



Indagine conoscitiva sul Made in Italy

*La cantieristica navale come volano per
l'espansione all'estero del Made in Italy e la
crescita del settore turistico*

Febbraio 2023

FINCANTIERI

Sommario

1. Posizionamento di mercato di Fincantieri.....	3
2. Andamento del settore crocieristico.....	3
3. Vocazione all’export del <i>Made in Italy</i> nella cantieristica navale	4
4. Impatto della cantieristica navale e della crocieristica su economia ed occupazione in Italia.....	4
5. Impatto della pandemia sul settore crocieristico e prospettive future	6
6. Valorizzazione del <i>Made in Italy</i> nella cantieristica navale.....	8
6.1 Ostacoli alla competitività delle imprese italiane: onerosità dei finanziamenti all’export.....	9
6.2 Espansione all’estero del <i>Made in Italy</i> , semplificazioni burocratiche e supporto alle filiere	9
Allegato. Catene globali di approvvigionamento e impatto sulla produzione industriale	11

1. Posizionamento di mercato di Fincantieri

La costruzione delle navi da crociera, all'interno del settore della cantieristica navale, è un segmento caratterizzato da una competizione che sostanzialmente si riconduce a tre grandi concorrenti Europei, i quali si spartiscono stabilmente il 90% del mercato: Fincantieri in Italia, il gruppo tedesco Meyer con stabilimenti in Germania e Finlandia ed infine Chantiers de l'Atlantique in Francia.

Questa concentrazione è presente anche lato cliente, con i primi 4 gruppi armatoriali attivi nella crocieristica (Carnival, Royal Caribbean Cruises, Norwegian Cruise Line Holding e MSC) che controllano circa l'85% dell'offerta della capacità crocieristica attraverso più compagnie (brand), ciascuna opportunamente differenziata per servire i corrispondenti segmenti del mercato.

In questo contesto di mercato, Fincantieri è il leader nel settore della costruzione di navi da crociera, con una quota di mercato che negli ultimi anni si è attestata stabilmente attorno al 40%, con un trend crescente negli ultimi¹. L'Italia può, di fatto, vantare la presenza del leader del settore della cantieristica navale.

2. Andamento del settore crocieristico

Il settore delle navi da crociera, e quindi la cantieristica navale a supporto, ha vissuto una lunga fase di crescita, particolarmente evidente a partire dal 2014, con il raggiungimento di una media di ordini di circa 24 navi l'anno per un valore di ca. 13,6 miliardi di dollari tra il 2016 ed il 2019, valore di gran lunga superiore a quello degli anni precedenti come si evince dalla Figura 1 e dalla Figura 2.

Questo incremento progressivo della domanda di navi da crociera ha contribuito alla crescita sostenuta di Fincantieri.

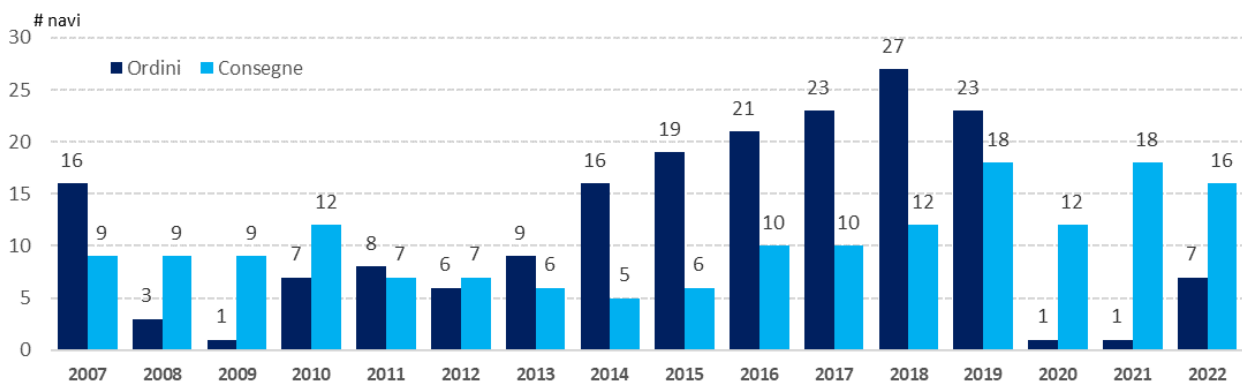


Figura 1: numero di ordini e consegne delle navi da crociera con stazza lorda superiore a 10.000 tonnellate per il periodo 2007-2022²

