



A S S O N A V E

Relazione all'Assemblea degli Associati e degli Aderenti

Roma, 18 Ottobre 2006

ASSOCIATI

FINCANTIERI CANTIERI NAVALI ITALIANI

NUOVI CANTIERI APUANIA

ISOTTA FRASCHINI MOTORI

WÄRTSILÄ ITALIA

CETENA – Centro per gli Studi di Tecnica Navale

A.N.CA.NA.P. - Associazione Nazionale Cantieri Navali Privati

- Cantiere Navale De Poli
- Cantiere Navale di Pesaro
- Cantiere Navale F.lli Giacalone
- Cantiere Navale Palumbo
- Cantiere Navale Visentini
- Cantiere Navale Vittoria
- Costruzioni Navali
- Rosetti Marino
- T. Mariotti Cantiere Navale

G.RI.NAV. - Gruppo dei Riparatori Navali

- Arredamenti Porto
- Cantiere Navale di Trapani
- Cantiere Navale Noé
- Cantieri San Marco
- Ferfrigor Porto
- Fincantieri, Stabilimento di Palermo
- Gennaro
- G.M.G. - General Montaggi Genovesi
- Gerolamo Scorza
- Ignazio Messina
- Lagomarsino Anielli
- La Nuova Meccanica Navale
- Navalimpianti
- Naviravenna
- Nuova Vernazza Ponteggi Navali
- Ortec Industriale
- Palumbo
- Sidem
- T. Mariotti Cantiere Navale
- Wärtsilä Navim Service

FORNITORI DELL'INDUSTRIA CANTIERISTICA ADERENTI

ABB SpA	Izzo
ABB Process Solutions & Services	Jotun Brignola
Acentic	MacGregor (ITA)
Aerimpianti	Magnetek
Alfa Laval	Marconi Selenia Communications
A.N.C.V.	Marelli Motori
Ansaldo Sistemi Industriale	Marine Contractor
API	Marinoni
APSS	Medana & Visca
Arnavi	Metalleido Components
Arredamenti Civili e Navali Vitrani	Metalsigma Tunesi
A.R.T.I.	Monti & Barabino
ART SERF	Navalcarena Group
Atisa	Navalimpianti
AVIO	Navalmar
B & B Italia, Divisione Marina	Navaltecno
Baglietto G.	Navicolor
Beraud S. & M.	Navital
Boat Boero Attiva	O.M.C.I.
Boldrocchi	Officine Meccaniche Zanetti
Canepa & Campi	OMIL TEC
Climaveneta Home System	Pellegrini Marine Equipment
CO.AP.IND.	Polipodio Enrico
CONSILIUM Marine Italy	Precetti
Controlcavi Industria	RINA – Registro Italiano Navale
COPIN Arredamenti e Allestimenti Navali	Rinieri Alberto
De Martini Research	Rizzio Valvole
Electro Adda	Rochem Marine
Elesys	Rockwell Automation
Elettrotecnica G. Pergolo	SADI Marine Division
Elsag	SAEM
Esab Saldatura	Sanitrade
Eurogroup	Schneider Electric
Europe Painting	Scorza Gerolamo
Farina Impianti	Sigma Coatings Italy B.V.
Focchi SpA	SIRN
For M.A.	SIKA Italia
Frati Laminati	SLIE
Fro Saldatura	SOMEK
Gaioni Gino Franchi	SPEMI
Gamap	SPREA
Garbarino Pompe	Studio De Jorio
Garioni Naval	Superina Arredamenti
Ghisalba	Tech Marine
Giumma	Telecom Italia MI.R.SR.
F. Gurian	Tino Sana
HMS	Trafilerie di Cittadella
Holiday	Turtoro Show Technology
ILVA	VEI Power Distribution
Ingersoll-Rand Italiana	Volpi Ship Fittings
International Paint Italia	Z.A.
ISIR	Kidde Italia
ITA	Wormald Italiana
I V M	

Comitato Esecutivo

Corrado Antonini, Presidente
Giuseppe Bono, Vice Presidente
Stefano Silvestroni, Vice Presidente
Enrico Buschi
Nicola Coccia
Mario De Negri
Sergio Ferrandino
Mario Garbarino
Luigi Mor
Franco Pecorini
Giovanni Romano
Giancarlo Testa
Paolo Zanetti

