

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Casani: “Ecco come rilanciare la navalmeccanica italiana di fronte alla crisi del Covid-19”

Nicola Capuzzo · Wednesday, May 27th, 2020

*Contributo a cura di Giancarlo Casani **

** studio Casani & associati*

Prima dell'esplosione del coronavirus la situazione della navalmeccanica italiana era incoraggiante. La Fincantieri aveva consolidato il suo ruolo di leadership nel mondo per il settore delle navi da crociera ma anche i cantieri privati, lavorando a volte per Fincantieri, avevano trovato un loro equilibrio. Con il Covid 19 praticamente cambia tutto. Vengono meno i punti fermi già consolidati. Anche il carnet ordini delle navi da crociera, veramente significativo, rischia di essere messo in discussione.

Le navi sono ferme, le società proprietarie hanno subito e stanno subendo danni economici enormi. Si parla di perdita dell'80/85% del loro valore, rispetto a prima della pandemia. Ritorneranno sicuramente i tempi buoni, perché la clientela delle crociere è fortemente fidelizzata, ma ora la situazione è molto pesante.

Un altro settore pesantemente colpito è quello dei traghetti ro-ro. C'è il rischio che la stagione 2020 dei collegamenti con le isole maggiori venga pesantemente compromessa, se non addirittura cancellata. Le grandi cisterne invece, per motivi contingenti, hanno addirittura avuto dei vantaggi, almeno nel breve, con livelli dei noli che da tempo non si riscontravano.

Come si muoverà il mercato dei noli

Siamo in un terreno assolutamente incognito, dovuto a un fenomeno imprevedibile come la pandemia che ha colpito tutti i paesi del mondo e le loro economie. È come se sul nostro pianeta, improvvisamente, si fosse abbattuto un meteorite. Siamo di fronte a uno scenario che non si era mai affrontato e, forse, nemmeno ipotizzato. Certo le prospettive non possono essere incoraggianti. Molto dipende da come reagiranno i governi per affrontare la situazione. Tutti i Paesi sono convinti e determinati nel sostenere le loro industrie. Un esempio positivo lo abbiamo visto, per il settore che ci interessa, anche nel nostro Paese.

Il nostro Governo è intervenuto tempestivamente e in maniera efficace, assicurando i crediti delle banche che finanzieranno la costruzione delle navi già in portafoglio di Fincantieri. Messaggio forte e tempestivo, decisione ottima. Di fronte a una situazione completamente nuova, di cui è difficile prevedere anche la durata, bisogna trovare strumenti e strade nuove, partendo da quelli già conosciuti e sperimentati in passato, adattandoli agli scenari e tempi nuovi.

Uno strumento collaudato e che può dare rapidamente risultati positivi è rappresentato da incentivi significativi per favorire la domanda di nuove navi ad alta tecnologia e la trasformazione di quelle esistenti in quella direzione.

Come sempre, gli investimenti nella tecnologia sono vincenti e determinanti, oltre ad affrontare il problema immediato dell'occupazione, aprono le porte al futuro. Questo strumento, conosciuto e applicato con successo da tempo, è stato condannato dagli organi europei dal 2001. Ma all'inizio di quest'anno è esplosa la pandemia che ha scompigliato e travolto tutto facendo cadere tabù, imponendo un ripensamento generale della politica economica e finanziaria dell'Europa. Basti pensare al recentissimo intervento del Governo tedesco di 9 miliardi di euro per salvare la Lufthansa.

La novità dello strumento antico deve consistere nella modalità di applicazione per garantire: tempestività, certezza di importi e tempi di erogazione degli incentivi. Un aspetto fondamentale deve essere costituito dal reperimento della copertura dei fondi necessari, significativi, da erogare da parte dello Stato per gli incentivi. Con la volontà della politica, con una collaborazione stretta con gli organi ministeriali interessati e l'apporto di tutte le parti coinvolte, si potrebbe arrivare rapidamente a mettere a punto uno strumento funzionale ed efficace, evitando tutti gli errori che in passato hanno fatto perdere molto all'efficacia delle leggi in materia, spesso, paradossalmente, provocando gravi danni.

Il Ministero dei trasporti potrebbe nominare una task force agile di 5 /7 componenti, sul tipo del Comitato Consultivo per la Cantieristica degli anni 90 che ha ben operato, con l'incarico di predisporre un provvedimento normativo di pronta applicazione.

Decisiva la posizione dell'Europa di fronte a un provvedimento di questa natura

Sicuramente, solo qualche mese fa, l'ipotesi di aiuti diretti alla domanda e alla produzione sarebbe stata considerata dagli organi comunitari una provocazione da respingere sdegnosamente. Ora però è cambiato tutto. Bisogna comunque confrontarsi in anticipo con loro, presentando una proposta organica, per ottenere il loro assenso e coinvolgendoli nel progetto in modo che, in qualche misura, lo assumano come loro, attraverso l'emanazione di un Regolamento Europeo. Del resto, pubblicamente, la presidente della Commissione Europea, si è dichiarata favorevole ad aiuti diretti alla produzione.