¹ Quota di mercato relativa al portafoglio ordini di ciascun anno nel periodo 2017 - 2020 calcolata includendo esclusivamente gli ordini fermi al netto delle cancellazioni

² Fonte: elaborazione Fincantieri sulla base dei dati Shippax e dei comunicati stampa specializzata

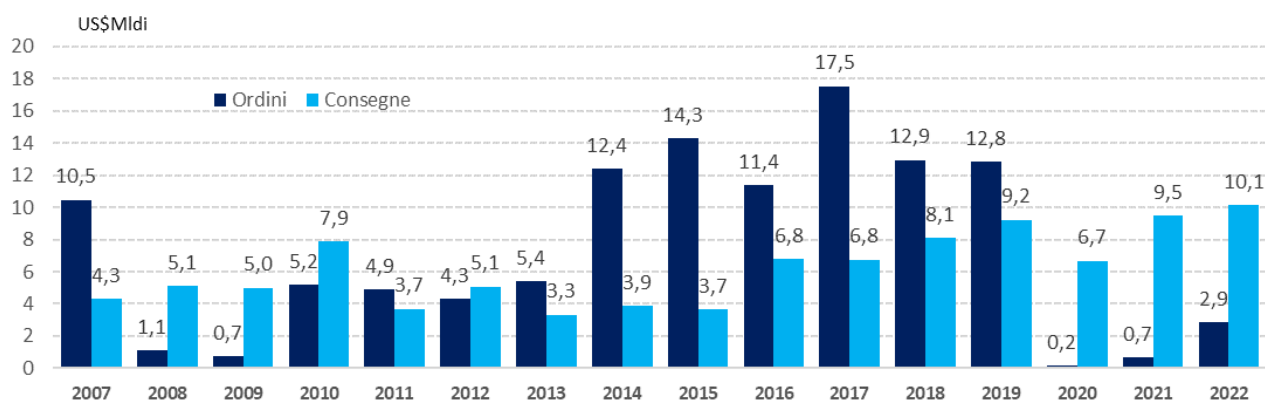


Figura 2: valore in miliardi di dollari di ordini e consegne delle navi da crociera con stazza superiore a 10.000 tonnellate per il periodo 2007-2022³

3. Vocazione all'export del *Made in Italy* nella cantieristica navale

Il settore della cantieristica di navi da crociera è caratterizzato da una quota estremamente elevata di esportazioni, se si pensa che la quasi totalità del mercato di sbocco è costituito da gruppi armatoriali esteri, statunitensi in primis.

A riprova della vocazione export della cantieristica navale, basti pensare che la totalità degli ordini acquisiti dai due player italiani, Fincantieri e Mariotti, nel periodo dal 2016 al 2022 sono riconducibili a clienti esteri.

4. Impatto della cantieristica navale e della crocieristica su economia ed occupazione in Italia

La costruzione di navi da crociera è un'attività che produce un impatto importante per i territori in cui sono insediati i cantieri: ogni euro investito nella cantieristica produce un valore di circa 4,5⁴ volte maggiore a beneficio soprattutto del territorio d'insediamento, attraverso il coinvolgimento di un ampio e diversificato network di imprese, fra cui molte piccole medie imprese altamente specializzate.

Altrettanto rilevante è l'effetto moltiplicativo in termini occupazionali. Nel caso di Fincantieri, le oltre 6.160 risorse dirette coinvolte nella produzione di navi da crociera attivano in Italia circa 36.120 lavoratori in ambito industriale (considerando appalto e subappalto, compresi coloro che sviluppano l'attività lavorativa fuori del cantiere presso il sito del fornitore). Aggiungendo anche l'effetto indotto dei consumi delle famiglie, l'occupazione supera le 55.530 unità.

