



Bandiera rossa per il navale

Nel mare in tempesta della crisi economica il settore navale resiste, nonostante il calo degli ordini e il rallentamento dei commerci: crociere, turismo e rinnovamento tecnologico le 'ancore' di salvezza

SILVIA BERAUDO

Navi da diporto, sottomarine, militari, da crociera, megayacht, imbarcazioni a vela o a motore: sono davvero numerosi i 'mezzi marini' di cui l'uomo oggi dispone, grazie ai

quali non esistono più limiti all'andar per mare. L'industria marittima italiana, di cui fanno parte i trasporti marittimi, la cantieristica, la nautica da diporto e quella da pesca, costituisce il fondamento dell'intera economia del mare del Bel Paese.

Un'economia che contribuisce al PIL nazionale per il 2,7 per cento, pari a circa 40 miliardi di euro, con quasi 400 mila addetti in aziende del settore e dell'indotto (quasi 1,6 per cento dell'occupazione totale, essendo il comparto 'capital intensive' e carat-

Nel rispetto dell'ambiente

Il mercato della nautica rispecchia in parte la situazione di crisi che i settori industriale e navale in genere stanno vivendo negli ultimi 15/18 mesi, seppure con un impatto e un significato diversi, trattandosi d'investimenti afferenti più al campo dei beni di lusso che agli impianti industriali. "La nautica ha mantenuto caratteristiche proprie di vitalità e dinamicità, cogliendo in molti casi l'occasione della crisi per migliorare e diversificare la propria offerta agli armatori e la produttività interna" spiega **Saverio Mottana**, responsabile business unit navale del settore Industry Solutions di **Siemens**. "Siemens ha risposto alla crisi spingendo in modo ancora più deciso su ricerca e innovazione, continuando a essere presente presso progettisti, consulenti e armatori, cercando di farsi trovare pronta alla ripresa del mercato con contenuti tecnologici rinnovati, spesso orientati alla massima sostenibilità ambientale. Grande interesse e risonanza, ad esempio, hanno avuto le proposte di propulsione ibride Siemens Ecoprop per yacht e megayacht, così come le soluzioni per il recupero dell'energia termica normalmente dissipata con i fumi di scarico (Whrs - Waste heat recovery system) o di recupero dell'energia meccanica in eccesso (shaft generator). A questa rinnovata proposta il mercato ha risposto intravedendo fin da subito ottime potenzialità e un'opportunità di differenziazione rispetto a proposte più tradizionali. Ambiente, inquinamento e soluzioni 'verdi' sono oggi l'argomento preferito dei cantieri più innovativi e lungimiranti. Le prospettive del settore nautico sono di cauto ottimismo, di graduale ripresa di fiducia nei confronti del sistema, di ritorno a numeri di produzione interessanti, soprattutto per le barche di dimensioni superiori ai 30 m. Una cosa è tuttavia ben chiara in tutti: i numeri del 2007 resteranno irraggiungibili ancora per lungo tempo e la situazione di elevata offerta, di maggiore competitività e di difficile accesso al credito compirà una 'selezione della specie', alla quale sopravvivranno solo coloro che si saranno preparati a una rinnovata sfida".

terizzato da elevata produttività - dati Confitarma 2009). Punto di eccellenza dell'industria italiana e mondiale, il settore marittimo per oltre un decennio è stato caratterizzato da un percorso di crescita anticiclico rispetto alle fasi di stagnazione, che hanno invece caratterizzato quasi tutte le altre realtà industriali. Tale percorso è continuato fino ai primi mesi del 2008, quando i forti venti della crisi finanziaria si sono abbattuti anche su questo comparto, minandone la stabilità.

