiano partecipato al monitoraggio fornendo i dati relativi alle proprie strutture impiantistiche e tecniche, non tutti i partecipanti hanno comunicato i dati relativi alla produzione 2011.

Secondo Assonave il clima di incertezza economica ha impattato anche sui comparti legati ai beni di lusso come quello dei mega-yacht e per le unità da diporto tra i 50 m. ed i 70 m. la richiesta del mercato si mantiene ancora molto bassa. Questa fase del mercato potrebbe modificare, anche profondamente, il quadro della concorrenza, da un lato determinando l'uscita dei soggetti più deboli, dall'altro, andando ad interessare anche operatori consolidati come dimostra l'acquisizione del Gruppo Ferretti da parte di un gruppo industriale cinese.

La tabella che segue indica i dati relativi alle Aziende che hanno partecipato, e ove possibile, la specifica del tipo di imbarcazione.

Cantiere		**Costruzionee**		**Riparazione**	
Denominazione	Ragione sociale	Costruzioni **ULTIMATE TOTALE 2011** (numero)	Costruzioni **NON ULTIMATE** (numero)	Riparazione **TOTALE 2011** (numero)	**NOTE SULLA TIPOLOGIA**
N3C CANTIERI NAVALI STOCCO & C.	SRL	0	0	1	Imbarcazione diporto
CANTIERE NAVALE DI AUGUSTA	SRL	0	0	1	M/Yacht
CANTIERI NAVALI DI SESTRI	SRL	0	0	23	M/Yachts e Imbarcazioni a Vela
AMICO & CO	SRL	0	0	88	M/yachts e S/Yachts
CANTIERE NAVALE ARTIGIANO BANI	SNC	0	0	0	non ha dichiarato numeri - imbarcazioni minori
CANTIERI SAN MARCO	SRL	0	2	0	M/Yachts
NUOVA JOLLY MARINE	SRL	157	5	2	imbarcazioni pneumatiche
CRN - FERRETTI GROUP	SPA	8	13	0	M/Yachts in materiale composito o in allumino
FINCANTIERI - ATSM	SPA	0	0	3	Yachts
FINCANTIERI - Muggiano	SPA	1	1	0	Mega-yacht
T. MARIOTTI	SPA	0	1	0	Yacht commerciale
RODRIQUEZ CANTIERI NAVALI	SPA	0	3	0	Yachts
ISA GROUP	SRL	2	4	5	M/Yachts
NAVALIMPIANTI	SPA	0	0	2	M/Yachts
CANTIERI DEL MEDITERRANEO	SPA	0	0	1	Yacht
SOCIETA' CONERO	SNC	11	0	0	unità da diporto minori
MARINONI	SPA	0	0	1	M/Yacht

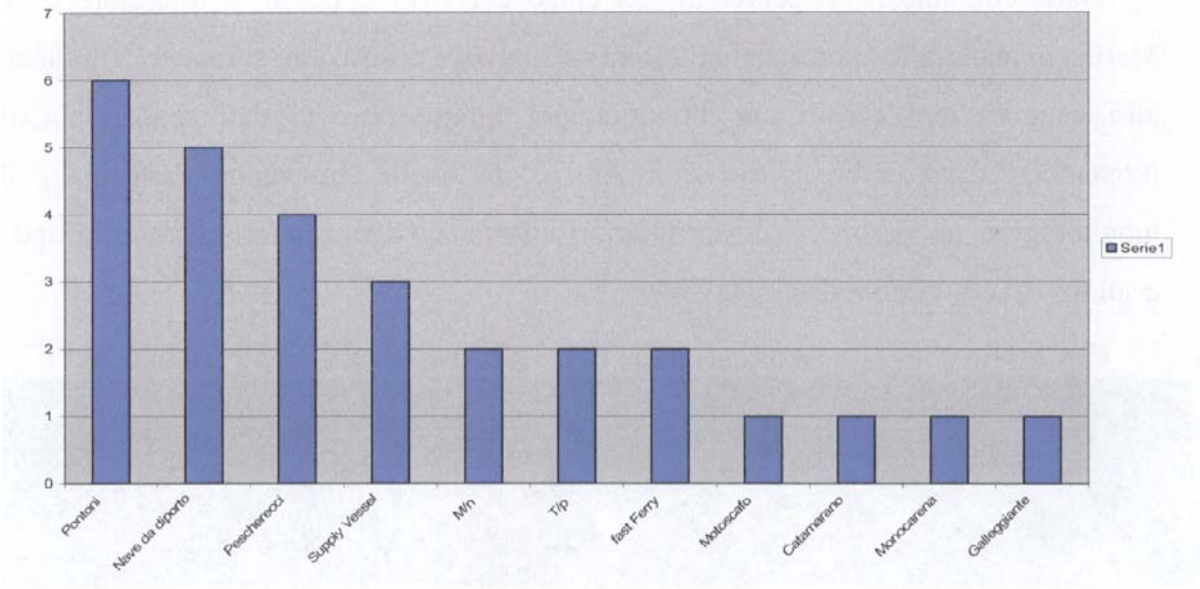
d) Cantieristica minore

Dalle comunicazioni pervenute nel corso del 2011 dallo Stato Maggiore della Marina in materia di apprestamenti difensivi su nuove costruzioni si ricava l'attività di altri cantieri, non censiti dal monitoraggio. Infatti, oltre ai dati sopra riportati provenienti dai cantieri iscritti agli Albi e da quelli che hanno partecipato al monitoraggio, si possono acquisire ulteriori informazioni su cantieri operanti in Italia e sul tipo di costruzioni da essi lavorate.[13]

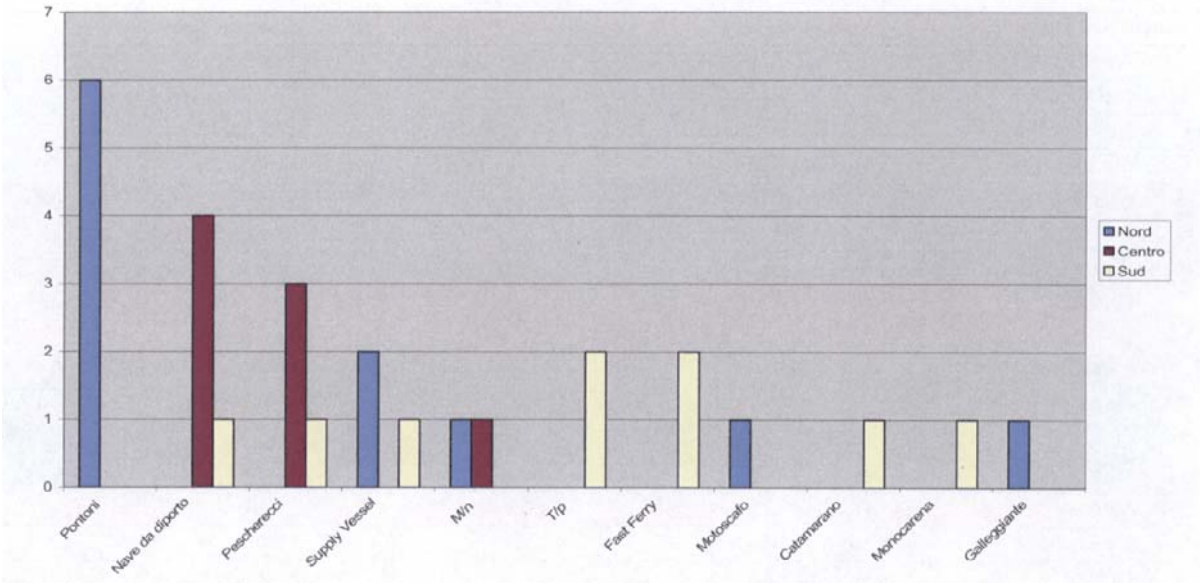
CAN. COST.	SEDE (provincia)	NOME UNITA'	TIPOLOGIA
C. N. Chioggia	Chioggia (VE)	C. 49/2011	Pontone galleggiante
C. N. Chioggia	Chioggia (VE)	C. 50/2011	Pontone galleggiante
C. N. Servizi Tecnici	Venezia	C. 32/2011	Motopontone
C. N. Servizi Tecnici	Venezia	C. 33/2011	Motopontone
C. N. Servizi Tecnici	Venezia	C. 34/2011	Motopontone
C.N. NA.VE.	Chirignano (VE)	1/2011	Pontone
C. N. Palumbo	Napoli		Nave da diporto
C.N. Ugo Codecasa	Viareggio (LU)		Nave da diporto
C.N. Perini Navi	Viareggio (LU)		Nave da diporto
C.N. Perini Navi	Viareggio (LU)		Nave da diporto
Benetti Sail Division	Viareggio (LU)		Nave da diporto
C. N. Navaltecnica	S. B.del Tronto (AP)		Peschereccio
C. N. Navaltecnica	S. B.del Tronto (AP)		Peschereccio
C. N. Navaltecnica	S. B.del Tronto (AP)		Peschereccio
C.N. F.lli Salvemini	Molfetta (BA)		Peschereccio
C. N. Termoli	Termoli (CB)		Supply Vessel
C. N. Rosetti Marino	Ravenna	C. 108	Supply Vessel
C. N. Rosetti Marino	Ravenna	C. 109	Supply Vessel
C. N. C.P.N.	Ancona		Motonave
C. N. Poolmeccanica	S.M. Tagl.to (VE)		Motonave
C.N. Air Naval	Nola (NA)		TP
C.N. Air Naval	Nola (NA)		TP
C.N. Air Naval	Nola (NA)	D. Morace	Fast Ferry
C.N. Air Naval	Nola (NA)	Diego Morace	Fast Ferry
C. N. Mancini	Mirano (VE)	C. 15/2011	Motoscafo
C. N. De Ceglia	Molfetta (BA)		Catamarano
C. N. Pansini	Molfetta (BA)		Monocarena
C.N. GI Fincosit	Genova		Galleggiante

[13] Le costruzioni di Rosetti sono state iniziate nel 2012.

Suddivisione per tipologie



Suddivisione per aree geografiche



La tipologia delle costruzioni navali maggiormente rappresentata è quella delle navi da diporto, con un totale ci n. 5 unità, di cui n. 4 commissionate a cantieri situati in area centrale tirrenica (Toscana), e n. 1 al Sud (Campania), seguita da quella dei

pescherecci con un totale di n. 4 unità, di cui n. 3 commissionate a cantieri situati in aree geografiche centrali adriatiche (Marche) e n. 1 al sud (Puglia). E' invariato, rispetto al 2010, il quantitativo di costruzioni di unità T/p e Fast Ferries (n. 2 per ognuna delle rispettive tipologie, così come il 2010), mentre, sempre rispetto all'anno precedente, si evidenziano nuovi ordinativi di n. 3 Supply Vessel e di n. 1 motoscafo. Infine, la costruzione di unità minori (pontoni, catamarani, monocarene e galleggianti) per un totale di n. 9 unità, risulta essere realizzata prevalentemente n area geografica settentrionale (Veneto) e, in parte minore, in area geografica meridionale (Puglia).