In sintesi, considerando gli effetti sia a monte che a valle della struttura produttiva, la produzione di navi da crociera si caratterizzerebbe per un effetto moltiplicativo occupazionale particolarmente consistente, pari a ~ 9,0x.

La rilevanza dell'effetto moltiplicativo è riconducibile i) alla politica di make or buy adottata in base alla quale il 20%-30% del valore della nave è realizzato all'interno e ii) alle politiche di acquisto che favoriscono i produttori italiani a cui è indirizzato circa l'80% della spesa in beni e servizi.

³ Fonte: elaborazione Fincantieri sulla base dei dati Shippax e dei comunicati stampa specializzata (Seatrade, Cruise Industry News)

⁴ VI Rapporto sull'economia del mare, dicembre 2019

Un'industria crocieristica florida a sua volta costituisce un valore importante per un Paese come l'Italia che in Europa è tra le mete preferite del turismo crocieristico, e rappresenta un volano importante per il settore, anche in funzione dalle spese affrontate a terra da crocieristi ed equipaggio. In termini economici, il settore crocieristico genera a livello europeo un contributo dominante al PIL, rispetto per esempio ad altri settori quali aeronautico e megayacht, pari a 34,1 miliardi di euro con una forza lavoro che supera le 296 mila unità⁵.

Per comprendere al meglio gli impatti dell'industria crocieristica sul territorio, possiamo distinguere tre differenti effetti:

- Effetto diretto: impatto economico di accrescimento della ricchezza generato all'economia locale dalla produzione di beni e servizi destinati a soddisfare la domanda proveniente dal settore crocieristico;
- Effetto indiretto: generato nel sistema economico attraverso la catena produttiva formata da fornitori di beni e servizi di attività direttamente riconducibili al settore;
- Effetto indotto: incremento di produzione legato all'aumento del reddito generato dai due impatti precedenti; una parte del reddito così generato è plausibilmente impiegato per l'acquisto di altri beni e servizi, implicando un incremento dei consumi e incremento dell'attività produttiva.

Di seguito verrà proposta una stima del valore delle ricadute economiche dell'attività crocieristica in Italia.

Per procedere si possono considerare i dati di traffico del 2019, riportati nella Tabella 1, visto che gli analisti stimano che nel 2023-2024 vi sarà un ritorno a tali valori:

Anno	Passeggeri movimentati	Imbarchi/sbarchi (Home Port)	Transiti	Toccate nave
2019	12.267.283	4.396.275	7.871.008	4.931
	100%	35,8%	64,2%	

Tabella 1: dati relative al traffico passeggeri nel settore crocieristico in Italia nel 2019⁶

È opportuno evidenziare che le navi che toccano i porti italiani generano tre macroaree di spesa rientranti nel perimetro dell'analisi:

- Spesa delle compagnie: le spese sostenute sono classificabili in sub-categorie di servizi quali (i) servizi tecnico-nautici (*i.e.* rimorchio, ormeggio, pilotaggio), finalizzati a garantire una navigazione in sicurezza, (ii) fornitura di beni e servizi alla nave (*i.e.* smaltimento acque di sentina, di acque settiche, smaltimento rifiuti solidi alimentari, di rifiuti differenziati, di rifiuti indifferenziati, di rifiuti pericolosi, rifornimento acqua, servizio di bunkeraggio) e servizi terminal (*i.e.* vigilanza, controlli di sicurezza, accoglienza, movimentazione merci);
- Spesa dei crocieristi: il crocierista quando in transito si configura come "escursionista", sostenendo spese per beni e servizi non diversi da coloro che lasciano l'abitazione in giornata visite giornaliere a città e luoghi di interesse senza alcun pernottamento. Si tratta di spese concentrate su servizi turisti (ristorazione, trasporto) ovvero acquisto di prodotti tipici. In caso di home port, rientrano nel perimetro anche le spese di spostamento da/per l'aeroporto ovvero eventuali pernottamenti in strutture ricettive prima e dopo l'imbarco nella nave da crociera;

