



**AGGIORNAMENTO !!**

## **Lettera-Notiziario n. 1 – 2010**

**Situazione del mercato mondiale. Consuntivo al 31 dicembre 2009**

---

## QUADRO DI MERCATO

---

L'andamento della domanda mondiale nel corso del 2009 ha confermato la drammatica caduta iniziata nell'autunno del 2008: il mercato delle nuove costruzioni è infatti praticamente fermo da 18 mesi, con una domanda attestata nel 2009 a 15,9 Mil.Tslc, poco più di un terzo rispetto al montante ordini del 2008, che già aveva registrato un sensibile calo (-50%) rispetto al 2007.

Tale livello di ordinativi è paragonabile ai minimi storici raggiunti a seguito della crisi che aveva toccato il settore nella seconda metà degli anni '80 e all'indomani dello scoppio della Guerra del Golfo (1991). La contrazione è ancora più evidente in valore. Secondo stime Clarkson nel 2009 gli armatori hanno investito in nuove navi 18 miliardi \$, ovvero il 12% del totale 2008 (154 Mld i\$) e il 7% del 2007 (260 Mld i\$).

Come conseguenza di questo stato di cose in Europa si sono manifestate numerose situazioni di criticità. Fra le più rilevanti va evidenziato che :

- **STX Europe** sta facendo ricorso, in Francia ed in Finlandia, a cassa integrazione, piani di dimissioni volontarie e pre-pensionamenti per fronteggiare lo scarico di lavoro che diventerà totale nel terzo trimestre 2010 a fronte della consegna, a Saint Nazaire, delle unità da crociera MSC Magnifica e Norwegian Epic e, a Turku, nel quarto trimestre 2010, dell'Allure of the Seas.  
STX France intende adeguare la capacità produttiva dello stabilimento francese da 2,5 navi/anno a 1,5 navi/anno (inferiore a quella di Monfalcone).
- **AP Möller/Maersk** ha deciso di chiudere definitivamente il cantiere di Lindø (~ 2.600 addetti) dopo il completamento delle navi in portafoglio.
- **Wadan Yards** è entrato in fallimento nel 2009. Ad agosto i due cantieri tedeschi di Wismar e Warnemünde, ribattezzati **Nordic Yards**, sono stati rilevati da acquirenti russi con l'obiettivo di servire il mercato interno. Dei 2.400 addetti circa 1.000 hanno ripreso il lavoro a tempo pieno, ai rimanenti è stato assicurato l'impiego per i prossimi 5 mesi con una paga al 75%.

Alla luce delle notizie relative a tagli occupazionali, fallimenti e chiusura di unità produttive, la perdita di posti di lavoro a livello europeo si può già ad oggi quantificare in un 20% su un totale complessivo di circa 180.000 addetti (CESA + Turchia + Malta + Estonia).

Questa è la situazione del settore in Europa a fronte di prospettive di ripresa della domanda di naviglio mercantile che al momento non appaiono posizionate sul breve termine.

Con riferimento ai macro settori tipologici, si osserva che nel 2009 :

- nel **comparto standard** sono stati emessi ordini per complessivi **12,3 Mil.Tslc**, contro i 32,1 Mil.Tslc del 2008 (- **62%**). Tutte le tipologie segnano forti riduzioni della domanda;
- nel **comparto high tech** gli ordini sono stati pari a **3,5 Mil.Tslc** contro gli 11.1 Mil.Tslc del 2008 (- **69%**). Il calo di domanda è stato generalizzato;

- nel **comparto delle navi da crociera** è stato firmato un solo ordine a Dicembre : **1 nave da 130.000** tsl assegnata da Carnival a Fincantieri.

