

# Acque agitate per l'industria navale

**L'intero settore marittimo sta vivendo una profonda crisi: calano gli ordinativi di nuove navi, la produzione della nautica da diporto stenta a ripartire. Non meglio gli altri settori dell'indotto. Solo il comparto delle crociere sembra resistere ai colpi della crisi, ma non senza difficoltà**

Il sistema marittimo italiano, che comprende sia la componente industriale manifatturiera e terziaria, sia quella istituzionale (marina militare, capitanerie di porto, autorità portuali e sistema previdenziale-assicurativo dei marittimi) è sempre stato un fiore all'occhiello dell'economia italiana. Un'industria che contribuisce con un'alta percentuale al PIL nazionale (circa il 2,6% del totale) e produce occupazione, export, gettito fiscale, know-how e competenze specialistiche di assoluto livello, riconosciute in tutto il mondo. Un fiore che, come buona parte delle eccellenze del Bel Paese, a causa della crisi internazionale rischia di appassire, se non saranno poste le giuste basi per la sua ripresa e sviluppo.

Dall'analisi del cluster marittimo realizzata dal Censis per conto della Federazione del Mare, contenuta nel "IV rapporto sull'economia del mare" (settembre 2011), l'Italia mantiene ancora il primo posto in Europa per importazioni via mare, con 185,4 milioni di tonnellate di merci, e il terzo per esportazioni, con 47 milioni, a poca distanza da Germania e Olanda. Nel traffico passeggeri ha il primo posto, con 6,7 milioni di persone, come base e destinazione delle crociere. Il cluster marittimo rappresenta l'11% della produzione nel campo dei trasporti (dati 2009) e occupa circa il 2% della forza lavoro del nostro Paese, pari a 477.000 addetti tra diretti e indotto; si inserisce inoltre in un contesto internazionale che muove 450 miliardi di euro e

dà occupazione a cinque milioni di addetti. Dal 2008, con la crisi internazionale, il contributo al PIL del settore ha subito una contrazione, così come il volume delle attività di shipping, la costruzione di imbarcazioni e le attività di logistica portuale e servizi. Si tratta di un contesto molto difficile nel quale operare. Stando ai dati della nota di aggiornamento del "Documento di economia e finanza 2011", diffusi lo scorso settembre dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, le previsioni per una ripresa economica sono ancora molto incerte. Il PIL nazionale, che sarebbe cresciuto dello 0,7% nel 2011, dovrebbe crescere dello 0,6% nel 2012, dello 0,9% nel 2013, per risalire oltre l'1% solo nel 2014. Una crescita al ribasso, rispetto alla stima di aprile

2011, di circa 2 punti percentuali (dati Confindustria).

## La cantieristica rischia di incagliarsi

Un settore che più di altri ha subito il contraccolpo della recessione è quello della cantieristica navale. La stagnazione ha colpito non solo il nostro Paese, ma molte nazioni. Dai dati Assonave riguardanti gli ordini, nel 2011, quarto anno di stagnazione della domanda, le richieste di nuove navi hanno registrato una flessione del 18%, attestandosi a 32 Mil. contro i 38,9 Mil.Tslc (tonnellate di stazza compensata) del 2010. Nonostante un inizio di anno con un ritmo di domanda molto sostenuto, il 2011 è andato via via scemando nel corso

## Sicurezza e rispetto dell'ambiente

Nell'anno del centenario dell'affondamento del Titanic e purtroppo a pochi mesi dal naufragio della Costa Concordia sono tornati tristemente in auge i temi della sicurezza, dell'inquinamento e dell'impatto ambientale dello shipping. Spinti dalla necessità di dare una risposta al desiderio di sicurezza dei passeggeri delle navi e dalla consapevolezza che incidenti simili a quelli sopra citati non devono accadere mai più, è stato assunto come mandatario dalle principali organizzazioni che gravitano attorno al 'sistema mare' il riesame delle norme di sicurezza. Quest'atto dovuto sarà sostenuto in prima istanza dall'Unione Europea, attraverso la proposta di azioni volte ad adeguare le norme esistenti in materia di sicurezza per la salvaguardia dei passeggeri delle navi, e dall'IMO (International Maritime Organization) che durante il suo Maritime Safety Committee meeting ha messo in agenda proprio la discussione di questioni concernenti la