3.2 I dati degli Albi speciali delle imprese navalmeccaniche

Sono state confermate per il 2011 le iscrizioni annuali agli Albi speciali delle imprese navalmeccaniche ai sensi della legge del 14 giugno 1989, n. 234, art. 16 e del regolamento D.M. del 18 febbraio 1992, n. 280. Si riportano di seguito le iscrizioni ritenendo opportuno pubblicare anche le iscrizioni per l'anno 2012 le cui domande sono pervenute all'Amministrazione a inizio anno. L'Albo speciale delle imprese di demolizione sia per il 2011 che per il 2012 non ha registrato iscrizioni.

MODULARIO
290UN990001

99/01

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Albo speciale delle Imprese di Costruzione Navale

Iscrizioni per l'anno 2011

N. Iscr. Albo	IMPRESA
2	FINCANTIERI - Cantieri Navali S.p.A. Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE
3	CANTIERI NAVALI VITTORIA S.p.A. Via Leonardo da Vinci, 47 - 45011 ADRIA (ROVIGO)
7	CANTIERE NAVALE VISENTINI s.r.l. Via C. Colombo, 25 - 30171 MESTRE (VENEZIA)
8	NUOVI CANTIERI APUANIA S.p.A. V.le Cristoforo Colombo, 4 bis 54033 MASSA DI CARRARA
15	ROSETTI MARINO S.p.A. Via Trieste, 230 - 48122 RAVENNA
19	RODRIQUEZ CANTIERI NAVALI S.p.A. Via S. Raineri, 22 - 98122 MESSINA
25	T.MARIOTTI S.p.A. Via dei Pescatori - 16128 GENOVA
26	Cantieri San Marco s.r.l. V.le San Bartolomeo,362 - 19126 LA SPEZIA
27	ISA PRODUZIONE s.r.l. Via E. Mattei, 14 - 60125 ANCONA

MODULARIO 290UN990001

99/01

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Albo Speciale delle Imprese di Riparazione Navale

Iscrizioni per l'anno 2011

N. Iscr. Albo	IMPRESA
2	IMPRESA MARINONI S.p.A. Via Tagliolini, 26B - 16152 GENOVA
3	G.M.G. GENERAL MONTAGGI GENOVESI s.r.l. Via dei Pescatori - 16128 GENOVA
4	NAVALIMPIANTI S.p.A. Salita alla Guardia, 60/A - 16014 Ceranesi (GE)
6	FINCANTIERI - Cantieri Navali Italiani S.p.A. Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE
8	Officine Meccaniche Navali e Fonderie SAN GIORGIO DEL PORTO S.p.A. Calata Boccardo - 16128 GENOVA
9	IGNAZIO MESSINA & C. S.p.A. Via G. D'Annunzio, 91 - 16121 GENOVA
11	T.MARIOTTI S.p.A Via dei Pescatori -16128 GENOVA
23	CANTIERI DEL MEDITERRANEO S.p.A. Via Marinella,Varco 6 - 80133 NAPOLI
24	G. & R. SALVATORI OFFICINE MECCANICHE E NAVALI s.r.l. Calata Villa del Popolo - 80133 NAPOLI PORTO
32	GEROLAMO SCORZA S.p.A. Calata Gadda - 16126 GENOVA PORTO
35	Moby S.p.A. Via Largo Augusto, 8 - 20122 MILANO
37	Cantieri San Marco s.r.l. V.le San Bartolomeo,382 - 19126 LA SPEZIA

MODULARIO 290UN980001

99/01

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Albo Speciale delle Imprese di Costruzione Navale

Iscrizioni per l'anno 2012

N. Iscr. Albo	IMPRESA
2	FINCANTIERI - Cantieri Navali S.p.A. Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE
3	CANTIERI NAVALI VITTORIA S.p.A. Via Leonardo da Vinci, 47 - 45011 ADRIA (ROVIGO)
7	CANTIERE NAVALE VISENTINI s.r.l. Via C. Colombo, 25 - 30171 MESTRE (VENEZIA)
8	NUOVI CANTIERI APUANIA S.p.A. V.le Cristoforo Colombo, 4 bis 54033 MARINA DI CARRARA
15	ROSETTI MARINO S.p.A. Via Trieste, 230 - 48122 RAVENNA
19	RODRIQUEZ CANTIERI NAVALI S.p.A. Via Alta - Località Cà del Sale 19038 SARZANA (SP)
25	T.MARIOTTI S.p.A. Via dei Pescatori, Molo Cagni - 16128 GENOVA
26	Cantieri San Marco s.r.l. V.le San Bartolomeo,362 - 19126 LA SPEZIA
27	ISA GROUP s.r.l. Via E. Mattei, 14 - 60125 ANCONA

MODULARIO 290UN000001

99/01

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Albo Speciale delle Imprese di Riparazione Navale

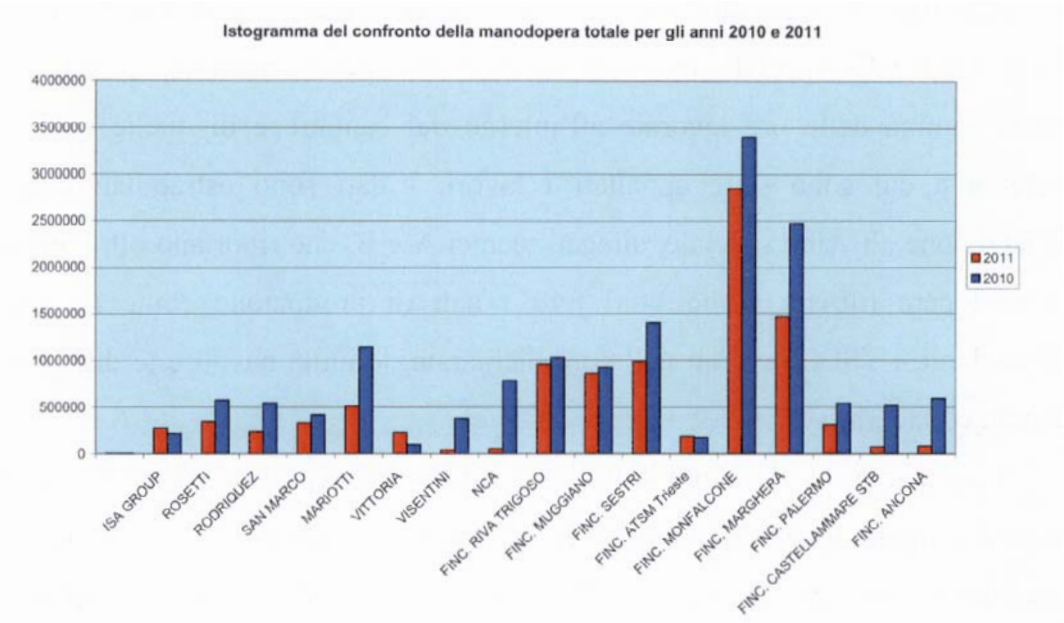
Iscrizioni per l'anno 2012

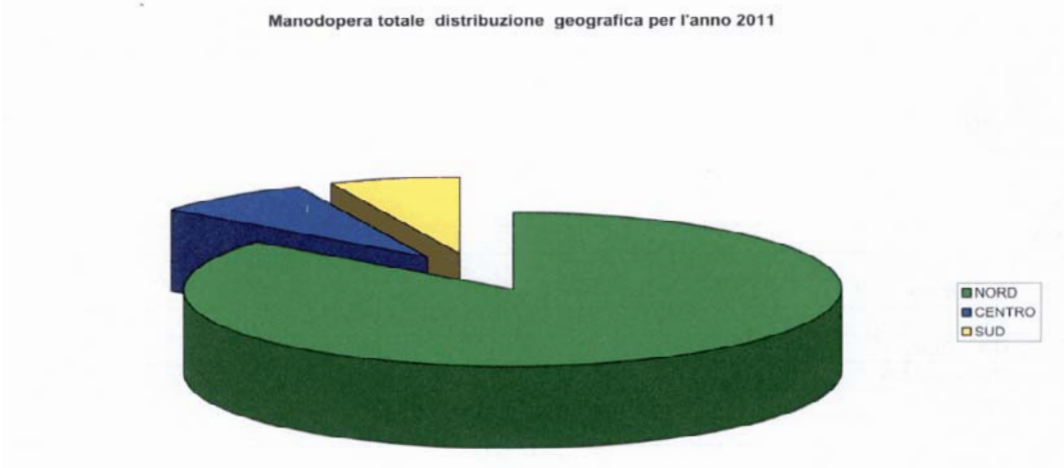
N. Iscr. Albo	IMPRESA
2	IMPRESA MARINONI s.r.l. Via Egidio Tagliolini, 26B - 16126 GENOVA
3	G.M.G. GENERAL MONTAGGI GENOVESI s.r.l. Via dei Pescatori (Foce) - 16128 GENOVA
4	NAVALIMPIANTI S.p.A. Salita alla Guardia, 60 A - 16014 GENOVA
6	FINCANTIERI - Cantieri Navali Italiani S.p.A. Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE
8	Officine Meccaniche Navali e Fonderie SAN GIORGIO DEL PORTO S.p.A. Calata Boccardo 8 - 16126 GENOVA
9	IGNAZIO MESSINA & C. S.p.A. Via G. D'Annunzio, 91 - 16100 GENOVA
11	T.MARIOTTI S.p.A Via dei Pescatori -16126 GENOVA
23	CANTIERI DEL MEDITERRANEO S.p.A. Via Marinella,Varco 6 - 80133 NAPOLI
24	G. & R. SALVATORI Officine Meccaniche Navali S.p.A. Calata Villa del Popolo - 80133 NAPOLI PORTO SOSPESA ISCRIZIONE 2012
35	Moby S.p.A. Largo August, 8 - 20122 MILANO
37	Cantieri San Marco s.r.l. V.le San Bartolomeo,362 - 19126 LA SPEZIA

