

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Musolino mette in guardia dalla “trappola” della cantieristica navale cinese nelle crociere

Nicola Capuzzo · Thursday, April 9th, 2026

L'articolo intitolato “[Sempre meno indotto occidentale, navi da crociera cinesi all'80% entro il 2035](#)”

pubblicato su SHIPPING ITALY è una delle fonti che ha stimolato Pino Musolino, esperto di materie marittimo-portuali e attuale a.d. di Alilauro, a pubblicare un'analisi ([qui la versione integrale](#)) sui possibili rischi di un crescente dominio della navalmeccanica asiatica anche nella costruzione di navi passeggeri.

Musolino non usa giri di parole nell'affermare nelle conclusioni che “la decisione degli operatori crocieristici occidentali di affidare una quota sostanziale e crescente dei loro programmi di nuove costruzioni a cantieri statali cinesi non può essere giustificata su basi strategiche. Può essere razionalizzata in termini di costi unitari o tempi di consegna, argomentazioni che, in qualsiasi quadro di politica industriale maturo, verrebbero immediatamente riconosciute come il classico miopia di un attore che esternalizza i costi sistemici su concorrenti, lavoratori, contribuenti e governi alleati”. Per l'ex presidente delle port authority di Civitavecchia e di Venezia (due scali primari in Italia per il traffico passeggeri) “l'industria crocieristica occidentale detiene una posizione di mercato dominante, costruita in sei decenni grazie all'eccellenza industriale europea. Ora si sta progressivamente trasferendo il fondamento di quell'eccellenza — capitale, know-how, profondità della catena di fornitura e volume degli ordini — a un sistema ostile diretto dallo Stato che ha annunciato, esplicitamente e pubblicamente, la sua intenzione di replicarla e, in ultima analisi, di soppiantarla. E permettere che ciò accada non è lungimiranza, è abdicazione strategica mascherata da efficienza negli appalti”.

Nell'analisi si evidenzia che “l'industria crocieristica globale è un oligopolio con un'identità occidentale inequivocabile” e che “l'industria crocieristica è, strutturalmente e commercialmente, un patrimonio occidentale. L'ecosistema cantieristico che ha reso possibile questa industria — aggiunge — è altrettanto occidentale. I cantieri navali europei — Fincantieri, Chantiers de l'Atlantique, Meyer Werft — hanno costruito praticamente tutte le principali navi da crociera esistenti, sostenendo una fitta e specializzata catena di fornitura che si estende tra Italia, Francia, Germania e Finlandia”.

Quindi cosa sta effettivamente costruendo la Cina? “Il programma cinese non rappresenta una

semplice ambizione industriale, bensì una strategia deliberata e diretta dallo Stato, basata sull'assorbimento tecnologico seguito da una sostituzione competitiva. Le autorità cinesi hanno stabilito una tempistica ufficiale per trasferire la maggior parte delle attività di subappalto e la fornitura di componenti chiave per le navi da crociera a fornitori nazionali, con l'obiettivo di approvvigionarsi di oltre l'80% di attrezzature e sistemi di supporto da aziende cinesi entro il 2035. Non si tratta di un'aspirazione: è una politica, articolata da Chen Gang, Presidente di Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding (SWS/CSSC) e Capo Progettista del programma crocieristico nazionale cinese”.

Come pubblicamente annunciato il programma segue un approccio graduale: si prevede che il tasso di localizzazione per la terza nave costruita in Cina superi il 50% entro il 2030, per poi salire all'80% entro il 2035 con le navi successive. Dopo le prime due navi costruite per Adora Cruises, “il 20 marzo 2026 CSSC e China Tourism Group – ricorda Musolino – hanno firmato un accordo per la costruzione di altre due navi da crociera con un'opzione per una terza, fornendo così proprio il flusso di ordini successivi di cui il programma di localizzazione ha bisogno per sviluppare e qualificare i fornitori nazionali su larga scala. L'architettura di questa strategia è trasparente a qualsiasi osservatore informato: utilizzare partnership e ordini occidentali per acquisire know-how, sostituire progressivamente i fornitori occidentali e, in definitiva, competere nello stesso mercato con una base industriale completamente nazionalizzata. Il protocollo d'intesa firmato nel decennio passato tra Fincantieri e CSSC (salutato all'epoca come un “ulteriore riconoscimento della nostra decisione di accedere all'immenso potenziale rappresentato dalla Cina” dall'allora CEO Giuseppe Bono) si è progressivamente indebolito ed è di fatto scomparso. “Il trasferimento di conoscenze, tuttavia, non si è interrotto” sottolinea l'autore.

Che a questo proposito parla di “contraddizione strategica: qui risiede il paradosso centrale, che dovrebbe allarmare qualsiasi consiglio di amministrazione, qualsiasi governo e qualsiasi serio osservatore del settore. [...] Lo stesso conglomerato che sta costruendo la flotta navale cinese — con la messa in servizio di una portaerei dotata di catapulte, almeno sette cacciatorpediniere, sei fregate e ulteriori sottomarini solo nel 2025 — è la controparte a cui gli operatori di crociera occidentali stanno affidando la loro prossima generazione di navi”.

Tre sono, secondo Musolino, le implicazioni. 1) Autodistruzione industriale: “Ogni nuova costruzione commissionata a un cantiere navale cinese rappresenta una sottrazione diretta alla capacità di costruzione navale europea. Non solo in termini di fatturato, ma anche di forza lavoro, specializzazione ed ecosistema di fornitori. Quando Meyer Werft perde un ordine a favore di SWS, la perdita si ripercuote su centinaia di PMI che producono sistemi di propulsione, allestimenti interni, elettronica di navigazione e ingegneria alberghiera. Tale ecosistema, una volta smantellato, non si ricostituisce in un ciclo economico”.

2) Creazione di concorrenti: “CSSC è contemporaneamente il costruttore e, tramite Adora Cruises, un operatore di crociera che si rivolge sia al mercato nazionale che a quello internazionale. [...] Gli operatori occidentali che commissionano ordini a CSSC stanno, di fatto, capitalizzando il loro futuro concorrente, fornendo il volume di ordini che finanzia la scalabilità industriale che consentirà a tale concorrente di competere per i propri passeggeri”.

3) Dipendenza strategica: “Le navi costruite nei cantieri cinesi, con sistemi cinesi sempre più integrati nella propulsione, nella navigazione e nelle operazioni alberghiere, creano dipendenze a lungo termine in termini di manutenzione, pezzi di ricambio, software e supporto tecnico. In un contesto geopolitico in deterioramento, questo non rappresenta un rischio commerciale, bensì

un'esposizione alla sicurezza nazionale, in particolare per gli operatori le cui flotte fanno scalo in porti statunitensi, europei e allineati alla NATO, sotto bandiere con specifici obblighi di sicurezza”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

Sempre meno indotto occidentale, navi da crociera cinesi all'80% entro il 2035

This entry was posted on Thursday, April 9th, 2026 at 12:12 pm and is filed under [Cantieri](#), [Economia](#), [Politica&Associazioni](#)

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