dell'estate con un crollo degli ordinativi. A guidare le richieste sono state le navi high-tech, che hanno inciso per il 36% della domanda. Gli ordini sono stati pari a 11,6 Mil. Tslc, contro i 6,8 Mil.Tslc del 2010 (+70%): un trend in controtendenza con gli anni precedenti. La domanda ha riguardato soprattutto navi container molto grandi, come LNG (Gas Naturale Liquefatto), la cui domanda è quadruplicata, seguita da mercantili, drillship e semisub (+85%), tutte tipologie che, per dimensione, complessità e valore, vedono i cantieri coreani meglio posizionati rispetto ai concorrenti. Per quanto concerne la richiesta di navi standard, nel 2011 si è registrata una flessione del 38%, pari a 19,4 Mil.Tslc, contro i 31,2 Mil.Tslc del 2010, dovuta principal-

mente al rallentamento nella domanda di cisterne (-62%). Solamente le portacontainer hanno registrato un incremento significativo (+147%) rispetto al 2010; tale tipologia di nave costituisce, da sola, il 50% degli ordinativi nel segmento dello standard.

Per quanto attiene all'andamento degli ordini a livello mondiale per quote di mercato per Paese costruttore, stiamo assistendo a un consolidamento della cantieristica coreana, che si attesta a un +43% nel 2011 contro il 30% del 2010, a danno di Cina e Giappone. Il Paese asiatico vede in aumento le acquisizioni nel comparto standard (+39% contro il 34% nel 2010) grazie soprattutto a contratti per portacontainer, in buona parte con armatori

europei. Nel segmento high-tech detiene oltre la metà del mercato (53% nel 2011, in forte crescita rispetto al 18% del 2010) a fronte di ordini di LNG e mezzi di perforazione per l'offshore.

Dopo la Corea vengono la Cina, che, con un forte calo della quota di mercato, si è attestata al 28% contro il 42% del 2010, e il Giappone, che riduce la propria quota al 12% (due punti percentuali in meno rispetto al 2010). Rimane stabile, infine, l'Europa con una quota di mercato del 6% grazie ad acquisizioni di other-non cargo vessil e unità da crociera. A fine 2011 i volumi acquisiti si sono però ulteriormente ridotti, portandosi a soli 2 Mil.Tslc (2,2 Mil. Tslc nel 2010). Per la cantieristica europea, quindi, si tratta di crisi profonda: 137 cantieri su un totale di 193 presentano un rapporto tra portafoglio ordini e capacità produttiva annuale inferiore a 1, ovvero hanno una prospettiva di lavoro inferiore all'anno, orizzonte temporale che li mette a rischio sopravvivenza. Tali cantieri rappresentano circa il 70% della capacità produttiva europea.

## E l'Italia?

Come parte integrante della Comunità Europea la realtà cantieristica italiana rispecchia l'andamento generale con un calo degli ordini, insufficienti per coprire la capacità produttiva totale del Paese. Il 2010 ha visto la chiusura di uno storico polo navalmeccanico come i Cantieri Navali di Pesaro, che si è aggiunta a quella del Cantiere Navale De Poli. In tale scenario sono comunque da segnalare i cantieri Rosetti di Ravenna, che nel corso del 2010 hanno concretizzato due ordini, i cantieri Mariotti di Genova, che hanno lavorato una nave da crociera del Gruppo Carnival, i cantieri Palumbo di Napoli, che si sono addirittura aggiudicati i lavori di riparazione e trasformazione Malta Yard, mentre Fincantieri si è aggiudicata due unità passeggeri da 141.000 tsl da realizzare per conto di Princess Cruises.