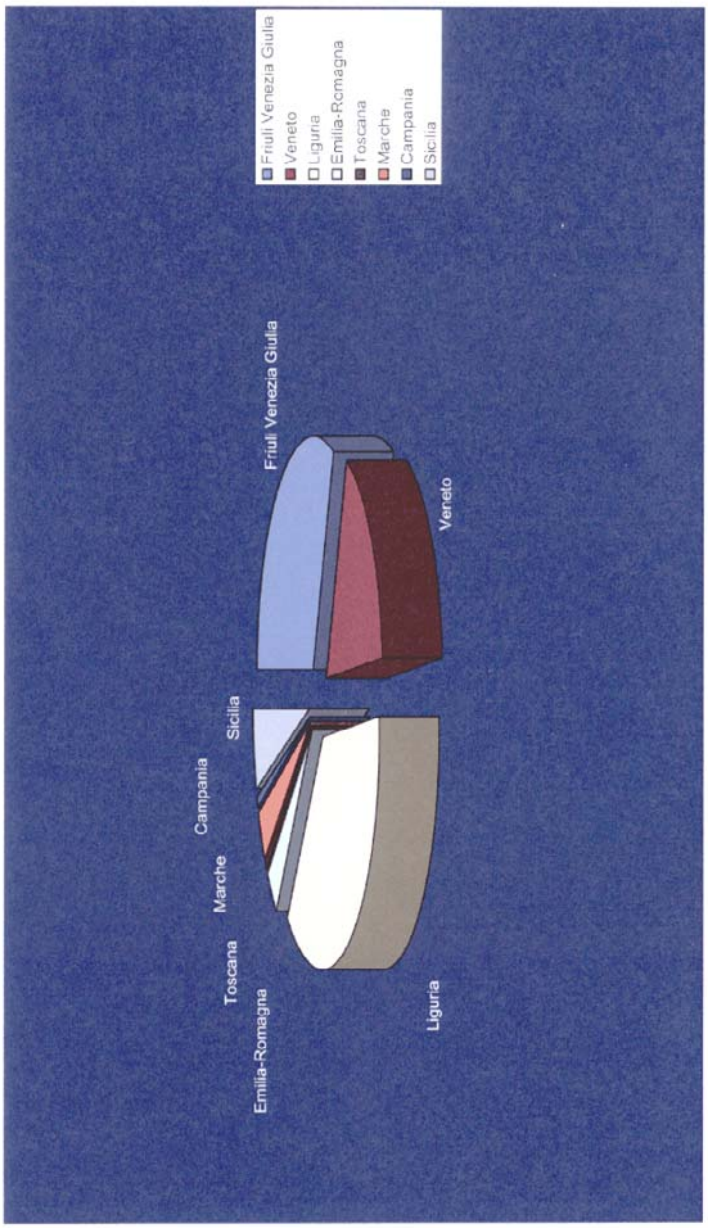
Sulla base della documentazione ricevuta dai cantieri navali di costruzione navale iscritti agli Albi speciali sono state analizzate le ore di manodopera totale, formate dalla somma delle ore lavorate all'interno del cantiere e di quelle svolte in ditte esterne a cui sono state appaltati i lavori. I dati sono estrapolati dalla scheda d'iscrizione all'Albo speciale, allegati tecnici A e B, che riportano oltre alle ore della manodopera (diretta e indiretta) tutti i dati di produzione come il numero di dipendenti, i TSLC lavorati nelle ore dichiarate, le unità navali e le ditte esterne che hanno collaborato.

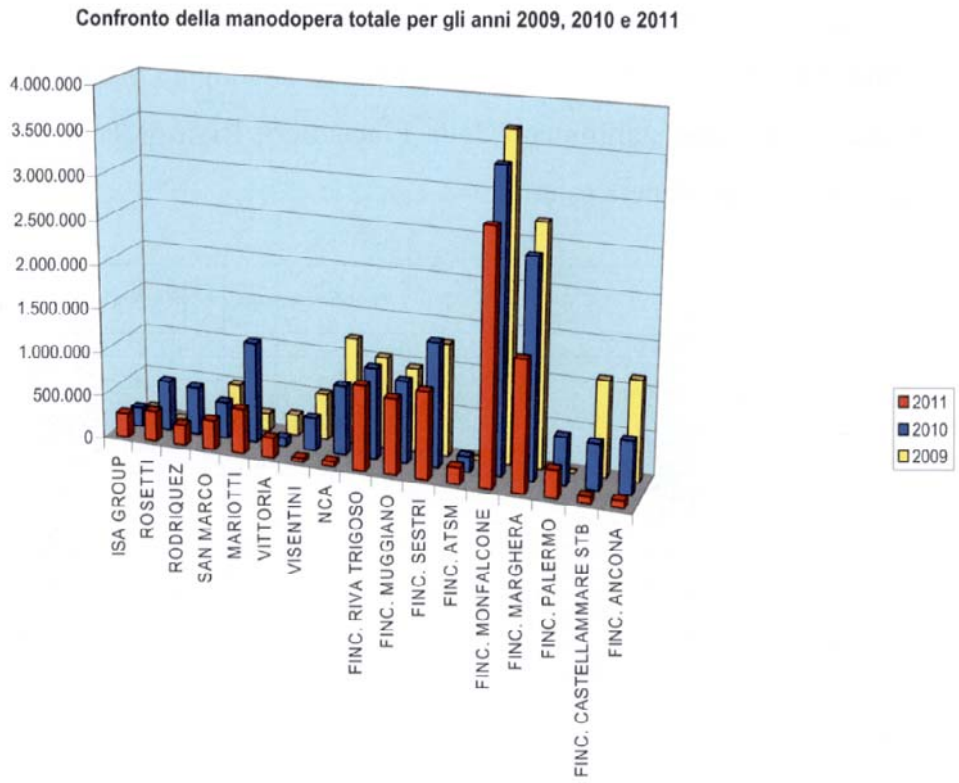
La nuova produzione più l'attività di riparazione, comune a numerosi cantieri che quindi vengono iscritti in entrambi gli Albi speciali delle imprese navalmeccaniche di costruzione riparazione navale, ha visto una manodopera totale per il 2011 di 8.800.046. Rispetto al 2010 la manodopera totale ha avuto una diminuzione del 41,50 %. Solo due cantieri, il cantiere ISA Group e la Fincantieri ATSM, hanno registrato un delta positivo rispettivamente di +54.000 e +13.000 ore.

	ORE MANODOPERA TOTALI		
Cantiere	2011	2010	differenza rispetto anno precedente
ROSETTI	346.600	575.000	-228.400
RODRIQUEZ	235.703	546.728	-311.025
SAN MARCO	333.000	421.900	-88.900
MARIOTTI	509.600	1.147.500	-637.900
VITTORIA	227.666	98.120	129.546
VISENTINI	43.450	374.142	-330.692
NCA	54.700	788.000	-733.300
FINC. RIVA TRIGOSO	959.400	1.035.100	-75.700
FINC. MUGGIANO	859.500	931.200	-71.700
FINC. SESTRI	987.747	1.407.700	-419.953
FINC. ATSM Trieste	190.000	177.000	13.000
FINC. MONFALCONE	2.847.000	3.401.000	-554.000
FINC. MARGHERA	1.468.801	2.466.900	-998.099
FINC. PALERMO	316.100	545.000	-228.900
FINC. CASTELLAMMARE STB	74.393	516.900	-442.507
FINC. ANCONA	83.000	596.000	-513.000
TOTALE	9.814.910	15.250.200	-5.435.290

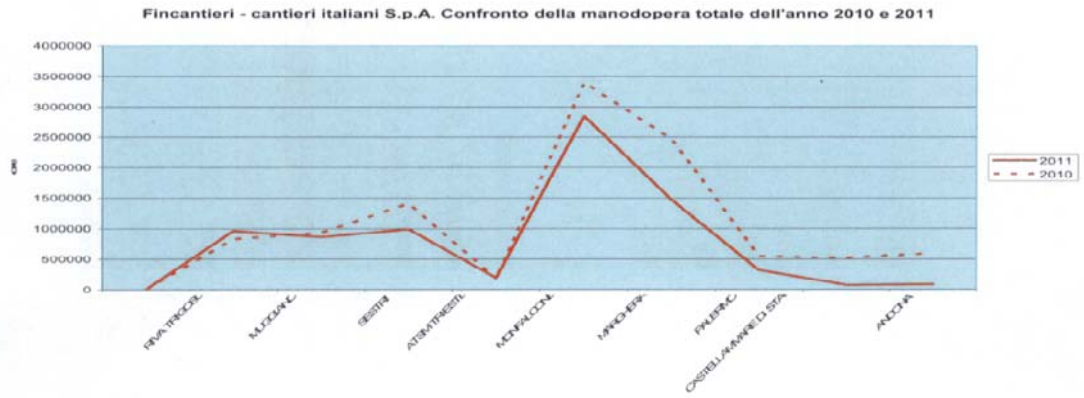

Istogramma del confronto della manodopera totale per gli anni 2010 e 2011
4000000
3500000
3000000
2500000
2000000
1500000
1000000
500000
0
2011
2010
ISA GROUP
ROSETTI
RODRIGUEZ
SAN MARCO
MARIOTTI
VITTORIA
VISENTINI
NCA
FINC. RIVA TRIGOSO
FINC. MUGGIANO
FINC. SESTRI
FINC. ATSM Trieste
FINC. MONFALCONE
FINC. MARGHERA
FINC. PALERMO
FINC. CASTELLAMMARE STB
FINC. ANCONA


Manodopera totale distribuzione geografica per l'anno 2011
NORD
CENTRO
SUD


Manodopera totale distribuzione geografica regionale per l'anno 2011
Friuli Venezia Giulia
Veneto
Liguria
Emilia-Romagna
Toscana
Marche
Campania
Sicilia
Friuli Venezia Giulia
Veneto
Liguria
Emilia-Romagna
Toscana
Marche
Campania
Sicilia



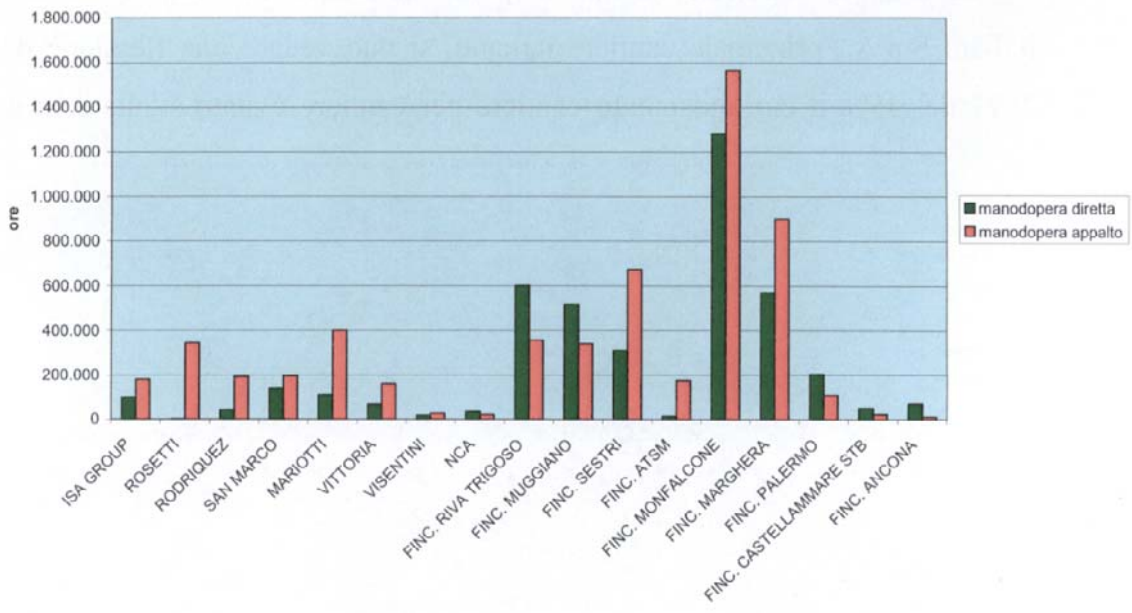
Riportiamo di seguito la manodopera totale della Fincantieri – Cantieri navali italiani S.p.A., principale cantiere italiano, si può vedere una flessione dal 2010 al 2011 del 35% il cui andamento cantiere per cantiere è stato studiato in un grafico.