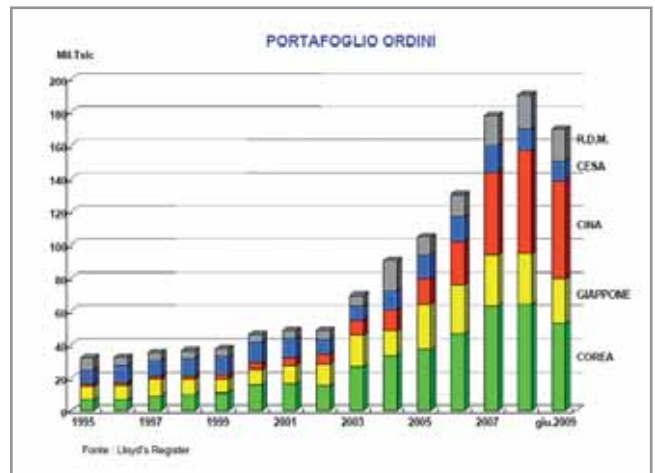
Costruire navi nella crisi

L'industria cantieristica navale in Italia è una realtà molto articolata, che include la produzione di grandi navi da trasporto o da crociera, concentrata in aziende di grandi dimensioni, di imbarcazioni da diporto, 'terra di conquista' di imprese fortemente dinamiche, cui si aggiungono le realtà dell'indotto e quelle che si occupano di riparazioni.

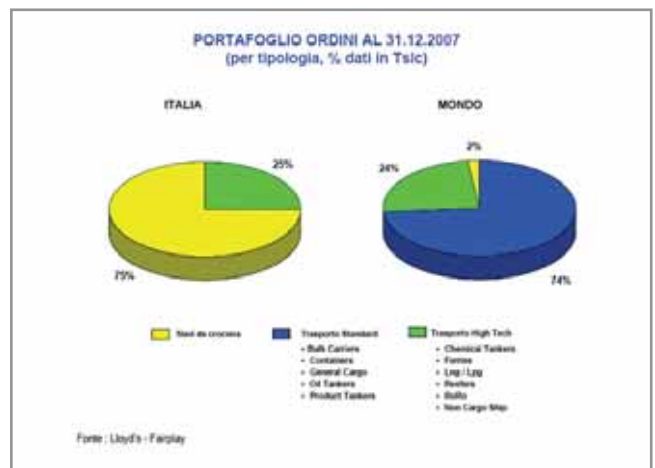
La crisi finanziaria del 2008, che ha portato a una brusca frenata del commercio internazionale e posto in serio pericolo la sopravvivenza di molte realtà del settore, ha avuto come conseguenza un rafforzamento della stretta creditizia, con conseguente abbassamento del valore delle navi poste a garanzia dei finanziamenti. Il marcato calo della domanda ha posto i cantieri di fronte a uno 'stop pro-

duktiv' i cui effetti sono evidenti, in maniera quasi indistinta, in tutti i Paesi nel mondo, anche in Europa, sia in campo mercantile che militare, come dimostrano i dati riportati nella relazione annuale 2009 di Assonave. Nella navalmeccanica tengono i mercati delle riparazioni e delle trasformazioni navali, anche se poste in serio pericolo dalla crescita del numero delle navi in disarmo o avviate alla demolizione. Alla fine del 2008 il portafoglio ordini dello 'shipping' a livello mondiale era di oltre 9.700 navi per 190 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata, a fronte di una capacità produttiva cantieristica pari a circa 50 milioni di t/anno, a seguito dei massicci investimenti nel Far East. Nel 2008 la domanda di costruzioni (43,7 milioni di t) si è dimezzata rispetto al picco del 2007, quasi 'normalizzandosi', tuttavia, in ragione d'anno, con la particolarità di concentrarsi unicamente nei primi otto mesi dell'anno. I pochi ordinativi 2009, pari a tutto settembre a 7,9 milioni di t, sono essenzialmente il risultato del riflesso della domanda interna di

Giappone e Cina. La crescita delle navi in disarmo, poi, è aumentata con conseguenze non certo positive sulla produttività dei cantieri navali. Sempre secondo il rapporto di Assonave, nel solo comparto delle portacontainer le unità inattive sono



