

Attuazione del "Piano del mare"

Audizione del 23 maggio 2024

"Cantieristica"

1. Nello scenario della cantieristica commerciale e in base ai dati disponibili, nel 2023 la Cina da sola avrebbe prodotto oltre il 50% delle navi commerciali costruite a livello mondiale. A seguire, vi sono la Corea del Sud (26%) e il Giappone (14%), con l'Europa ferma al 5% e gli Stati Uniti prossimi allo zero. Una situazione che da sola impone il reshoring di molte attività, ben oltre puntuali e opinabili considerazioni economiche prone alle politiche di dumping applicate in particolare dai cantieri cinesi: bisogna investire sul reshoring e la cantieristica nazionale e non finanziare con acquisti indiscriminati la crescita di una spregiudicata concorrenza.
2. In questo panorama desolante, se non catastrofico, sembrerebbe salvarsi l'Italia, che con Fincantieri ha mantenuto una certa presenza a livello internazionale, ma solo grazie a nicchie di elevato valore aggiunto, che tuttavia rappresentano solo una piccola frazione di una cantieristica mondiale che **INVECE risponde alla domanda di vettori dedicati**, in primis quelli legate agli approvvigionamenti energetici.
3. La problematica della cantieristica è legata a doppio filo al trasporto marittimo: la mancanza di una interazione, di una simbiosi tra questi due aspetti è una vulnerabilità assoluta per il nostro Paese. **Il SeaCS, per i suoi aderenti e per la sua struttura, è posto al centro di questa interazione.**
4. La cantieristica è la sintesi e l'ottimizzazione di una filiera industriale, ed è il massimo generatore di occupazione rispetto all'impiego di capitale, con un indotto enorme e importanti rivolti sociali, distaccando enormemente - per esempio - l'industria automobilistica, che attrae incentivi e benefici.
5. Purtroppo, la cantieristica italiana soffre di una contrazione, e di un ripiegamento in poche nicchie, alcune particolarmente brillanti, dalle costruzioni militari a quelle, più critiche in prospettiva, delle navi da crociera. Manca tuttavia una sensibilità per la sicurezza e la continuità dei traffici di un Paese che dipende totalmente dal mare: il rinvenimento di almeno una soglia minima di produzione nazionale (costruzione

riparazioni) premetterebbe di recuperare - con vettori adeguati - la capacità minima di **sicurezza e sopravvivenza con mezzi nazionali**.

6. Dal punto di vista infrastrutturale e fatta salva l'organizzazione e le dotazioni di pochi centri produttivi, la cantieristica italiana è ferma alla metà del secolo scorso, alla ripresa del dopoguerra, e così mancano scali e bacini adeguati alle attuali dimensioni dei vettori, strumenti essenziali per un Paese che dipende dal mare.
7. La cantieristica non è solo costruzione navale, è anche riparazione navale e refitting, una macroarea in cui siamo debolissimi, che peraltro genera più indotto ed è più diffuso sul territorio, con maggiori implicazioni occupazionali e sociali e maggiori margini di crescita e redditività.
8. Esistono esempi virtuosi e replicabili ed esistono proposte concrete, integrate, che non solo possono mitigare tale vulnerabilità ma aprono **IMMEDIATE** possibilità di sviluppo: proposte che riguardano il recupero di capacità di riparazione e refitting nella grande propulsione navale, compresi scrubbers e lubrificazione dell'aria, la cantieristica delle riparazioni e manutenzioni navali, dell'indotto innovativo, capace non solo di soddisfare esigenze e necessità nazionali, ma di trasformarsi in centro di riferimento per alleati e partner, un ciclo che potrebbe, anzi **deve, includere la riqualificazione e il rilancio degli stabilimenti militari marittimi, in un quadro di partenariato pubblico-privato e non di liquidazione**, capace di attrarre, come nella proposta SeaCS non solo capitali privati ma investimenti internazionali, ulteriore premessa per consistenti commesse.
9. Nuove costruzioni e refitting maggiori come obiettivo, ma **invecchiamento della flotta mondiale come opportunità**, assai rilevante quando fenomeni non solo come quelli contingenti del Mar Rosso e del periplo dell'Africa, ma anche quello della deglobalizzazione impongono nuove sfide al trasporto marittimo.
10. Uno dei punti di partenza per questo rilancio dovrebbe essere un serio investimento sulla nascente industria legata alla decarbonizzazione dei sistemi propulsori, puntando su sistemi relativi alla riduzione dei gas a effetto serra secondo i canoni stabiliti dall'Organizzazione Marittima Internazionale, nonché da altre normative comunitarie, comprese le problematiche di filiera relative a idrogeno, biocombustibili, metanolo, ammoniaca e cattura/trasporto di CO₂ .

Relatore: Contrammiraglio (r) Michele COSENTINO