Il mercato delle crociere ha retto meglio degli altri settori la crisi economica internazionale e nel corso del 2010 ha mostrato buoni segnali di ripresa, sia per il totale degli ordini, che è stato di 6 unità contro le 4 nel biennio 2008-2009, sia per l'incremento mondiale dei passeggeri, pari, secondo l'associazione americana Cruises Lines International, all'11,94%.

sicurezza delle navi passeggeri. Per quanto riguarda invece il correlato tema dell'impatto ambientale, sempre l'IMO ha predisposto delle misure per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> da trasporto marittimo internazionale, in cui rientra anche il tema dell'efficienza energetica, che si applicherà alle nuove navi a partire dal gennaio 2013. Si tratta di soluzioni tecnologiche che, attraverso l'introduzione del parametro Eedi (Energy efficiency design index) sui motori per la propulsione navale porterà a una riduzione tra i 45 e i 50 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> ogni anno entro il 2020. Per il 2030 la riduzione sarà tra i 180 e i 240 milioni di tonnellate annue. Grande fiducia in questa iniziativa è riposta dalla grande maggioranza della comunità marittima internazionale. L'applicazione dell'Eedi si tradurrà in navi più efficienti dal punto di vista dell'energia, in riduzione delle emissioni di gas serra e in un significativo contributo da parte dell'industria globale nell'arginare il cambiamento climatico.

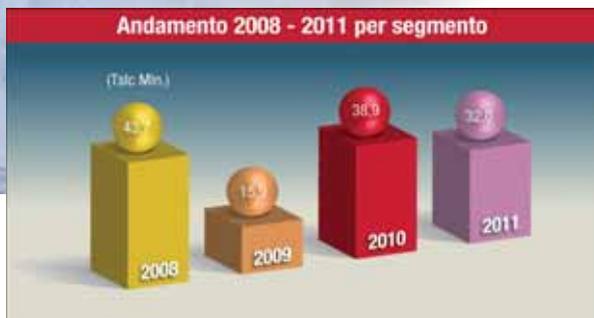
## Le crociere: ancora di salvataggio

La durata della crisi e la sua portata stanno spingendo molte realtà produttive in tutta Europa a tentare nuove strade e altre nicchie di mercato. Tra queste quella delle navi da crociera che, anche se non senza difficoltà, ha retto meglio di altri comparti questo difficile periodo. Il settore delle crociere in Europa, infatti, continua a crescere,

5%, spingendo il totale a 1,7 milioni. La Germania è al secondo posto con quasi 1,4 milioni e una crescita del 14%, condivisa dalla Francia. L'Italia rimane uno dei più grandi mercati con 0,9 milioni di passeggeri, seguita dalla Spagna (0,7 milioni, in crescita del 9%), mentre la crescita della Svizzera ha toccato il 33%. Il settore in Europa ha movimentato e prodotto 32,5 miliardi di euro di merci e servizi, segnando un aumento delle

del comparto delle crociere per l'intera economia del mare: "Vale la pena ricordare che il 99% delle navi da crociera del mondo è attualmente costruito in cantieri navali europei, che a loro volta acquistano il 99% di tutte le loro forniture da realtà europee. L'investimento di 10,3 miliardi di euro per nuove navi annunciate fino al 2014 testimonia che il settore delle crociere è un fattore chiave nel mantenimento della

Fonte: www.pdphoto.org



Andamento ordini totali (fonte Assonave 2011)



Quote di mercato per Paese costruttore (fonte Assonave 2011)

confermando buone performance anche nel 2011, contribuendo con un 3% al benessere dell'economia per l'intera regione. Il numero di persone, europee e non, che hanno scelto una crociera negli ultimi dieci anni si è più che duplicato superando i 5 milioni. Il Regno Unito continua a guidare il mercato con un numero di turisti britannici che scelgono una crociera in crescita del

prenotazioni del 9,3% rispetto al 2009, rappresentando il 30% del mercato globale. Genera occupazione per oltre 300.000 persone in tutta Europa, con un incremento del 55% dal 2005. Presentando il rapporto 2011/2012 "European Cruise Contribution" dello European Cruise Council, Manfredi Lefebvre D'Ovidio, presidente di ECC e di Silversea Cruises, ha sottolineato il ruolo

cantieristica europea". Gli ordini emessi nel 2011 ammontano a dieci unità per 23.000 LB (libbre); la totalità delle consegne è stata effettuata nella prima metà dell'anno. Nel 2012 è attesa la consegna di altre sette unità pari a circa 19.000 LB. Nel 2013 e 2014 seguiranno sei navi all'anno, pari rispettivamente a 14.000 e circa 18.800 LB (Assonave 2012).

