

1. L'andamento del mercato mondiale delle costruzioni navali

INTRODUZIONE

La cantieristica è il comparto che presenta il più elevato ed il più articolato grado di interrelazione con il resto del sistema produttivo nazionale, il che le conferisce un valore strategico di rilievo, proprio perché essa si configura come una delle poche branche industriali italiane in grado di competere con forza ed efficienza sui mercati internazionali. L'elevato acquisto di beni e servizi dalle altre branche economiche che risulta necessario per la produzione del settore fa sì che l'entità dei moltiplicatori e la conseguente capacità di creare reddito ed occupazione sia la più elevata del sistema marittimo, al punto da poter definire questo comparto come propulsivo.

L'entità del moltiplicatore economico che secondo il terzo rapporto sull'economia del mare è pari a 3,041 (il più alto, con la sola esclusione della nautica da diporto comprensiva dell'indotto turistico) è prevalentemente determinata da una capacità di impatto a monte del settore talmente alta da controbilanciare un impatto a valle nullo e un impatto diretto inferiore a quello medio che deriva da una dipendenza dall'estero superiore a quella media (coefficiente di importazione pari a 0,208)

Nel Rapporto sull'economia del mare a cura della Federazione del mare si legge che "l'elevato grado di integrazione a monte è osservabile dalla consistente misura del coefficiente tecnico (pari a 0,740) che sta pertanto ad indicare che per 100 euro di produzione aggiuntiva il settore acquista ben 74,0 euro di beni e servizi dal resto del sistema economico. In effetti, il comparto della cantieristica acquista 2.037 milioni di euro dalle altre branche del sistema economico e realizza un livello di vendite attualmente superiore a 2.700 milioni di euro (valore della produzione ai prezzi di base), di cui ben 1.707 milioni di euro collocati all'estero (esportazioni).

Le Unità lavoro impiegate direttamente nel processo produttivo (12.033 Ula dirette) non sono particolarmente elevate mentre è molto consistente il numero di Ula impiegate a monte (14.747) a conferma di quanto detto in precedenza. La produzione

per addetto si attesta su livelli più che apprezzabili, pari a 229.000 euro pro-capite annui mentre il valore aggiunto per addetto è di 59.630 euro pro-capite annui”.

L'industria cantieristica ha registrato negli ultimi anni (2005-2006) una crescita consistente sia del fatturato (+11,6%) che del Pil (+12,5%), indicando una capacità di tenuta rispetto ai mercati di sbocco caratterizzati da dinamiche assai complesse. Si sono messi in atto processi di razionalizzazione del comparto dispiegatisi attraverso eventi diversi quali: l'uscita dal mercato di imprese di piccole dimensioni e la riconversione di alcune strutture dalla cantieristica alla nautica da diporto.

All'inizio del 2007 i noli sono ancora ai massimi storici ma alla fine del 2008 il Baltic DRY index indicava una perdita dei noli fino al 98%.

La crisi economica-finanziaria del 2008 si riverbera su quasi tutte le principali economie avanzate ed anche le economie emergenti sono investite attraverso il deflusso di capitali esteri.

La crisi finanziaria si ripercuote anche sulla cantieristica navale mondiale anche se il calo di nuovi ordini viene avvertito alla fine del 2008.

L'Italia è all'undicesimo posto nella graduatoria mondiale dei paesi costruttori ed al terzo posto tra i paesi dell'Unione europea, dopo la Germania e la Romania; è leader nelle costruzioni di navi da crociera e nella costruzione di traghetti misti passeggeri /ro-ro merci .La Germania è il primo costruttore di ro-ro cargo.¹