Collegio dei Revisori dei Conti

Bruno De Giorgi, Presidente
Paola Bulgarini
Giancarlo Casani
Collegio dei Probiviri

Pierluigi Alemanni
Bruno Pisaturo
Nazareno Silvestrini

Direttore

Livio Marchesini

Signori Associati, Signori Aderenti,

Gli effetti sul commercio internazionale della globalizzazione dei mercati e dell'impressionante crescita dell'Asia continuano a tenere molto alta la domanda mondiale di trasporto marittimo, e quindi il fabbisogno di nuove navi.

Alle aggressioni commerciali delle cantieristiche di Corea, Giappone e Cina, l'Europa (Unione e industria) risponde puntando sulla supremazia tecnologica. La navalmeccanica italiana (cantieri e indotto, operanti sempre più in sistema) spicca nella qualificatissima nicchia delle navi passeggeri; ma tardano ad arrivare da noi i vitali incentivi alla ricerca e all'innovazione consentiti da Bruxelles.

Grazie al neo Ministero dei Trasporti si sta comunque recuperando alla "cultura marittima" - tenuta peraltro ben viva dalla Federazione del Mare - quell'attenzione del Governo su cui anche il nostro settore deve poter contare.

Nel campo delle costruzioni militari, le ristrettezze di bilancio non dovrebbero pregiudicare - si spera - le esigenze dei vari Corpi dello Stato che operano in mare, stanti i crescenti compiti che sono chiamati a svolgere.

Prima di procedere ad una panoramica delle vicende che hanno caratterizzato i comparti in cui operano le Aziende associate, mi sento in dovere di richiamare alla memoria e al cordoglio dei presenti la

figura dell'Amm. Renato Sicurezza, Direttore per un decennio di Assonave, venuto meno quest'anno.

Nell'adempimento delle varie incombenze, in Italia e all'estero, l'Associazione ha potuto giovare dell'accresciuta collaborazione degli Associati, segnatamente della Fincantieri, che a nome di tutti ringrazio qui nella persona del suo Amministratore Delegato, Dott. Bono.

L'EVOLUZIONE DEL MERCATO

Dopo il boom degli ordini degli anni 2003-2004, anche il 2005 si è rivelato per la cantieristica mondiale un anno positivo: 41,7 milioni di tslc - tonnellate di stazza lorda compensata (in appresso t).

In una visione dinamica nel triennio 2003-2005 delle quote di mercato (ordini acquisiti) tra le grandi aree produttrici, appaiono evidenti:

- l'ulteriore avanzata della Corea, in termini sia di tonnellaggio (oltre il 35% del totale) che di presenza nel comparto delle navi da trasporto high-tech (chimichiere, gasiere, ecc.), pari a circa il 40%;
- la posizione di difesa assunta dall'industria giapponese (scesa dal 28 al 22%);
- la crescita della Cina nelle navi da trasporto standard (dal 16 al 21%);
- l'incoraggiante recupero (dal 9 al 16%) della navalmeccanica europea, grazie soprattutto al contributo del comparto high-tech

(navi da crociera, traghetti, navi da lavoro, ecc.) che fa aumentare di molto l'incidenza dell'Europa in termini di valore della produzione.

Decisamente sui livelli massimi sono tornati gli ordini emessi nel 1° semestre 2006: 29 milioni di t (+ 13% rispetto al primo semestre dello scorso anno). La crescita ha riguardato pressoché tutti i comparti e, quanto ai paesi produttori, soprattutto la Corea.

Il carico di lavoro a fine giugno ha segnato quindi un nuovo record: quasi 120 milioni di t, da consegnare nei prossimi 3-4 anni. Per circa il 77% questo volume di commesse è nel portafoglio dei cantieri coreani, giapponesi e cinesi.

In un mercato quanto mai concorrenziale come quello cantieristico, che vede la continua immissione di nuova capacità produttiva, i prezzi delle navi sono rimasti sugli elevati livelli del 2004, confrontandosi tuttavia con la lievitazione del costo di materiali, componenti e servizi di base (come l'acciaio e l'energia) e in presenza di un dollaro che ha conservato la sua debolezza.

