

Atto Camera

Mozione 1-00311 presentata da LUDOVICO VICO testo di mercoledì 13 gennaio 2010, seduta n.265

La Camera,

premessi che:

la crisi economica internazionale ha colpito anche l'industria cantieristica mondiale, un settore che negli anni dal 2003 al 2007 è stato caratterizzato da un ciclo molto favorevole e da una ondata di ordinativi;

già nella prima metà del 2008 il comparto ha risentito del rallentamento della domanda, per poi trasformarsi dal mese di ottobre in una caduta libera tanto prolungata da esaurire i carichi di lavoro delle imprese di costruzione mercantile;

gli effetti della crisi sono evidenti in tutto il mondo, tanto che si moltiplicano gli interventi d'urgenza da parte dei Governi ed in Europa si invocano da più parti selettive misure di supporto a una industria tecnologicamente molto avanzata sia nel settore mercantile, che in quello militare e le cui potenzialità, fin dagli anni '90, si sono adeguate ai fabbisogni quantitativi e qualitativi dei segmenti di mercato prescelti, nel quadro della strategia comunitaria;

a livello mondiale, il boom di domanda degli anni passati, sostenuto da un clima finanziario molto favorevole, ha alimentato un portafoglio ordini che a fine 2008 era di oltre 9.700 navi per 190 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata, a fronte di una capacità produttiva della cantieristica salita a circa 50 milioni di tonnellate/anno a seguito dei massicci investimenti effettuati nell'estremo oriente;

nel 2008, la domanda di costruzioni (43,7 milioni di tonnellate) si è dimezzata rispetto al picco del 2007, normalizzandosi in ragione d'anno ma con la particolarità di concentrarsi nei primi 8 mesi; i pochi ordinativi del 2009, pari a tutto settembre a 7,9 milioni di tonnellate, sono il riflesso essenzialmente della domanda interna di Giappone e Cina;

il fenomeno ha colpito pesantemente sia il trasporto standard che quello high tech, così come tutte le tradizionali grandi aree costruttrici, la crisi ha investito la cantieristica navale per un insieme di fattori riconducibili alla stretta creditizia, alla caduta del valore delle navi poste a garanzia dei finanziamenti e al crollo dei noli, seguito al brusco rallentamento del commercio internazionale;

cresce rapidamente il numero delle navi in disarmo, ivi incluse alcune di quelle appena ritirate dal costruttore, nel solo comparto delle portacontainer le unità inattive sono più di 500 ed a peggiorare le condizioni del mercato, anche nel rapporto tra armatore e cantiere, c'è il fenomeno della cancellazione degli ordini: oltre la metà del portafoglio di fine 2008, stimato in 540 miliardi di dollari, non era ancora finanziato, tanto che più aleatori si sono fatti i contratti per navi con consegna dal 2010;

il contesto della crisi coinvolge soprattutto i costruttori dell'estremo oriente, ma non ne è al riparo la stessa Europa, l'associazione dei cantieri tedeschi, in particolare, ha denunciato il venir meno, per questa causa, di oltre un terzo del portafoglio ordini nazionale, stante ancora la massiccia presenza di navi porta contenitori;

il 2008 è stato un anno di difficoltà anche per il settore crocieristico, il più dinamico dell'industria

turistica con una crescita media annua di oltre il 7 per cento dal 1990, dimostrando che nessun comparto è al riparo dalla crisi, la riduzione della capacità di spesa di larghi strati della popolazione USA, massima consumatrice di crociere, ha arrestato la crescita del mercato statunitense, compensata tuttavia dal consistente incremento di quello europeo;

la crisi si può sintetizzare efficacemente con due dati, nel 2008 sono state ordinate in tutto il mondo solo 3 navi da crociera superiori alle 10.000 contro le 16 del 2007 e le 13 del 2006, mentre fino al mese di novembre 2009 non è stato ancora perfezionato alcun ordine;

