

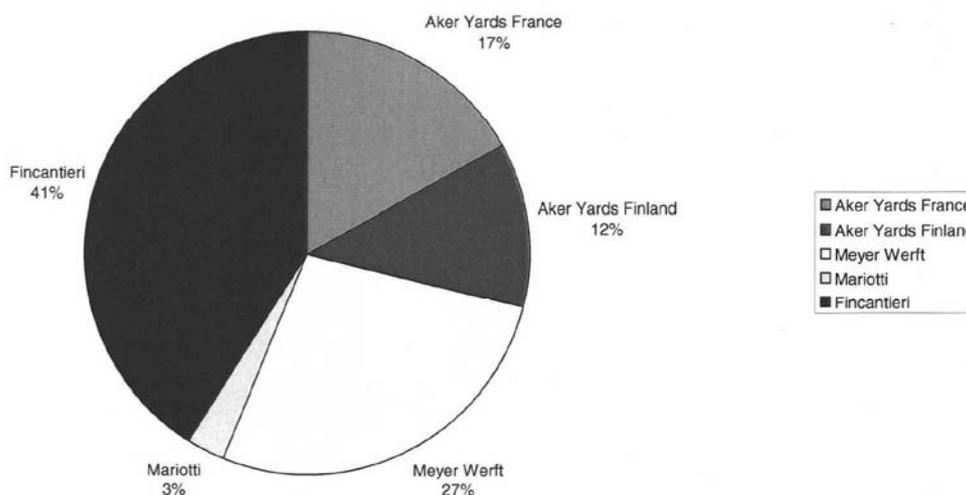
Gli straordinari livelli toccati dai principali indici di attività della costruzione mercantile nazionale hanno registrato nel corso del 2008 e nei primi 9 mesi del 2009 notevoli contrazioni.

Un particolare riferimento va fatto alla produzione della Fincantieri estrapolando i dati più significativi dal bilancio dell'azienda degli anni 2007 e 2008.

Anno 2007

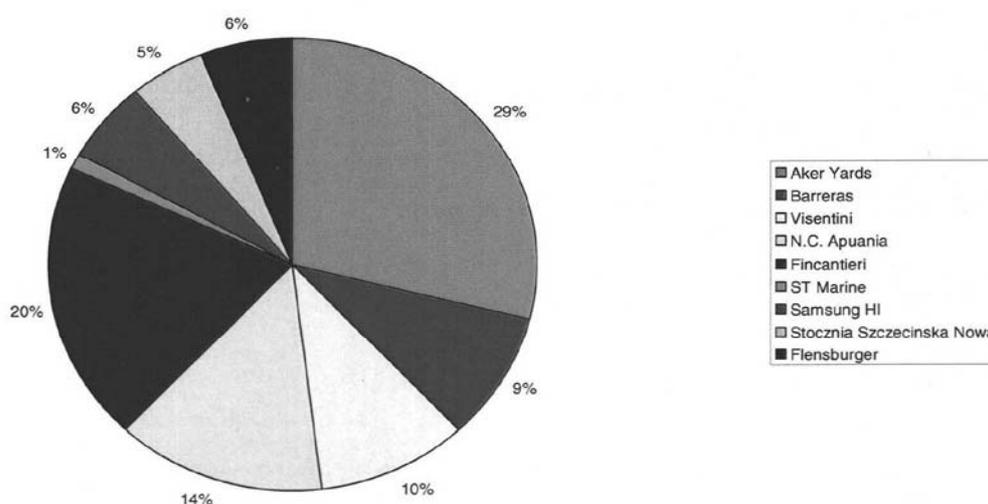
Navi da crociera: in merito alle navi da crociera nel corso dell' anno 2007 la Società ha perfezionato 8 ordini provenienti oltre che dal Gruppo Carnival anche da altri armatori attivi nel settore crocieristico di lusso. Grazie a queste acquisizioni la Società ha potuto contare su una quota di mercato, a fine dicembre 2007, superiore al 40% esposta in tslc.

Navi da crociera - Incidenza quota Fincantieri - in tslc %



Traghetti: l'anno 2007 ha segnato una ripresa per i ferries di grandi dimensioni (superiori a 150 m.di lunghezza) con un ordinativo di 15 unità contro le 8 dell'anno precedente. Il portafoglio ordini dei ferries di grandi dimensioni , a fine dicembre del 2007 si attestava sulle 35 unità per complessive 1,1 mil. Tslc, dal grafico sottoesposto è evidenziata la quota in tslc.

Traghetti - Incidenza quota Fincantieri - in tslc %



Ordini: per le navi da crociera l'anno 2007 ha registrato l'acquisizione di 5 nuove unità per i diversi brand del Gruppo carnival e ha visto inoltre concludersi importanti trattative con le compagnie Oceania Cruises e Silversea Cruises, per la realizzazione di 5 navi da crociera di lusso, di cui 2 in opzione. In dettaglio:

- 2 unità della classe Concordia da 114.500 tpl per Costa Crociere;
- 1 nave da crociera extra-lusso da 92.000 tsl per Carnival PLC (la Queen Elizabeth)
- 1 unità da 86.000 tsl della nuova classe "Signature of Excellence" per il brand HAL Antillen;
- 1 unità da 113.500 tsl destinata al brand P&O Cruises;

- 2 unità da 65.000 tsl per Oceania Cruise Lines a cui si aggiunge l'opzione per un'altra nave;
- 1 nave da crociera da 36.000 tsl per la Silversea Cruises con opzione per una nave gemella.