La prolungata espansione del mercato navale sta rendendo decisamente impegnative le previsioni sul quando e sull'intensità dell'inversione del naturale trend ciclico. Dal lato del fabbisogno di navi stanno in primo luogo le incertezze sulla tenuta dell'economia statunitense e sul consolidamento di quella europea. Quanto all'offerta, stupisce il rinnovato dinamismo della Corea, mentre diventano sempre più temibili i programmi espansivi della Cina, cui si aggiungono oggi quelli del Vietnam che si prefigge di divenire il 4° produttore mondiale entro il 2015.

Ecco allora agitarsi di nuovo il timore di squilibri di mercato, che riaprirebbero – se ancora una volta l'OCSE non fosse in grado di “pilotarli” con intese tra le maggiori aree produttrici - quella guerra dei prezzi che, giova ricordare, spinse le quotazioni verso il basso dal 1998 al 2003. E' comunque opinione abbastanza diffusa che alla fase calante dello shipping si possa arrivare con un “atterraggio morbido”

Un andamento particolare caratterizza il mercato delle navi da crociera, per noi assolutamente prioritario dal momento che da anni l'industria cantieristica italiana è la maggiore fornitrice mondiale di queste unità, molto complesse e dai valori elevatissimi anche per la perdurante corsa al gigantismo (persino oltre le 200.000 t e per circa 6.000 passeggeri).

Più vicino al business delle vacanze che a quello del trasporto, il settore delle crociere – superato lo shock dell'11 Settembre - ha ripreso a crescere ad un tasso medio annuo dell'ordine dell'8%, che dovrebbe essere mantenuto – secondo le più accreditate previsioni - fino al 2014 quando i crocieristi supererebbero i 27 milioni rispetto ai 15 del 2005. Agli attuali mercati (soprattutto Nord America e paesi dell'Europa occidentale) si stanno infatti aggiungendo quelli dell'Est asiatico ed europeo. Per sfruttare la crescita del settore e la necessità di rimpiazzare un consistente numero di navi obsolete, i maggiori operatori continueranno ad essere impegnati nel prossimo decennio in importanti programmi di investimento, materializzabili, secondo alcuni esperti, in navi da crociera per oltre 1,7 milioni di t in media all'anno.

Anche per i traghetti, specie per quelli oltre i 150 metri, si conferma il trend positivo stante: l'elevata età di talune flotte operanti

nel Mediterraneo (specie di quella greca); gli stringenti vincoli normativi in tema di sicurezza; le iniziative volte a spostare sul mare - la modalità di trasporto meno costosa e inquinante - una quota crescente del traffico su gomma, che dovrebbe aumentare del 70% nell'Unione entro il 2020, con immaginabili benefici per l'ambiente e la sicurezza stradale.

Va rilevato con soddisfazione che già attualmente ben 1.200.000 camion (in termini annuali) hanno scelto in Italia la via del mare, l'equivalente giornaliero di 90 km di fila tolti dalle strade.

Entrambi i comparti delle navi passeggeri (cruise e ferry) sono stati, anche in quest'ultimo anno e mezzo, appannaggio pressoché esclusivo della cantieristica europea.

LA POLITICA DELL'UNIONE EUROPEA

Dall'abolizione (a fine 2000) dell'aiuto alla produzione agli incentivi alla ricerca e all'innovazione, in una logica finalizzata all'efficienza e alla competitività. E' questo, in sostanza, il cambiamento fondamentale nella politica comunitaria per il nostro settore quando – con il crollo delle commesse acquisite nel 2001-2002, anche per il forte apprezzamento dell'euro rispetto al dollaro - emersero impietosamente in non pochi paesi le deficienze della cantieristica europea, facendola apparire, nel suo insieme, come industria assistita e “al tramonto”.

La qualifica di settore high-tech si è diffusa in questi ultimi anni per merito anzitutto della capacità di reazione degli operatori, sia nell'aumentare gli investimenti nelle attività di ricerca, sviluppo e innovazione (che oggi rappresentano circa il 10% del valore della produzione) sia nel proporre - per voce del CESA (Committee of European Shipyards' Associations) - alla Commissione di Bruxelles la condivisione di un piano organico di rilancio che già nel titolo: "LeaderSHIP 2015 - La Competitività attraverso l'Eccellenza" esprimeva bene l'approccio e le intenzioni di fondo.

