

## INTRODUZIONE

Gli operatori del settore cantieristico navale continuano a vivere un momento di grande difficoltà su scala mondiale. Tuttavia gli studi di settore confermano che la situazione economica mondiale permette di intravedere una possibilità di ripresa a medio termine, anche se nel 2012 gli investimenti di nuove navi hanno totalizzato un calo del 18% (dati Assonave) rispetto all'anno precedente con la conseguenza che il volume atteso di domanda continua ad essere molto inferiore all'attuale potenziale produttivo.

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

Tuttavia da registrare una positiva vivacità nel comparto delle navi ad alta tecnologia dove si evince un interesse più ponderato e mirato e nel settore crocieristico.

La diversificazione innovativa della cantieristica, e più in generale la ristrutturazione del settore, può rappresentare anche una sfida particolare in termini di formazione e competenze. Analogamente la crescente richiesta di energia e gli ingenti investimenti nel comparto dell'oil and gas spingono la cantieristica nazionale ad entrare nel comparto dei mezzi offshore ad elevato valore e complessità.

La politica europea nel 2012, di fronte alla crisi della cantieristica navale e nell'ambito di una politica integrata per il mare, ha posto con più forza la questione sia della riduzione delle emissioni navi che della sostituzione di numerose unità

obsolete ritenendo che in Italia e in Europa lo sviluppo del settore cantieristico navale ed armatoriale possa realizzarsi anche attraverso scelte che non danneggiano l'ecosistema e che preservano l'ambiente naturale. Sono, infatti, in atto studi e progetti che con l'obiettivo di sostenere (incrementando il PIL) una produzione industriale prestigiosa ed importante, attualmente in profonda sofferenza, promuovano prodotti, servizi ecosostenibili pensati per salvaguardare l'ambiente e il territorio.

I temi di sviluppo sono:

- Navi verdi – “greenships” – per una diminuzione dei gas serra e più in generale una diminuzione dell'inquinamento ambientale creato dal trasporto marittimo mediante una riduzione dei consumi di combustibili e l'uso di Energie alternative.
- Sviluppo di tecnologie e di processi per la costruzione di navi ecologiche favorendo l'uso/sostituzione di materiali che possono impattare sull'ambiente, (cradle-to-cradle dalla nascita alla culla).
- Demolizione e riciclo delle navi obsolete che permettano una riduzione al minimo dei rifiuti e degli scarti o la sostituzione dei materiali.

La cantieristica navale può svilupparsi anche nella fase di recupero delle materie prime e in quella di smaltimento. I cantieri navali nazionali affrontano con

grave difficoltà il campo della ricerca e della sperimentazione di nuove tipologie di unità c.d. “green ships” o di tecnologie innovative relative ai processi produttivi, di

contro il settore dello “ship recycling”, oggetto di attenzione da parte della CE, non è mai stato visto come un’opportunità per i cantieri di demolizione e di riparazione.

Il 2012, anno certamente di profonda crisi per la cantieristica navale europea, ha altresì registrato un rinnovato interesse da parte delle istituzioni europee, con l’obiettivo di sostenere e soprattutto sviluppare questo settore industriale che risente fortemente non solo della crisi economica mondiale, ma anche della concorrenza dei paesi asiatici.

PAGINA BIANCA

## **1. L'andamento del mercato mondiale delle costruzioni navali**

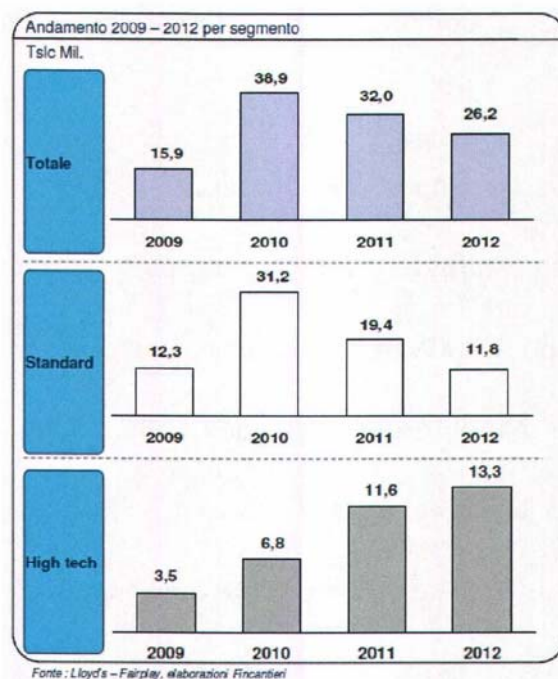
Anche nel 2012, come nel quinquennio precedente, con l'unica eccezione dell'anno 2010, cantieristica e shipping hanno continuato ad essere penalizzate da crisi settoriali strettamente collegate, di cui non si intravede un'inversione di tendenza.

