SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Nautica e super yacht dimenticati dall'analisi Ocse sulla cantieristica navale italiana

Nicola Capuzzo · Wednesday, March 6th, 2024

La navalmeccanica italiana negli ultimi due decenni è riuscita a sopravvivere alla concorrenza asiatica grazie alla diversificazione verso la costruzione di navi passeggeri ad alto valore aggiunto, ha saputo limitare i danni che avrebbe potuto causare la pandemia di Covid-19 rinegoziando alcuni termini contrattuali con i committenti ma oggi si trova eccessivamente sbilanciata verso il mercato delle navi bianche e Fincantieri è rimasta quasi l'unica realtà di dimensioni e solidità elevate. Questo il quadro che emerge del report "Peer review of the Italian Shipbuilding industry" appena pubblicato dall'Ocse dove salta immediatamente all'occhio come sia stata quasi totalmente ignorata la produzione di navi da diporto, in particolare super e giga yacht, che oggi vedono l'Italia al primo posto per esportazioni nel mondo e al vertice in alcune particolari classi dimensionali. Questa mancanza potrebbe essere spiegata dal fatto che i dati, i grafici e le tabelle che arricchiscono la pubblicazione sono tratti dal World Fleet Register di Clarkson Research Services Limited (January 2023) che include solo le navi da oltre 100 tonnellate di stazza lorda ma in realtà moltissime unità da diporto in costruzione o consegnate dai cantieri italiani arrivano normalmente fino a 500 Gross tonnage.

Al netto dunque di questa sorprendente lacuna, la relazione sulla navalmeccanica italiana curata dall'Ocse evidenzia nella sua analisi SWOT analysis che "il portfolio della cantieristica navale italiana è molto notevolmente dipendente dalle navi da crociera e passeggeri, mentre la costruzione di altre tipologie navali appare decisamente inferiore se comparata. Quindi – sottolineano gli autori – se la domanda di navi da crociera e passeggeri dovesse calare per fattori esogeni (ad esempio tensioni internazionali, pandemia o altro) l'industria si troverebbe in sofferenza. Oltre a ciò – aggiungono – la costruzione di questa tipologia di navi da parte di altri Paesi emergenti può rappresentare una minaccia se tanto più si considera che alcuni paesi hanno ottima opportunità di espansione logistica e infrastrutturale mentre questo è un limite per i cantieri italiani". Guardando ai costruttori l'Ocse evidenzia anche l'ampio divario in termini dimensionali di dotazioni tecnologiche fra i grandi cantieri e medio-piccoli. "Diversificazione e cooperazione tecnologica posso rappresentare fattori di successo per fronteggiare queste potenziali minacce" aggiungono.

Detto che la cantieristica navale del settore yacht e super yacht è stata quasi completamente ignorata (seppure il comparto da solo valga annualmente 7,3 miliardi di euro stando ai dati di Confindustria Nautica), l'Italia nel 2022 è stata responsabile del 36% della produzione di navi da crociera e Fincantieri è risultata il primo costruttori in Italia (e fra i primi al mondo) in questo

segmento di business (a livello Paese al gruppo triestino faceva capo il 90% delle tonnellate di stazza lorda compensata di nuova costruzione).

L'Italia a livello europeo contribuisce per il 35% alla costruzione di nuovo naviglio sempre considerando le tonnellate di stazza lorda compensata. Al 31 marzo 2023 l'orderbook italiano ammontava a 22,7 miliardi di euro (23,8 miliardi al 31 dicembre 2022) con 89 navi da crociera commissionate. Dal 2022 al 2028 erano (nel frattempo sono aumentate di qualche unità) 87 le nuove costruzioni ordinate equivalenti a un controvalore pari ad almeno 51 miliardi di dollari e un'offerta di circa 182mila letti bassi. Oltre a Fincantieri anche T. Mariotti ha Saputo conquistare alcune commesse importanti.

A proposito invece del naviglio battente il tricolore secondo il Registro Internazionale Italiano erano circa 515 le navi maggiori iscritte nel nostro Paese e oltre il 74% di queste (circa 380) è stato costruito all'estero (Sud Corea, Cina, Europe, Vietnam e Stati Uniti).

Nel decennio 2013 – 2022 lungo lo Stivale sono state realizzate navi da crociera per complessivi 4,34 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata, ben 19 volte l'equivalente produzione di traghetti che si è fermata a 224 mila tonnellate di stazza nello stesso arco temporale.

