

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Animp: “La transizione energetica trainerà il mercato project cargo”

Nicola Capuzzo · Tuesday, October 25th, 2022

Milano – Il mercato dell’impiantistica in Italia, e di riflesso l’indotto legato alla logistica e alle spedizioni, è alle prese in questo momento con molteplici incertezze e criticità ma il futuro sembra sorridere grazie soprattutto alla transizione energetica e agli investimenti che questo processo innescherà. Questo quanto emerso in occasione del convegno annuale della sezione componentistica d’impianto di Animp presieduta da Marco Pepori.

Durante la tavola rotonda in cui si sono confrontati alcuni direttori commerciali degli Epc contractor, Fabrizio Botta (Saipem) ha evidenziato che “il volume d’investimenti nei prossimi anni è enorme grazie alla spinta derivante dalla transizione energetica ma serve solidità. Il mantra in questo momento – ha detto – sono bassi costi, tempi ridotti al minimo e massima qualità. Il modello cosiddetto fast track”.

Un modello che si scontra però con una realtà attuale fatta di costi in aumento, volatilità e incertezze.

Vittorio Chiovato (Tecnimont) non a caso ha spiegato come si stia provando a “spostare le condizioni contrattuali per renderle più ragionevoli. Con alcuni clienti più evoluti (soprattutto in Nord Europa e Medio Oriente) cerchiamo di introdurre forme di mitigazione del rischio che significano avere la possibilità di ricalcolare il prezzo quando alcuni indici superano determinati valori. Da alcuni clienti c’è un’apertura a parlarne”.

Gianluca Scabbia (Tenaris) a sua volta ha sottolineato come “negli ultimi anni si sono fatti progetti bellissimi ma in taluni casi perdendo soldi; il rischio d’impresa andrebbe condiviso per fare un fast track. Altrimenti bisogna essere selettivi e noi ad esempio abbiamo potuto scegliere opportunità negli Stati Uniti”.

Matucci (Baker Hughes) ha raccontato come la domanda per alcuni macchinari sia particolarmente elevata oggi in Medio Oriente. “Noi – ha affermato – stiamo cercando di fare una mossa difensiva: includere dinamiche inflattive nei prezzi richiesti ma si è cominciato anche a discutere con gli Epc di sfatare il tabù del prezzo fermo e fisso. All’inizio c’era una chiusura quasi totale ma poi si sono iniziate a vedere delle aperture”. Le altre strade da seguire sono l’Indicizzazione di certi costi o l’approccio ‘open book’ per determinate commodity.

Lo stesso Botta (Saipem) ha confermato che certi clienti stanno aprendo all'opportunità di riconoscere rimborsi su talune voci di spesa in caso di extra-costi eccessivamente onerosi.

Secondo Cammarata (Technip Energies) un'indicizzazione dei contratti può diventare ingestibile per i contractor ("indicizzare solo i major item o anche materiali da un pollice?") mentre la cultura dell'open book sta crescendo.

A proposito invece della logistica in & out della produzione di impiantistica Scabbia ha aggiunto che in Tenaris hanno iniziato a fare acquisti in maniera più coordinata a livello di gruppo per ottimizzare gli approvvigionamenti e le logistiche. Matucci dal canto suo ha sottolineato l'impatto avuto sui trasporti da alcune criticità che ancora oggi in taluni casi permangono: "Penso ad esempio al blocco del porto di Shanghai che a livello industriale era stato molto complicato da gestire. Abbiamo dovuto rivedere la nostra pianificazione". A proposito inoltre degli yard (cantieri) per l'assemblaggio di alcuni impianti, il rappresentante di Baker Hughes ha posto l'accento sul fatto che "non solo ci sia carenza di yard ma anche di manodopera che ci va a lavorare".

Alla domanda "rischi e opportunità in ambito *energy transition*?" Donzelli ha risposto ricordando che alcune significative criticità (più dal punto di vista commerciale che tecnico) si sono viste in progetti di impianti fotovoltaici negli Usa mentre ad esempio nel settore del mining grandi sviluppi s'intravedono in Asia, Australia, Uzbekistan, Argentina e Cile.

Cammarata ha detto di vedere "grande intraprendenza per produrre i carburanti del futuro per le navi a ridosso del canale di Suez. Si parla ad esempio di green ammonia per il trasporto marittimo, altri pensano ad avere metanolo verde invece che ammoniaca. Stiamo facendo tanti studi di fattibilità con diversi clienti". Oltre a ciò, "*carbon capture e storage* sarà un altro aspetto da guardare con interesse".

Secondo Botta, a questo proposito, "si sta sottovalutando tutto ciò che è il trasporto e la realizzazione di un network distributivo per l'idrogeno" che difficilmente potrà utilizzare le infrastrutture oggi esistenti.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, October 25th, 2022 at 2:30 pm and is filed under [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.