

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Cantieri: Assonave mette in luce la sofferenza della navalmeccanica italiana e attacca la concorrenza asiatica

Nicola Capuzzo · Wednesday, June 30th, 2021

La pandemia di Covid-19 e il conseguente crollo del mercato delle crociere ha avuto un impatto molto negativo sui nuovi ordini ai cantieri navali italiani ed europei per i quali giunto il momento di reagire a quelle che viene definita una “concorrenza sleale” da parte della navalmeccanica asiatica.

Si può riassumere così il messaggio emerso dall’ultima assemblea di Assonave appena andata in scena a Roma, sotto la presidenza dell’Amb. Vincenzo Petrone, nella quale è stato evidenziato “un comparto crocieristico mondiale, dopo un 2019 già deludente, con ordini calati del 20% in volume rispetto all’anno precedente a seguito del perdurare della crisi mondiale generata dal Covid-19” che ha fatto registrare “nel 2020 un nuovo crollo degli ordini pari a un ulteriore -20%. Solo grazie a un’impennata di ordini nel quarto trimestre è stato possibile superare i minimi ventennali del 2016”.

L’associazione sottolinea che nel 2020 gli ordini europei sono calati del 64%, ben più che per le altre aree geografiche, con l’Europa che vede dimezzarsi la sua quota, scesa al 6% a fine 2020 e addirittura al 2% nel primo trimestre 2021. Ciò è dovuto al fatto che, sia in Europa che in Italia, oltre l’80% dei nuovi ordini è costituito dalle navi da crociera, settore che con la pandemia ha vissuto una crisi senza precedenti. Nel corso di quasi tutto il 2020 e nella fase iniziale del 2021 la maggior parte della flotta cruise è infatti andata in disarmo e non era certo lecito aspettarsi nuovi ordini dal mondo armatoriale.

L’unico segmento che ha visto crescere sostanzialmente le commesse, tra la fine 2020 e l’inizio del 2021, è stato quello delle portacontainer, tipologia oramai costruita quasi esclusivamente nell’Est Asiatico, e in particolare in Corea, che infatti ha visto la propria quota di mercato esplodere sino al 67% nel primo trimestre 2021. Tale contesto sta generando grandi difficoltà in alcuni cantieri del Nord Europa che si trovano pertanto in un periodo di crisi a dover gestire anche la considerevole assenza di ordini.

La cantieristica italiana, e la relativa supply chain, grazie alla capacità strategica e operativa dei propri manager, era riuscita a costruire un portafoglio ordini tale da poter superare proprio quell’assenza di commesse generata dalla pandemia e questo anche perché ha dimostrato un’eccellente capacità di interagire con gli armatori, riuscendo, almeno per ora e non senza

sacrifici, a limitare al minimo le cancellazioni” scrive Assonave. Che però aggiunge: “Ciò nonostante lo squilibrio legato all’altissima concentrazione sul segmento passeggeri nel portafoglio ordini italiano ed europeo pone l’intero sistema navalmeccanico a rischio, in particolare in questo periodo in cui il comparto è stato così duramente colpito”.

Per tornare a prendere il largo secondo l’associazione la “prima direttrice da seguire è relativa alle attività in grado di stimolare la domanda nel breve termine e di supportare le attività del settore dal punto di vista economico-finanziario, ambito in cui lo strumento chiave è costituito dalla finanza agevolata italiana ed europea, nel contesto della programmazione economica EU 2021-2028 e delle opportunità derivanti dal Recovery Fund e dal conseguente Pnrr nazionale, nonché dal relativo fondo complementare”. In quest’ambito, grazie anche al lavoro preparatorio svolto dall’associazione a livello italiano ed europeo, sono oggi disponibili budget specifici su molti temi di interesse per il settore quali: il rinnovo della flotta del Mediterraneo adibita al trasporto pubblico locale in chiave green, i sistemi di propulsione marittima a basso impatto ambientale e carburanti alternativi (idrogeno), i sistemi di propulsione ibridi (batterie al litio), i sistemi di accumulo per ultimo miglio, le infrastrutture maritime green e digitali, il cold ironing per i porti, opere a tutela del territorio, quali il piano nazionale per gli eco-dragaggi, la produzione di energie rinnovabili offshore, la cyber security con applicazioni marittime.

Un’ulteriore direttrice comprende, invece, quelle attività volte a salvaguardare l’industria navalmeccanica europea dalle pratiche di concorrenza sleale provenienti dall’Est Asiatico, al fine di assicurare, una volta superato l’attuale momento di difficoltà, una nuova fase di mercato. “In passato, infatti, all’industria asiatica è stato possibile soppiantare quella europea in gran parte dei segmenti di mercato della navalmeccanica, guadagnando 50 punti di quota di mercato in 50 anni. Questo è potuto accadere grazie all’utilizzo di pratiche strutturali di dumping supportate da sussidi statali continuativi contro cui non è stato possibile agire, poiché le regole a tutela della concorrenza, previste dal Wto, non si applicano al nostro settore, dal momento che le navi non sono un bene che possa essere

‘importato’ nel senso tradizionale del termine” sostiene Assonave. “Tale vuoto legislativo, da più anni denunciato, rende il nostro settore indifeso contro le pratiche di concorrenza sleale e dovrà essere al più presto sanato. Il recente regolamento sui sussidi esteri, pubblicato dalla Commissione Europea, può essere un primo passo in avanti, se opportunamente emendato, e se sarà possibile aggiungerne un altro relativo al pricing, in modo da bloccare le strutturali pratiche di dumping provenienti dall’Asia”.

Un ultimo settore d’intervento deve includere, secondo l’associazione, le attività formative, informative, di networking e di collaborazione volte all’ottenimento di economie di scala che Assonave da tempo promuove a favore dei propri soci. “Tali attività, di per sé fondamentali, risulterebbero però inutili senza un’efficace implementazione delle prime due linee strategiche che, di fatto, sono di competenza politica e governativa. In tale contesto, sono le associazioni a dover efficacemente operare per consentire all’Esecutivo di comprendere le dinamiche di settore e di identificare le soluzioni politiche più efficaci e durature. Questo è l’obiettivo che Assonave si pone per i prossimi anni, in un momento decisivo in cui si rischia seriamente di lasciare alla concorrenza asiatica spazi nei quali è ancora presente la cantieristica europea. Come detto, l’Italia e l’Europa stanno attraversando una crisi senza precedenti, innescata dalla pandemia, ma è possibile superare questo momento e uscirne più forti di prima”.

Per fare in modo che questo accada, “sarà necessario da una parte rendere fruibili le risorse per le aziende del settore e dall’altra risolvere gli annosi problemi di concorrenza sleale. È quindi possibile una svolta decisiva rispetto al che ci permetterà di recuperare un ruolo chiave”.

A margine dell'assemblea, il presidente Patrone ha dichiarato: “L'industria metalmeccanica europea e italiana sta uscendo da un ‘annus horribilis’ determinato dalle ripercussioni della pandemia che ha investito soprattutto l'attività crocieristica. Ci sono però tutti i presupposti per una ripresa vigorosa a breve termine mentre per il medio dovreмо saper rispondere a due sfide: quella tecnologica della decarbonizzazione e quella commerciale della concorrenza sleale asiatica. Ciò presuppone la consapevolezza, anche in Italia, della strategicità dell'industria navalemeccanica, visto che talvolta questa consapevolezza manca”.

## ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, June 30th, 2021 at 1:00 pm and is filed under [Cantieri](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.