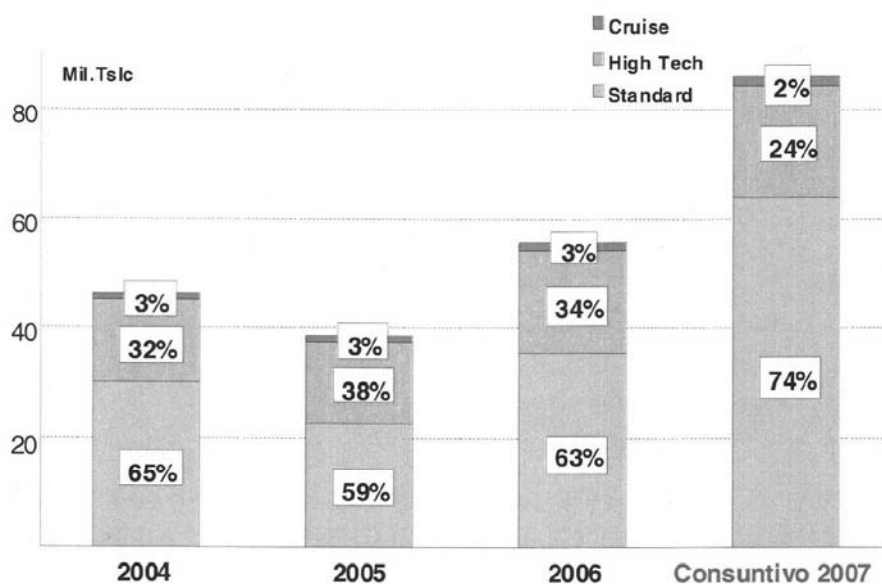
Di seguito sono riportati i dati pubblicati dalla Assonave, Associazione Nazionale dell'Industria Navalmeccanica, che rappresenta la gran parte dell'industria cantieristica italiana e del relativo indotto. Nell'ambito dei suoi compiti istituzionali l'associazione provvede alla raccolta e alla elaborazione di dati fornendo analisi periodiche sull'andamento del settore.

¹ Confitarma Relazione del Consiglio all'assemblea, roma 1 luglio 2009

ANNO 2007

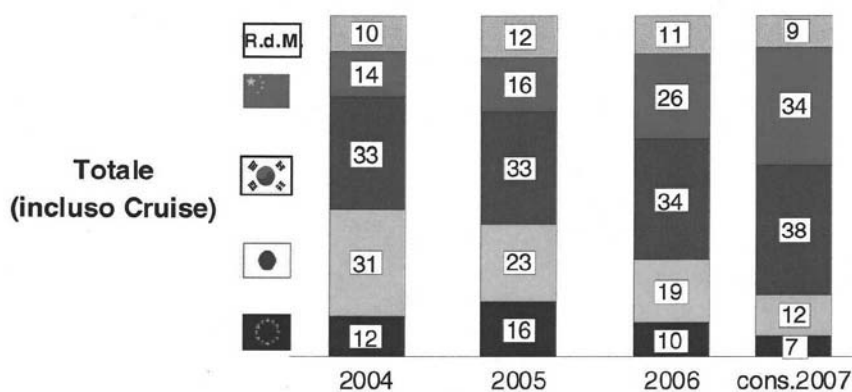
L'anno 2007 è caratterizzato, per quanto riguarda la domanda mondiale di nuove costruzioni, da un trend di crescita che ha toccato l'importante cifra di 85,9 Mil tslc. con una richiesta sensibile di unità "standard" (+ 80% rispetto al 2006), soprattutto porta rinfuse e portacontainers e con le unità cisterne in ripiego. Anche i settori cruise e high tech chiudono in campo positivo rispettivamente con + 14% e + 10% (in diminuzione comunque la domanda di Ro-Ro e gasiere) contribuendo a un incremento sul totale rispetto al 2006 pari al 55%. (dati e grafici sotto riportati)

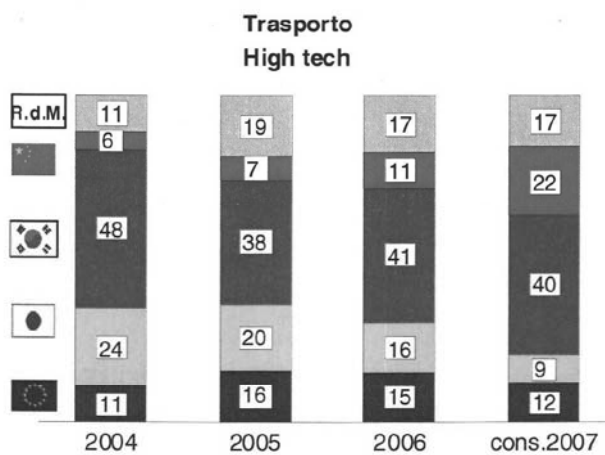
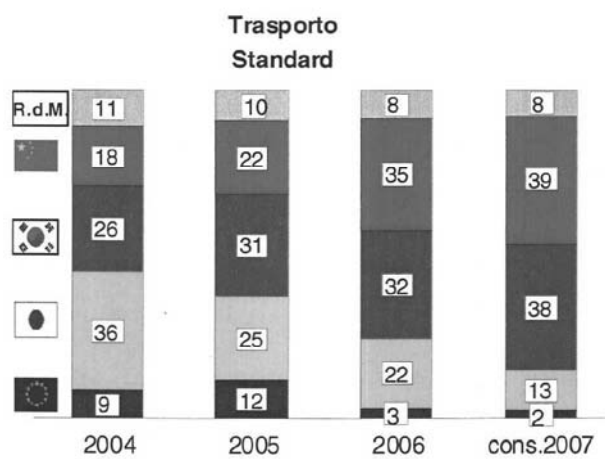
	Mil. TSLC				
	2004	2005	2006	Consuntivo 2007	Incr. %
Cruise	1,3	1,2	1,5	1,7	+14%
High Tech	15,0	14,4	18,7	20,5	+10%
Standard	29,8	22,7	35,3	63,7	+80%
Totale	46,1	38,3	55,5	85,9	+55 %



