



Roma: ASSONAVE 2016.L'ANNO DELLA RESA DEI CONTI

Roma, 11 Luglio 2017 - Si è tenuta oggi a Roma, sotto la presidenza dell'Amb. Vincenzo Petrone, l'Assemblea degli Associati e degli Aggregati di ASSONAVE, l'Associazione che rappresenta gran parte dell'industria navalmeccanica italiana. Ne è emerso un quadro del settore cantieristico mondiale ormai spaccato in due, con il settore Cruise in estrema salute, i settori militare e nautico che registrano prospettive promettenti, ed il resto del mercato (standard, High-Tech ed Offshore) in crollo verticale. Questa situazione nasce non solo dal prezzo del petrolio, rimasto costantemente sotto i livelli medi di break-even per il mercato offshore, e dal rallentamento dell'economia cinese, ma, soprattutto, dagli effetti della speculazione armatoriale, registrata negli ultimi anni, ed alimentata da una situazione di enorme eccesso di offerta generato, prevalentemente, dai cantieri asiatici. La cantieristica italiana, e la relativa supply chain, grazie alla propria capacità strategica, si sono venute a trovare complessivamente dalla parte giusta del mercato, dopo aver sofferto, negli anni passati, a causa delle pratiche di turbativa alla concorrenza perpetrate da molti dei cantieri Asiatici, i quali si ritrovano adesso in condizioni, in taluni casi, prefallimentari, e costretti a ristrutturazioni profonde, purtroppo ancora una volta, supportate da robusti aiuti o salvataggi di Stato. Quanto sopra ha portato Assonave a definire il 2016 come l' "anno della resa dei conti".

In particolare, il 2016 ha registrato una **domanda complessiva** di 11 milioni di Tslc (Tonnellate di stazza lorda compensata), con una flessione di oltre il 73% rispetto al 2015 (41 milioni di Tslc), con alcuni settori in crollo anche maggiore, quali le navi da trasporto Standard (-82%) e l'Offshore, praticamente azzerato, avendo registrato nel 2016 zero ordini per mezzi da trivellazione e solo 15 ordini per OSV. Il segmento High-Tech cala "solo" del 67%, esclusivamente grazie ad una importante ripresa del segmento Ferry, che con 11 nuovi ordini per mezzi superiori ai 150 metri di lunghezza, e 22 ordini per mezzi inferiori ai 150 metri, vede aumentare del 31% il proprio tonnellaggio.

Il **settore Cruise**, al contrario, fa registrare un nuovo record, con ordini perfezionati nel 2016 per 25 navi, più 7 unità derivanti da accordi in corso di perfezionamento (MOA/LOI), con un portafoglio ordini cruise a fine 2016 di 69 navi, valore che, alla luce dei recentissimi ordini 2017, si innalza a 75 unità. Il **segmento militare** vede ordini per Euro 12,2 Mld (pari a 60 unità), senza contare gli EUR 34 Mld del programma della Marina Australiana relativo a 12 sommergibili (SEA 1000). Nel **segmento Yacht**, l'Ucina (Unione Nazionale Cantieri e Industrie Nautiche) stima una crescita del 18% nel 2016 e la continuazione di un trend a due cifre nel 2017, sebbene

il segmento dei mega-yacht registri, con solo 15 ordini di mezzi superiori ai 60 metri di lunghezza, una flessione per il secondo anno consecutivo. Il **mercato delle riparazioni**, infine, è stato, anche nel 2016, negativamente influenzato dalle modeste risorse destinate alla manutenzione delle flotte da parte degli armatori, quale conseguenza della congiuntura sfavorevole che interessa il settore dello "shipping".