La suddivisione per il 2011 delle ore di manodopera diretta e di quella in appalto mostra una manodopera diretta bassa oscillante mediamente tra il 30% al 50% della totale. Nel cantiere ROSETTI – Ravenna la manodopera di appalto è il 99% di quella totale, mentre due stabilimenti della Fincantieri, Riva di Trigoso e Muggiano, non ricorrono a manodopera esterna.

CANTIERE	Manodopera diretta	Manodopera in appalto
ISA GROUP	98.250	180.000
ROSETTI	1.600	345.000
RODRIQUEZ	43.537	192.166
SAN MARCO	137.400	195.600
MARIOTTI	109.600	400.000
VITTORIA	66.651	161.015
VISENTINI	17.200	26.250
NCA	33.700	21.000
FINC. RIVA TRIGOSO	601.100	358.300
FINC. MUGGIANO	518.400	341.100
FINC. SESTRI	313.400	674.347
FINC. ATSM	15.000	175.000
FINC. MONFALCONE	1.282.000	1.565.000
FINC. MARGHERA	570.138	876.649
FINC. PALERMO	205.200	898.663
FINC. CASTELLAMMARE STB	51.152	23.241
FINC. ANCONA	70.700	12.300

Confronto per l'anno 2011 della manodopera diretta con quella di appalto per le imprese iscritte all'Albo speciale dei costruttori navali



4. Le nuove costruzioni navali iscritte nel Registro Internazionale (Legge 27/02/1998, N.30)

I dati riportati nella seguente sezione intendono mettere a confronto l'armamento italiano con la produzione cantieristica mondiale. Nel 2011 trentotto navi di nuova costruzione hanno acquisito la bandiera italiana ottenendo l'iscrizione nel Registro Internazionale in quanto adibite a traffici internazionali.

Si registra una inversione di tendenza in	N° Unità
BULK CARRIER	18
TR (RO-RO)	7
TANKERS	5
RIMORCHIATORI E SUPPLY VESSEL	4
CRUISER	2
TR (RO-RO) TP	1
SUPER YACHT	1
TOT.	**38**

N.B. Negli schemi e nei grafici che seguiranno le percentuali riportate saranno arrotondate per eccesso o per difetto automaticamente.

ANNO 2011 – **INCIDENZA PERCENTUALE DELLE VARIE TIPOLOGIE ***

(rispetto all'anno precedente)

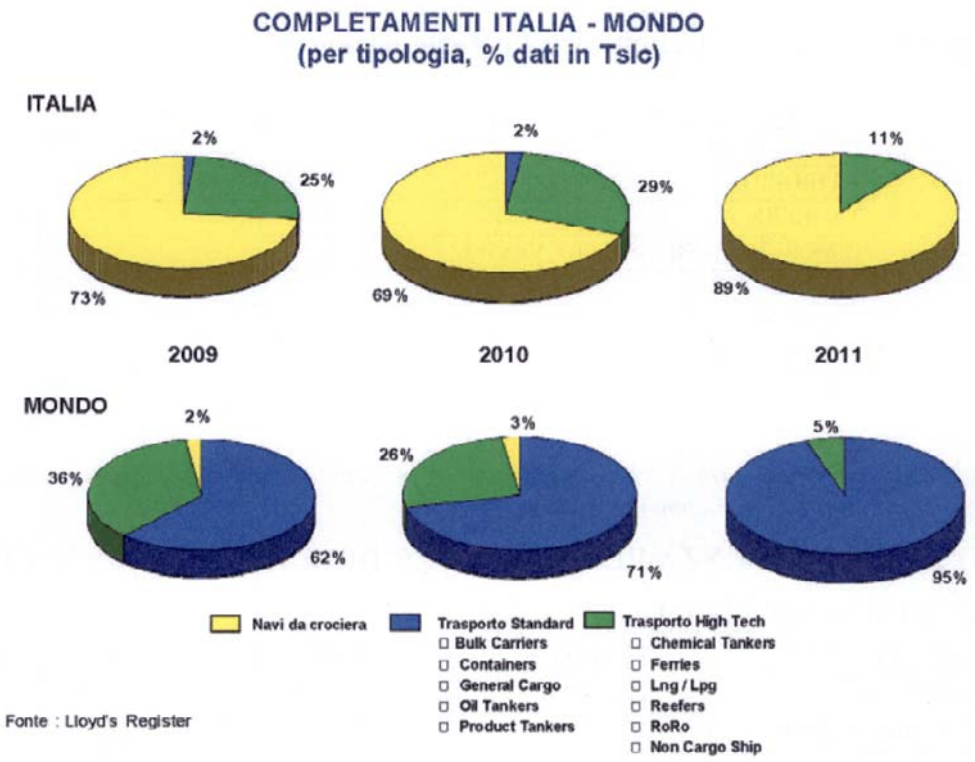
TIPOLOGIA	ANNO 2011	ANNO 2010	DIFFERENZA %
BULK CARRIER	47%	38,5%	+8.5%
RO–RO (cargo + pass.)	21%	24,5%	-3,5%
TANKER	13%	23%	-10%
S/V + RIMORCH.	11%	11%	=
CRUISER	5%	3,5%	+1,5%
SUPER YACHT	3%	---	---

**N.B. Nel 2011, come si può riscontrare dal primo specchietto riepilogativo, abbiamo avuto una sola iscrizione di unità del tipo S/Y (Super Yacht). Nel 2010 non è avvenuta alcuna iscrizione. Per questo motivo non è stato possibile fare il confronto % per detto tipo di unità ed inserirla nello schema proposto.*

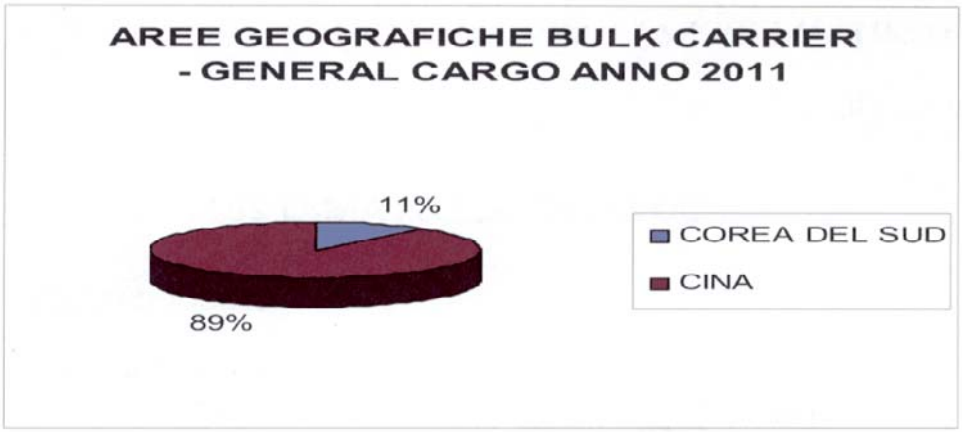
L'inversione di tendenza ha riguardato, in minima parte, le navi del tipo **"Bulk Carrier"**. In effetti, anche se numericamente si è passati da 22 a 18 nuove iscrizioni nel 2011, le iscrizioni di tale tipologia, rappresenta il 47% del totale delle nuove navi rispetto al 38,5% dell'anno precedente. Questo porta a considerare che, nell'ambito di

una generale crisi dello shipping, le unità del tipo "bulk" sono quelle che meglio resistono alle problematiche internazionali della cantieristica navale.

Tale considerazione è riscontrata anche dai dati pubblicati da Assonave, fonte Lloyd's Registrer e visivamente illustrati dai grafici sotto riportati.



Le **18 nuove iscrizioni** di **bulk carrier** hanno come aree di provenienza di costruzione il "Far East", con questa suddivisione: **Cina 16 costruzioni**, **Corea del Sud 2**, confermando quanto avvenuto nel 2010, ovvero l'esclusività della cantieristica orientale per questa tipologia di nave e soprattutto viene confermata la posizione egemone della Cina rispetto alla concorrenza coreana come illustrato nel grafico che segue.



Scendendo nel dettaglio tecnico, delle 16 navi costruite in Cina, 2 avevano un valore GRT (Gross Tonnage) di circa 92.000, 3 da 64/66.000, 8 da 51.000, fino a scendere a 3 singole unità con valori rispettivamente di 34.000, 9.000 e 6.000. Le 2 unità "bulk" costruite in Corea del Sud sono comprese nel segmento GRT 32/34.000.

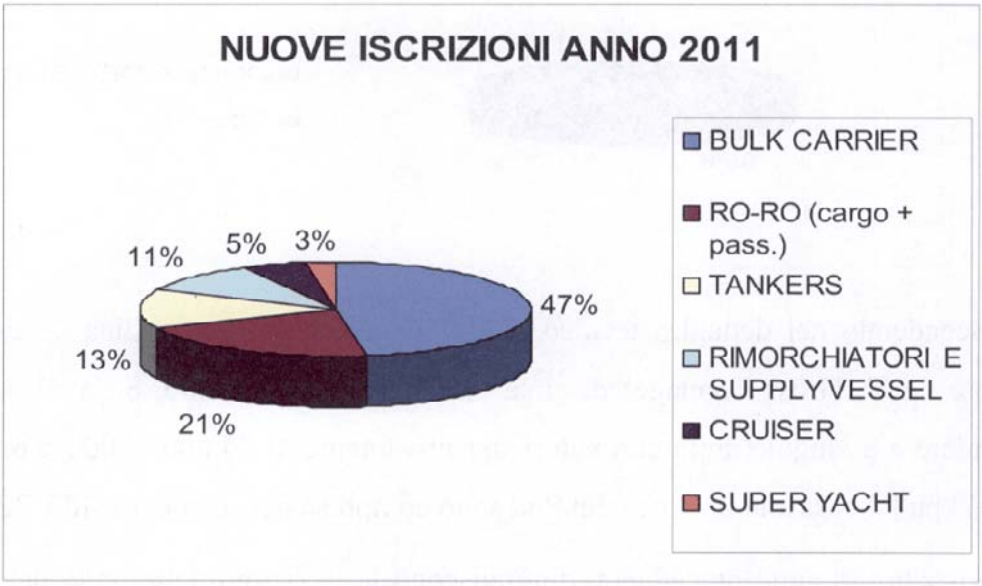
Rispetto all'anno precedente, diminuiscono le iscrizioni delle unità del tipo **RO-RO** (21% contro 24,5% sul totale), per una differenza di 6 unità in meno.