Ordini

Per quanto riguarda gli ordini totali le quote di mercato per area del paese costruttore si attesta la posizione di leader della cantieristica coreana dei comparti “standard” (38%) e “high tech” (40%) con 32 Mil. tslc acquisiti, mentre la cantieristica europea, benché abbia beneficiato nel 2007 di un quantitativo di ordini (5,7 Mil. tslc) di poco superiore a quello del 2006, ha di contro subito una riduzione del mercato dal 10% al 7%, con analoghe considerazioni per quel che concerne l’high tech e lo standard, quest’ultimo sempre meno considerato nel campo della cantieristica europea. Si sottolinea anche l’escalation della cantieristica cinese, arrivata nel 2007 ad occupare il 34% del mercato, con una forte presenza nel trasporto standard (39%) e una crescita costante nell’high tech (dall’11 al 22% nel periodo 2006/2007) dovuta da una parte all’armamento nazionale dall’altra anche dalla presenza in Cina di società cantieristiche estere. Al contrario risulta sensibile la diminuzione della presenza giapponese nel contesto cantieristico mondiale con una regressione dal 31 al 12% nel periodo 2004/2007. (*tabelle di riferimento di seguito riportate*)



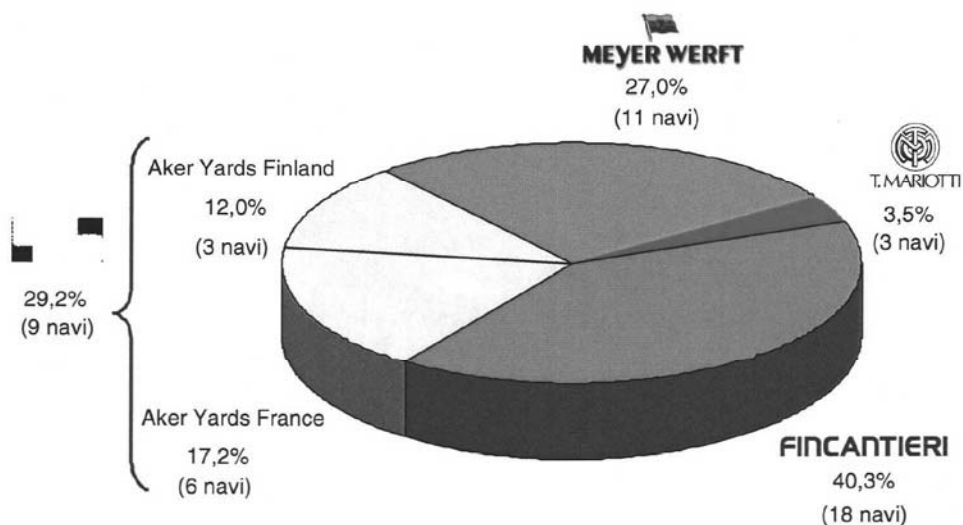


NAVI PASSEGGERI**CRUISE**

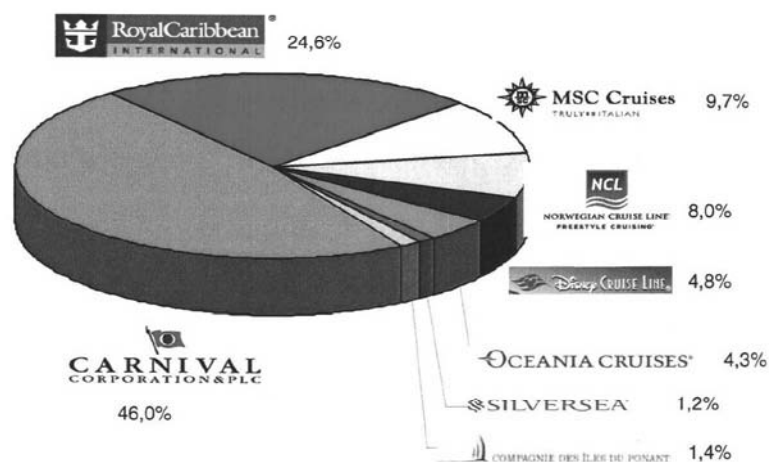