Analizzando adesso il mercato sotto **l'aspetto geografico** (in termini di tonnellaggio), la Cina, nonostante ordinativi in calo a volume del 75% vs 2015, rimane, con i suoi 3,4 Mil. Tslc, il paese leader mondiale, con una quota del 31% (-2 punti vs 2015) seguita sorprendentemente dall'Europa, cosa che non accadeva davvero da molti anni. Il vecchio continente infatti, con ordini pari a circa 3,0 Mil. Tslc, costituiti prevalentemente da navi da crociera, segue con il 27% di quota (+ 21 punti di quota vs 2015). La Corea registra il proprio minimo storico con 2,0 Mil. Tslc (-80% vs 2015) che porta la sua quota al 18% (- 6punti vs 2015), ed è seguita dal Giappone, anch'esso in caduta libera, con acquisizioni pari a 1,5 Mil. Tslc. (-85% Vs. 2015), che portano il paese ad una quota del 15% (-11 punti vs 2015). I costruttori europei hanno quindi solo parzialmente sofferto dal calo dei mercati Standard, High Tech ed Offshore, poiché tale crollo è stato abbondantemente controbilanciato dall'esplosione del mercato delle navi passeggeri, settore ancora controllato per intero dall' Europa.

Il primo trimestre 2017 vede una sostanziale continuazione dei trend evidenziati a livello di segmenti di prodotto e di quote geografiche, con Fincantieri, ormai saldamente il primo cantiere del mondo occidentale, che arriva a registrare un backlog record di 20,8 miliardi di Euro (a cui si potrebbe aggiungere un ulteriore soft backlog di 5,8 miliardi), pari a circa 6 anni di lavoro, se rapportato ai ricavi del 2016, con 103 navi in portafoglio, e consegne che si estendono al 2025 per le navi da crociera (22 navi che fanno capo a Fincantieri e 6 a VARD) e al 2026 per le navi militari (38 unità in portafoglio). Quanto sopra senza contare inoltre gli effetti che deriverebbero dal perfezionamento dell'operazione STX France che potrebbe portare il backlog del gruppo Fincantieri a sfiorare i 40 miliardi di Euro a fine 2017.

Alla luce di ciò, la navalmeccanica italiana, al pari di quella europea, esce molto bene da un lungo periodo di crisi ed è più forte di prima, grazie al fatto che i segmenti su cui aveva deciso di puntare si sono rivelati quelli in maggior salute. Se questo è successo è perché la pratica degli aiuti di stato da parte dei cantieri Asiatici, Cina e Corea in primis, hanno generato un livello insostenibile di overcapacity su tutti i segmenti in cui tali paesi riuscivano a competere, con la conseguenza di aver contribuito a "drogare" il mercato prima, ed a portarlo all'implosione poi. Tutto ciò è stato possibile perché la Cina si è potuta permettere di considerare forse addirittura "benefiche", a livello economico generale, le perdite registrate nel proprio settore cantieristico, avendo tali perdite contribuito ad abbassare il livello dei noli mondiali, dinamica fondamentale per favorire la realizzazione del piano strategico cinese di rendere la propria economia manifatturiera la prima al mondo, obiettivo la cui realizzazione non poteva prescindere dalla limitazione dei costi di trasporto delle merci importate o esportate dalla Paese, le quali transitano via mare per oltre il 70% (per tutti i dettagli si rinvia alla lettura completa della "Relazione del Presidente all'Assemblea degli Associati e degli Aggregati" di Assonave). In tale scenario i cantieri europei, che non beneficiano di aiuti di Stato, hanno continuato a competere, rafforzandosi, solo sui segmenti inaccessibili ai concorrenti asiatici, e cioè quelli ad

elevato livello tecnologico, dove, per competere, era necessario un altissimo livello di know-how, diffuso oltretutto in tutta la supply chain, e dove non fossero possibili grandi economie di scala, a causa della scarsa disponibilità degli armatori ad accettare grandi livelli di ripetitività nei mezzi acquisiti: yacht e navi passeggeri oltre che le navi militari ovviamente.