La Commissione, per quanto di sua competenza, deliberò come prima e più importante misura della normativa Framework il raddoppio dal 10 al 20% dell'incentivo all'innovazione.

Piano e Framework sono operativi dal 2004, ma quest'ultimo scadrà alla fine di quest'anno ed ha fin qui incontrato non poche difficoltà nelle norme applicative tanto da vedere approvate dall'Ue i soli schemi presentati da Germania, Francia e Spagna. Anche per questo, la stessa Commissione sarebbe disponibile ad una proroga di 18 mesi mentre come industria ci stiamo battendo per un triennio, ben conoscendo la natura ciclica del mercato navale.

Il Ministero dei Trasporti si è detto pronto a presentare il nostro schema non appena la Legge Finanziaria ne avrà assicurato la copertura, mentre ha già comunicato a Bruxelles di essere favorevole alla conservazione del Framework.

E' quindi per noi di grande conforto che il ddl governativo AC 1746 (Legge Finanziaria 2007) all'art. 146 preveda un significativo

stanziamento in favore della “Innovazione tecnologia dell’industria cantieristica”. Vi è dunque la premessa per la neutralizzazione di un nostro aggravio competitivo nei confronti dei concorrenti europei che già beneficiano della vigente disciplina comunitaria, in un campo decisivo per il futuro quale quello dell’innovazione.

Per quanto riguarda il più lungo termine, l’inserimento della cantieristica tra i settori di punta sta trovando ulteriori prospettive nei programmi europei di R&S. Così, nel novero delle piattaforme tecnologiche (volte, come noto, a sostenere la competitività delle imprese di ogni dimensione) alle attività marittime è stata riservata la “Agenda Strategica di Ricerca WATERBORNE”, con una visione estesa al 2020. Si tratta di una tappa importante nella formazione di un tessuto europeo tra settori e tra cluster nazionali. Il processo di concertazione così avviato, inoltre, è servito per l’elaborazione del 7° Programma Quadro per la Ricerca 2007-2013 relativamente al trasporto di superficie, incluso quello marittimo e fluviale al quale potrebbero essere destinati 300-400 milioni di euro.

Come concreto esempio di cooperazione tra cantieri, e tra cantieri e fornitori, cito il progetto InterSHIP. Supportato dalla Ue e sviluppato da Euroyards (consorzio di 5 grandi aziende, tra cui Fincantieri, che ne è stata la promotrice), il progetto punta a migliorare e ad integrare strumenti e metodologie di progettazione e costruzione di navi complesse. Buona parte del lavoro viene svolta da imprese con caratteristiche di piccola-media dimensione, fornitrici di “tecnologia”.

Da quanto qui detto sull’impegno a livello europeo nelle fondamentali attività di RSI è lecito attendersi un sostegno non

indifferente alla competitività delle nostre aziende associate, in termini sia di processi che di prodotti. Sarà compito di ASSONAVE seguire attentamente la implementazione e l'aggiornamento dei suddetti programmi, in via prioritaria a supporto dell'azione a Bruxelles dell'Amministrazione marittima italiana.

Ma l'incentivo comunitario non potrà che avere carattere sussidiario o complementare rispetto a una vera politica italiana per la ricerca e l'innovazione, politica che riporti alla pienezza dei compiti statutari la preziosa attività dei vari Centri e Istituti universitari che operano in campo navale e che assicuri alle nostre aziende parità di condizioni nei confronti della concorrenza comunitaria.

Ricerca, sviluppo e innovazione - si ricorda - rientrano in una delle azioni del Workplan di LeaderSHIP 2015. In stato avanzato di elaborazione con i Servizi della Commissione sono le altre azioni riguardanti i temi: "Navi più sicure ed ecologiche", "Approccio europeo ai fabbisogni della difesa", "Protezione della proprietà intellettuale", "Accesso ad una forza lavoro qualificata", "Razionalizzazione della struttura industriale".