Fonte: Ucina



Fonte: Ucina

Ampliare l'offerta migliorando la qualità

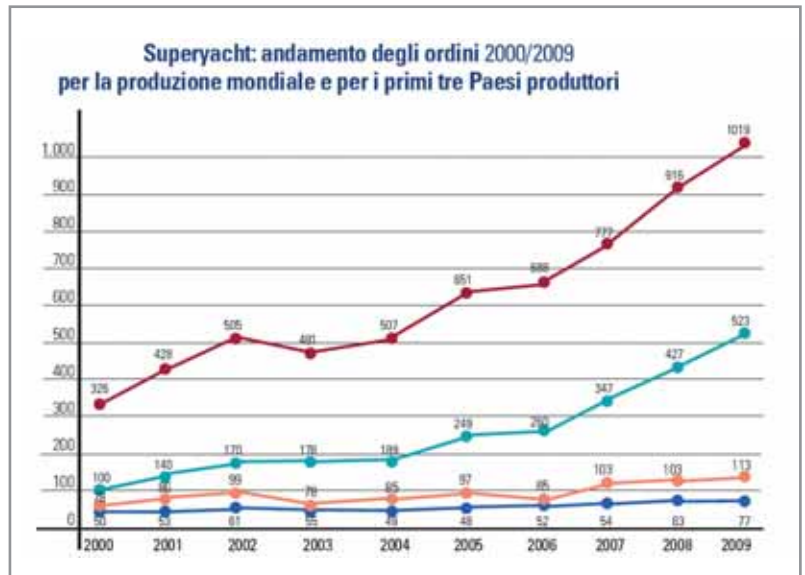
Valcom, fornitore del settore navale fin dagli inizi degli anni '80, ha sviluppato un ventaglio significativo di soluzioni e di strumentazione di misura, collocandosi sul mercato internazionale come partner ideale per cantieri navali e system integrator. "Nel 2009 il fatturato di settore relativo alle costruzioni di navi in Italia (con l'esclusione delle imbarcazioni da diporto e degli yacht) è stato stabile, al pari delle esportazioni verso i Paesi scandinavi, in primis la Norvegia, poi Cina e Turchia. In lieve crescita, invece, altre aree, quali Singapore e Dubai, mentre è stata in forte calo la domanda da parte della Corea" spiega il presidente di Valcom, **Enio Valletti**. "Ampliare la gamma di prodotti offerta ha costituito l'unica via per mantenere il turnover in leggera flessione, sviluppando internamente, attraverso il dipartimento di R&D e talvolta con l'ausilio di collaborazioni esterne con università e centri di ricerca, strumentazione rispondente a nuovi standard o requisiti, oppure proponendo piccoli sistemi integrati di elevata qualità. Il settore che meglio ha tenuto relativamente ai nostri prodotti è stato quello legato all'offshore, grazie a progetti e contratti di medio-lunga scadenza, che fortunatamente non sono stati posticipati o annullati. Le previsioni per il 2010 sono purtroppo negative, in quanto si prospettano annullamenti di ordini per circa 25/30 milioni di euro 'dead weight tons' nel mercato mondiale, legati principalmente a motivazioni di tipo speculativo. La disponibilità sul mercato di navi di seconda mano non lascia molte opportunità di recupero nei prossimi due o tre anni".

più di 500. A peggiorare le condizioni del mercato, anche nel rapporto tra armatore e cantiere, è la cancellazione degli ordini. Oltre la metà del portafoglio di fine 2008, stimato in 540 miliardi di dollari, non era ancora finanziato, per questo motivo si sono stipulati contratti con consegna navi dal 2010.

In questa situazione si trovano coinvolti in varia misura soprattutto i costruttori del Far East, ma la stessa Europa non è al sicuro. La drastica riduzione del carico di lavoro e la richiesta di numerosi armatori di posticipare le consegne stanno portando alla mancata saturazione della capacità produttiva.

L'Italia da parte sua vive di riflesso. Se resta indicativo il tonnellaggio complessivo delle navi consegnate nel 2008, pari a 684.000 t per circa 2,4 miliardi di euro, è senza precedenti la caduta dei nuovi ordini, pressoché azzeratisi negli ultimi mesi del 2009, con conseguente riduzione del 30 per cento del portafoglio, sceso a settembre a 1,47 milioni di t.

Infine, è qualificante per l'Italia la costruzione di navi da crociera e traghetti, unità di supporto nell'offshore, mentre sempre meno pesa riveste



Fonte: Ucina

la produzione di product/chemical tanker.

