

Shipping Italy

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Graziano: “Aumenta la richiesta di navi con tecnologie all'avanguardia e motori di nuova generazione”

Nicola Capuzzo · Wednesday, January 4th, 2023

(Questo articolo rientra fra i contenuti pubblicati all'interno dell'inserto “Un anno di SHIPPING in ITALY” – Edizione 2022 – CLICCA e LEGGI)

Contributo a cura di Assonave

** presidente Gen. Claudio Graziano*

Il 2022 può essere considerato un anno di particolare rilievo per il settore della navalmeccanica. Facendo riferimento al solo settore delle navi mercantili, si sono registrati ordini a livello globale per un volume complessivo di poco inferiore rispetto a quello registrato nel 2021, che era stato un anno di rilancio degli ordinativi a valle delle fasi più acute della crisi pandemica.

Se guardiamo più nel dettaglio i numeri, tuttavia, l'alta domanda continua a essere trainata dal settore delle Portacontainer e delle Gasiere, dove però la più grande quota di mercato è detenuta da Cina e Corea del Sud. La quota Europea resta ridotta, intorno al 5%, e, seppur in ripresa rispetto al 2021, testimonia le difficoltà in questo settore, dovute sicuramente anche alle politiche di concorrenza sleale perpetrate nell'Est Asiatico, tema ormai noto e al quale non è stato finora possibile porre rimedio.

Ciononostante, l'Italia continua a mantenere posizioni di leadership nei settori ad alto contenuto tecnologico e ad alta complessità, come quella delle navi da crociera. In questo settore, oggi si stanno concretizzando due dinamiche di grande rilievo: la ripresa del turismo, dopo il periodo caratterizzato dall'emergenza pandemica, con livelli attesi che saranno addirittura superiori a quelli del 2019; la digitalizzazione e la transizione ecologica, con un aumento della richiesta di navi equipaggiate con tecnologie all'avanguardia e alimentate da motori di nuova generazione.

La spinta verso la decarbonizzazione e gli investimenti nel campo delle energie rinnovabili comporterà, inoltre, un aumento significativo della domanda di mezzi navali specializzati, in particolare nel settore eolico offshore. Questo segmento rappresenterà un altro importante traino

per il rilancio del settore, con una positiva vitalità che è possibile proiettare anche per gli anni a venire, in virtù delle nuove esigenze di produzione e controllo della produzione di energia pulita.

Non dobbiamo dimenticare, infine, il settore delle navi militari, in un contesto globale in cui le esigenze di investimenti in tecnologie per la sicurezza diventano sempre più indispensabili a livello mondiale. Anche in questo caso la spesa per mezzi navali è prevista crescere in linea con la spesa globale per la difesa.

In tutti questi settori l'Italia vanta la presenza di una filiera produttiva all'avanguardia, pertanto le prospettive future del nostro settore sono promettenti.

Lo testimonia, fra l'altro, anche tutte le altre associazioni cantieristiche mondiali, che proiettano, nei prossimi due decenni, un sostanziale incremento dei nuovi ordini, dovuto non solo al ritorno del settore crocieristico ai livelli pre-pandemia, già atteso tra il 2023 ed il 2024, ma anche, e soprattutto, alla necessità di sostituire, o trasformare, con nuove tecnologie verdi e digitali, un'intera flotta mondiale obsoleta e a basse performance ambientali. Tali investimenti saranno necessari anche per raggiungere i target di emissioni previsti dall'International Maritime Organization (Imo) e dalla Commissione Europea, per il 2050. Questa operazione richiederà un piano di investimenti massiccio, stimabile in almeno 2.000 miliardi di dollari a livello globale, in cui l'Italia dovrà farsi trovare pronta, a livello di capacità produttiva e sovranità tecnologica.

Il mantenimento e il rafforzamento di tale capacità, estendendo la propria competitività anche ad alcuni dei segmenti di mercato persi in passato, rivestono un particolare significato anche a livello di autonomia strategica nazionale ed Europea, viste le dinamiche geopolitiche che stiamo vivendo.

È quindi necessario strutturare e adottare, nel più breve tempo possibile, una politica industriale di settore, condivisa a livello Europeo, che da una parte provi a offrire soluzioni all'annoso problema della concorrenza sleale asiatica, e dall'altra favorisca un sostanziale rafforzamento competitivo dei cantieri e della filiera nazionale, soprattutto lungo le direttrici verdi, digitali e di efficienza produttiva.

Questo dovrebbe avvenire all'interno di una visione di un'Unione Europea solidale, autonoma, e capace di competere nei segmenti di mercato più strategici.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, January 4th, 2023 at 10:00 am 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.