⁵ Fonte: Superyachtintelligence, 2012

⁶ Fonte: Italian Cruise Watch 2020, di Risposte e Turismo

- Spesa dell'equipaggio: i membri dell'equipaggio hanno la facoltà di scendere a terra durante le soste della nave e assimilare le spese a quelle dei crocieristi. Inoltre, una parte dell'equipaggio è periodicamente coinvolta nei cambi turno i quali implicano l'acquisto di ulteriori servizi e pernottamenti nel caso di home port.

Item di spesa	Importo (€ mln)
Servizi tecnici e nautici	63
Fornitura di beni e servizi alla nave	66
Servizi terminal	125
Totale spese per le compagnie crocieristiche	255
Crocieristi Home Port	439
Crocieristi in transito	548
Totale spesa crocieristi	987
Equipaggio Home Port	42
Equipaggio in transito	30
Totale spesa equipaggio	73
Totale spese compagnie crocieristiche, passeggeri ed equipaggio	1.316

Tabella 2: stima delle spese effettuate dalle compagnie crocieristiche, passeggeri ed equipaggio in Italia nel 2019⁷

Come mostrato nella Tabella 2, la ricaduta economica annuale stimata dell'attività crocieristica in Italia supera 1,3 miliardi di euro; inoltre, a tale valore andrebbe aggiunto anche la spesa in stipendi degli equipaggi italiani delle compagnie crocieristiche o del personale a terra delle sedi/uffici italiani.

5. Impatto della pandemia sul settore crocieristico e prospettive future

La pandemia ha avuto un effetto dirompente sul settore della crocieristica, provocando la sospensione dell'attività a partire da metà marzo 2020, con fermo dell'intera flotta e azzeramento dei ricavi per tutte le compagnie crocieristiche.

Nell'estate 2021 c'è stato un progressivo riavvio dell'attività, inizialmente con un numero limitato di navi ed itinerari, principalmente su base nazionale (sia in termini di paese di provenienza dei passeggeri che di destinazioni del viaggio), nel rispetto di rigorose disposizioni di carattere sanitario e con limitato tasso di occupazione delle navi. La disomogeneità di diffusione dell'epidemia con il succedersi di diverse ondate, la diversità delle disposizioni sanitarie in vigore nei vari Paesi hanno impedito una ripartenza in contemporanea e su larga scala della crocieristica.

Un riavvio delle crociere è stato guidato dall'Europa (Italia e Germania in primis) a fine maggio 2021, seguita verso luglio dagli Stati Uniti con l'applicazione di un rigoroso sistema di regole fissato dal Centers for Disease Control and Prevention – CDC, poi progressivamente ammorbidito a partire da gennaio 2022.

La vera ripartenza del settore si è progressivamente concretizzata nel 2022 come dimostrano una serie di indicatori:

- flotta in operatività: 93% in letti bassi a fine 2022
- tassi di occupazione prossimi ai livelli storici

⁷ Fonte: elaborazione dati Fincantieri

- prenotazioni per il 2023: in linea con i livelli del 2019, per alcuni brand anche con rendimenti netti più elevati
- numero di crocieristi: 28,2 milioni nel 2022 (4,8 mil. nel 2021)

Il 2023 è considerato da tutti l'anno della piena ripresa, con il superamento del target di 30 milioni di passeggeri conseguito nel 2019.

Nel frattempo, la ripartenza degli investimenti è stata guidata dal comparto del lusso che ha mostrato una grande vivacità, con l'ingresso in particolare di alcuni operatori del settore alberghiero. Questi ultimi sono andati a colmare il divario tra crociere ed esperienza di viaggio su uno yacht privato (yachts experience), volendo servire una clientela esclusiva che intende vivere un'esperienza di gran lusso. Nel corso del 2022, a livello mondiale, sono stati confermati ordini per 7 navi con stazza superiore a 10.000 tonnellate e sottoscritti accordi per la costruzione di altre navi di nuova generazione.