In crociera contro corrente

Con una crescita media annua di oltre il 7 per cento dal 1990 il mondo crocieristico sembrava indenne da crisi. Il 2008, però, ha creato incertezze a livello mondiale anche in questo settore, uno dei più dinamici del turismo europeo e internazionale. La riduzione della capacità di spesa

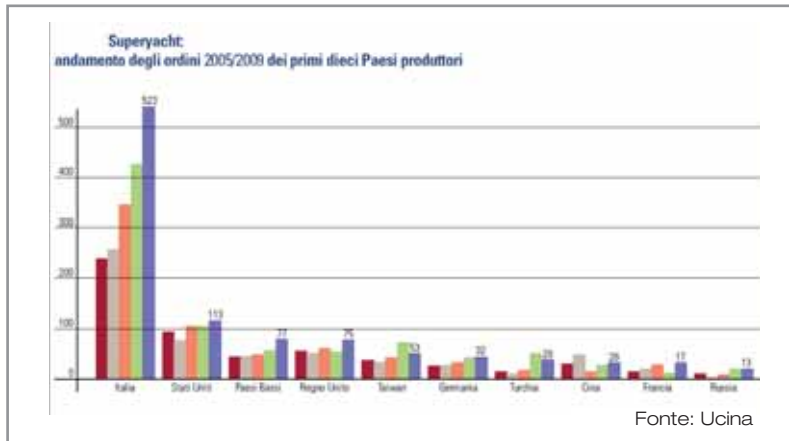
della popolazione USA, la più grande 'consumatrice' di crociera, ha arrestato la crescita di questa fetta di mercato, compensata tuttavia da un incremento del turismo europeo, aumentato nel 2008 del 10 per cento. I dati del quarto rapporto *European Cruise Contribution* dello European Cruise Council evidenziano una crescita dell'impatto economico dell'industria delle crociere in Europa, che si attesta a quota 4,7 milioni di passeggeri imbarcati nei porti del

Nuove frontiere per la comunicazione marittima

"L'industria cantieristica navale è parte del settore 'trasporti' di Kontron, dove abbiamo visto una crescita, anche in tempo di crisi, grazie agli investimenti governativi effettuati in progetti infrastrutturali" spiega **Ingrid Einsiedler**, vertical marketing manager transportation di **Kontron**. "Vi sono poi altri settori in espansione su cui intendiamo concentrarci. Le comunicazioni marittime a banda larga, ad esempio, si sono dimostrate un acceleratore di crescita molto interessante.

Questa tecnologia porterà alla creazione di nuovi sistemi per le navi, quindi all'acquisizione di nuovi clienti. Inoltre, lo sviluppo di apparati per la navigazione digitale porterà a un aumento dell'utilizzo di tecnologie informatiche. Inoltre, si stanno dimostrando molto interessanti il mercato dei radar e sonar per le piattaforme ad alta velocità o i segnali digitali e le applicazioni di infotainment sui trasporti pubblici e il turismo delle navi". Punto di forza di Kontron si è dimostrata la presenza in segmenti di crescita fra i più interessanti nel settore della costruzione navale: "Siamo un'azienda stabile e indipendente e, anche in condizioni di crisi, siamo partner affidabili.

Per il futuro vediamo con interesse al settore militare, dove si profilano investimenti in infrastrutture per comunicazioni basate sull'alta velocità. Per il campo marittimo, in generale, puntiamo su servizi dedicati a soddisfare le esigenze dei clienti, così come stiamo già facendo per l'ambito ferroviario, aereo e stradale. Siamo sicuri che in futuro cambierà il modo in cui si pensa al mare, perché grazie ai progressi nel settore IT e della comunicazione non ci sarà più differenza tra vivere in mare o sulla terraferma. E la tecnologia che rende possibile tutto ciò sarà uno dei fattori principali che determinerà la competitività" conclude Einsiedler.



Vecchio Continente, con un aumento dei transiti giunti a 21,7 milioni, sotto la leadership italiana. Pur in un contesto di difficoltà, dunque, il mercato delle crociere è uno dei pochi ad aver mantenuto un trend positivo, anche se percentualmente inferiore agli anni precedenti. Si stima che tale trend si manterrà a medio termine su livelli del 4 per cento annuo.