In via di definizione sembra essere anche il tema "Schemi avanzati di finanziamento e garanzia", superando la radicata - benché non più giustificata - riluttanza di molti sistemi bancari nazionali ad agevolare l'investimento in navi. Ne beneficeranno soprattutto i cantieri di dimensioni medio-piccole.

Anche sulla scorta della positiva esperienza in fatto di politica settoriale maturata con LeaderSHIP 2015, la Commissione ha diffuso

a giugno l'atteso Libro Verde, con il quale, in sostanza, si è dato il via ad una consultazione per riscontrare le reazioni delle tante parti interessate nei riguardi di una "politica marittima comunitaria integrata, intersettoriale e multidisciplinare".

Il Maritime Industries Forum, tenutosi due settimane fa ad Oslo, è stata la prima formale occasione per un incontro "plenario" con il Commissario Borg, promotore del Libro Verde.

A conferma della tendenza verso visioni "olistiche" di politica industriale, sempre nello scorso giugno la Federazione del Mare - di cui ASSONAVE è parte attiva - ha presentato al CNEL il 3° "Rapporto sull'economia del Mare: Crescita economica, capitale umano e tutela dell'ambiente nel Cluster marittimo italiano". In estrema sintesi, la crescente importanza del sistema marittimo nazionale - non privo peraltro di alcune criticità - è così cifrabile: concorso alla formazione del Pil: 2,7% (36,5 miliardi di euro); dell'occupazione: 1,6% (395.000 unità); dell'export: 4,7%.

Va da sé che in queste visioni sinergiche ogni comparto vorrà contare su specifici ritorni. Per i cantieri sarà anzitutto il recupero in misura maggiore della clientela europea: la prima al mondo, con l'armamento italiano che conferma i suoi ambiziosi programmi.

LA CANTIERISTICA ITALIANA

Costruzioni mercantili

In un panorama cantieristico europeo, come si è visto, complessivamente in ripresa ma che denuncia anche casi di crisi in paesi come la Francia, la Spagna e la Polonia, la navalmeccanica italiana ha evidenziato nel 2005 e in questa parte del 2006 una buona tenuta, quanto a ordinativi e produzione, nei cantieri maggiori ma ancora talune difficoltà nell'ambito di quelli "medio-minori".

Nel 2005 sono state completate 19 navi per complessive 398.000 t e per un valore di 1,3 miliardi di euro. I nuovi ordini hanno riguardato 22 unità per 326.000 t. Del tonnellaggio acquisito, 67.500 t sono andate ai cantieri medio-minori riuniti nell'associata ANCANAP.

Nel primo semestre di quest'anno si sono registrati ordini per 12 unità e per 696.000 t. Essendo stati i completamenti pari a 429.000 t, l'orderbook a fine giugno è salito a 2,2 milioni di t, per un valore di ben 6,9 miliardi di euro, 4,8 dei quali (70%) da committenza estera. Il valore monetario del portafoglio ordini pone la cantieristica italiana al secondo posto in Europa, dopo la Germania, e al quinto nella classifica mondiale. Gli ordinativi infatti riguardano per quasi il 90% navi da crociera e traghetti di vario tipo, vale a dire le tipologie, come detto, più complesse e ad alto valore aggiunto.

Si è confermata dunque la nostra leadership mondiale nel comparto delle navi passeggeri, leadership espressa da quote di mercato in termini di portafoglio ordini al 30 giugno scorso,

rispettivamente del 45% per le navi da crociera, e del 49% per i ferry oltre i 150 metri.

Questa prestigiosa posizione concorrenziale è da ascrivere sia ai cantieri che al folto e qualificato sistema dei fornitori, non meno dei primi responsabili della qualità del prodotto e dell'esito economico delle commesse.

Non mancano tuttavia ragioni di doverosa riflessione, poiché se fino ad oggi si sono rivelati sostanzialmente infruttuosi i tentativi di ingresso dell'industria giapponese nel mercato dei cruise, più temibile potrebbe essere in prospettiva la minaccia di quella coreana, benché siano colà ancora da sviluppare conoscenze e capacità industriali, nei cantieri e forse ancor più nell'indotto. Così come è da scontare la verosimile accresciuta competitività dell'altro grande produttore europeo: il gruppo Aker dopo l'assorbimento degli Chantiers de l'Atlantique.