Le unità del tipo "**Tanker**" proseguono nel trend negativo iniziato l'anno precedente (-29% rispetto al 2009), con un ulteriore decremento sia percentuale rispetto al totale navi iscritte nel 2010 (13% contro 23%), che numerico (8 unità in meno). Invariate a livello percentuale (11%) rispetto alle varie tipologie iscritte, le unità del tipo appoggio, "**Supply Vessel**" e "**Rimorchiatori**", questo seppur con 2 unità in meno iscritte rispetto al 2010.

Per quanto riguarda le "**Cruiser**", le 2 unità iscritte nel 2011 portano ad un incremento percentuale rispetto al totale 2010 di circa un 1,5%, a parità di navi iscritte. Nel 2011 risulta iscritto anche un nuovo "**Super Yacht**", nessuno nel 2010, incidente per un 3% sul totale navi riferito all'anno in esame.

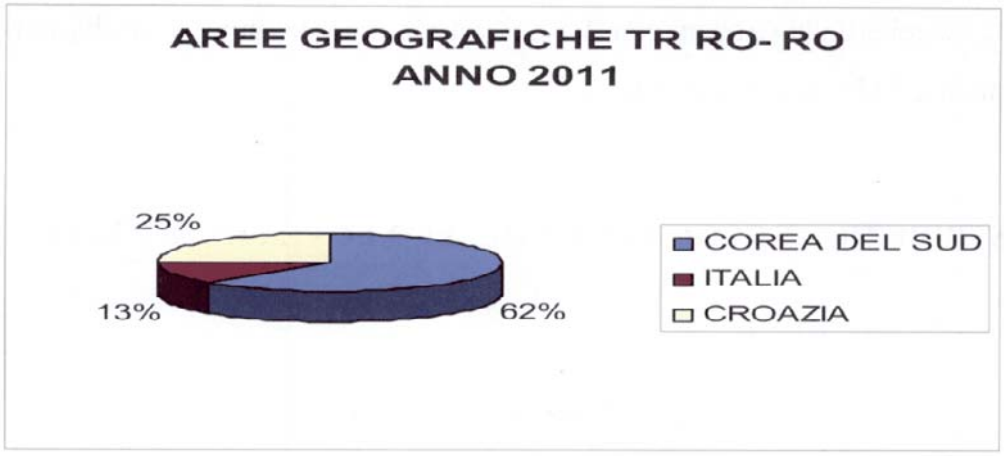
ANNO 2011 - INCIDENZA VARIE TIPOLOGIE

(rif.to specchietto % anno 2011)



Per quanto riguarda le aree di provenienza delle 8 nuove navi del tipo RO-RO cargo, viene sostanzialmente **confermata l'egemonia "Far East" come nel 2010**, con **5 unità costruite in Corea del Sud,** delle quali 3 racchiuse nel range GRT 47/50.000 e altre 2 da circa 33.000. Allo stesso modo, confermate come nel 2010, **2** nuove iscrizioni di navi cargo **costruite in Crozia**, unità gemelle da circa 47.000 GRT. Presente anche una RO-RO cargo da oltre 26.000 GRT costruita in Italia.

Tramite il grafico sotto riportato è chiaramente visibile la distribuzione geografica delle aree interessate alla costruzione di navi RO-RO.



Anche per la tipologia di nave "tanker" la cantieristica orientale ha dominato il mercato con 4 costruzioni delle quali 3 in Corea del Sud (2 "Crude Oil" da oltre 91.000 GRT e una "petrolchimica" da circa 30.000) e una "LPG/Ethilene Carrier" con una capacità di 4.500 metri cubi (oltre 4.700 GRT). In questo segmento è anche presente l'Europa con una "petrolchimica" da circa 10.000, GRT costruita in Spagna.

Passando alle cosiddette "luxury ship" anche quest'anno, come avvenuto nei due precedenti, sono state iscritte 2 nuove "Cruiser": la "Costa Favolosa", circa 113.000 GRT, costruita in Italia da Fincantieri (C.N. Marghera) ed una unità da circa 71.000 GRT, costruita in Germania dal cantiere Meyer Werft.

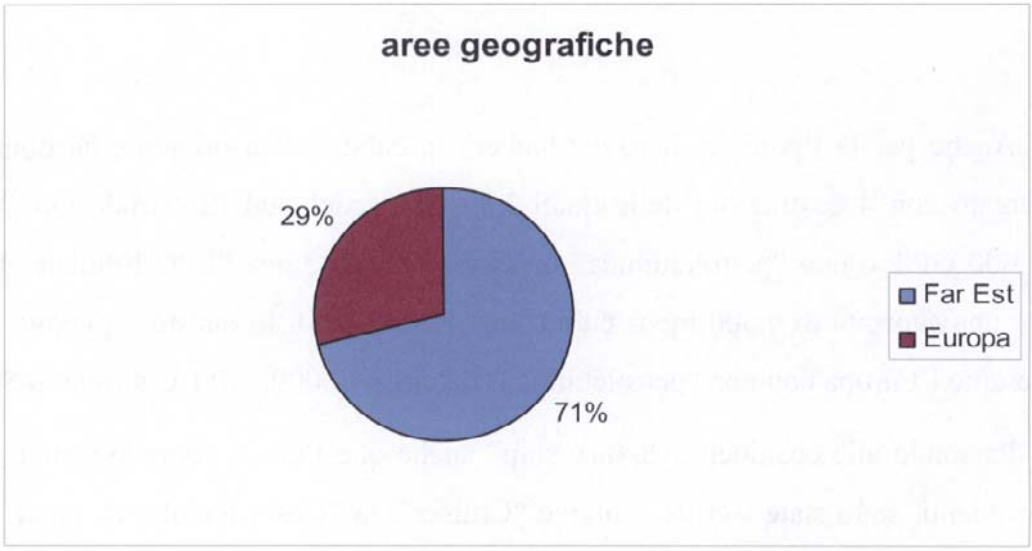
Per quanto riguarda le navi del tipo "appoggio", sono state iscritte quattro unità, tutte costruite in Europa, delle quali 3 in Italia, (2 "Supply Vessel" e un "Rimorchiatore) ed una in Romania (altro rimorchiatore).

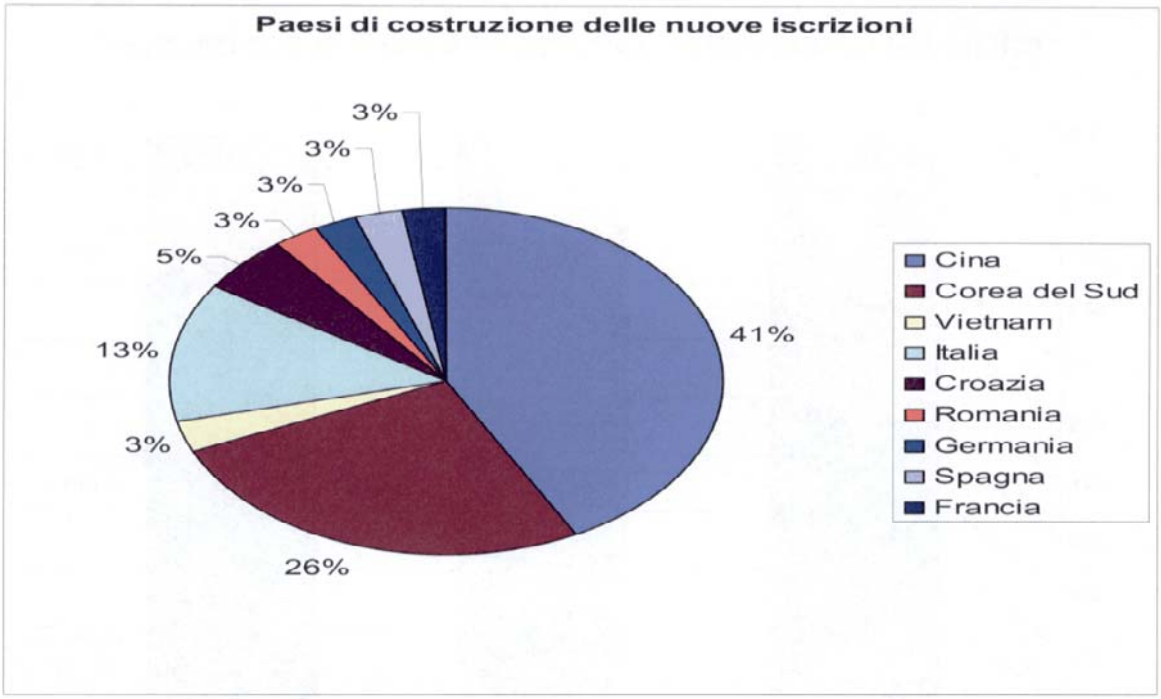
Come già riportato in nota nel 2011 è stato iscritto un "Super Yacht" da 440 GRT costruito in Francia, probabilmente utilizzato per fini commerciali, mentre nell'anno precedente questa tipologia di mezzo non era presente nelle iscrizioni.

Pertanto, le 38 unità di nuova costruzione delle varie tipologie provengono da diverse aree geografiche di cui il 71%, corrispondente a 27 unità, è stato costruito nell'area "Far East" (Cina, Corea del Sud, Vietnam), mentre le rimanenti nuove 11 unità iscritte hanno abbracciato varie zone europee con l'Italia a fare da capofila con 5

unità, seguita dalla Croazia con 2 e poi via via con una unità costruita la Spagna, la Germania, la Francia e la Romania.