## Il terrore nei mari

Se crediamo che Barbanera, al secolo Edward Teach, o Henry Morgan, il più famoso bucaniere di tutti i tempi, fossero figure leggendarie e icone di un tempo che fu, ci stiamo sbagliando. Mai come in questi ultimi anni una delle piaghe che sta attanagliando il settore dello shipping è proprio la pirateria. Un'antica pratica che sta seminando terrore presso gli equipaggi di molte navi in tutto il mondo. Alcune aree dei nostri mari, snodi cruciali per il transito delle merci, come diverse tratte dell'oceano Indiano e anche del Golfo Persico, sono sotto attacco da parte dei pirati, per lo più somali, che stanno mettendo a rischio la navigazione marcatile. Si tratta di un'area che vede passare il 30% del petrolio che arriva in Occidente e il 20% delle merci. Sebbene molte situazioni si siano risolte in modo non cruento e il sostegno anche militare di alcuni Paesi abbia ridotto gli attacchi dei pirati, la situazione attuale rimane critica. Secondo l'ICS (International Chamber of Shipping) sono ancora circa 200 i marittimi tenuti in ostaggio dai pirati, in condizioni a volte anche disumane, mentre molto alta rimane la tensione negli equipaggi che devono attraversare quelle zone di pericolo.

Sono state undici le navi italiane che hanno subito attacchi di pirateria nel 2011. Di queste l'ultima a essere stata liberata, nell'aprile 2012, è stata la Enrico Levoli dell'armatore Malvani di Napoli. L'equipaggio era composto di 18 uomini tra cui sei italiani, cinque ucraini e sette indiani. Per cercare di arginare questa piaga molto ha fatto Confitarma, l'associazione degli armatori, firmando l'11 ottobre scorso un documento d'intesa con il Governo che regola le norme per fruire dei servizi di protezione delle navi italiane dagli attacchi di pirateria. L'accordo attua un decreto del 1° settembre 2011, che individua le zone a rischio pirateria e prevede l'utilizzo di dieci nuclei composti da sei uomini, che saranno imbarcati su navi di bandiera italiana in transito nelle zone a rischio di pirateria.

## L'export traina la nautica da diporto

I dati di fatturato globale del settore della nautica da diporto, che comprende cantieristica, rimessaggio, produzione di accessori, componenti e motori, al 2010 risultavano dimezzati rispetto ai massimi valori storici raggiunti negli anni 2007-2008, attestandosi intono ai 3,3 miliardi di euro con un contributo al PIL che rappresenta 2,8 miliardi di euro. "Il fattore più emblematico in questo panorama complesso e mutevole è rappresentato dall'export, la cui quota di

	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per export (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
2005	1.175.000.000	1.346.000.000	2.521.000.000	365.000.000	961.000.000	2.886.000.000
2006	1.225.620.000	1.757.960.000	2.983.580.000	467.220.000	1.290.740.000	3.450.800.000
2007	1.457.690.000	1.865.150.000	3.322.840.000	482.350.000	1.392.800.000	3.805.190.000
2008	1.508.250.000	1.855.740.000	3.363.990.000	457.980.000	1.397.760.000	3.821.970.000
2009	1.005.070.000	1.476.020.000	2.531.090.000	222.710.000	1.253.310.000	2.753.800.000
2010	616.730.000	1.263.420.000	1.880.150.000	125.890.000	1.137.530.000	2.006.040.000
Var. % 10-09	-41,5%	-14,4%	-25,7%	-43,5%		-27,2%

## La cantieristica navale italiana in cifre, valori in euro (fonte Ucina "La nautica in cifre" - analisi anno 2010)

fatturato rappresenta oltre due terzi della produzione nazionale di unità da diporto" spiega Anton Francesco Albertoni, presidente Ucina (Unione nazionale dei cantieri e delle industrie nautiche e affini - Dati da "La Nautica in cifre", analisi del mercato per l'anno 2010, Ucina). "Questo fattore

deriva da un lato dal forte stimolo all'internazionalizzazione proprio delle imprese del comparto, rivolta ai mercati emergenti, che porta la nautica a essere una delle eccellenze del made in Italy, dall'altro definisce la debolezza della domanda interna". Il fatturato della cantieristica italiana nel