Relativamente alle aree di produzione, emerge che:

- la **cantieristica europea** ha registrato una quota di mercato del 3% in Tslc (5% nel 2008) attraverso acquisizioni di navi ad elevato valore aggiunto poiché sono state praticamente nulle le commesse nel comparto del naviglio standard;
- la **cantieristica giapponese** si è attestata al 27% (17% nel 2008) trainata dall'armamento nazionale che ha ordinato ai propri cantieri l'80% del fabbisogno totale;
- la **navalmeccanica coreana** ha registrato un forte rallentamento, con una quota di mercato che si è attestata al 21% contro il 34% del 2008; tale situazione è imputabile alla elevata dipendenza dell'industria dalla committenza estera, soprattutto europea, che ha emesso nel 2009 ordini pari al 21% del totale contro il 39% del 2008 ed il 47% del 2007;
- la **Cina** si è assicurata una quota del 41% contro il 32% del 2008. Rilevante anche in questo caso il supporto offerto dall'armamento nazionale: la Cina di fatto sta seguendo il modello di sviluppo utilizzato dalla cantieristica giapponese, ovvero coniugare vocazione all'export con la crescita dello shipping domestico.
- la cantieristica del **Resto del Mondo** ha acquisito l'8% degli ordini.

Per quanto attiene ai comparti di maggiore interesse per la cantieristica italiana è emersa la seguente situazione:

### **Navi da crociera**

Fincantieri è riuscita ad aggiudicarsi l'unico ordine emesso nel 2009, per conto di Carnival. Nel 2008 la domanda di navi da crociera era stata pari a 3 unità, contro le 16 del 2007.

Il mercato conserva fondamentali "sani": i tassi di sviluppo sono stati ancora positivi grazie alla crescita europea che ha compensato il rallentamento degli Stati Uniti e le maggiori compagnie armatoriali hanno registrato soddisfacenti livelli di occupazione delle navi, anche se conseguiti attraverso l'adozione di politiche di sconto. Secondo i dati del CLIA (Cruise Lines International Association) nel 2009 il numero dei passeggeri trasportati è cresciuto del 3,4% ed è atteso un incremento del 6,4% nel 2010.

Gli armatori, tuttavia, non sono più propensi come in passato ad impegnarsi in considerevoli programmi di investimento, riducendo di fatto la visibilità a medio termine delle società cantieristiche per quanto attiene al carico di lavoro.

Le compagnie armatoriali hanno infatti adottato una politica attendista, e di contenimento degli investimenti, rendendo evidente che la possibilità di assicurarsi nuovi contratti è subordinata non solo ad un'offerta di elevato standard su nuovi prodotti, ma anche a prezzi sfidanti, uniti a condizioni finanziarie favorevoli.

## **Traghetti**

Nel corso del 2009 non sono stati perfezionati ordini di traghetti con lunghezza superiore ai 150 metri. Nel 2008 le unità ordinate erano state 9 e, nel 2007, 16.

Promozione dello short sea shipping, invecchiamento della flotta e crescente sensibilità verso le tematiche ambientali e di sicurezza possono per il futuro trainare la ripresa del mercato.