CLIA - Cruise Lines International Association stima che dopo il raggiungimento dei 28 milioni di passeggeri nel 2022, seguirà una crescita all'8% con un target di 38 milioni di crocieristi al 2026⁸ e 46 milioni al 2030 immaginando, nel secondo periodo, una crescita al 5%, in linea con quanto registrato nel decennio ante Covid.

Numero di passeggeri

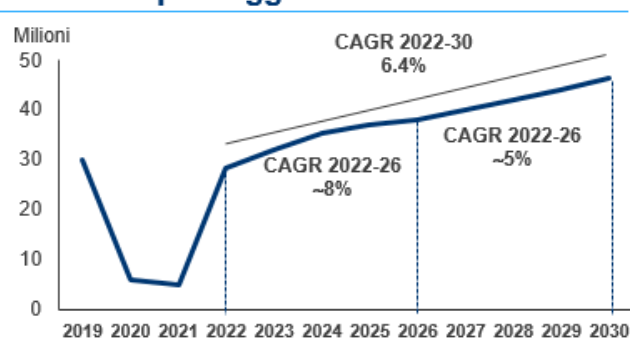


Figura 3: andamento e trend del numero passeggeri per anno del settore crocieristico – dati in milioni di passeggeri

L'ipotesi di un ritorno alla crescita è anche avvalorata dal fatto che la crociera come modalità di vacanza continua ad essere particolarmente attrattiva e fornisce un valore addizionale ai consumatori rispetto all'alternative "land-based", divario di valore che si è ampliato durante la pandemia

Tale differenziale è stato quantificato in un valore incrementale del 22%-30% rispetto a una proposta simile di vacanza a terra. Da una indagine sul potenziale delle crociere condotta dal CLIA è emerso anche che su un campione di intervistati il 63% molto probabilmente/probabilmente effettuerà una crociera nei prossimi due anni, mentre la percentuale di coloro che non ha mai fatto una crociera ma è interessato a sperimentarla è salita al 69%, confermando un livello di interesse superiore a quello pre-pandemia.

Lo scenario previsionale in termini di nuovi ordini sconta l'evoluzione attesa della dimensione della flotta crocieristica e le stime di fabbisogno in relazione alle ipotesi di crescita del numero di passeggeri.

La consistenza della flotta, che a fine 2022 è pari a ca. 659 LB9, crescerà fino a ca. 727 mila letti bassi nel 2026, per effetto della consegna delle navi in portafoglio. A partire dal 2026, per effetto della dismissione delle navi obsolete (consegnate oltre 30 anni fa), l'offerta di letti bassi comincerà a ridursi. L'ipotesi di phase

⁸ Fonte: CLIA Report 2022, tasso medio di crescita del numero passeggeri 2009-2019 = 5%, elaborazioni Fincantieri su dati CLIA

⁹ LB = Letti bassi, posti letto disponibili su una nave considerando lo standard di due letti per cabina. Consistenza flotta globale, elaborazione Fincantieri su dati Shippax

out è supportata da una minore marginalità delle navi vecchie, ulteriormente penalizzate dalla crescita dei prezzi del bunker, e dalla non conformità ai parametri ambientali imposti dalle nuove normative.



Figura 4: andamento e trend dell'offerta e domanda di letti bassi – dati in migliaia di LB

Considerando le previsioni di crescita dei passeggeri e la durata media delle crociere, successivamente al 2026 emergerebbe un gap tra domanda ed offerta dell'ordine di ca. 200 mila LB al 2030, che giustificerebbe una ripresa degli ordinativi a partire dal 2023, tenuto conto del lead time di progettazione e costruzione.