I sistemi economici non consentono però di essere alterati nel lungo termine, ed i nodi stanno adesso venendo al pettine, nell' "anno della resa dei conti". Cina e Corea sono state infatti costrette ad iniziare una profonda ristrutturazione del proprio sistema produttivo; la Corea sta cercando di limitare i danni, spendendo soldi pubblici, stimati in almeno 27 miliardi di dollari che, insieme a circa 30.000 licenziamenti, dovrebbero riuscire a mantenere in vita i pesanti investimenti infrastrutturali fatti in passato; la Cina, oltre a ristrutturare anch'essa, sta invece dimostrando una strategia ben più fine ed aggressiva, avendo dichiarato l'obiettivo di conseguire una quota di mercato del 40% nelle navi ad alto valore aggiunto e tecnologico, del 35% del mercato offshore globale, e del 35-40 % della componentistica, e questo, e qui sta il problema, anche attraverso il dichiarato uso di politiche di accesso al credito e alla finanza agevolata (oltretutto non sempre trasparenti), a dir poco molto favorevoli, nonché varie forme di sussidi e incentivi nell'ambito dell'innovazione o del sostegno all'esportazione. Sarà pertanto fondamentale per l'Italia e per l'Europa metter in campo, oggi, tutte le azioni necessarie, anche tramite la Commissione Europea, per limitare le forme di concorrenza sleale nel settore Navalmeccanico, attività che Assonave ha svolto con grande impegno ponendo in essere svariate attività specifiche, i cui dettagli sono descritti nella Relazione.

Allo stesso tempo, tale battaglia si potrà vincere solo tramite la capacità del comparto navalmeccanico nel suo complesso di mettere in campo oggi tutti gli sforzi necessari ad assicurare la massimizzazione della nostra forza competitiva di domani, ed è questa l'attività su cui Assonave si è data la *mission*, non sempre caratteristica di un Associazione, di incidere il più possibile, a beneficio dei propri Associati. In tal senso, da una parte Assonave ha svolto e continuerà a svolgere tutte le azioni necessarie per stimolare il Governo a supportare lo sviluppo della competitività del comparto navalmeccanico nazionale, e dall'altra ha deciso di impegnarsi in progetti specifici in grado di favorire l'aumento della competitività dei propri Associati.

In tal senso, sono stati così ideati e sviluppati, in questi mesi, progetti ad hoc, descritti in dettaglio nella Relazione, tra cui il progetto "COP", il cui obiettivo è quello di selezionare aree specifiche di prodotti o servizi su cui creare potenziali centrali di acquisto tra gli Associati e gli Aggregati Assonave (laddove ciò consenta effettive economie di scala), o il Progetto EUROFIN, i cui obiettivi sono molteplici. In particolare, si intende mappare il mondo dei finanziamenti a credito agevolato o a fondo perduto, troppo spesso sottovalutati, soprattutto in area europea, identificando quanto potenzialmente aggredibile dai Soci Assonave e come aggredirli, oltre a perfezionare l'attività di lobby finalizzata ad customizzare gli strumenti finanziari di futura emissione a sostegno del comparto. L'Associazione ha quindi selezionato un progetto tecnico in grado di soddisfare i criteri di utilità e innovatività per la navalmeccanica italiana, da supportare tramite un progetto pilota di finanza agevolata, in cui Assonave supporterà tutte le attività legate alla partecipazione ad un bando di finanziamento, per poi trarne i più opportuni insegnamenti di processo da trasferire

alla totalità dei propri Associati. Il progetto tecnico vincitore del bando lanciato da Assonave è stato il Progetto “Hermes” proposto da CNT Technologies che verrà utilizzato per implementare quanto sopra descritto.

Al termine dei lavori, che oltre all’approvazione del Bilancio 2016 e del Preventivo 2017, hanno anche visto il rinnovo dei Probiviri e del Collegio dei Revisori Contabili dell’ Associazione, **l’Amb. Vincenzo Petrone, Presidente di Assonave, ha commentato:** *“Lo straordinario rilancio nel 2016, della industria navalmeccanica europea, ed italiana in particolare, è frutto delle intelligenti strategie industriali che le nostre aziende stanno mettendo in atto da anni, investendo in ricerca, innovazione, prototipi sempre più sfidanti, promozione commerciale a tutto campo, particolarmente nel settore cruise, in quello militare e nel sempre più promettente mercato degli yacht di alta e media gamma. In Italia, anche negli anni più difficili della drammatica crisi iniziata nel 2008 e durata fino al 2014, gli imprenditori navalmeccanici sono riusciti a salvaguardare le loro infrastrutture produttive e i posti di lavoro, facendosi trovare attrezzati e competitivi, per diventare indiscussi protagonisti della ripresa degli ordinativi a livello globale nei segmenti di mercato presidiati dalla cantieristica europea, con Fincantieri che si conferma leader indiscusso.*