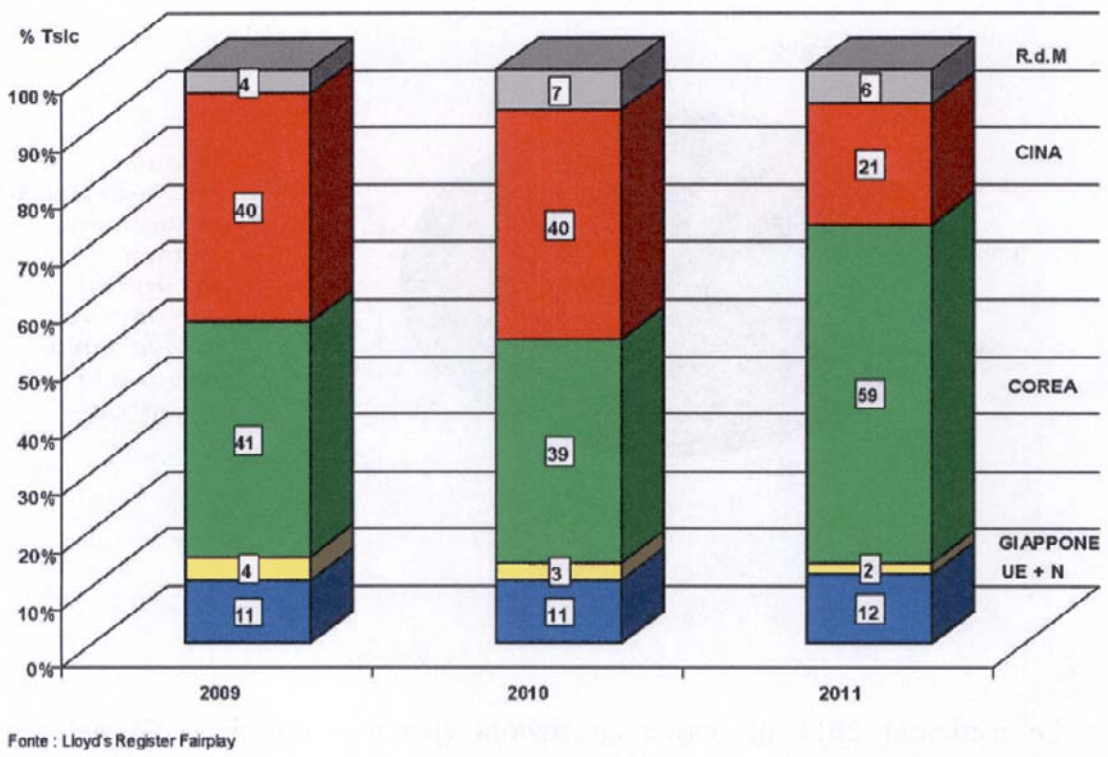
DISTRIBUZIONE GEOGRAFICA DELLE NUOVE COSTRUZIONI



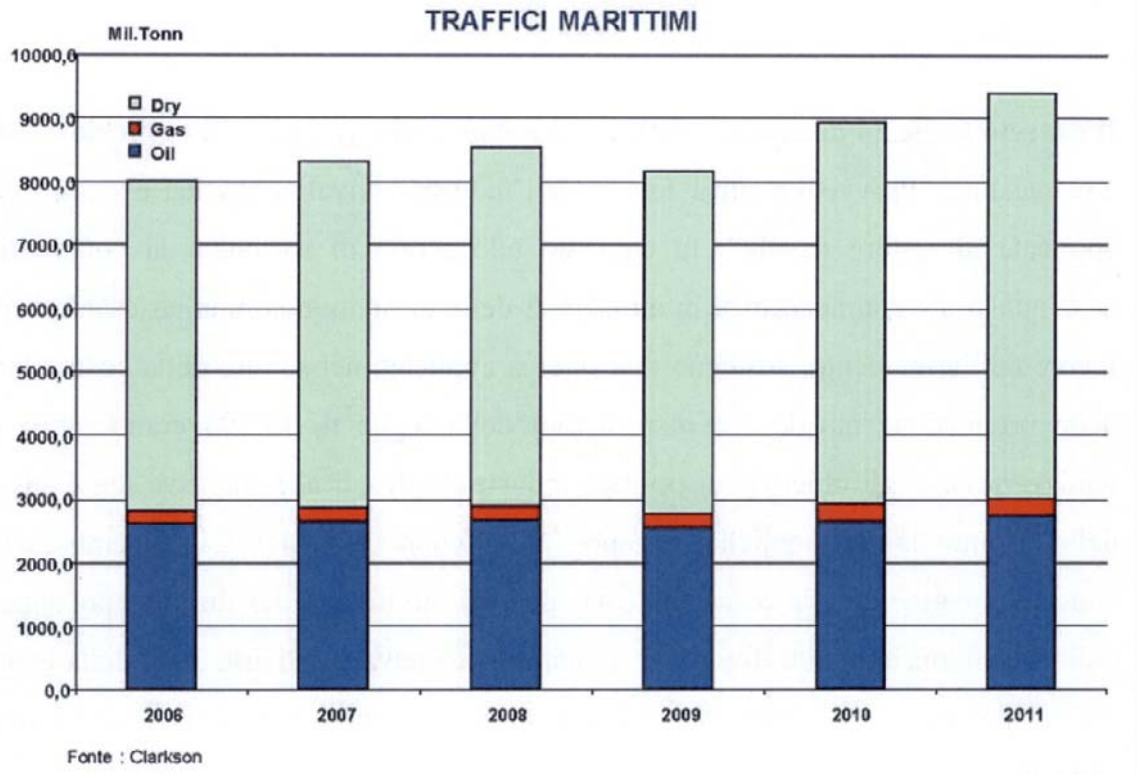


Le iscrizioni 2011 di nuove costruzioni (pertanto ordini evasi) nel registro internazionale italiano possono essere letti congiuntamente agli ordini dell'armamento europeo per area di costruzione fornito dall'Assonave nella relazione di fine anno.

La distribuzione delle aree geografiche di costruzione delle navi di bandiera italiana iscritte nel 2011 nel R.I. (grafico precedente), può essere messa a confronto con il grafico seguente riportante gli ordini dell'armamento europeo di costruzione, fornito dall'Assonave nella relazione di fine anno.



La tenuta delle iscrizioni navali del tipo "bulk" rispetto alle altre tipologie di navi e il calo numerico della tipologia "tanker" confermano l'andamento dei traffici marittimi così come rappresentati visivamente dal grafico elaborato e pubblicato da Assonave, fonte Clarkson.



La crisi internazionale e il valore del greggio e dei suoi derivati ha influito in sulle richieste di iscrizioni di una tipologia di nave, ovvero la "tanker" ed ha favorito le navi del tipo "bulk", ossia quelle navi che normalmente trasportano "granaglie" e "minerali".

Tali confronti testimoniano che i dati nazionali sono coerenti con quelli provenienti da strutture internazionali.

5. Attuazione delle leggi di settore

Il decreto legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito in legge 22 febbraio 1994, n. 132 recante: "Provvedimenti a favore dell'industria navalmeccanica e della ricerca applicata al settore navale", fu emanato allo scopo di sostenere la competitività dell'industria navalmeccanica in attuazione delle normative comunitarie, interventi a favore dell'armamento, sostegno alla ricerca applicata nel settore della costruzione e della propulsione navale. Le disposizioni della legge n. 132/94 erano intese alla realizzazione degli obiettivi di politica industriale di cui alla direttiva del Consiglio delle Comunità economiche europee n. 90/684/CEE del 21 dicembre 1990 concernente gli aiuti alla costruzione navale (VII direttiva CEE), direttiva poi superata dalla Disciplina agli aiuti di Stato alla cantieristica navale. Gli artt. 3 e 4 della legge n. 132/94 prevedevano contributi per lavori di costruzione e trasformazione navale da concedere alle imprese di costruzione navale nazionali iscritte agli albi speciali, mentre l'art. 10 della medesima legge istituiva la concessione di un contributo alle imprese aventi i requisiti per essere proprietarie di navi italiane ai sensi degli artt. 143 e 144 del codice della navigazione per lavori di costruzione e trasformazione navale sempre che tali lavori venissero effettuati nei cantieri nazionali iscritti negli albi di cui all'art. 19 della legge n. 234/89 o nei cantieri dei Paesi membri della Comunità europea.

L'art 14 della legge prevedeva i contributi per favorire lo svolgimento di programmi di ricerca nel settore navale relativi al triennio 1991-1993 svolti dall'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale (INSEAN), nonché dalla società Centro per gli Studi di Tecnica Navale (CETENA) nel quadro della disciplina comunitaria per gli aiuti di stato alla ricerca e sviluppo di cui alla comunicazione della Commissione delle Comunità economiche europee n. 86/C83/02, al fine di incrementare il ruolo della ricerca e sviluppo nel miglioramento della competitività e di consolidare le basi tecnologiche dell'industria navalmeccanica. Gli

artt. 3, 4 e 14 citati prevedevano limiti di impegno decennale e quindicennale. Pertanto, nel corso dell'anno 2011 si procede ai pagamenti tramite ruoli di spesa fissa relativi ai rispettivi capitoli di bilancio concernenti le suddette autorizzazioni. In particolare sul capitolo 7601 è stato erogato l'importo di euro 107.567.255,16 (contributi cantieristica) e sul capitolo 7618 è stato erogato l'importo di euro 4.283.652,28 (contributi per la ricerca).

La legge n. 132/94 fu rifinanziata dalle seguenti leggi :

D.L. 13 luglio 1995, n. 287 convertito nella legge 8 agosto 1995, n. 343.

D.L. 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.

Legge finanziaria n. 388/2000.

La legge 30 novembre 1998, n. 413 recante: "Rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione della normativa comunitaria di settore", era diretta a sostenere la competitività dell'industria navalmeccanica in attuazione delle normative comunitarie all'epoca vigenti. In particolare l'art. 4, comma 1 della legge n. 413/98 autorizzava il Ministero dei trasporti e della navigazione a corrispondere anticipatamente, in un'unica soluzione, le ultime rate di contributo di credito navale ancora da erogare alle imprese armatoriali. Per le finalità di cui sopra erano stati stanziati fondi a decorrere dall'anno 1999 in limite di impegno quindicennale. Per la corresponsione delle somme di cui al sopracitato comma 1 si sono applicate le procedure di cui alla legge 31 dicembre 1991, n. 431, e successive modificazioni. Nel corso del 2011 sul relativo capitolo di bilancio 7607 sono stati

emessi pagamenti tramite ruoli di spesa fissa per un ammontare di euro 29.811.718,47.

La legge 28 dicembre 1999 n. 522: "Misure di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata nel settore navale", ha avuto lo scopo di realizzare gli obiettivi di politica industriale di cui al regolamento n. 1540/98 relativo agli aiuti alla costruzione navale per accrescere il grado di competitività delle imprese. L'art. 4 della legge aveva stanziato fondi per la concessione di contributi alle imprese navalmeccaniche iscritte agli Albi speciali per la realizzazione di piani di investimento volti a migliorare la produttività dei cantieri stessi mediante l'ammodernamento dei processi di officina e l'adeguamento degli impianti o delle strutture. La legge aveva stanziato a tale scopo 7 miliardi di lire in limiti di impegno quindicennali da impegnare entro il 31 dicembre 2003. Pertanto, nel corso dell'esercizio finanziario 2011 sul relativo capitolo 7602 si è proceduto ai soli pagamenti tramite ruoli di spesa fissa per un ammontare complessivo di euro 1.209.346,84.

La legge 23 dicembre 2000, n. 388 (Legge finanziaria 2001) :"Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato", art. 145, comma 40, ha previsto finanziamenti allo scopo di promuovere trasporti marittimi sicuri anche mediante il finanziamento di studi e ricerche e di incentivare l'alta formazione professionale nel settore della nautica da diporto tramite l'istituzione di un forum permanente realizzato da una o più onlus per la professionalità nautica.