Nel 2007 si è confermato l'andamento di crescita del mercato delle crociere con un numero di passeggeri trasportati intorno ai 16 milioni e un sempre maggiore interesse da parte degli armatori verso la conquista del mercato europeo, in special modo l'area Mediterraneo, dove vengono dislocate navi rispondenti ai diversi stili di vita e redditualità della clientela. Venendo ai numeri, sono state 16 le unità ordinate nel 2007 (1,7 Mil. tslc), mentre 8 (1,2 Mil. tslc) sono state quelle consegnate nel corso dello stesso anno. Per quanto riguarda i movimenti dei grossi gruppi nel campo dell'industria risulta rilevante l'acquisizione da parte del gruppo coreano STX del 39,2% di Aker Yards, con decisione definitiva dell'operazione vagliata ed approvata della Commissione Europea.

Quote di mercato

Per cantiere costruttore (% calcolate sulle tslc in portafoglio)



Per armatore (% calcolate sul valore)

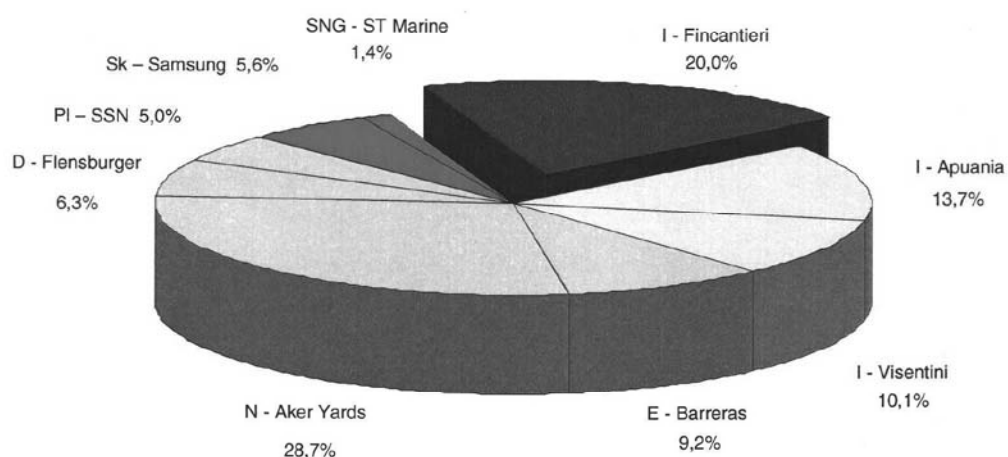


FERRIES

IL 2007 è stato caratterizzato da una ripartenza degli ordinativi (15 unità contro le 8 del 2006) di ferries di grandi dimensioni, confermando che la flessione dell'anno precedente era da addebitarsi a una fase congiunturale del comparto armatoriale, mentre le prospettive dello stesso si orientano sempre più verso la scelta di mezzi versatili (trasporto misto passeggeri-merci).

Quote di mercato

Per cantiere costruttore (% calcolate sulle tslc () in portafoglio)*



(*) relative a ferries maggiori di 150 m.; comprende la domanda espressa dagli armatori che operano in Mediterraneo, Baltico e Mare del Nord. Sono esclusi gli armatori del Far East.