In ogni caso, l'evoluzione dello scenario commerciale sarà influenzata dal grado di maturità delle tecnologie per l'adeguamento alle normative di riduzione delle emissioni, dalla necessità di supporto finanziario da parte delle Export Credit Agency e dall'evoluzione dello scenario economico e geopolitico internazionale. Capacità di innovazione e supporto all'export saranno gli elementi fondamentali su cui si giocherà la competizione, inasprita da una maggiore disponibilità di slot produttivi presso i concorrenti.

6. Valorizzazione del *Made in Italy* nella cantieristica navale

L'attività di Fincantieri rappresenta, come visto, un volano di crescita economica e sociale nei territori dove sono insediati i cantieri, e favorisce lo sviluppo di filiere e distretti tecnologici di eccellenza, stimolando l'export indiretto delle piccole e medie imprese.

Il valore unitario elevato delle commesse navali, talvolta superiore al miliardo di euro, ha portato gli armatori a richiedere il perfezionamento del finanziamento all'export quale condizione per l'efficacia dei contratti di costruzione.

Tale pratica di mercato ha spostato la competizione internazionale da un piano squisitamente tecnico, riconducibile alla progettazione e costruzione della nave, ad una dimensione più ampia, che coinvolge la competitività ed efficienza dei sistemi di supporto all'export dei Paesi dove sono situati i cantieri che assumono così un ruolo strategico, nel caso italiano per l'espansione all'estero del *Made in Italy*.

In Italia il sistema di supporto all'export è gestito da tre società a controllo pubblico: (1) SACE, che garantisce le banche finanziatrici dal rischio credito dell'acquirente o investitore estero, (2) SIMEST, che fornisce soluzioni per la stabilizzazione del tasso di interesse ed eroga contributi per migliorare le condizioni del finanziamento

attraverso la gestione del Fondo 295¹⁰ e (3) CDP, che partecipa ai finanziamenti fornendo liquidità in affiancamento al sistema bancario.

6.1 Ostacoli alla competitività delle imprese italiane: onerosità dei finanziamenti all'export

Gli armatori hanno storicamente riscontrato una minor competitività del sistema di supporto all'export italiano rispetto a quello degli stati in cui sono localizzati i principali competitor di Fincantieri (Germania con Meyer Werft e Francia con Chantiers de L'Atlantique) e il premio richiesto da SACE è risultato sempre superiore a quanto quotato dalle omologhe Euler Hermes in Germania e Bpifrance in Francia.

I premi assicurativi maggiori rispetto a quelli richiesti dall'ECA francese o tedesca, peraltro, si inseriscono in un contesto economico-finanziario già sfavorevole per l'Italia, zavorrata da un merito di credito da sempre peggiore di quello di Francia e Germania¹¹, che si traduce linearmente in tassi di interesse più alti quotati dalle banche che partecipano ai finanziamenti SACE.

Il saldo delle componenti descritte risulta sfavorevole per un esportatore italiano rispetto ai concorrenti tedeschi o francesi; un finanziamento con copertura SACE è, nel complesso, strutturalmente più oneroso dei finanziamenti con copertura Bpifrance o Euler Hermes, con un differenziale pari a circa il 3% del valore della commessa, gap che spesso va a tutto discapito dell'esportatore che per vincere la concorrenza è costretto ad applicare uno sconto commerciale di pari importo.

6.2 Espansione all'estero del *Made in Italy*, semplificazioni burocratiche e supporto alle filiere

Affinché l'industria italiana sia altamente competitiva nei mercati internazionali è evidente come il sistema di supporto all'export debba creare un valore aggiunto anche a parziale copertura dello svantaggio finanziario in cui devono operare gli esportatori e, allo stesso tempo, debbano essere promosse attività di supporto alla crescita e alla sostenibilità delle filiere ritenute strategiche.

- **È importante che SACE continui ad assicurare sino al 100% dei finanziamenti all'esportazione verso gli armatori**, differenziandosi positivamente dalle prassi adottate della ECA francese e tedesca che consuetudinariamente coprono sino al 95% dell'importo finanziato.