Lo stanziamento di euro 13.741 sul capitolo 1962 nel 2011, è stato utilizzato sia per la chiusura contabile del "Programma di ricerca sulla sicurezza del diporto 2006-2008", sia per l'avvio di nuovi progetti.

E' stata stipulata una Convenzione con la Confitarma ed il Rina, per la realizzazione di un progetto finalizzato all'attuazione di iniziative di sperimentazione a bordo di unità navali traghetto nell'Area dello Stretto di Messina per consentire l'uso del LNG come combustibile a bordo delle unità navali impiegate.

A tal fine è stata impegnata e liquidata, con D.D. n.12885, del 2 dicembre 2011, la somma complessiva di € 10.000, quale contributo di questa Amministrazione alla realizzazione della sperimentazione.

La legge 7 marzo 2001, n. 51 recante : "Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo", ha avuto lo scopo di promuovere l'uso di navi cisterna a basso impatto ambientale e dotate dei più elevati standard di sicurezza, al fine di prevenire gli incidenti in mare o di limitare le conseguenze dei sinistri marittimi in cui siano coinvolte navi cisterna. Trattasi di contributi in favore delle imprese armatoriali per la demolizione anticipata, rispetto alle date di "phasing out" IMO e/o alla vigente normativa comunitaria, di nave cisterna a scafo singolo, non conformi ai più recenti standard in materia di sicurezza della navigazione e di tutela dell'ambiente. Il programma di interventi indicato nella legge, prevedeva la stipula di contratti di finanziamento della durata di 15 anni, con pagamenti a carico dello Stato. L'art. 2 della legge n. 51/2001 aveva autorizzato, a decorrere dal 2001, in limiti di impegno quindicennali, l'importo di euro 5,16 milioni. La legge di rifinanziamento n.166/2002 art. 34, comma 4, aveva autorizzato, a decorrere dal 2002, in limiti di impegno quindicennali, l'importo di euro 6,70 milioni. Nel corso del 2011, sul relativo capitolo 7609, si è pertanto proceduto ai pagamenti tramite ruoli di spesa fissa per un ammontare complessivo di euro 10.794.028,76.

La legge 16 marzo 2001 n. 88 :"Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime", ha avuto lo scopo di incentivare, con misure di carattere

straordinario e transitorio, gli investimenti delle imprese marittime per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta. In particolare, l'art. 3, prevede dei contributi da concedere alle imprese armatoriali, aventi i requisiti di cui all'art. 143 del Codice della Navigazione, per investimenti navali da erogare in 24 rate semestrali costanti. La legge n. 88/2001 è stata rifinanziata dalla legge 9 marzo 2006, n. 80 che ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto legge 10 gennaio 2006, n. 4 recante: " Misure urgenti in materia di organizzazione e funzionamento della pubblica amministrazione", che ha previsto all'art.34 octies dell'allegato, finanziamenti al settore per la prosecuzione degli interventi in materia di investimenti navali, di cui all'art. 3 della predetta legge. Sul pertinente capitolo di bilancio 1800 P.G. 23-24 "Contributo alle imprese armatoriali per l'abbattimento degli oneri finanziari ecc." nel corso dell'esercizio finanziario 2011 per il completamento degli interventi a favore delle imprese armatoriali, si è proceduto alla emanazione di autorizzazioni di pagamento per un importo di euro 46.982.946,37.

La legge 9 gennaio 2006, n. 13 reca: "Disposizioni per la sicurezza della navigazione, per favorire l'uso di navi a doppio scafo e per l'ammodernamento della flotta". L'art. 3, comma 12, ha avuto lo scopo di promuovere l'uso di navi cisterna a basso impatto ambientale e dotate di più elevati standard di sicurezza, al fine di prevenire gli incidenti in mare o di limitare le conseguenze dei sinistri marittimi in cui siano coinvolte navi cisterna. Trattasi di un intervento concluso, essendo i contributi in favore delle imprese armatoriali per la demolizione di cisterne a singolo scafo di età superiore a 15 anni, stanziati per gli esercizi finanziari 2005, 2006 e 2007.

L'art. 4 della legge ha altresì previsto un fondo per la demolizione di unità destinate a trasporto pubblico locale, disposizione modificata successivamente dall'art. 1, comma 1046 della legge 27.12.2006, n. 296 (L.F. 2007) che assegnò, per l'anno 2009, 24 milioni di euro, importo successivamente ridotto a 16,24 milioni di euro. Sul relativo capitolo 7613 "Fondo per favorire il potenziamento e

l'ammodernamento delle unità navali destinate al trasporto pubblico locale effettuato per via marittima fluviale e lacuale", nel corso del 2011, sono stati effettuati soltanto pagamenti per euro 659.000,00 su impegni assunti nel corso dell'anno 2010.

La legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007) : "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" ha previsto vari finanziamenti a favore del settore.

Lo scopo dei suddetti finanziamenti è stato quello di incentivare, sostenere e promuovere il settore navale.

In particolare , l'art. 1, comma 1040 e 1041, ha incentivato gli investimenti delle imprese navalmeccaniche per la realizzazione di progetti innovativi connessi all'applicazione industriale di prodotti e processi tecnologicamente innovativi, vale a dire prodotti o processi tecnologicamente nuovi o sensibilmente più avanzati rispetto allo stato dell'arte del settore nella Comunità, che comportano rischio di insuccesso industriale o tecnologico. Le risorse stanziate in favore delle imprese cantieristiche iscritte negli Albi speciali delle imprese navalmeccaniche sono per i seguenti processi e prodotti:

a) Nuova classe di navi: l'aiuto può essere concesso per lo sviluppo e la progettazione di una nuova classe di navi basato su una prima nave di una serie potenziale (prototipo).

b) Nuovi componenti e sistemi di una nave: l'aiuto può essere concesso per le parti innovative di una nave tali da poter essere isolate da questa come elemento separato.

c) Nuovi processi: l'aiuto può essere concesso per lo sviluppo e la realizzazione di processi innovativi inerenti alla produzione, pianificazione, logistica o progettazione.

L'aiuto all'innovazione per i prodotti ed i processi può essere concesso fino ad un'intensità massima del 20% dei costi ammissibili definiti in appresso e si applica

soltanto ai progetti per i quali l'importo totale degli aiuti non supera 150 euro per tonnellata di stazza lorda compensata per una nave o 5 milioni di euro per nuovi processi.

Gli aiuti all'innovazione hanno inteso promuovere una maggiore efficienza e competitività nei cantieri navali della comunità europea, in particolare incentivando l'innovazione, essendo il settore della costruzione navale unico e con caratteristiche particolari che lo distinguono dagli altri. Basti pensare alla serie di breve produzione, alle dimensioni, al valore e alla complessità delle unità prodotte, nonché al fatto che le navi prototipo sono successivamente utilizzate commercialmente. Il decreto 5 marzo 2007 ha dettato le modalità e i criteri per l'applicazione dei benefici e le autorizzazioni di spesa, ai sensi dei commi 1040 e 1041 dell'art. 1 della legge.

Nel corso dell'anno 2011 sono state istruite e sottoposte al vaglio del Comitato Tecnico Scientifico di cui all'art. 4 della legge 5 maggio 1976 n. 259 per l'approvazione definitiva a consuntivo n.2 istanze di contributo della società Fincantieri C.N.I. S.p.A. al fine della liquidazione finale del contributo.

Conseguentemente sono stati emessi n.2 decreti di saldo di contributo relativi alla società Fincantieri C.N.I. S.p.A.

In particolare, sul capitolo 7614 :"Contributo alle imprese iscritte agli Albi speciali delle imprese navalmeccaniche per la realizzazione di progetti innovativi connessi all'applicazione industriale di prodotti o processi innovativi", nel 2011 sono stati effettuati pagamenti per un ammontare di euro 3.944.894,00. I saldi di pagamento hanno riguardato:

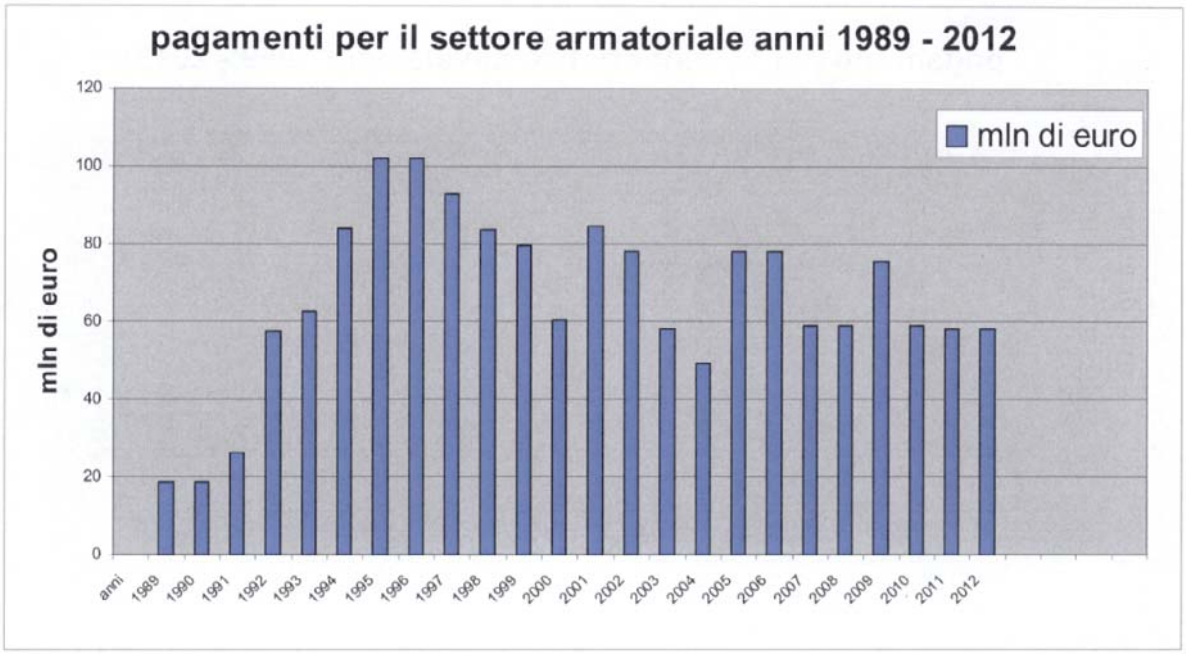
- C. 6187 – parti innovative riguardanti principalmente la caratterizzazione stilistica ed il profilo operativo della nave. Il progetto è un'evoluzione dell'unità "Queen Vittoria" ed i principali elementi innovativi sviluppati dal progetto hanno riguardato, tra l'altro, la realizzazione di nuove forme poppiere e miglioramento del