in questo settore i segnali relativi ad un possibile esaurirsi della crisi sono più incoraggianti, ma in uno scenario di grave difficoltà che coinvolge il settore delle navi da trasporto, mentre i cantieri coreani sono alla disperata ricerca di nuovi sbocchi, si temono nuovi tentativi di entrata nel settore delle navi passeggeri, motivi di preoccupazione desta pertanto l'eventualità di una prolungata stasi negli ordinativi, considerato che soltanto in Europa al settore cruise è riconducibile un valore di 14,2 miliardi di euro in spese dirette ed un'occupazione di 150.000 addetti, tutti europei;

anche nel comparto traghetti sono stati effettuati nel 2008 pochissimi ordini, solo 9 per unità sopra i 150 metri contro i 16 del 2007, preoccupante risulta il rarefarsi delle trattative, all'interno della flotta mondiale, quella dei ferry è l'unica caratterizzata da un'età media elevata (oltre 25 anni), in Europa, 140 unità (il 22 per cento) dei traghetti che operano nel Mare del Nord, Baltico e Mediterraneo ha superato i 30 anni, e gran parte di essi è concentrata proprio nel Mediterraneo;

anche per il comparto dei traghetti la difficoltà di accesso al finanziamento appare il principale ostacolo all'avvio di programmi d'investimento, si può sperare dunque soltanto sulle necessità di svecchiamento e potenziamento della flotta ferry europea che rientra ormai nella politica comunitaria del trasporto, la quale persegue tra l'altro il miglioramento delle prestazioni in fatto di sicurezza e protezione dell'ambiente;

secondo un documento sulle nuove strategie dell'Unione in questo settore, il futuro sarà l'integrazione delle autostrade del mare con i corridoi terrestri, e già sono previsti i primi investimenti in infrastrutture, si tratta di una nuova strategia basata su innovazione tecnologica, tutela ambientale e connessione che necessita di una maggiore attenzione da parte del Governo italiano;

è necessario un maggiore impegno per dare vita a misure di stimolo della domanda, finalizzate all'eliminazione dalle acque europee del naviglio obsoleto con bandiera comunitaria, prevalentemente ferries e Ro-Ro, ed alla sua sostituzione supportata da incentivi nella forma di «eco bonus», con unità avanzate sotto il profilo ambientale e della sicurezza;

per quanto riguarda l'Italia gli straordinari livelli toccati nel 2007 dai principali indici di attività della costruzione mercantile nazionale hanno registrato nel 2008 e nei primi nove mesi del 2009 notevoli contrazioni; se resta significativo il tonnellaggio complessivo delle navi consegnate nel 2008, pari a 684,000 tonnellate e circa 2,4 miliardi di euro, è senza precedenti la caduta dei nuovi ordini, pressoché azzeratisi in questi ultimi 18 mesi, con la conseguente riduzione del 30 per cento del «portafoglio», sceso lo scorso settembre a 1,47 milioni di tonnellate;

le navi da crociera, costruite in pochi grandi cantieri, e i traghetti continuano a qualificare la nostra industria, incidendo sul tonnellaggio per circa l'86 per cento, qualificante è anche la presenza nel settore delle unità di supporto all'offshore, mentre ormai marginale è la produzione di product/chemical tankers; carenza di nuove commesse e alcune cancellazioni di ordini hanno dunque assottigliato i carichi di lavoro al punto da far emergere crescenti periodi di inattività che

rischiano di rendere inevitabile un diffuso ricorso alla cassa integrazione;

la spinta all'internazionalizzazione della nostra industria ha trovato ulteriore conferma in quest'ultimo biennio con l'accesso al mercato USA, Fincantieri ha acquisito la società Manitowoc Marine Group, operazione a cui partecipa la statunitense Lockheed Martin Corporation, impegnata nel programma Littoral Combat Ship (LCS) relativo alla costruzione di 55 navi per la marina statunitense;

le prospettive della cantieristica navale italiana sono legate anche alla seconda tranche (4 unità) del programma italo-francese FREMM e alla seconda coppia di sommergibili tipo U212A nell'ambito del programma di cooperazione con il German submarine consortium e alle significative affermazioni conseguite sul mercato estero ove si segnalano i contratti con l'India per la costruzione di una nave rifornitrice di squadra cui è seguito l'esercizio dell'opzione per un secondo mezzo nel 2009, il refitting di due unità veloci lanciamissili per il Kenya ed infine, il perfezionamento di un contratto per una corvetta per la marina degli Emirati Arabi Uniti;