Si respira comunque un clima di forte incertezza. Le previsioni per il futuro non danno grandi garanzie e la debolezza del dollaro nei confronti dell'euro non è un buon segnale. Nell'attesa che la situazione si stabilizzi, i grandi operatori optano per

una politica prudente sui futuri programmi d'investimento in nuove unità. Nel 2008, sempre secondo Assonave, sono state ordinate nel mondo solo tre navi da crociera superiori alle 10.000 t, contro le sedici del 2007, mentre nei primi mesi del 2009 non è stato perfezionato alcun ordine. Nel comparto traghetti sono stati emessi nel 2008 pochissimi ordini: solo nove per unità sopra i 150 m, contro i sedici del 2007.

Uno scoglio da superare per la Marina Militare

Le industrie della difesa non sono

rimaste immuni dagli effetti della crisi. Sul mercato della cantieristica militare si sono registrate nei primi sette mesi del 2009, a livello mondiale, commesse per 4,3 miliardi, a fronte di un volume ordini 2008 di 12 miliardi di euro, già in calo di oltre il 25 per cento rispetto al 2007. Particolarmente colpita risulta la cantieristica europea, costretta a compensare gli ordinativi nazionali con l'export. La cantieristica tricolore nel 2008 ha beneficiato di importanti commesse da parte della Marina Militare Italiana ed è stata in grado di acquisire significative commesse all'estero, in India, Kenia, Emirati Arabi Uniti. La spinta all'internazionalizzazione ha poi trovato nuove conferme durante l'ultimo biennio con l'accesso al mercato americano, grazie alle importanti acquisizioni di Fincantieri.

'Anno zero' per la nautica da diporto

Con un fatturato globale di 6,18 miliardi di euro e un contributo al PIL stabile intorno ai 5,5 miliardi di euro, l'industria nautica da diporto, che comprende cantieristica, rimessaggio, produzione di accessori,

Parola d'ordine: innovare

Nata nel 2009 come joint venture paritetica tra ABB e Fincantieri, la società Seastema si focalizza sulla progettazione e lo sviluppo di sistemi di automazione integrata destinati al settore navale. "L'idea di fondare questa società è scaturita dall'opportunità di Fincantieri di valorizzare componenti importanti a bordo nave come quelli legati all'automazione, che ABB, quale fornitore di riferimento e partner tecnologico, poteva sviluppare, migliorare e ampliare" spiega **Michele Maresca**, direttore generale di **Seastema**. "L'automazione è un settore molto importante per tutti i comparti industriali; anche per le navi rappresenta un punto di differenziazione e di evoluzione. Ottimizzazione dei consumi, maggiore efficienza dei controlli a bordo nave, gestione più efficiente dei costi di manutenzione e funzionamento, contenimento dell'impatto ambientale: grazie alle nostre soluzioni sarà possibile garantire maggiori prestazioni ed efficienza operativa al settore navale nei suoi diversi ambiti, soddisfacendo appieno le esigenze degli utenti. La crisi economica, come tutte le crisi, è destinata a passare e una società come Seastema, attenta alla competitività e all'innovazione, si propone di cogliere tutte le opportunità. Quello che differenzia l'Europa dai mercati esteri più importati, quale quello dell'Estremo Oriente, dove si concentrano i maggiori cantieri navali, ad esempio Corea, Cina e Giappone, è l'alto valore delle soluzioni adottate su navi ad alta tecnologia, quelle da crociera, militari e i megayacht. L'Europa e l'Italia, oggi più che mai, devono difendere questo vantaggio competitivo, favorendo la ricerca e gli investimenti. Solo così potremo essere in grado di misurarci con la supremazia di altri mercati più tradizionali, numericamente più importanti per produzione, vincere la crisi e ripartire più forti. Il fattore trainante per il settore navale resta la competitività e la chiave del successo per Fincantieri, così come per ABB, è avere soluzioni di automazione altamente avanzate".

componenti e motori, ha registrato nel 2008 grossomodo gli stessi numeri del 2007. Un anno 'a tasso zero', dunque, dove i risultati dei primi otto mesi sono stati assorbiti dalla battuta di arresto dell'ultimo quadrimestre. Il trend discendente è proseguito per i primi mesi del 2009 (dati Ucina - Unione nazionale cantieri e industrie nautiche e affini). Il parco nautico italiano con 615.585 unità è al sesto posto al mondo in termini assoluti. Il valore della produzione italiana delle sole unità da diporto nel 2008 è stato pari a 3,36 miliardi di euro, registrando un +1,2 per cento rispetto allo stesso valore del 2007. Aggregando a questi dati quelli di tutti gli altri comparti, la produzione nautica totale italiana per il 2008 risulta ammontare a 4,98 miliardi di euro.