## Tracciare nuove rotte nell'industria nautica

### Gianluca Gonella, amministratore delegato di Dassault Systèmes Italia



**Gianluca Gonella,**  
amministratore  
delegato di Dassault  
Systèmes Italia

La domanda di imbarcazioni è molto sostenuta in tutto il mondo, ma i margini di profitto sono incredibilmente ridotti. Nelle fasi di crisi economica è ancora più difficile per le aziende mantenere la redditività. Molte case costruttrici sono strette nella morsa, fra prezzo concordato all'inizio del progetto e brusche variazioni dei prezzi di materiali e carburanti. La capacità di trovare il giusto equilibrio fra eleganza estetica e un'ampia dotazione di bordo è fondamentale per sviluppare un'offerta che si contraddistingua dalla concorrenza. I più lungimiranti fra architetti e progettisti, cantieri navali e fornitori di attrezzature

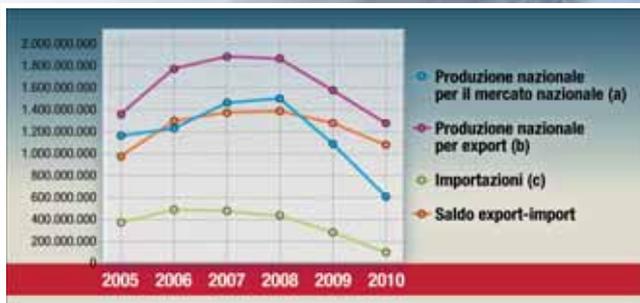
si affidano in misura crescente a soluzioni per la gestione del ciclo di vita del prodotto (PLM) per rispondere a queste sfide. Che costruiscano portaerei o sottomarini, navi da crociera o petroliere, yacht o navi da lavoro, o anche semplicemente componenti per imbarcazioni, tutte le aziende del settore si devono dotare di strumenti adeguati per simulare, organizzare, progettare e controllare i loro processi industriali. Per gestire con successo questi cambiamenti i cantieri navali e le società d'ingegneria più evoluti uniscono pratiche innovative a tecnologie avanzate, come quelle proposte dalla piattaforma 3D Experience della multinazionale francese Dassault Systèmes. L'esempio più lampante dell'evoluzione in atto viene dalla costruzione di yacht, tradizionalmente basata su criteri e processi artigianali. Questo settore sta ripercorrendo, a qualche anno di distanza, lo stesso cammino dell'industria automobilistica. Da tempo non è più concepibile la produzione di auto secondo criteri artigianali a costi competitivi; analogamente, il mondo della nautica va riconoscendo la necessità dell'industrializzazione, con modelli che si basano sull'infrastruttura esistente, una piattaforma flessibile e modulabile dalla quale nascono intere serie o famiglie di barche. Marchi come Beneteau e Jeanneau (per citare aziende che utilizzano le soluzioni di Dassault Systèmes) hanno adottato questo approccio, sviluppando non più singoli modelli, ma famiglie di barche, studiate in ogni minimo dettaglio per massimizzare la condivisione e il riutilizzo delle parti, a beneficio dei tempi e dei costi di produzione. Con la piattaforma 3D Experience Dassault Systèmes offre soluzioni integrate per velocizzare lo sviluppo di prodotti innovativi che possano avere maggiori opportunità di successo sul mercato. Le soluzioni PLM di Dassault Systèmes per il settore navale integrano la gestione dei processi aziendali con strumenti sofisticati per la progettazione, ingegnerizzazione, analisi e pianificazione della produzione. Gestendo le richieste provenienti dal mercato e favorendo la collaborazione a tutti i livelli dell'organizzazione, le aziende diventano più efficienti, produttive e reattive alle evoluzioni del mercato o della supply chain.



**Una schermata dell'applicativo 3D Experience di Dassault Systèmes**

corso del 2010 è stato pari a 2.006 miliardi di euro, di cui il 94% derivati dalla produzione nazionale e il restante 6% dalle importazioni. Un valore in discesa del 27,2% rispetto al fatturato del 2009. La produzione nazionale è stata venduta per il 33% sul mercato italiano e per il restante 67% all'estero, con una prevalenza dei mercati extra-europei (59%). Se analizziamo i sottocomparti merceologici che contribuiscono alla formazione del fatturato totale della nautica da diporto, vediamo che il più grande apporto è dato dalle imbarcazioni con motore entro-bordo, fuoribordo e idrogetto, che ammonta a 1,7 miliardi di euro di cui quasi il 65% derivato da vendite sui mercati internazionali. Seguono le unità a vela, con un 6% del fatturato globale, le unità pneumatiche (4%) e quelle a motore fuoribordo (2,5%); le unità minori contribuiscono solo per lo 0,5%.