nel campo della riparazione e trasformazione navale in questi ultimi anni il mercato si è caratterizzato per livelli di domanda soddisfacenti in tutti i comparti, grazie in primo luogo al crescere delle flotte e al relativo fabbisogno di manutenzione, in particolare nel segmento delle navi di grandi dimensioni; significativi sono stati anche gli interventi di manutenzione straordinaria e di refitting di navi passeggeri, attività che dovrebbe essere alimentata nei prossimi anni dalle numerose navi che hanno ormai raggiunto la «mezza vita»;

anche in relazione a tali opportunità, in Italia, il gruppo Fincantieri ha riattivato il polo di riparazioni di Trieste in linea con l'indirizzo volto ad offrire un servizio globale ai suoi clienti durante il lifecycle delle loro navi, di contro, si teme l'impatto sul mercato della minore propensione alla spesa in manutenzione da parte dell'armamento, stante lo stato di crisi del settore;

anche le industrie della difesa non sono rimaste immuni dagli effetti della crisi mondiale, sul mercato della cantieristica militare a livello mondiale, a fronte di un volume di ordini nel 2008 per complessivi 12 miliardi di euro, già in calo di oltre il 25 per cento in termini di valore rispetto al 2007, nei primi sette mesi del 2009 si sono registrate commesse per 4,3 miliardi;

particolarmente colpita risulta la cantieristica europea, stante la sua strutturale esigenza di compensare i contenuti fabbisogni nazionali con l'export, peraltro caratterizzato da una crescente domanda di trasferimenti tecnologici e dalla richiesta di realizzare le unità presso il committente, in tale contesto risulta molto positivo il fatto che nel 2008 la marina militare italiana abbia assegnato importanti ordinativi alla cantieristica nazionale la quale, a sua volta, è stata in grado di acquisire significative commesse all'export;

quanto ai nuovi ordini la drastica riduzione del carico di lavoro e la richiesta di numerosi armatori di posticipare le consegne stanno portando alla mancata saturazione della capacità produttiva; ne escono comunque compromessi i risultati economici delle commesse, quando anche non vengano rimessi in discussione i prezzi contrattuali;

in questa situazione di ridotta redditività e perdurante incertezza nelle previsioni, i grandi operatori del settore hanno optato per una politica attendista quanto ai futuri programmi di investimento in nuove unità di navi da crociera, si aggiunga la crescente debolezza del dollaro, tanto che nel 2008 sono state ordinate al mondo solo 3 navi da crociera superiori alle 10.000 tonnellate contro le 16 del 2007 e le 13 del 2006; e in questi mesi del 2009 non è stato perfezionato alcun ordine;

quanto ai nuovi ordini relativi ai traghetti preoccupa il rarefarsi delle trattative, non solo perché non si concretizzano ordini, ma anche per le conseguenze che ciò comporta sul piano ambientale e della sicurezza dei mezzi, considerando che, all'interno della flotta mondiale, quella dei ferry è l'unica caratterizzata da un'età media elevata (oltre 25 anni);

con l'aggravarsi della crisi, peraltro, risulta oggi di prioritaria importanza, per quanto tocca il sistema cantieri/fornitori, la messa in atto di interventi straordinari che servano ad evitare la scomparsa, o l'ulteriore pesante riduzione, di una buona parte dell'attuale capacità produttiva comunitaria e nazionale;

fino ad oggi il Governo ha sostenuto il settore dell'automobile e non altri settori in difficoltà; la cantieristica è anch'essa un'espressione di elevata tecnologia nel settore manifatturiero con, per di più, un'alta intensità di manodopera, le sue potenzialità, alle quali concorre in misura determinante un intorno di centinaia di qualificate aziende fornitrici, andrebbero quindi salvaguardate, peraltro con un esborso per lo Stato relativamente modesto, specie se comparato al costo, economico oltre che sociale, di una eventuale inazione;

