

## **Editoriale**

### **IL PRESENTE E IL FUTURO DELLA CANTIERISTICA NAVALE NELLA GLOBALIZZAZIONE DEI MERCATI**

Pier Maria Ferrando (curatore dello *Special Issue*)

Perché un *Workshop* dell'Università di Genova e perché questo *Special Issue* di *Impresa Progetto*

Questo *Special Issue* di *Impresa Progetto* apre una nuova serie editoriale che il *Journal* intende dedicare all'approfondimento di specifici temi legati all'evoluzione dei sistemi produttivi ed aziendali, e rilevanti dal punto di vista del dibattito scientifico. Il tema affrontato in questo caso è quello della crisi della cantieristica navale, e si colloca in un ambito di interessi su cui *Impresa Progetto* tornerà con iniziative e contributi dedicati al "fare impresa oggi, in tempo di crisi".

La crisi che a partire dal biennio 2007/8 ha investito a livello mondiale prima i mercati finanziari e poi l'economia reale, determinando problemi di straordinaria gravità sia per le politiche economiche che per le strategie delle imprese, nel caso della cantieristica navale ha comportato, come conseguenza della pesante riduzione della richiesta di trasporto marittimo, una drastica diminuzione degli ordini di nuove navi.

Le ricadute sul piano economico e sociale di questo impatto, dato il contributo tradizionalmente fornito dal settore alla formazione di occupazione e di reddito tanto al suo interno quanto nelle filiere dell'indotto, sono particolarmente forti soprattutto nelle aree in cui tali attività sono territorialmente concentrate.

Emblematico da questo punto di vista è il caso dell'area ligure e genovese, dove è rilevante la presenza di unità locali di Fincantieri.

In proposito va ricordato che nel corso del 2011 Fincantieri ha prospettato ipotesi di riorganizzazione e di ridimensionamento delle capacità produttive e dell'occupazione che non solo hanno suscitato la decisa opposizione delle organizzazioni sindacali e delle istituzioni locali, ma sono state accolte da espressioni di viva preoccupazione anche da parte delle gerarchie ecclesiastiche.

Dopo che il governo ha dichiarato di voler assicurare il mantenimento delle capacità produttive Fincantieri ha ritirato l'iniziale piano di ridimensionamenti, e l'attenzione si è concentrata sulla ricerca di commesse con cui assicurare continuità produttiva ai cantieri, anche redistribuendo opportunamente tra di essi i nuovi carichi di lavoro; esisterebbe inoltre, ma non se ne sono avute conferme ufficiali, un interesse della società verso nuove tipologie produttive. Manca tuttavia ad oggi la definizione, da parte degli attori privati e pubblici interessati, di obiettivi e piani sistematici riguardanti al superamento della crisi e al rilancio delle attività produttive.

In questo contesto l'Università di Genova, attenta tanto al proprio ruolo scientifico quanto ai problemi del territorio, ha organizzato attraverso le Facoltà di Economia e di Ingegneria un *workshop* sul tema "Il presente e il futuro della cantieristica navale nella globalizzazione dei mercati".

Il *workshop* si è svolto il 2 febbraio 2012 presso la Facoltà di Ingegneria con la partecipazione di studiosi ed esperti che hanno esaminato le tendenze della cantieristica navale a livello internazionale dal punto di vista delle tipologie e delle localizzazioni produttive, delle innovazioni di processo e di prodotto, dei cambiamenti nel quadro normativo che possono operare come determinanti dell'innovazione, con specifici approfondimenti relativi al quadro europeo ed all'estremo oriente (Giappone, Corea, Cina).

In particolare sono state presentate riflessioni che potranno stimolare ulteriori approfondimenti di carattere più propriamente scientifico intorno ai fattori che stanno all'origine della crisi della cantieristica navale con l'obiettivo di prospettare, al di là delle risposte contingenti e tenendo conto delle determinanti evolutive e dei processi innovativi operanti nel settore, le linee di una possibile *exit strategy*.

In questo *Special Issue* di *Impresa Progetto* vengono ora pubblicati i principali materiali di tale *workshop*, nella convinzione che essi possano concorrere alla formazione di un più chiaro quadro di riferimento in cui ricollocare il dibattito sui problemi e sulle prospettive della cantieristica navale nel nostro paese. Si tratta in particolare:

- di un intervento di presentazione di questo *Special Issue*: "La cantieristica navale e la duplice valenza della sua crisi", con cui il Prof. Pier Maria Ferrando ed il Prof. Carlo Podenzana-Bonvino ricostruiscono, in base ai contributi ed agli interventi presentati nel *workshop*, le chiavi di lettura della crisi della cantieristica navale e le linee per un suo possibile superamento;
- della relazione del Prof. Claudio Ferrari dell'Università di Genova sul tema "Cantieristica navale: caratteristiche e tendenze di un mercato globale", nella quale vengono delineate le dinamiche di fondo che interessano la domanda e l'offerta della cantieristica navale a livello internazionale;
- dell'intervento del Dott. Alcide Ezio Rosina, Presidente di Premuda SpA, rielaborato in collaborazione della Prof.ssa Roberta Scarsi dell'Università di Genova, che mette in luce le determinanti della attuale situazione di *overcapacity* strutturale tanto a livello di flotta quanto di capacità produttiva e delinea alcune azioni di possibile riequilibrio;
- dell'intervento della Prof.ssa Paola Gualeni, dell'Università di Genova, sul tema "Progettazione e costruzione navale: scomoda eredità o risorsa per creare il futuro?", in cui i tradizionali caratteri della cantieristica navale come attività produttiva complessa, integratrice di tecnologie e di innovazione, sono visti come premessa per individuare e padroneggiare percorsi di *exit strategy* dalla crisi;
- dei contributi dell'Ing. Enrico Brina di ABS (American Bureau of Shipping) Italy, sul tema "A Classification Perspective on the Future of Ship Design and Technology" e dell'Ing. Andrea Cogliolo, di RINA Service, su "Green Ships – The Future of Shipbuilding", che mettono a fuoco dal punto di vista tecnico alcune

determinanti di carattere economico (circa la gestione delle navi) e normativo (circa la tutela dell'ambiente) che fanno intravedere nuovi bisogni e risposte produttive e sollecitano percorsi di ricerca e di innovazione non indifferenti rispetto alle linee di una possibile *exit strategy*.

Questo *Special Issue* è inoltre introdotto dall'indirizzo di saluto, registrato in video, del Dr. Reinhard Lüken, Segretario Generale di CESA (Community of European Shipyards Association), che essendo stato trattenuto a Bruxelles non aveva potuto partecipare personalmente al *workshop*. Tale saluto, trascritto e tradotto con alcuni adattamenti formali, viene riproposto in quanto non si tratta di un intervento di circostanza ma contiene precisi riferimenti di merito ad alcune determinanti strutturali da cui dipendono le prospettive della cantieristica navale.