Già prima della crisi finanziaria gli equilibri dello shipping erano infatti minacciati da imponenti portafogli ordini, in gran parte speculativi. Il rallentamento dei traffici registrato dopo il 2008 unito alle consegne di nuove navi, che fra il 2009 e il 2011 hanno via via demolito ogni precedente record, ha avuto effetti a catena sul settore: l'eccedenza della capacità di trasporto ha continuato a produrre una generalizzata caduta delle rate di nolo che, assieme a costi operativi in crescita, ha fortemente ridotto, o in molti casi annullato, la redditività delle compagnie armatoriali.

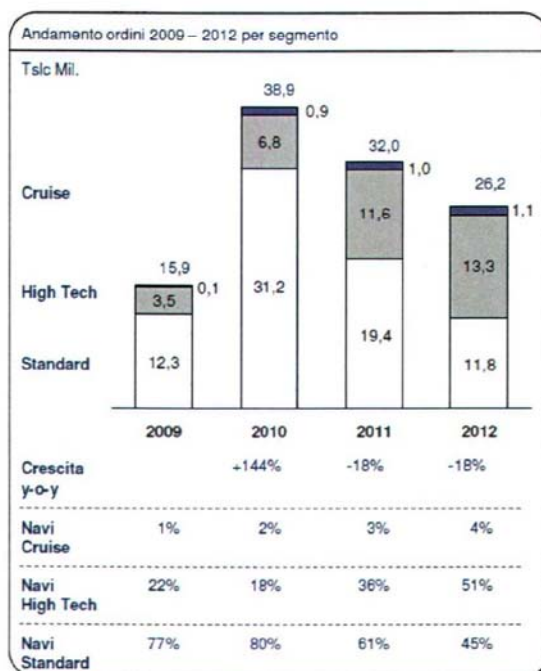
Allo stesso tempo è sceso di molto il valore delle navi, con evidenti impatti sulla solidità finanziaria delle imprese armatoriali e sulla loro capacità di accedere al credito e questo in un contesto, di per sé generalizzato da una diffusa stretta creditizia (credit crunch).

Dal punto di vista della domanda mondiale si è verificata una nuova flessione della domanda di navi che nel 2012, con soli 26 Mil.Tslc, ha registrato un calo del 18% rispetto al 2011 che è in termini percentuali esattamente lo stesso del triennio 2010-2012. Si può dire che almeno la curva si è stabilizzata e che la cantieristica

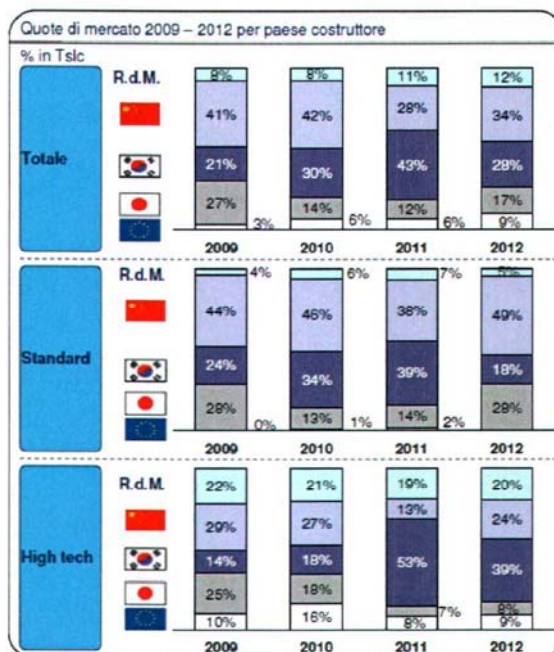
mondiale perde circa un 20% l'anno. Resta però il fatto che il 2012 sarà annoverato fra gli anni di minimo storico della domanda di nuove navi.



Il rallentamento degli ordini non ha interessato il solo fronte delle navi standard 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.



Fonte : Lloyd's – Fairplay, elaborazioni Fincantieri



Fonte : Lloyd's – Fairplay, elaborazioni Fincantieri

Complessivamente l'Europa assorbe il 9% della quota di mercato in lieve ma costante crescita. Nel resto del mondo continuano a crescere Cina e Giappone che crescono rispettivamente del 6% e del 5 % mentre risulta in forte calo l'industria coreana che però si sta indirizzando verso segmenti di maggior valore aggiunto come high tech di cui detiene la leadership.

Se si considera che nel medio periodo 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 continuerà ad affliggere il settore negli anni a venire.