ANNO 2008

Dopo quasi un quinquennio di crescita così consistente da portare il portafoglio ordini dei cantieri (199 milioni di tslc a settembre 2008) a rappresentare circa il 70% del tonnellaggio della flotta mondiale esistente, dall'autunno 2008 è emerso un considerevole rallentamento della domanda di navi. La sopraggiunta crisi economico-finanziaria ha fatto crollare i noli per le unità del tipo portacontainer e bulk (carichi secchi) corrispondenti a circa il 50% della flotta mondiale, un po' meno sembra essere penalizzato il tonnellaggio di navi cisterna (carichi liquidi) peraltro quasi per un terzo impegnato nello stoccaggio speculativo del petrolio.

Gli effetti negativi della crisi si sono riversati anche sul comparto passeggeri e traghetti, dove i grandi operatori del settore hanno esitato a passare nuovi ordini ai cantieri preferendo rimanere prudentemente alla finestra ad osservare gli sviluppi della situazione, reagendo con interventi di tipo industriale miranti principalmente al contenimento dei costi. Il timore generale, in un contesto nel quale sussistano le premesse per il verificarsi di una guerra dei prezzi, è che si possano porre le basi di una durevole distorsione competitiva potendo usufruire la cantieristica coreana e cinese soprattutto, di aiuti pubblici al settore cosa che non accade da parte dell'UE.

Nonostante gli scenari mondiali non siano dei più favorevoli si conferma comunque, per il medio termine, un ottimismo di fondo sullo sviluppo del commercio mondiale, con una sempre maggiore incidenza delle economie emergenti a conferma che la globalizzazione è ormai un fenomeno irreversibile i cui sviluppi è impossibile prevedere.

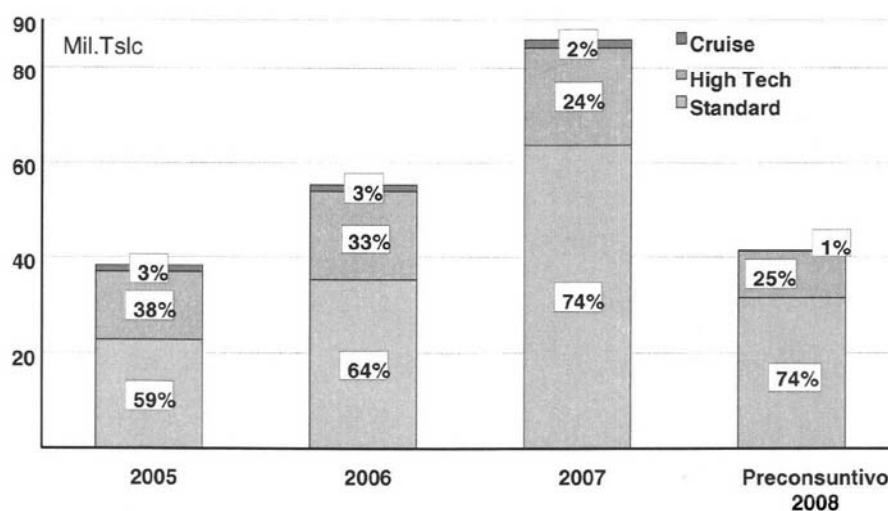
Scendendo nel dettaglio, per quanto riguarda il quadro di mercato nel 2008 sono emerse le seguenti situazioni.

I dati finali dell'Assonave relativi allo stesso anno hanno portato da 41,0 a 43,7 i Mil. tslc complessivi, con un "high tech" da 10,4 a 11,4 tslc, uno "standard" da 30,4 a 32,1 tslc, mentre rimane confermato lo 0,2 tslc del preconsuntivo per quanto riguarda il settore "cruise".

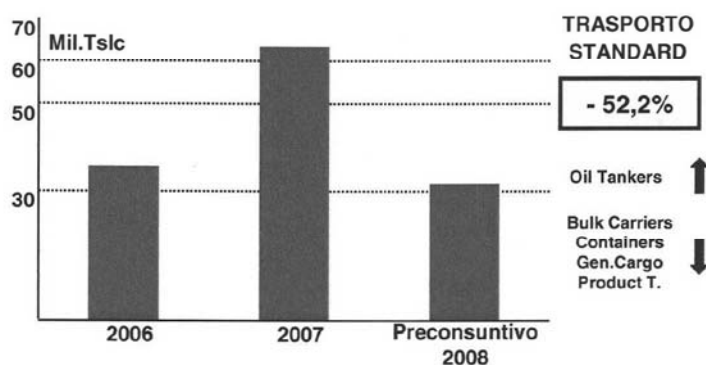
Procedendo ad un confronto con i dati del 2007 emerge evidente la flessione di circa il 50% sul totale della domanda, con un passaggio nell' "high tech" da 20,5 a 11,4 tslc, nello "standard" da 63,7 a 32,1 e nel "cruise" da 1,7 a 0,2.