Dal momento che il mercato navale è tra i più aperti e concorrenziali, le sole barriere all'ingresso che possiamo erigere, in questo come del resto negli altri comparti, sono un impegno aggiuntivo sul piano del contenimento dei costi e proposte veramente innovative da fare ai clienti tradizionali e ai nuovi da conquistare. La disponibilità di un sostanzioso portafoglio ordini apre al riguardo orizzonti abbastanza ampi per molteplici interventi gestionali.

La presenza del Direttore Generale di Confindustria, Dott. Beretta, al quale tra breve lascerò la parola, mi esime dall'accennare ai temi della produttività, dell'efficienza, dell'innovazione, della

internazionalizzazione, del gioco di squadra, della crescita dimensionale, dell'attenzione al cliente; in breve, a tutto ciò che può far crescere la competitività delle aziende e del sistema Italia: martellante tematica di un vertice confindustriale incisivo e coinvolgente, che sentitamente ringraziamo.

Ma è anche indispensabile che Governo e Parlamento eliminino le situazioni specifiche che penalizzano la cantieristica nazionale nei confronti anche dei concorrenti europei. Vale a dire poter contare:

- oltre che sull'applicazione della disciplina comunitaria in favore dell'innovazione – di cui si è detto parlando del Framework - sulla ripresa, dopo 4 anni di mancati finanziamenti, dei programmi di ricerca del CETENA e della Vasca Navale;
- sulla chiusura delle vecchie pendenze relative sia ai contributi alla produzione di cui alle leggi 522/1999 e 88/2001, quest'ultima solo parzialmente rifinanziata dalla legge 9 marzo 2006 n. 80, sia all'applicazione del regolamento CE 1177 del 2002 (il cosiddetto Meccanismo Temporaneo di Difesa) per progetti già realizzati o in corso di realizzazione.

Abbiamo esposto queste nostre vitali esigenze alla riunione di apertura, nel giugno scorso, del "Tavolo del Mare", nel corso della quale il Ministro Bianchi e il Vice Ministro De Piccoli hanno potuto prendere conoscenza diretta delle problematiche e delle più pressanti esigenze delle varie attività marittime alla luce della Legge Finanziaria.

Confidiamo che anche alle aspettative dei cantieri - peraltro di importo abbastanza contenuto, anche con riferimento ai citati impegni

pregressi su cui le aziende hanno fatto affidamento - sia riservata la giusta considerazione.

Vale a dire: che sia ovviamente conservato lo stanziamento per l'innovazione, ma anche recuperato – sempre in “Finanziaria” – il rifinanziamento delle leggi pregresse.

Al Ministro - di cui conosciamo bene sia l'approccio alle varie componenti dell'economia marittima, sia il ruolo che intende affidare alle “Autostrade del Mare” nel sistema nazionale della mobilità – rivolgiamo quindi il pressante invito perché continui a battersi nel pur difficile contesto della finanza pubblica. Per parte nostra, vogliamo qui assicurare, a Lui ed alla Sua Amministrazione, la nostra piena collaborazione.

Costruzioni militari

Mi sia consentito anzitutto di esprimere il compiacimento, anzi il moto d'orgoglio che – ne sono certo - la generalità degli italiani prova nel vedere così spesso in televisione le unità della Marina Militare e quelle della Guardia Costiera e della Guardia di Finanza operare con comprovata efficacia nelle missioni internazionali di pace e/o nelle sistematiche operazioni di sorveglianza e di soccorso nei nostri mari.

Queste unità sono il frutto di uno sforzo di modernizzazione delle flotte dai notevolissimi ritorni in termini di sviluppo tecnologico e industriale per la navalmeccanica nazionale, nonché - come già si va riscontrando - presupposto indispensabile per svolgere un ruolo non

secondario sui mercati dei prodotti per la difesa in senso lato, mercati che evidenziano una certa vivacità nonostante la generalizzata ristrettezza dei budget.

Non possiamo quindi che esprimere la nostra più sentita considerazione allo Stato Maggiore Marina, al Corpo delle Capitanerie di Porto, alla Guardia di Finanza, qui presenti ai più alti livelli.