È evidente che continua a manifestarsi quel circolo vizioso, innestatosi ad inizio decennio, destinato a pesare sui destini di shipping e cantieristica: paesi come Cina, Corea e Giappone – quelli nei quali maggiormente si concentra l'eccesso di capacità produttiva – hanno già da tempo reso operativi schemi e strumenti di finanziamento finalizzati a stimolare la domanda, in particolare di navi a basso consumo e a bassa emissione, mentre le imprese hanno avviato su questi temi programmi di Ricerca, Sviluppo ed Innovazione, spesso con il supporto di ingenti risorse pubbliche.

È quindi facile prevedere che lo squilibrio presente nei due settori dello shipping e della cantieristica si protrarrà nel tempo, con ovvie ripercussioni sui livelli della domanda e dei prezzi, nonché con un'accentuazione degli interventi di sostegno da parte degli Stati, laddove questi sono ancora possibili.

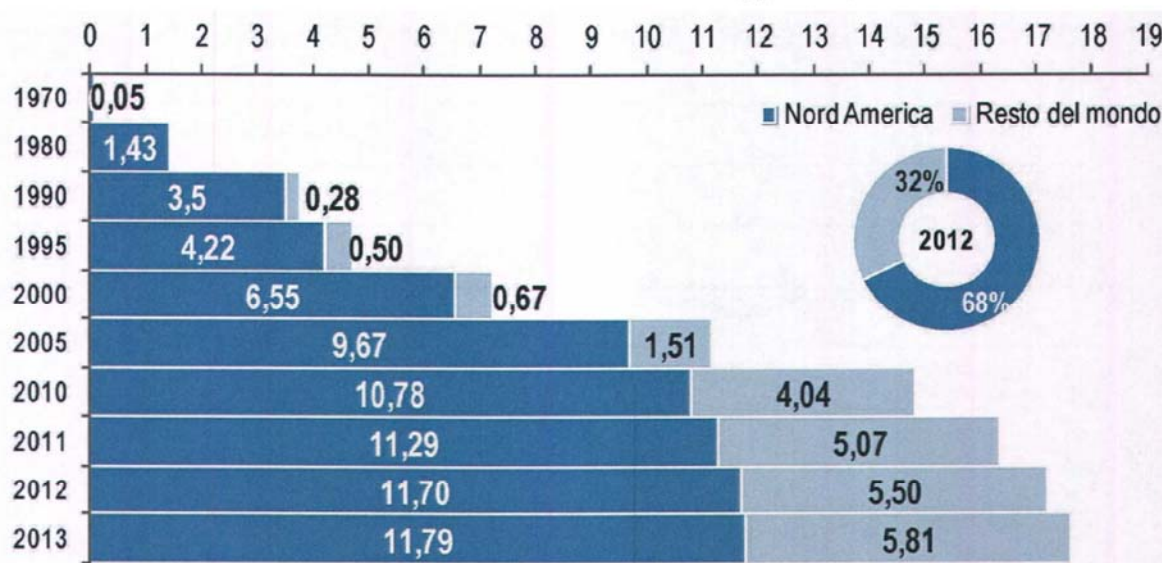
## Navi passeggeri

La crisi della domanda di nuove navi, come detto, si è riverberata anche sul settore crocieristico.

A livello mondiale, il 2012 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.

Per quanto riguarda il futuro, le previsioni effettuate, prima dell'incidente della Costa Concordia, concordavano sulla possibilità di raggiungere nel 2012 la cifra di 20.3 Mil. Di passeggeri trasportati.

**Grafico 2 – Evoluzione domanda crocieristica e numero di passeggeri trasportati**

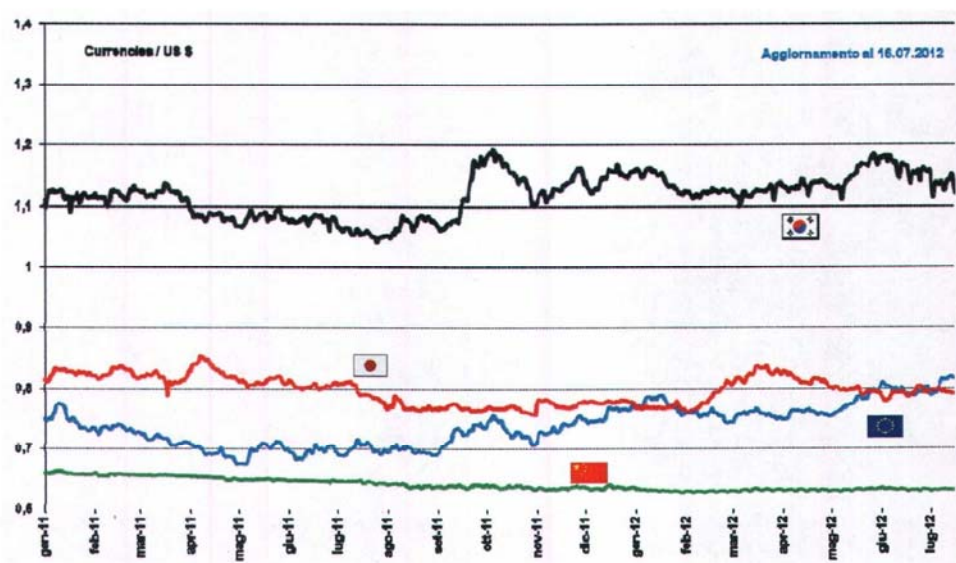


Nota: valori in milioni. Il dato si riferisce al trend di passeggeri delle compagnie di CLIA North America. I dati 2012 e 2013 sono stime. Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati CLIA, Industry Update 2013.