Per quanto concerne, invece, l'impatto del settore sul mercato del lavoro, i dipendenti sono circa 25.300, con un calo del 2,2 per cento rispetto



Fonte: Ucina

all'anno precedente, mentre gli esteri sono 9.810, in diminuzione del 9 per cento, con un picco di decremento superiore al 20 per cento nel settore degli accessori. Ammontano invece a 120 mila i lavoratori dell'indotto. Per quanto riguarda le transazioni commerciali italiane con il resto del mondo, dai dati Istat riportati da Ucina si evince che, anche per il 2008, le esportazioni per il settore superano le importazioni per un valore pari al 75 per cento del totale, di

cui una buona parte (48,5 per cento) diretta verso i Paesi UE. Il commercio con l'America ha invece perso rilevanza rispetto al 2007 (25 contro 32 per cento), pur mantenendosi al secondo posto per importanza.

Il lusso di navigare 'made in Italy'

La leadership italiana nel settore dei magayacht è confermata dai dati di mercato: dal 2000 a oggi gli ordinativi sono più che raddoppiati, portando l'Italia ad avere nel 2009 una quota di mercato pari al 51 per cento e un fatturato complessivo di quasi 878 milioni di euro, di cui il 29 per cento da produzione nazionale e il 71 per cento dall'export. Con una crescita costante degli ordini, mai arrestatasi in quasi dieci anni, l'Italia si posiziona tra i primi tre Paesi produttori al mondo del settore, insieme a Stati Uniti e Paesi Bassi. I mezzi di lusso consegnati sono però destinati ad assecondare i desideri di soggetti con alto potere di spesa, provenienti da Cina, India e Russia.

Secondo i dati pubblicati da *The Global Order Book* della rivista *Show Boats International* relativi al 2009, nel mondo sono attualmente in costruzione 1.019 yacht, concentrati nella fascia di lunghezza tra gli 80 e i 90 m. Nel totale si evidenzia una crescita dei superyacht 'Open' raddoppiata nel 2009 rispetto al 2008. ■

La condivisione dei rischi

Il 'maritime cluster' si compone di vari player, che interagiscono tra loro pur avendo interessi e modalità operative diversificate. La crisi finanziaria ha causato un profondo disagio a tutti i livelli, influenzando con tempistiche diverse sui vari macro-settori. "Come Rockwell Automation, che è 'fornitore del fornitore', abbiamo interagito al massimo con i clienti, cercando di assecondare le loro strategie in questo particolare momento, basandoci su un rapporto di partenariato, non classico tra cliente e fornitore, bensì di condivisione dei rischi e delle problematiche, facendo 'quadrato': insomma, una vera strategia win-win" spiega **Oscar Rivella**, marine business development manager Emea di **Rockwell Automation**. "Stiamo seguendo con interesse nuovi sviluppi e applicazioni delle Sea-Related Energies con relativo impiego della tecnologia che sfrutta l'eterna risorsa del moto del mare e del vento, soprattutto nel Nord Europa. La nostra clientela è composta principalmente da marine equipment supplier (OEM) e system integrator come canali preferenziali per i nostri prodotti, al tempo stesso ci impegniamo costantemente a informare sulle nostre esperienze applicative cantieri e armatori; questi ultimi hanno particolarmente apprezzato la nostra strategia 'life cycle oriented', mirata al mantenimento in efficienza degli apparati, con relativi upgrade tecnologici per l'intera vita operativa del mezzo. La nostra azienda sta crescendo costantemente nel settore marine a livello globale, le referenze applicative vanno dal rimorchiatore alla portaerei e l'ampia proposta tecnologica che denota elevata flessibilità, nonché la serietà e la competenza dei nostri partner ci fanno guardare con ottimismo al futuro".

readerservice@fieramilanoeditore.it

Kontron n. 20
 Rockwell Automation n. 21
 Seastema n. 22
 Siemens n. 23
 Valcom n. 24