il recente incontro tra Governo, sindacati, aziende e istituzioni locali, che si è tenuto al Ministero dello sviluppo economico, ha deciso di istituire un tavolo permanente sulla cantieristica navale italiana pubblica e privata, l'obiettivo è quello di definire specifiche misure di politica industriale, in termini di commesse pubbliche per superare il momento più acuto della crisi e di sostegno pubblico a piani di investimenti, ricerca e innovazione per rafforzare strategicamente i cantieri navali italiani;

la crisi che sta colpendo il settore navalmeccanico, con molti cantieri scarichi di lavoro e i lavoratori in cassa integrazione, richiede una risposta immediata e concreta, è necessario dare priorità assoluta a un pacchetto straordinario di commesse pubbliche per dare lavoro ai cantieri in difficoltà, prevedendo provvedimenti di politica industriale (investimenti, ricerca, misure antidumping) finalizzate a un rafforzamento strutturale della cantieristica navale italiana;

nei siti Fincantieri in crisi si è diffuso nei mesi scorsi uno stato di agitazione sindacale che ha coinvolto prima di tutto gli stabilimenti di Castellammare di Stabia, di Palermo e dei Nuovi Cantieri Apuania di Marina di Carrara;

dal momento che la domanda di nuove costruzioni è prevista ancora a livelli bassissimi per tutto il 2010 e verosimilmente per il 2011, l'apertura di un tavolo permanente per il settore della cantieristica navale, è indifferibile per individuare misure urgenti di intervento, finalizzate ad azioni per l'emergenza e al rafforzamento strutturale della cantieristica navale italiana a partire da misure di stimolo della domanda, per non perdere qualità industriale bisogna investire negli impianti e sulla professionalità dei lavoratori, come altri Paesi hanno fatto, impegna il Governo:

a garantire il pieno rispetto dell'intesa del 16 luglio 2009 che prevede la garanzia di tutti i siti Fincantieri e della loro dimensione occupazionale, puntando su investimenti e qualità del lavoro, essenziali per garantire la qualità del prodotto, e mantenere e rafforzare tutte le capacità professionali esistenti nell'azienda;

ad avviare un piano di commesse pubbliche per far fronte ai periodi di caduta produttiva nei cantieri, sulla scorta di quanto già da tempo avviato soprattutto in Germania e in Francia;

ad aderire concretamente alla proposta di un intervento straordinario, coordinato dall'Unione

europea, per il rinnovo della flotta di traghetti;

ad adottare iniziative per ripristinare contributi pubblici per armatori e cantieri mobilitando risorse in grado di dare sollievo economico/finanziario alle aziende interessate;

a sostenere gli investimenti volti a migliorare la produttività dei cantieri anche fornendo aiuti sistematici alla ricerca e all'innovazione, con particolare riguardo al rifinanziamento della legge 27 dicembre 2006, n. 296, relativa ai contributi all'innovazione industriale, attuando di concerto con le regioni, le azioni connesse con il Programma industria 2015, per rafforzare i distretti tecnologici dedicati all'attività marittima, in particolare in Friuli Venezia-Giulia, in Liguria, in Sicilia e in Campania quali punti di riferimento per gli operatori del settore, in particolare per le PMI,

ad allineare gli strumenti finanziari e assicurativi a quelli vigenti in altri Paesi dell'Unione, per evitare il danno di aziende competitive che non sono sostenute, a livello di sistema Paese, nei mercati di esportazione, considerando che il settore esporta più del 50 per cento del prodotto.

(1-00311)

«Vico, Lulli, Maran, Boccia, Zunino, Tullo, Rossa, Andrea Orlando, Strizzolo, Rosato, Cuperlo, Siragusa, Antonino Russo, Cardinale, Samperi, Capodicasa, D'Antoni, Causi, Berretta, Martella, Federico Testa, Viola, Murer, Bossa, Piccolo, Mazzarella, Ciriello, Nicolais, Velo, Vannucci, Ginefra, Bellanova, Servodio, Grassi, Capano, Bordo, Colaninno, Peluffo, Fadda, Mastromauro».