Il Covid-19 ha impattato duramente il settore crocieristico portando a un peggioramento del merito creditizio di tutti i principali armatori; la copertura SACE al 100% dell'importo finanziato consente di evitare un potenziale ulteriore incremento del tasso di interesse dei finanziamenti all'export, dovuto alla valutazione del rischio di mancato pagamento degli armatori che verrebbe condotta dalle banche finanziatrici qualora SACE modificasse le proprie condizioni di assicurabilità.

- **È da considerarsi strategica la continuità e la disponibilità di risorse per l'intervento agevolativo disposto da SIMEST attraverso il Fondo 295¹²**, in assenza del quale ci sarebbero immediate ricadute negative sulla capacità dei principali esportatori italiani, tra cui Fincantieri, a firmare nuovi ordini e confermare quelli già siglati in funzione del diretto peggioramento delle condizioni del finanziamento.

¹⁰ Fondo pubblico ("Fondo contributi agli interessi legge 295/73 – Gestione interventi di cui al D. Lgs. 143/98, Capo II"), costituito ai sensi della Legge 28 maggio 1973, n. 295 e disciplinato, inter alia, dalle disposizioni del Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n. 143, Capo II e del D.M. 21 aprile 2000 n. 199

¹¹ Rating Standard & Poor's attuali: Italia BBB, Francia AA, Germania AAA

¹² Il Fondo 295 è alimentato da trasferimenti di risorse stanziati nel Bilancio Statale nello stato di previsione del Ministero dell'Economia e delle Finanze

- **Per supportare efficientemente gli esportatori occorre valutare semplificazioni burocratiche, operative e di governance così da velocizzare gli iter approvativi.**

SACE ha adottato un nuovo modello operativo e di governance a valle del d.l. 23/2020¹³, condizione necessaria affinché il sistema italiano di supporto all'export potesse allinearsi alle migliori prassi adottate dai sistemi tedesco e francese. Nel breve termine si potrà constatare se tali cambiamenti sono stati condizione anche sufficiente per garantire un supporto efficace alla crescita delle imprese italiane su scala globale, allineato a quanto proposto dalle altre ECA.

- **Per garantire una crescita organica e tutelare la rete di PMI italiane che costituisce il perno della filiera della cantieristica navale, prevalentemente ubicata in Friuli-Venezia Giulia, Liguria, Lombardia e Veneto, occorre valutare l'attivazione di iniziative strategiche di supporto finanziario da parte di istituzioni finanziarie e governative**

CDP, in linea con le direttive del Piano Strategico 2022-2024, promuove l'attivazione di iniziative per sostenere lo sviluppo delle filiere produttive attraverso strumenti di finanziamento a medio-lungo termine quali, a titolo di esempio, basket bond complementari al tradizionale canale bancario e destinati a supportare i piani di investimento e crescita delle imprese.

Tra i principali ostacoli all'implementazione delle iniziative verso le filiere di PMI figura inevitabilmente il merito creditizio e la capacità finanziaria delle stesse Società data la dimensione ridotta sotto il profilo sia patrimoniale sia economico-reddituale. Per mitigare e superare tale criticità, può essere oggetto di valutazione l'istituzione, o la possibilità di ricorso, a **Fondi Pubblici Regionali per la copertura delle prime perdite potenziali sui finanziamenti o bond emessi delle PMI aventi sede in ciascuna regione.**

* * *

¹³ Il d.l. n. 23/2020 ha disposto il passaggio di SACE sotto il diretto controllo del Ministero dell'Economia e delle Finanze prevedendo l'adozione per l'ECA di un nuovo modello operativo mediante il quale il rischio di tutti gli impegni assunti da SACE viene ripartito al 90% nel bilancio dello Stato ed al 10% nel bilancio di SACE

Allegato

Le catene globali di approvvigionamento delle materie prime e l'impatto sulla produzione industriale.

Il tessuto industriale dell'indotto di Fincantieri SpA è costituito per la maggior parte da PMI, con un forte radicamento nei territori in cui sono ubicati i cantieri produttivi.