Riferendoci agli ordini totali (quote segmento 2005-2008), il grafico sotto riportato riferito ai dati del preconsuntivo 2008, rende ancor meglio l'idea della regressione da Mil. tslc 85,9 a 41,0 (poi 43,7 consuntivo finale), verificatasi nel periodo 2007-2008.

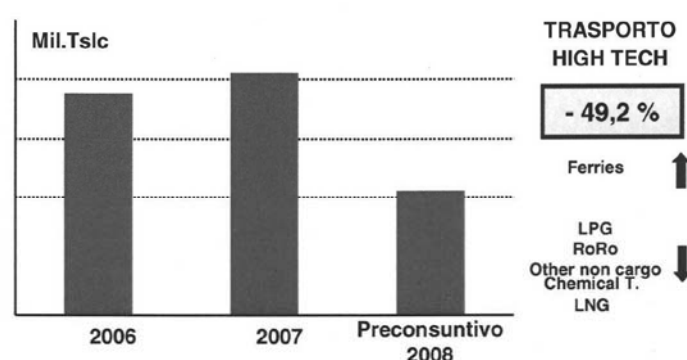
Ordini Totali: quote per segmento 2005 –2008



Passando alle tipologie nel comparto "standard" (vedi grafico) sono stati emessi ordini per complessivi 30,4 milioni tslc (32,1 tslc finali) contro i 63,7 dell'anno precedente, con forti riduzioni di tutte le tipologie ad eccezione delle tankers.



Anche il settore “high tech” risulta in sensibile calo con una riduzione da 20,5 (2007) a 10,4 (preconsuntivo 2008) a 11,4 tslc (finale 2008). Il calo ha riguardato tutto il comparto escluse le “ferries” a causa di un importante pacchetto di ordini emesso da compagnie cinesi a favore di cantieri nazionali.



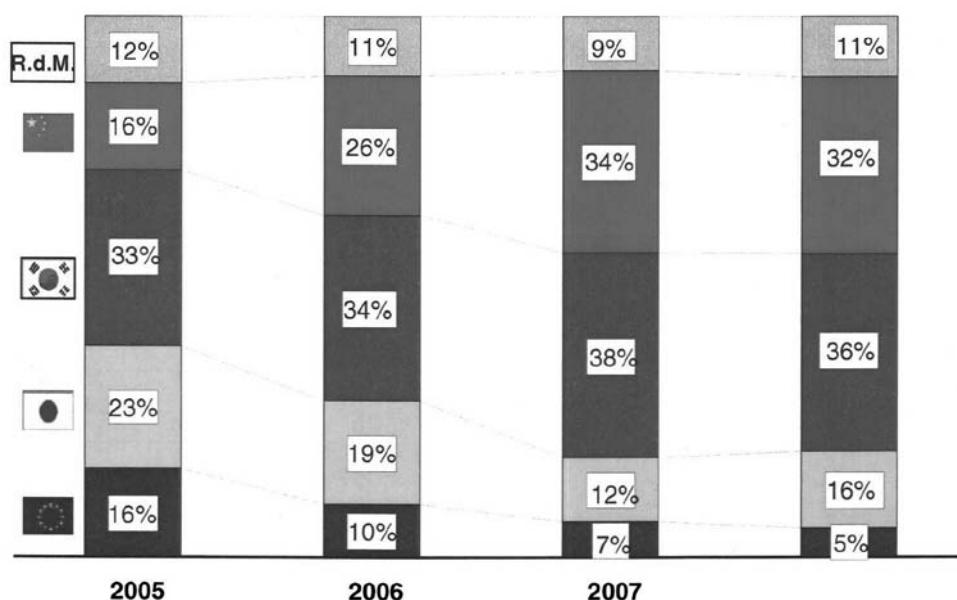
Per quanto concerne gli ordini di “cruise” nel 2008 ne sono stati emessi solo 3 per navi di TSL superiore ai 10.000, contro i 13 del 2006 e i 16 del 2007 a confermare il generale andamento in ribasso degli ordinativi nell’anno considerato.

Dalla ripartizione degli ordini per aree si ha una conferma dell’andamento del mercato.