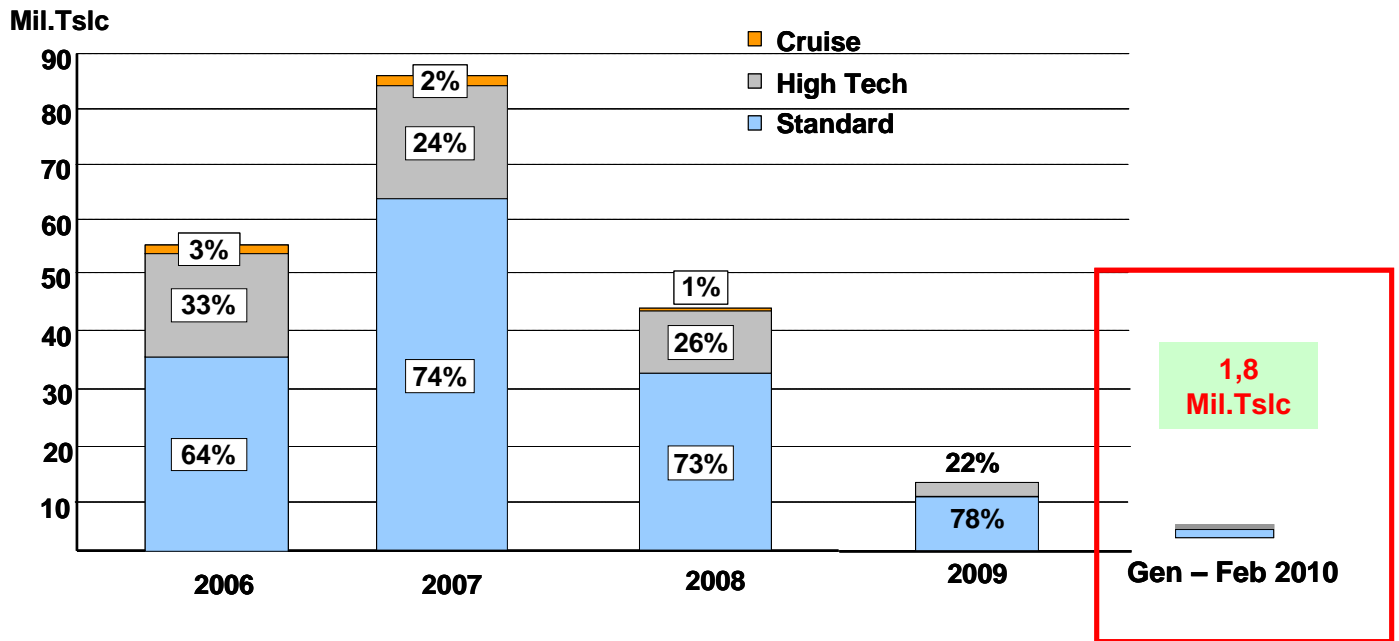
Nel corso dell'anno a livello politico europeo sono state avviate iniziative volte a promuovere l'adozione di uno schema del tipo "Scrap & Build".

## **Riparazioni navali**

Il mercato delle riparazioni e trasformazioni navali si è contraddistinto per un buon livello di attività, frutto del costante incremento delle navi in flotta che ha alimentato la richiesta di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Nel corso del 2009, a supporto del potenziamento della capacità di offerta, sono stati espletati i lavori di riqualifica presso l'Arsenale Triestino San Marco per la riattivazione del bacino 3 (30.000 tonn.) che consente di servire il mercato delle navi medio piccole.

## Ordini totali: quote per segmento 2006 - 2009



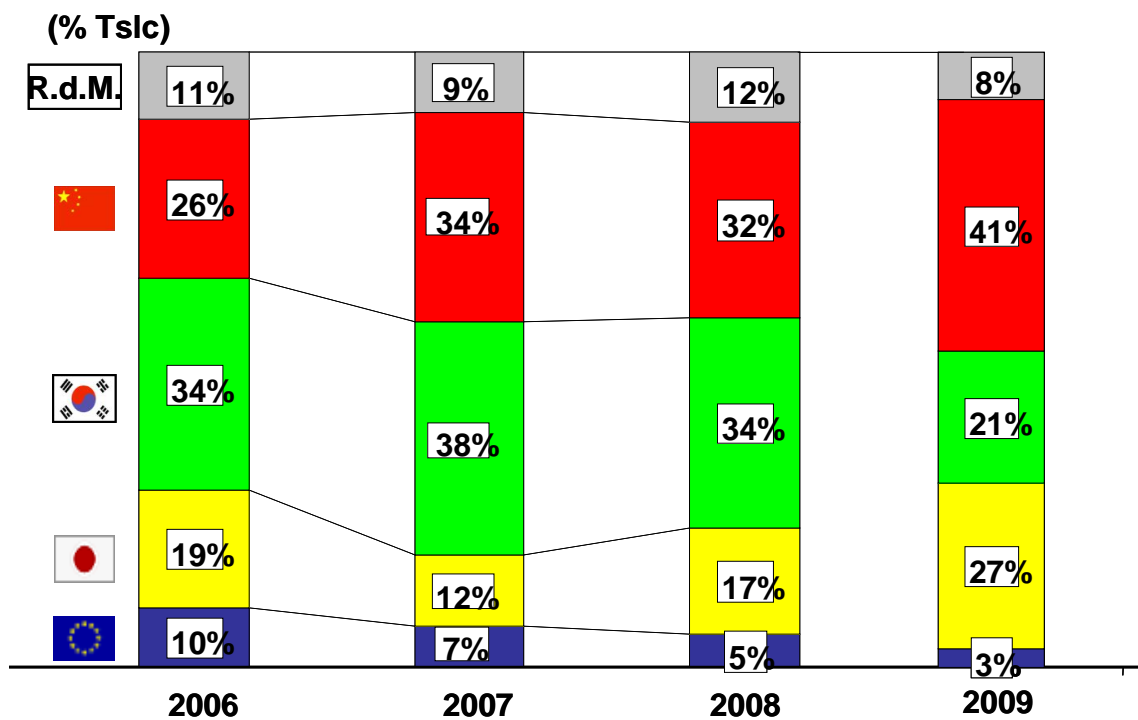
Mil. TSLC				
	2006	2007	2008	2009
Cruise	1,5	1,7	0,2	0,1
High Tech	18,7	20,5	11,4	3,5
Standard	35,3	63,7	32,1	12,3
<b>Totale</b>	<b>55,5</b>	<b>85,9</b>	<b>43,7</b>	<b>15,9</b>