Le prestigiose costruzioni in corso per la Marina - dalla portaerei Cavour ai due cacciatorpedinieri classe Orizzonte, al secondo sommergibile classe U212 - rappresenteranno un altro importante tassello del piano di rinnovamento in atto per la squadra navale, per il cui completamento assume tuttavia importanza basilare il tempestivo sviluppo del programma "Rinascimento": 10 fregate multiruolo di nuova generazione - classe FREMM - destinate a rimpiazzare le 4 "Lupo" (già dismesse) e le 8 unità classe "Maestrale".

Questo programma, definito con gli stessi partner francesi del progetto Orizzonte (Marina Militare e industria cui competono 17 delle nuove unità), costituirà un impegno senza precedenti nella storia dell'industria europea in campo navale, a conferma anche dell'efficacia delle collaborazioni internazionali per conseguire quelle economie di scala - specie nella progettazione e fornitura di componenti - necessarie ai fini della compatibilità con le limitate risorse finanziarie disponibili.

Quanto alla molteplicità delle unità da supporto (pattugliatori, motovedette, rifornitori, ecc.), occasioni di lavoro per la nostra cantieristica possono generarsi a seguito sia della partecipazione

italiana alle missioni internazionali sia degli accordi con paesi rivieraschi del Mediterraneo per contenere i flussi migratori; compito, questo, divenuto prioritario anche per gli sforzi di coordinamento in ambito comunitario.

Anche qui, nel contemperare l'esigenza di un riequilibrio delle finanze dello Stato con la necessità di preservare un efficiente strumento militare, confidiamo possa trovare spazio il finanziamento dei programmi che ci riguardano.

La riparazione e trasformazione navale

La forte domanda di stiva di questi anni, che ha portato a prolungare la vita delle navi, e la contestuale maggiore attenzione dei "Registri" sono alla base della crescita (+ 3%) della domanda di riparazione, nonostante il persistente, sfavorevole cambio euro/dollaro.

L'impatto sui prezzi è restato comunque modesto a causa della concorrenza anzitutto dei cantieri dell'Est europeo (Bulgaria, Romania, Turchia).

Particolarmente interessanti si fanno gli interventi di riparazione e più ancora di trasformazione sulle navi passeggeri. A conferma delle tante ricadute del boom delle crociere, l'obiettivo di ampio respiro su cui sta puntando la cantieristica italiana è quello di poter seguire e assistere l'intera vita della nave. Quanto ai traghetti, età media elevata e una normativa sulla sicurezza più severa lasciano sperare in buone opportunità di lavoro.

Consistente anche l'attività nel settore delle unità offshore, in

particolare per le trasformazioni in unità posatubi, la risistemazione di piattaforme petrolifere e di unità di appoggio.

Anche per quanto tocca il “militare”, discrete prospettive si aprono nel comparto del refitting, stante il crescente ricorso di alcune Marine al naviglio di seconda mano.

* * * * *

Signori Associati, Signori Aderenti,

in chiusura di questa mia relazione vorrei riprendere, per la sua importanza, solo uno dei temi trattati: quello della ricerca e dell’innovazione, da tutti ormai riconosciuto come condizione necessaria per le sorti stesse anche della nostra industria. Si dovrà investire massicciamente in queste attività, non potendo confrontarci con chi, come i costruttori del Far East, si avvale di particolari vantaggi quanto al costo e alle modalità di impiego del fattore lavoro oppure, o insieme, di eccezionali economie di scala, con i coreani sempre più aggressivi anche nelle produzioni ad alta tecnologia. Ed i cinesi in crescente evoluzione, quantitativa e qualitativa.

L’Unione Europea è disposta a sostenerci su questa strada, così come crediamo fermamente che il nostro Governo sia parimenti intenzionato a farlo, il recupero o il consolidamento di posizioni

competitive attraverso l'innovazione dei prodotti e dei processi essendo uno degli obiettivi prioritari della sua politica economica.

Quanto al ruolo che dovrà giocare l'industria, credo di poter fornire al Ministro Bianchi, a nome degli Associati e degli Aderenti, l'assicurazione che la nostra cantieristica continuerà a dare il meglio di sé per il consolidamento dell'occupazione e l'affermazione di un made in Italy di alta tecnologia sui mercati mondiali.