Come tutte le imprese manifatturiere, nel corso degli ultimi tre anni anche i nostri fornitori hanno dovuto affrontare un contesto particolarmente difficile, segnato dalla pandemia, dagli effetti del conflitto russo-ucraino e dal forte incremento dei costi energetici.

Il mercato delle commodities ha intrapreso ormai da tre anni un macrotrend rialzista e il settore dell'acciaio, materia prima per eccellenza nel settore navale, in particolare ne è stato fortemente impattato.

I fattori emersi allo scoppio della pandemia e nelle successive fasi di ripresa della produzione si sono rivelati non passeggeri, ma strutturali e contribuiscono a mantenere una situazione di tensione dal lato dell'offerta e livelli di prezzo elevati, colpendo sia le grandi realtà che le medio-piccole:

- politiche protezionistiche e conseguente «regionalizzazione» dei mercati
- politiche monetarie e fiscali di Cina e USA a sostegno della produzione
- fenomeni inflattivi strutturali non mitigati da adeguate strategie di politica economica (ipotesi aumento tassi di interesse da parte delle banche centrali)
- rafforzamento del dollaro vs euro
- aumento dei costi energetici
- permanenza di un shortage di disponibilità di offerta rispetto al mercato, con criticità sulla reperibilità dei materiali
- introduzione di piani di decarbonizzazione dei processi produttivi siderurgici

In questo quadro, il conflitto russo-ucraino ha introdotto due ulteriori elementi che hanno amplificato gli effetti dei fattori descritti, soprattutto nel settore siderurgico, sia nella scarsa disponibilità di materiali che nell'escalation incontrollata dei prezzi:

- Blocco della produzione in Ucraina
- Sanzioni applicate alla Russia

Una sottolineatura particolare merita il tema dell'energia che ha causato un forte shock nella struttura dei costi delle aziende riducendo in modo significativo la loro marginalità.

A fini esemplificativi, si riporta l'evoluzione dei prezzi nel triennio 2018-2020 e nel successivo 2021-2023.

	u.m.	2018 - 2020	2021 - 2023	delta %
Elettricità	€/MWh	50,84	212,10	317%
Gas	€/MWh	16,90	83,86	396%
HRC	€/ton	484,00	877,00	81%

In questo contesto, la relazione con una realtà solida come Fincantieri ha rappresentato per il parco fornitori un importante sostegno per il superamento della crisi.

Interventi a supporto della catena di fornitura

In questo contesto quali interventi possono essere proposti per favorire lo sviluppo del settore?

- ❖ **Politica investimenti:**
 - a. Approccio concreto alle “politiche green” con evoluzione graduale che tenga in considerazione gli impatti sulle filiere produttive e preveda eventuali strumenti di supporto alla transizione
 - b. Favorire ambiti specifici di investimento su:
 - Digitalizzazione
 - Tecnologie green
 - c. Sviluppo delle infrastrutture (porti, ferrovie, ecc.) per migliorare mobilità e flussi logistici
- ❖ Supporto nell’accesso ai mercati esteri delle materie prime: promozione degli scambi internazionali attraverso la rimozione degli attuali blocchi e l’attivazione di nuovi canali per allentare la tensione dal lato dell’offerta e favorire l’allargamento delle fonti di approvvigionamento
- ❖ **Settore energetico:**
 - a. Attivazione di canali e fonti di energia alternative per ridurre il grado di dipendenza dalle importazioni
 - b. Revisione tasse e accise
 - c. Monitoraggio del livello dei prezzi per evitare manovre speculative
- ❖ Contributi specifici per la copertura dei maggiori costi sostenuti per l’approvvigionamento di materie prime ed energia per i grandi consumatori energetici
- ❖ Attivazione di piani di formazione per accrescere la cultura manageriale della classe imprenditoriale
- ❖ **Gestione forza lavoro:** visto il carattere labour intensive della produzione cantieristica con un alto numero di lavoratori stranieri questa è una variabile chiave:
 - a. prevedere interventi a sostegno dell’integrazione per migliorare l’impatto sociale sulle comunità di riferimento
 - b. semplificare le pratiche burocratiche e amministrative