➔

- 49%  
Rispetto  
al 2007

- 64%  
Rispetto  
al 2008

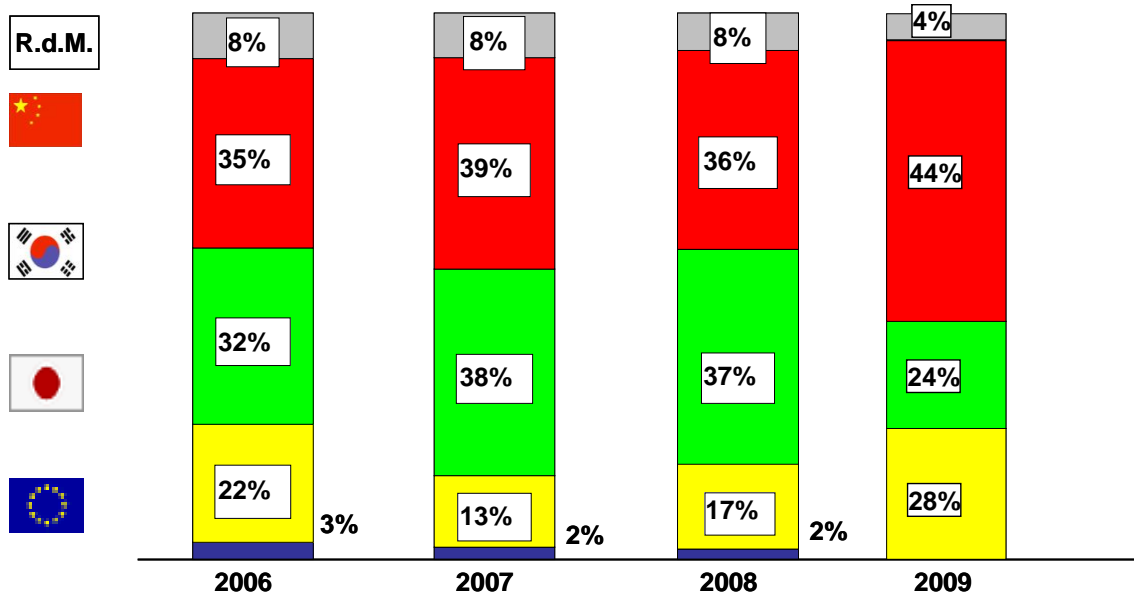
## Ordini totali: quote di mercato per area del paese costruttore



## ORDINI PER AREA COSTRUTTORE

Mil. TSLC				
	2006	2007	2008	2009
R.d.M	6,1	8,6	5,0	1,2
China	14,3	29,1	14,0	6,5
S.Korea	19,1	32,4	15,0	3,4
Japan	10,6	10,1	7,6	4,3
EU 27 + N	5,4	5,7	2,1	0,5
<b>Totale</b>	<b>55,5</b>	<b>85,9</b>	<b>43,7</b>	<b>15,9</b>

## Quote di mercato (% Tslc) Trasporto standard



## Quote di mercato (% Tslc) Trasporto High tech