È indubbio, peraltro, che l'evento abbia avuto un impatto sul mercato, ma la flessione è in via di rapido riassorbimento, come evidenziato dal buon andamento delle prenotazioni sostenute da un efficace uso della leva prezzo. Anche un settore che era in costante crescita nel decennio 2000-2010, quello delle riparazioni, sta iniziando a conoscere una certa stagnazione anche se almeno inizialmente aveva retto meglio l'impatto della crisi. In relazione ad essa gli armatori riducono gli interventi di riparazione oppure ritardano ove possibile le visite di classe. Timidi segnali di ripresa si segnalano nel settore del refurbishment e della trasformazione.

Da ultimo come di consueto si riporta l'andamento dei cambi delle principali valute riferito al primo semestre 2012.

#### ANDAMENTO CAMBI IORNALIERI 2011 – 2012



Fonte : Olanda

## **2 Gli sviluppi della politica internazionale nel settore marittimo**

### **2.1 La politica europea**

I settori marini e marittimi sono fattori cruciali di crescita e di occupazione per l'economia dell'UE, giacché il loro valore aggiunto lordo annuale ammonta a 495 miliardi di EUR, in tutti gli Stati membri dell'UE gli occupati in tali settori sono 5,4 milioni e che 88 milioni di europei lavorano in regioni costiere in cui vivono oltre 205 milioni di persone. La drammatica crisi dell'industria cantieristica ha colpito in particolar modo quella europea interessando non solo i numerosi cantieri medio-piccoli che caratterizzano la realtà europea, ma anche gli operatori di maggiori dimensioni di Germania, Francia, Finlandia, Spagna, Olanda e della stessa Italia.

Le iniziative promosse dal Vice Presidente Tajani hanno fatto sì che nel corso dell'anno fossero avviati nuovi provvedimenti ed iniziative.

In particolare la Banca Europea degli Investimenti ha definito una nuova "Transport Lending Policy", più favorevole di quella precedente al comparto marittimo, offrendo finanziamenti a tasso agevolato, con priorità per le navi "green", anche per le unità che opereranno in acque extra-Europee e l'erogazione anche a inizio costruzione tutelando i cantieri europei da pratiche sleali. Al riguardo l'Italia ha sempre ritenuto essenziale che la Commissione definisse uno schema relativo non solo al pre-delivery financing, ma riferito anche al post delivery financing, nonché al costo delle relative garanzie. Tale schema comune ha la duplice finalità di migliorare

la competitività dell'offerta finanziaria dei cantieri europei e porre rimedio alle attuali distorsioni del "level playing field" intra-comunitario determinate proprio dall'assenza di regole uniformi anche in materia di "export credit". In tale situazione la BEI ha assunto un ruolo centrale nella gestione ed erogazione dei finanziamenti in nuove navi, finalizzati a realizzare un miglior grado di tutela ambientale e a sostenere l'occupazione nell'industria cantieristica europea e nel tessuto di piccole medie imprese ad essa collegato. Pertanto, l'attività di Ricerca, Sviluppo e Innovazione specificamente riferita ai temi delle "tecnologie pulite" è inserita tra quelle a cui possono essere accordati prestiti agevolati.

La politica europea attuata nel 2012 si è incentrata in iniziative di concertazione con tutte le parti interessate al fine di disegnare una strategia efficace per superare la grave crisi che ha colpito l'intero settore marittimo.

◇ Rappresentanti regionali di Finlandia, Francia, Germania, Italia, Polonia e Spagna, esponenti della Conferenza delle Regioni Marittime Periferiche (CRPM), dell'Espace Interregional Europeen (che rappresenta gli attori regionali presso le istituzioni Europee) e del Segretario Generale del CESA europee, nel 2011, avevano lanciato una iniziativa sulla cantieristica navale e sull'industria marittima finalizzata alla salvaguardia ed al rilancio delle industrie cantieristiche e marittime operanti nelle regioni stesse tramite iniziative di diversificazione e differenziazione. A seguito di ciò nel febbraio 2012 le regioni europee hanno pubblicato il MOU, Memorandum of Understanding, documento nel quale si impegnano ad avviare un