La cantieristica europea, con ordini per circa 2,1 Mil. tslc (5% sul totale) ha avuto una flessione del 64% rispetto all’anno precedente, mantenendo invariate sia nello “standard” che nell’“high tech” le rispettive quote di mercato (all’incirca il 2%). Anche la cantieristica giapponese risulta in regresso rispetto al 2007 (- 37%) con un quantitativo ordini di 6,3 Mil. tslc corrispondenti però a una presenza sul mercato pari al 16% (17% finali) in progresso rispetto al 2007 (12%). Scendendo nel dettaglio mentre cresce dal 9% al 20% la quota “high tech”, resta pressoché invariata la quota “standard” (14 %). Con una quota-mercato del 36% (34% finali) corrispondenti a

circa 15 Mil. tslc acquisiti (32 Mil. tslc nel 2007), la cantieristica coreana mantiene la posizione di leadership del settore con l'aggiudicazione del 40% della domanda di navi "standard" e il 27% dell'"high tech". La Cina, con acquisizioni pari a 13 Mil. tslc, si mantiene a un livello di mercato (32%) in linea con il 2007 con una presenza pari al 36% nel settore "standard" e al 21% nell'"high tech". La cantieristica del Resto del Mondo ha acquisito l'11% (12% finali) degli ordini in aumento rispetto al 2007 (9%).

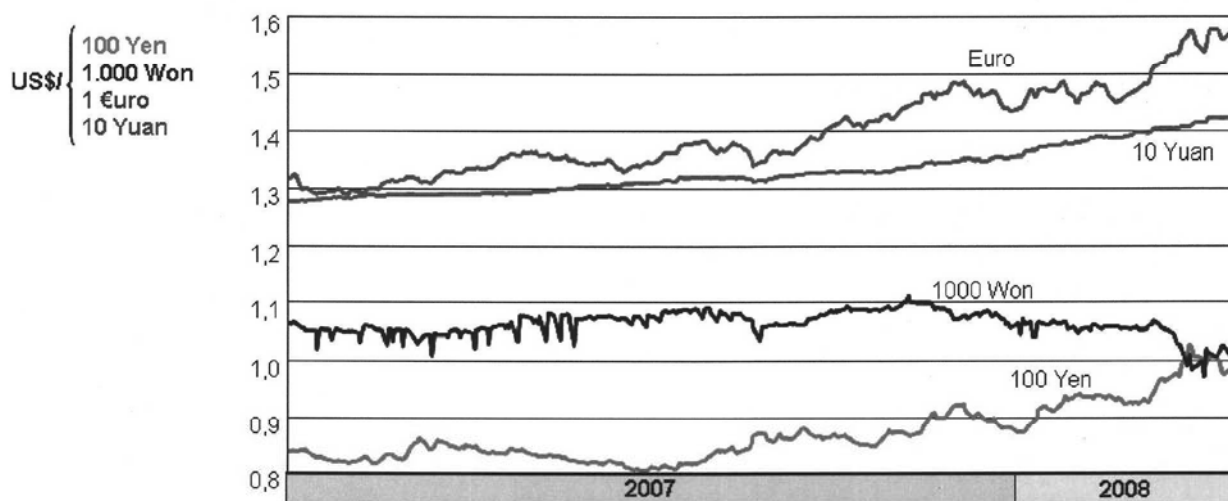
RIPARTIZIONE DEGLI ORDINI PER AREE



I cantieri della Corea del sud, della Cina e del Giappone detengono, l'88,4% degli ordinativi mondiali: la Corea del Sud mantiene la leadership seguita dalla Cina e dal Giappone.

La Corea del sud detiene il primato nella costruzione di navi petroliere, porta contenitori, chimichiere e gasiere. La Cina è "leader" nella costruzione di navi portarinfuse e carichi generali.

Si riportano di seguito l'andamento dei cambi delle monete nazionali rispetto al dollaro.

Andamento dei cambi di Euro, Yen e Won rispetto al Dollaro

	Media 2006	31.12.2006	al 20.09.07	20.09.07 / 31.12.06	20.09.07 / Media 2006
Euro	1,254	1,319	1,397	6%	11%
100 Yen	0,859	0,840	0,862	3%	0%
1000 Won	1,031	1,064	1,079	1%	5%
10 Yuan	1,253	1,279	1,329	4%	6%