

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Cantieri e nuove navi: l'Italia è sul podio dei paesi con i maggiori investimenti

Nicola Capuzzo · Tuesday, January 17th, 2023

Sebbene il volume degli ordini di nuove costruzioni navali a livello mondiale sia diminuito del 20% su base annua in termini di tonnellate di stazza lorda compensata, il 2022 è stato comunque un esercizio vivace per l'industria cantieristica mondiale, con prezzi più elevati (in media del 15%), ordini di navi più complesse (un record di 182 ordini di Lng tanker per 39 miliardi di dollari di investimenti) e un incremento degli investimenti in combustibili alternativi (61% del tonnellaggio ordinato, altro primato). Il riassunto dell'anno per la navalmeccanica mondiale è stato offerto da Clarksons che evidenzia un aumento del 6% del valore degli ordini a 124,3 miliardi di dollari nei dodici mesi appena trascorsi.

Gli ordini nel 2022 sono stati dominati da navi per il trasporto di Gnl (182 navi, il 36% della compensated gross tonnage), di container (350 navi, 29% Cgt in calo del 50% su base annua) e car carrier (69 navi e 2,4 Cgt). Anche le nicchie Fpso ed eolico offshore hanno ottenuto buoni risultati. Nonostante il miglioramento dei noli, gli ordini di navi cisterna sono invece diminuiti del 64%, mentre le bulk carrier sono calate del 54%. Un aumento degli ordini di navi cisterna sembra probabile per il 2023, insieme al continuo flusso di Gnl secondo le previsioni di Clarksons.

La Cina (49%) e la Corea del Sud (38%) hanno fatto ancora la "parte del leone" nell'acquisizione di nuove commesse, mentre gli ordini giapponesi sono scesi di quasi il 50% (anche se non tutti i contratti potrebbero essere stati resi pubblici). La produzione cantieristica globale è diminuita dell'8% (Cina 47% della produzione, Corea del Sud 25%, Giappone 16%) e quella europea risulta essersi stabilizzata (con 2,5 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata e l'8% della quota di mercato globale, grazie perlopiù alle costruzioni di navi da crociera). Secondo le proiezioni di Clarksons la produzione continuerà a crescere (di circa il 6% nel 2023) e sarà sempre più dominata da navi portacontainer e Gnl carrier (41% delle consegne previste per il 2023, che saliranno al 58% nel 2024), così come la quota di mercato della Corea del Sud aumenterà. Dal punto di vista degli armatori, la Cina (18,4 miliardi di dollari), il Giappone (15,1 miliardi di dollari) e l'Italia (11 miliardi di dollari) hanno contribuito al 36% degli investimenti, mentre gli armatori greci hanno "tenuto le polveri bagnate" ('appena' 8,5 miliardi di dollari).

Con solo 131 grandi cantieri attivi (nel 2009 erano 320), la società di brokeraggio navale stima che la capacità di costruzione sia inferiore di circa il 40% rispetto a un decennio fa. "Il nostro monitoraggio dei singoli impianti suggerisce solo aumenti di capacità moderati o marginali nel

medio termine” si legge nel rapporto. L’estensione temporale del portafoglio ordini dei cantieri navali è salita a 3,5 anni (da 2,5 anni nel 2020) e i prezzi sono aumentati del 5% nel 2022 (per le Lng tanker del 18%), ma in media i prezzi delle nuove navi sono stati del 15% più alti nel 2022 rispetto al 2021.

La riduzione del contributo del trasporto marittimo alle emissioni globali di CO2 (pari al 2,3%) sarà il frutto di una transizione senza precedenti nel settore dei carburanti e, secondo Clarksons, le esigenze di rinnovamento della flotta aumenteranno nel corso del decennio in corso. L’entrata in vigore delle prossime misure previste dall’Imo (indici Eexi e Cii) sarà una pietra miliare estremamente importante nel percorso di decarbonizzazione del trasporto marittimo (come lo sarà l’Ets dell’Unione Europea nel 2024) e rappresenta un ‘jolly’ del mercato. Non per caso nel 2022 il 61% del tonnellaggio ordinato (35% in numero) è stato alimentato con combustibili alternativi.

Oltre la metà del tonnellaggio ordinato (397 ordini, 36,7 milioni di gross tonnage) era costituito da Gnl dual fuel, il 7,0% da metanolo (43 ordini, 5 milioni di GT), l’1,1% da Gpl (17 ordini, 0,8 milioni di GT) e l’1,2% da batterie ibride. Il 10,8% degli ordini risulterà predisposto per alimentazione ad ammoniaca, ovvero *ammonia-ready* (90 ordini, 7,7 milioni di GT), l’1,4% sarà invece *Lng-ready* (31 ordini), lo 0,1% *hydrogen-ready* e 22 sono le navi in ordine predisposte a utilizzare in futuro il metanolo. Sebbene le tendenze a lungo termine indichino un crescente rinnovamento della flotta (oltre alla riduzione imposta delle emissioni, anche l’età media della flotta in esercizio sta aumentando), il 2023 avrà le sue sfide di marketing per i cantieri. Le preoccupazioni e i rischi macroeconomici sono rilevanti e può pesare sul sentiment degli investitori la scelta di combustibili alternativi che rimane complicata, così come i prezzi delle nuove costruzioni e la disponibilità di ormeggi adeguati sono un ostacolo per alcuni armatori.

Il mercato dei container sarà più debole rispetto al recente passato (anche se, secondo Clarksons, non si escludono ordini, magari per unità feeder), mentre le navi cisterna e le bulk carrier hanno un portafoglio ordini storicamente basso (4% e 6% della flotta rispettivamente).

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, January 17th, 2023 at 5:05 pm and is filed under [Cantieri](#), [Market report](#), [Navi](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.