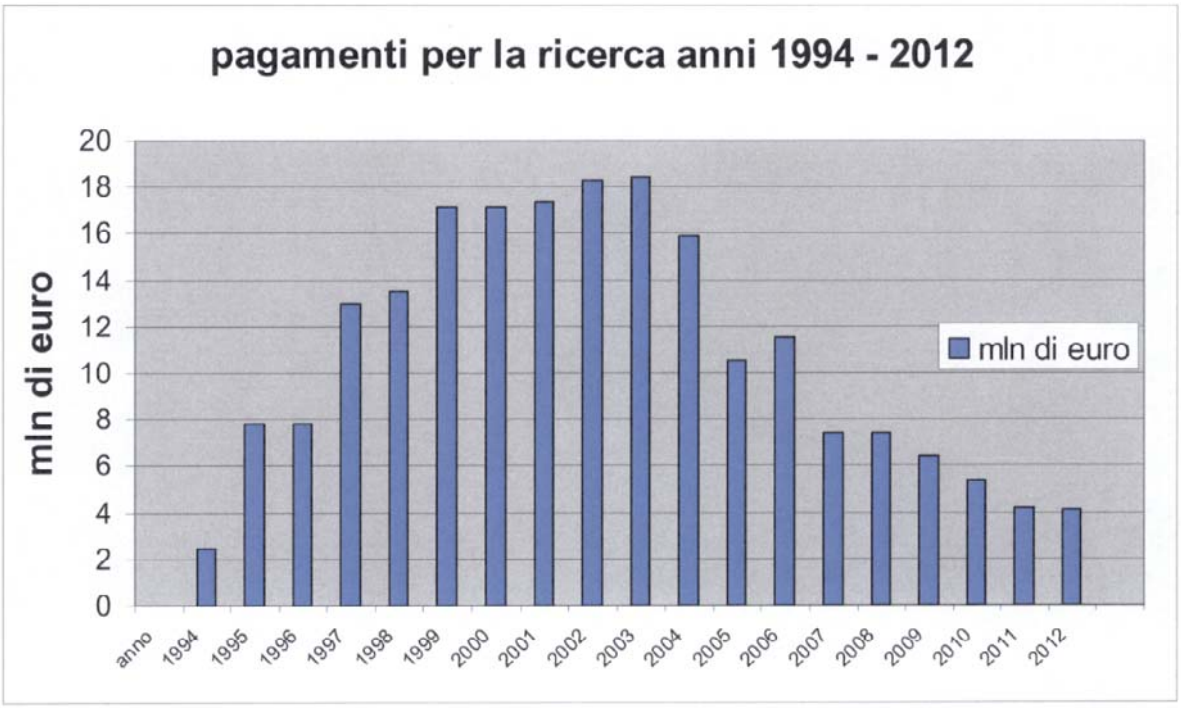
profilo operativo, con un drastico aumento della volumetria della zona di poppa e l'aggiunta di n. 38 cabine; restyling cabine, con l'inserimento di mega-suite e servizi igienici ampi e lussuosi; innovazione stilistica, con atrio su due ponti e conseguente difficoltà di attraversamento dell'impiantistica.

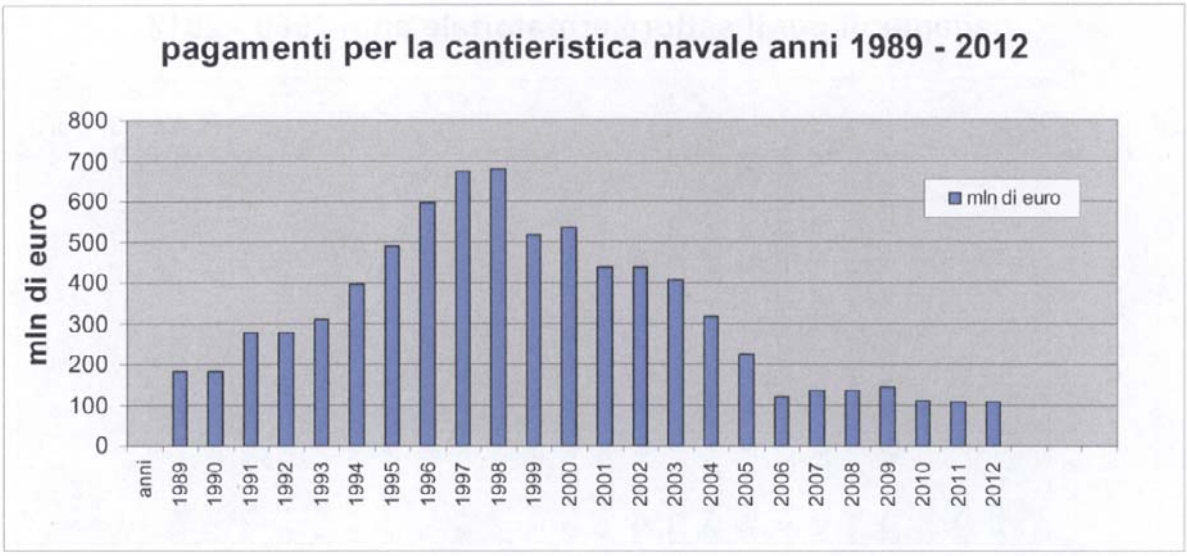
- **PR 8394 (C. 6194) – nuova classe di navi Panamax Cruise**. Trattasi di una nave da crociera Panamax che si colloca nella fascia alta del mercato crocieristico (elevato lusso) per garantire ad una clientela molto esigente ed esperta, appartenente ad una fascia di mercato estremamente selettiva, una vacanza serena con una molteplice scelta della tipologia di ampie cabine, insieme ad un'offerta di servizi e svaghi in linea con le tendenze emergenti. Il progetto si è sostanziato nell'adozione di soluzioni innovative in molti settori del progetto ed aree funzionali della nave, tra cui in particolare, la realizzazione di un'ampia tipologia di cabine con elevata superficie abitabile e funzionalità dell'arredamento; sviluppo di soluzioni architettoniche per le grandi aree pubbliche in grado di soddisfare gli elevati requisiti con riferimento particolare all'offerta di ristorazione ed ai relativi indici di comfort, con la realizzazione di più ristoranti di tipo etnico (n. 10) e n. 6 cucine diverse ed un'area passeggeri più che doppia rispetto agli standard di altre navi cruise (+53%); definizione di innovative forme poppiere della carena e delle appendici dello scafo per conseguire non solo le richieste prestazioni idrodinamiche, ma soprattutto le elevate condizioni di comfort caratterizzanti il segmento di mercato della nave; soluzioni impiantistiche per la riduzione dell'impatto ambientale, con riferimento alla notazione Green STAR 3, consistente nella progettazione degli impianti trattamento rifiuti solidi, rifiuti alimentari, impianti depurazione acque nere, grigie e di sentina, con la collocazione di casse combustibili sopra il cielo del doppio fondo.

Tabella riassuntiva dei pagamenti anno 2011

LEGGE	CAPITOLO	Piano Gestionale	EROGATO 2011
DL 535/96	7601	15	154.089,19
L 261/97	7601	18	10.324.523,12
L 261/97	7601	19	36.151.982,95
L 261/97	7601	21	23.239.023,32
L 413/98	7601	22	5.164.568,99
L 522/99	7601	23	14.458.833,08
L 388/2000	7601	24	6.455.711,23
L 388/2000	7601	25	11.618.523,28
			107.567.255,16
L 522/99	7602	5	1.209.346,84
			1.209.346,84
L 413/98	7607	1	29.811.718,47
			29.811.718,47
L 522/99	7608	1	847.832,89
			847.832,89
L 51/2001	7609	1	5.095.918,10
L 166/2002	7609	2	5.698.110,66
			10.794.028,76
L 261/97	7618	5	84.182,47
L 413/98	7618	6	514.541,94
L 522/99	7618	7	3.594.056,44
L 88/2001	7618	8	90.871,43
			4.283.652,28
L 13/2006 ART 3	7612	1	0,00
			0,00
L 13/2006 ART4	7613	1	659.000,00
			659.000,00
L 296/2006	7614	1	3.944.894,00
			3.944.894,00
L 88/2001	1800	23	36.982.946,37
L 80/2006	1800	24	10.000.000,00
			46.982.946,37
L 88/2001	1962	1	13.000,00
			13.000,00
TOTALE EROGATO ANNO 2011			**206.113.674,77**


pagamenti per il settore armatoriale anni 1989 - 2012
mln di euro
120
100
80
60
40
20
0
anni
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012


pagamenti per la ricerca anni 1994 - 2012
mln di euro
20
18
16
14
12
10
8
6
4
2
0
anno
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012


pagamenti per la cantieristica navale anni 1989 - 2012
mln di euro
800
700
600
500
400
300
200
100
0
anni
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
mln di euro

CONCLUSIONE

I mari sono al centro del nostro futuro sviluppo economico. Le competenze acquisite nel settore della cantieristica possono essere alla base della produzione di nuovi prodotti e servizi innovativi per affrontare le sfide dell'economia marittima futura.

Le ultime normative nazionali per tale settore risalgono alla legge finanziaria 2007 ma non è mancato l'appoggio governativo nei tavoli più difficili che hanno riguardato in questi anni di crisi la cantieristica navale.

Risulta, ora, prioritario seguire ed attuare gli obiettivi dell'UE in termini di competitività e sviluppo sostenibile, in linea con la strategia Europa 2020, e salvaguardare la costruzione navale e le competenze d'ingegneria marittima dell'Unione europea nel lungo termine. La diversificazione innovativa della cantieristica, e più in generale la ristrutturazione del settore, rappresenta una sfida particolare in termini di formazione e competenze. Nuovi tipi di navi, ingegneria navale e applicazioni marittime richiedono importanti investimenti in risorse umane.

Lo stesso vale per quanto riguarda l'eventuale rinnovo della strategia di Leadership 2015, che dovrebbe porre le basi di un ambizioso e globale approccio industriale. La futura strategia deve riflettere il contesto economico cambiato a causa della competizione globale e perseguire un approccio integrato tra le diverse politiche settoriali.

La Politica energetica europea, riferita all'energia marina e altre fonti di energie rinnovabili, è anche promettente per la diversificazione delle industrie manifatturiere marittime europee. Lo sviluppo di queste energie rinnovabili è perfettamente in linea con gli obiettivi della strategia Europa 2020 e deve essere accelerata con tutti i mezzi, incluso il supporto a livello europeo. Una politica ambientale ambiziosa, soprattutto per quanto riguarda l'azione per il clima e l'efficienza delle risorse, può essere una forza trainante per l'innovazione e migliorare così le prospettive di mercato per i

per quanto riguarda l'azione per il clima e l'efficienza delle risorse, può essere una forza trainante per l'innovazione e migliorare così le prospettive di mercato per i cantieri navali. Queste politiche possono contribuire allo sviluppo di nuove tecnologie per ridurre le emissioni e il consumo di carburante e assicurare un vantaggio competitivo alle imprese italiane.

Roma, 19 DIC. 2012

IL DIRETTORE GENERALE
Dott. Enrico Maria Pujia