Altro comparto fondamentale per l'industria nautica italiana, forse non così conosciuto come quello della produzione d'imbarcazioni, è rappresentato dagli accessori nautici, la cui produzione è realizzata soprattutto da realtà di piccole e medie



**Cantieristica italiana: andamento del fatturato globale 2005-2010, valori in euro (fonte Ucina "La nautica in cifre" - analisi anno 2010)**

dimensioni, caratterizzate da un alto livello qualitativo e tecnologico.

Il fatturato complessivo dell'intero settore degli accessori (inteso come produzione delle unità indispensabili alla navigazione e non come produzione di quelle non necessarie, ma che contribuiscono all'allestimento dell'unità navale) a fine 2010 si attestava intorno agli 882 milioni di euro (in discesa del 5,8% rispetto al 2009), di cui il 75% rivolto alla produzione nazionale e il 25% a quella estera. Registrando un calo del fatturato totale del 5,7% nel 2010 rispetto al 2009, il comparto della produzione di motori, invece, si attesta attorno ai 3 miliardi di euro e presenta una composizione della

produzione che si discosta da quella degli altri comparti dell'industria nautica.

Qui, infatti, i volumi realizzati dalle importazioni, che sono pari all'80% del fatturato totale, superano quelli realizzati dalla produzione nazionale. La nautica da diporto, con i suoi sottocomparti, è un settore che ha una grande ricaduta anche sul mercato del lavoro.

A livello nazionale, secondo i dati Ucina 2011, i lavoratori del settore sono circa 20.000 unità di cui 10.500 impiegati nella cantieristica, 5.800 nella produzione di accessori e componenti nautici, 730 nei motori, 2.700 nel refitting, riparazione e rimessaggio.

## Il valore della competenza

### Massimo Fanelli, direttore branch management di Rittal

Rittal è uno dei principali fornitori dei più ampi programmi di contenitori e armadi per quadri di comando per tutte le applicazioni nautiche in mare aperto e per il trasporto di gas e olio combustibile in prossimità delle coste. Grazie a un'intesa attività di R&D, in quest'ambito particolarmente ostico Rittal fornisce armadi standard approvati secondo le più severe Certificazioni: Lloyds Register of Shipping, Bureau Veritas, DNV, Russian Maritime Register of Shipping. La maggior parte delle richieste relative alle soluzioni Rittal provenienti dal settore navale a livello nazionale derivano direttamente dai più grandi cantieri, per esempio Fincantieri e Cantieri Ferretti, ma sono gestiti prevalentemente come acquisti indiretti, tramite integratori specializzati. Le applicazioni sono diversificate per tipologia di nave, per esempio sono stati richiesti degli armadi schermati per il contenimento di apparati di supervisione destinati alla Fregata Fremm; degli armadi IT per il contenimento di server per grandi navi da crociera; armadi di automazione e distribuzione di corrente per navi posatubi in ambito oil&gas. L'azienda, in oltre 50 anni di presenza e crescita internazionale, ha accumulato oltre 1.500 brevetti in tutti gli ambiti e punta alla standardizzazione worldwide dei propri prodotti, basata su effettivi criteri di qualità e innovazione. Un esempio è l'utilizzo delle nanotecnologie per il trattamento superficiale, che sostituisce il convenzionale processo di fosfatazione ai sali di ferro.

Esso consente un trattamento estremamente uniforme, con una protezione dalla corrosione delle superfici verniciate decisamente superiore. Se guardiamo al futuro, l'incertezza del momento, dovuta al complesso periodo economico attuale, rende difficile fare previsioni su quelli che possono essere gli sviluppi per il settore. L'evoluzione in questo ambito è di difficile previsione, soprattutto per via di una crescente concorrenza degli operatori orientali (soprattutto dalla Corea). Un nuovo potenziale di sviluppo è però previsto sulle attività di aggiornamento tecnologico (revamping) di navi 'vecchie'.



**Massimo Fanelli, direttore branch management di Rittal**