Nella nostra Relazione rileviamo come si sia dimostrata perdente su tutta la linea la politica industriale e commerciale, nel settore navalmeccanico, di Cina, Corea del Sud e Giappone. I generosi e sleali sussidi governativi ai grandi costruttori asiatici e l’artificiale eccesso di capacità produttiva in Asia non hanno purtroppo trovato in Europa le adeguate e dovute risposte difensive in termini di politiche antidumping. E ciononostante, Cina, Corea e Giappone hanno perso nel 2016 quote di mercato, con una caduta più contenuta per la Cina e molto più accentuata per la Corea e il Giappone, mentre i costruttori europei hanno aumentato la loro quota di mercato di ben il 21%”.

Petrone poi aggiunge: *“La sfida del futuro, per i produttori europei e per noi italiani si gioca su due tavoli: da un lato, la realizzazione di nuovi sempre più avanzati prototipi nel settore cruise e in quello militare. Dall’altro, il consolidamento della navalmeccanica europea intorno a pochi grandi campioni industriali del Vecchio Continente, attivi soprattutto in Italia, Germania e Francia. Nel navalmeccanico avanzato, “small is not beautiful”: occorrono grandi investimenti per ricerca, sviluppo, innovazione e costruzione dei prototipi ed occorrono per questo politiche di supporto da parte degli Stati europei e della Unione Europea, salvaguardando la libera competizione delle aziende che ormai sono “players globali” a tutto campo.*

I finanziamenti disponibili sono ridotti e vanno coordinati meglio tra i vari soggetti istituzionali che li hanno a bilancio. Assonave si sta adoperando in tutti i modi affinché vengano resi strutturali stanziamenti pubblici per lo sviluppo della innovazione di prodotto e di processo, unitamente a forme di ausilio agli investimenti, come l’“iper ammortamento”, il “super ammortamento” ed il credito di imposta per attività di ricerca e sviluppo che stanno avendo importanti e positivi risultati per le nostre aziende.

Assonave ha chiesto più volte e a gran voce al Governo italiano, di istituire un Segretariato del Mare che coordini finalmente le politiche di supporto alla innovazione

tecnologica che ancora oggi fanno capo a troppi e separati soggetti istituzionali. Dobbiamo purtroppo constatare di non aver ancora ricevuto risposte. Inoltre Assonave ha rinnovato a Confindustria, l'Associazione di Confindustria che riunisce gli Armatori italiani ed a Nautica Italiana, che rappresenta una fetta importante dei costruttori di Yachts, l'invito a creare insieme una unica Federazione del Mare aderente a Confindustria, in cui convogliare poi anche l'Ucina, con l'intento di difendere meglio, di quanto non si riesca a fare oggi, ciascuno in ordine sparso, gli interessi e le prospettive della industria cantieristica e di quella dei servizi legati al mare e alle sue straordinarie potenzialità di sviluppo."

Petrone ha poi concluso: "L'Assemblea di Assonave mi ha rinnovato il mandato affinché questo disegno unitario continui ad essere uno dei punti centrali delle iniziative della Associazione."

ASSONAVE - Associazione Nazionale dell'Industria Navalmecanica con sede a Roma, rappresenta la gran parte dell'industria navalmecanica italiana raggruppando cantieri di costruzione, di riparazione, produttori di sistemi e componenti ad uso navale mercantile e militare e società di ricerca, assicurando un'occupazione diretta e indotta di oltre 35.000 unità e un valore della produzione di circa 5 mldi €, in gran parte derivante dall'export.

L'Associazione ha come obiettivo lo sviluppo dell'industria navalmecanica nazionale, e a tal fine individua e promuove le azioni più idonee da intraprendere nei confronti delle istituzioni nazionali e internazionali.

*Assonave fa parte di **Confindustria**, è membro fondatore della **Federazione del Mare**, il cluster marittimo italiano che riunisce gran parte delle organizzazioni del settore, e partecipa a **SEA Europe**, Ships & Maritime Equipment Association of Europe, l'Associazione nata nel giugno del 2012 per dare un'unica voce alle imprese cantieristiche e alla supply chain navale nei confronti delle istituzioni dell'Unione.*