Ultima considerazione: un provvedimento del genere interessa molti paesi dell'Europa, dalla Germania, alla Finlandia, all'Olanda, alla Spagna e alla Francia, quindi dovrebbe essere accolto più facilmente. In questo senso la German Shipping and Ocean Industries Association (VSM) ha recentemente lanciato un forte allarme per i cantieri navali europei, travolti dalla crisi Covid 19.

L'ipotesi di provvedimento su cui stiamo lavorando, prevede un incentivo del 40% del prezzo per le navi ordinarie, con un tetto di 100 milioni per singola nave. Questo accorgimento permette di garantire un significativo sostegno anche per gli armatori delle navi da crociera, senza compromettere le finanze dello Stato. Non si può non coinvolgere nel provvedimento Fincantieri,

azienda leader in Italia e nel mondo nella Navalmeccanica, fiore all'occhiello dell'Italia nel settore. Un'aliquota di sostegno inferiore al 40% del prezzo nave, come da recente esperienza, sarebbe inutile per le navi ordinarie, non darebbe risultati.

Sulla base di questo schema, in base a un recentissimo studio sulla navalmeccanica italiana predisposto in collaborazione con la Camera di commercio di Massa Carrara, si genera un fabbisogno finanziario annuo di 500 milioni, mentre la durata dell'intervento dovrebbe essere di 3 anni, tempo necessario per superare la crisi.

Sul tavolo resta il problema decisivo dei fondi finanziari necessari per il provvedimento, dato che si tratterà di importi significativi. Bisogna trovare una soluzione nuova e sostenibile, eliminando tutti gli intralci della burocrazia. Un metodo, già utilizzato in passato e ripreso dal Regolamento 651/2014 per sostenere l'innovazione tecnologica, è il ricorso al meccanismo del limite di impegno. In pratica, lo Stato ripaga, con la maggiorazione dei relativi interessi, in un certo numero di anni, ad esempio 20, l'importo che il sistema finanziario gli anticipa per erogare al cantiere/armatore i contributi per le nuove iniziative.

Operativamente il sistema finanziario, sulla base di un decreto del Governo, si impegna a erogare al cantiere/armatore i contributi fissati dal decreto a stati di avanzamento dei lavori, certificati da un ente terzo, Rina ad esempio, al verificarsi di determinati eventi (a titolo indicativo: impostazione della chiglia, avanzamento 60%, certificato fine lavori), con tre rate di un terzo dell'importo globale del contributo. Nella fattispecie, si può evitare di chiedere ai beneficiari costose garanzie, anche difficili da reperire specie per i privati, perché i contributi verrebbero erogati sul lavoro effettuato.

Con questo accorgimento si possono ottenere dal sistema finanziario i mezzi finanziari necessari, senza stressare in maniera significativa le finanze dello Stato il cui impegno è limitato al rimborso delle quote annuali usufruendo, come accennato, dello strumento del limite di impegno.

Questo sistema, in maniera meno elegante e consapevole, era già stato adottato molti anni fa. In questa versione, nuova e aggiornata, si garantisce agli aventi diritto il pagamento, certo, corretto e tempestivo, a stato di avanzamento lavori, dei fondi necessari per la costruzione/trasformazione, incoraggiando le iniziative. Occorre ricordare che, in passato, proprio il pagamento non tempestivo e corretto da parte dello Stato dei contributi dovuti, ha provocato la chiusura di cantieri navali.

Con una normativa di questo tipo, prima di tutto si garantisce il mantenimento dell'occupazione e la sopravvivenza di un settore ad alta tecnologia, ad alto impiego di mano d'opera qualificata, strategico per l'economia del Paese.

Sulla base dello studio sopra citato, si è dimostrato che l'importo dei contributi erogati, sulla base dello schema ipotizzato, viene recuperato integralmente dai risparmi dei costi di cassa integrazione, imposte e contributi sociali pagati dai cantieri e dall'indotto in caso di mantenimento dell'occupazione generata dal provvedimento ipotizzato. Va rimarcato anche il grande vantaggio economico per il Pil generato dagli ordini a cantieri nazionali dagli armatori italiani, costretti, in passato anche recente, a commissionare numerose e qualificate navi all'estero. Inoltre assicurerebbe al Paese, che vive sull'import/export, la disponibilità di una flotta moderna ed efficiente, ad alto contenuto tecnologico, a basso consumo energetico e ridottissimo inquinamento. Come requisiti tecnici delle nuove commesse assistibili, si potrebbe fare riferimento a quelli indicati nel Regolamento UE n.651/2014.

Ulteriore considerazione: il provvedimento darebbe un impulso decisivo all'adozione da parte dei cantieri nazionali delle tecnologie più avanzate, aprendo loro le porte del mercato dove la domanda mondiale è più interessante e a maggiore marginalità, con incremento anche della produttività.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, May 27th, 2020 at 9:55 am and is filed under [Cantieri](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.