La relazione, aggiornata al 2022, segnala che nessuna importante dismissione o chiusura di cantieri è avvenuta in Italia fatta eccezione per i Nuovi Cantieri Apuania riconvertiti alla costruzione di yacht grazie a The Italian Sea Group. In realtà solo nell'ultimo anno la navalmeccanica ha perso lo stabilimento di Rosetti Marino a Ravenna (ceduto a Ferretti Group e dedicato ora alla realizzazione di unità da diporto di lunghezza inferiore a 24 metri) così come un punto interrogativo ancora incombe sul futuro di Cantiere Navale Vittoria attualmente alle prese con un delicato concordato preventivo. Il cantiere navale Hsc Shipyard di Liberty Lines a Trapani anch'esso risulta attualmente inattivo nelle costruzioni navali.

CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

Table 3. Main Shipbuilding Yards

FINCANTIERI	Cantiere Castellammare di Stabia (NA) Cantiere Riva Trigoso (GE) Cantiere Muggiano (SP) Cantiere Marghera (VE) Cantiere Monfalcone (TS) Cantiere Ancona (AN) Cantiere Sestri (GE) FINCANTIERI Cantiere Palermo (PA)
GENOVA INDUSTRIE NAVALI	Mariotti shipyard (GE)
CANTIERE NAVALE VISENTINI	Chioggia (VE) shipyard Porto Viro (RO) shipyard
CANTIERE ROSETTI MARINO	Ravenna (RA) shipyard
CANTIERE NAVALE VITTORIA S.p.A	Adria (RO) shipyard
INTERMARINE S.p.A. and CANTIERI NAVALI RODRIGUEZ (IMMSI Group S.p.A)	Sarzana (SP) shipyard, and Messina (ME) shipyard
LIBERTY LINES S.p.A	Trapani (TP) shipyard

Source: Published documents, by some firms and from the Assonave annual report, https://www.assonave.it/

Table 4. Main ship conversion, ship repairing or recycling yards

FINCANTIERI	Bacino galleggiante Genova (GE) Cantiere ATSM Trieste (TS)
GENOVA INDUSTRIE NAVAL **San Giorgio del Porto** **Piombino Industrie Marittime**	Genova shipyard, recycling (GE) Piombino (LI) shipyard
CANTIERI DEL MEDITERRANEO	Napoli (NA) shipyard
PALUMBO SHIPYARDS NAPOLI S.r.l.	Napoli (NA) shipyard
LA NUOVA MECCANICA NAVALE S.r.l.	Napoli (NA) shipyard
THE ITALIAN SEA GROUP	Cantiere di Marina di Carrara (MS)
NAVALIMPIANTI NAVIM S.p.A	Ceranesi (GE) shipyard
IGNAZIO MESSINA	Cantiere di Genova (GE)
CARTUBI Srl	Trieste (TS) shipyard
CANTIERE NAVALE GRUPPO JOLLY	Taranto (TA) shipyard

Source: Published documents, by some firms and from the Assonave annual report, https://www.assonave.it/

Table 6. Italian shipbuilder's completions by selected ship types in thousands of CGT (2013-2022)

Completion (2013-2022) Thousands of CGT	Chemical Tankers	Cruise	Dredgers	Ferries	MPP	Offshore	Other non-Cargo	Ro-Ro	Tugs
Arsenale Triestino									1
Azimut-Benetti Group				2					
Cant. Nav. Vittoria			6	4		2	4		4
Fincantieri		4,307		19		13	16		
HSC Shipyard				2					
Intermarine Sarzana				11					
Lorenzon			2						
MMGI Shipyard						2			
Navali Visentini				156				54	
Rosetti Marino						30			8
San Giorgio	17								
San Marco				3	9				
T. Mariotti		42		9		3			
The Italian Sea Grp				9					
Unknown Yard /Italy				8			2		
Vittoria							2		

Note: This table includes all seagoing vessels from 100 GT.
Source: OECD calculations based on Clarkson Research Services Limited (January 2023), *World Fleet Register*; https://www.clarksons.net/wfr.

This entry was posted on Wednesday, March 6th, 2024 at 9:55 am and is filed under Yards
You can follow any responses to this entry through the Comments (RSS) feed. You can leave a response, or trackback from your own site.