

Italia leader nel mondo nella costruzione di navi da crociera col 57% di ordini

Raoul de Forcade

L'Italia è in testa alla produzione mondiale di navi da crociera, oltre a essere al primo posto in Europa; assorbe, infatti, il 57% degli ordini, a livello globale, dal 2026 al 2039 e il 54,4% del valore delle navi ordinate. Tutto questo all'interno di uno scenario nazionale dove operano 451 imprese navalmeccaniche (nautica esclusa), con un fatturato da 7,9 miliardi. È quanto certifica uno studio di Cdp (Cassa depositi e prestiti) che *Il Sole 24 Ore* è in grado di anticipare.

Il report conferma che la produzione mondiale di navi «vede l'Asia ricoprire un ruolo predominante in termini di volumi. A partire dai primi anni Duemila, la Cina ha visto crescere la propria quota fino a rappresentare, oggi, oltre la metà della produzione mondiale e il 60% degli ordini, mentre Corea e Giappone seguono, rispettivamente, al secondo e terzo posto per volumi. In questo scenario, l'Europa mantiene una posizione più marginale, intorno al 3% della produzione totale (dato aggiornato al 2025, *ndr*)».

I segmenti standardizzati per il trasporto merci, rileva ancora lo studio, rappresentano la componente prevalente della produzione mondiale. Nel 2024, portacontainer e portarinfuse hanno coperto, rispettivamente, il 41% e il 27% dei volumi globali prodotti, seguite dalle navi cisterna (gasiere e petroliere) che pesano per circa il 17% e hanno beneficiato negli ultimi anni del forte sviluppo del mercato del Gnl (gas naturale liquefatto). Il comparto passeggeri (navi da crociera e traghetti) incide per poco più del 2%.

In questo quadro, Cina, Corea del Sud e Giappone, in termini di specializzazione produttiva, hanno consolidato il proprio posizionamento proprio nei comparti a elevata standardizzazione: le navi per il trasporto merci pesano per circa il 60% nell'export navalmeccanico cinese, oltre il 40% in quello coreano e più del 70% in quello giapponese. Accanto a questi segmenti, le navi cisterna, con un grado di complessità tecnologica e progettuale superiore alle navi per il trasporto merci, sono comunque una voce rilevante del portafoglio produttivo dei Paesi asiatici.

L'Europa, però, sottolinea il report di Cdp, «presidia nicchie ad alto valore aggiunto. Italia e Francia sono specializzate nel segmento passeggeri, che pesa, rispettivamente, per il 75% e il 64% del loro export di settore e nel quale rappresentano il 20% e il 12% del mercato globale. La Germania ha un portafoglio più diversificato, con una presenza rilevante anche delle navi cargo di piccole dimensioni.

L'Italia, peraltro, tiene la leadership nel segmento della crocieristica. Oltre la metà delle nuove navi da crociera previste in consegna, a livello globale, fino al 2039 sarà realizzata da Fincantieri (56%, cui va aggiunto l'1% dei genovesi cantieri T Mariotti, che completano la quota tricolore), davanti sia ai tedeschi di Meyer Werft, che totalizzano il 19% (tra i cantieri in Germania, col 14%, e quelli a Turku, in Finlandia, col 5%), sia ai francesi di Chantiers de l'Atlantique (14%). Il restante 10% di produzioni va suddiviso tra gli altri Paesi del mondo. Fincantieri, inoltre, fatto 100 il valore delle navi ordinate, ne assorbe il 54%; T Mariotti lo 0,4%; Meyer Werft il 18%, Meyer Turku il 9%, Chantiers de l'Atlantique il 17% e gli altri Paesi il 3%.

La navalmeccanica italiana, rileva sempre Cdp, attiva un ampio ecosistema di fornitori e servizi specializzati. Il settore core, cioè la produzione di navi e strutture galleggianti, concentra circa il 36% del valore aggiunto complessivo della filiera, pari 1,7 miliardi di euro su 4,8. Intorno al core, aggiunge lo studio, «si sviluppa una filiera ampia e diversificata, che genera oltre 3 miliardi di euro di valore aggiunto, nei comparti a monte e a valle». A monte, «il 35% del valore della filiera si distribuisce tra attività di progettazione, design, ingegneria, ricerca e sviluppo e *information and communication technology* (13%), materiali (acciaio, alluminio, vetroresina) e input energetici (11%) nonché componentistica avanzata (propulsione, impianti elettrici ed elettronici, allestimenti) per un ulteriore 11%. A valle, la filiera si estende alle attività di logistica, consegna, manutenzione e riparazione, oltre ai servizi operativi, finanziari e immobiliari, che contribuiscono a circa il 30% del valore aggiunto totale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA