

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Le dieci tendenze della filiera dell'impiantistica industriale per gli special cargo

Nicola Capuzzo · Wednesday, October 27th, 2021

*Contributo a cura di Giacomo Franchini **

** Director – SupplHi*

Questo contenuto fa parte degli articoli pubblicati nel **nuovo inserto speciale “PROJECT CARGO ITALY – Edizione 2021” in formato Pdf**



L'edizione 2021 dell'**“Energy Industry Global Markets Forecast and Supply Chain Trends”**, il consueto Rapporto annuale dell'Associazione Nazionale Impiantistica (Animp) sulle previsioni di mercato nell'ambito dell'industria energetica, è un appuntamento ormai divenuto tradizionale e di particolare interesse per tutti gli operatori italiani di 'special cargo', un segmento a forte valore aggiunto.

La presentazione del Rapporto – avvenuta il 15 ottobre in presenza a Milano – e giunta alla 6° edizione – ha visto la partecipazione di tutti i principali contrattisti italiani – in particolare, Ansaldo Energia, Maire Tecnimont, Saipem, TechnipEnergies e Wood Foster Wheeler – e di Daslav Brkic e Giacomo Franchini, Director della piattaforma SupplHi per la gestione della base fornitori.

Durante questo 2021, i fornitori di produttori di turbine, scambiatori di calore e apparecchiature in pressione ma anche valvole e pompe – hanno visto **buoni livelli di backlog** nei loro stabilimenti e lo stesso è atteso – per molti di loro – per i primi trimestri del 2022. Questo è dovuto agli elevati investimenti internazionali sanzionati nel 2019 che sono in corso di realizzazione.

Il settore sta affrontando **diverse priorità** – alcune rimangono invariate rispetto agli anni precedenti – mentre altre stanno emergendo per la prima volta come l'escalation dei costi post-covid delle materie prime e la necessità di una maggiore visibilità e coinvolgimento dei fornitori, inclusi quelli coinvolti negli ambiti di ‘special cargo’. **Cresce l'attenzione su ESG (Environmental, Social and Governance) e Sostenibilità** con particolare focus sulla misurazione e riduzione delle emissioni carboniche.

Tra le **dieci tendenze** descritte nel Rapporto Animp, quelle più rilevanti per il settore spedizioni e trasporti via mare di carichi per progetti e impianti internazionali sono dieci:

Escalation dei costi post-Covid: il mercato delle materie prime ha registrato un aumento dei prezzi e sia l'offerta che la domanda sono state colpiti da una serie di shock a breve termine che interagiscono in modi imprevedibili. Il costo per tutte le apparecchiature critiche si è adeguato di conseguenza con forti aumenti rispetto al 2019: per esempio, strutture in acciaio nell'intervallo +20% / +25%, cavi a bassa tensione nell'intervallo +55% / +65%. La domanda su come gestire una prolungata escalation dei prezzi diventerà ora cruciale per il settore.

Capex challenge: quello che il mercato può pagare per sostenere l'autorizzazione di nuovi progetti rimane una delle priorità principali. I Contrattisti stanno definendo modi per tagliare qualsiasi “doppio livello” attraverso diverse decisioni di “make or buy” (bundle / unbundle). In questo contesto di numerose incertezze, è forte l'esigenza di certezze sui tempi e sui costi di qualsiasi fornitura.

Sostenibilità Esg: gli end users e le istituzioni finanziarie (banche, società di assicurazioni, ...) richiedono requisiti specifici per la misurazione della Sostenibilità ESG della Filiera di fornitura. La mancanza di una linea guida internazionale comune su come valutare le prestazioni Esg per i fornitori in impiantistica è stata affrontata sin dal 2019 da Animp, attraverso un approccio collaborativo – valido a livello globale – e denominato “Supply Chain Esg Guideline”.

Emissioni carboniche: le emissioni di Scopo 3 rappresentano oltre il 90% delle emissioni totali della maggior parte dei clienti e la misurazione delle emissioni di CO2 di un fornitore sono un nuovo requisito che richiede maggiore collaborazione. Fondi obbligatori per la ricerca e lo sviluppo di CO2 sono stati definiti a livello globale in diverse industrie al fine di accelerare il raggiungimento della neutralità carbonica. Ad esempio, l'International Chamber of Shipping (ICS) ha proposto un fondo di 5 miliardi di dollari per contributi obbligatori in ricerca e sviluppo da parte degli armatori di tutto il mondo. Infine, avere un portafoglio di prodotti o servizi per affrontare la riduzione e la rimozione di CO2 sta diventando un valore differenziante.

Local Content: le normative di Local Content variano da paese a paese (e.g Arabia Saudia, Emirati Arabi, ...) e richiedono un approccio ad hoc. Insieme al finanziamento delle Export Credit Agency (Eca), il contenuto locale è uno dei driver in grado di influenzare fortemente la Project Procurement Strategy. Inoltre, nel prossimo futuro potrebbe sorgere un diverso tipo di Local Content conseguente al Covid-19: il “nazionalismo” nella produzione industriale.

Transizione energetica: gli investimenti nell'idrogeno verde sono ancora in una fase iniziale (90 miliardi di dollari di Capex per gli impianti nel periodo 2020-2023 rispetto a 1.954 dollari nell'Oil&Gas tradizionale) con molti progetti in ritardo a causa di finanziamenti incerti e complesse JV.

Visibilità e coinvolgimento dei fornitori: i buyer che desiderano raggiungere la neutralità in termini di CO2 devono collaborare con i propri fornitori per ridurre realmente le proprie emissioni. Il rapporto con i fornitori è fondamentale e la visibilità e tracciabilità della filiera di fornitura sarà un requisito di base. Fondamentale è anche il passaggio da un modello di “monitoraggio” a un modello di “feedback e ricompensa”.

Digitale e standardizzazione: la collaborazione sta diventando una chiave nel digitale per la standardizzazione (ad es. l'iniziativa Catena-X nel settore automobilistico). Un'alleanza per lo scambio di dati sicuro e standardizzato anche nel settore dell'impiantistica dovrebbe essere prevista per le aree della gestione della qualità, della logistica, della manutenzione, della gestione della catena di approvvigionamento e della sostenibilità. Questo permetterà di usare la tecnologia per gestire i rischi, non solo finanziari, ma anche reputazionali e di sostenibilità.

Project Management: la Supply Chain sarà un mix di globale e locale. Le specifiche saranno maggiormente standardizzate, le attività di supporto saranno esternalizzate e le decisioni si sposteranno più velocemente. C'è scarsità di ruoli di progetto essenziali e i Project Manager hanno bisogno di nuovi strumenti per supportare le loro decisioni.

Politica industriale: il mondo industriale ha visto decenni di produttività stagnante con una pianificazione limitata e pochi indirizzi di politica industriale. La mancanza di finanza privilegiata sarà un problema crescente e per sostenere la crescita dei Fornitori nei prossimi anni questa tendenza dovrà essere invertita. Un nuovo “distretto industriale” digitale di attori interconnessi con una forte complementarietà e infrastrutture digitali condivise potrebbe supportare visibilità costante e informazione ad alta velocità anche nelle complesse supply chain dell'impiantistica.

Come affermato da Winston Churchill, l'impiantistica industriale non dovrebbe “mai lasciare che una buona crisi vada sprecata” e gli attori che meglio si adatteranno ed evolveranno attorno a questi macro-trend saranno coloro che si differenzieranno maggiormente negli anni successivi alla ripartenza post-Covid.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, October 27th, 2021 at 5:30 pm and is filed under [Economia](#), [Spedizioni](#)

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