Nel corso dell'anno è intervenuta inoltre la ridefinizione del contratto con il Gruppo Grimaldi che, relativamente a 2 traghetti precedentemente commissionati, ha optato per dimensioni maggiori così da renderli gemelli ad altre 2 unità già in costruzione.

Fincantieri ha inoltre rafforzato la presenza nel campo dell'offshore e del refitting, grazie all'acquisizione di un importante ordine da Saipem per il completamento e l'allestimento della piattaforma Scarabeo 8, che ha segnato il rientro della Società nel mercato delle offshore.

L'attività di riparazione navale e refitting ha registrato ordini pari a 60 milioni di euro soprattutto per il ammodernamento delle navi da crociera.

Produzione: gli eventi più rappresentativi della produzione 2007 sono sintetizzati di seguito

	Impostazioni	Vari	Consegne
Navi da crociera	4	4	4
Traghetti	2	3	4
Completamenti Riparazione e Trasformazione			56

Lo stabilimento di Palermo ha gestito la riparazione di 53 navi, in alcuni casi facendo ricorso alla collaborazione di altri cantieri. Inoltre sono stati completati importanti lavori di refitting su 3 navi da crociera.

Navi militari: nel corso del 2007 sono stati confermati 12 programmi relativi a 56 unità con un aumento del 40% , in termine di valore, rispetto all'anno precedente. Nella maggior parte dei casi è trattato di programmi di paesi autoproduttori; relativamente al mercato nazionale la Società ha intensificato l'iter per portare a termine il progetto relativo alla seconda tranche del programma FREMM (Fregate Multimissione).

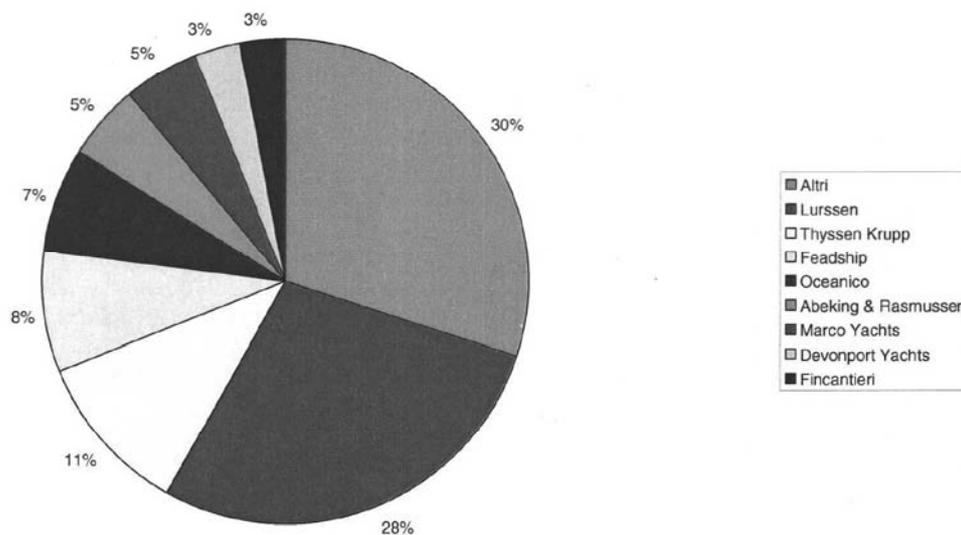
Unità speciali: la domanda di unità di supporto offshore nel 2007 è stata appagante come per l'anno 2006 , totalizzando 68 ordinativi di unità contro i 65 del 2006.

I successi commerciali ottenuti hanno spinto Fincantieri a monitorare nuove opportunità su tipologie di navi speciali, sempre destinate allo svolgimento di particolari lavori in mare. A fine dicembre 2007 il portafoglio ordini , attestato a 14 unità, è risultato pari al 9% di quota di mercato (in misura di valore).

Mega-yacht: il mercato mondiale della nautica da diporto ha continuato, nel 2007, a godere di ottima salute. In particolare il segmento di interesse della Società (yachts di lunghezza superiore a 70 m.) dopo il successo dell'anno 2006 con 25 ordini, si è consolidato con il perfezionamento di 29 commesse. La vivacità della domanda, associata al numero limitato di cantieri in grado di costruire unità di grandi dimensioni, ha determinato lunghe liste di attesa e addirittura l'impossibilità di garantire tempi di consegna che potrebbero spingersi anche oltre il 2015.

Il mercato ha dimostrato notevole interesse nei confronti di Fincantieri, confermato dalle numerose trattative nel corso del 2007. A livello mondiale il portafoglio ordini si è attestato sulle 74 unità di cui la quota di mercato Fincantieri, in termini di unità, è risultato essere del 3%.

Mega-yachts - Incidenza Fincantieri - % in num. unità



Produzione: gli eventi più rappresentativi della produzione 2007 sono sintetizzati di seguito

	Impostazioni	Vari	Consegne
Navi militari		1	2
Unità speciali	3	2	1
Mega Yachts	1		

Anno 2008

Navi da crociera: lo scenario è diventato meno favorevole causa la ben nota crisi finanziaria mondiale e il business delle navi da crociera non ne è uscito incolume. Il rallentamento degli ordinativi è, comunque in parte, anche dovuto ai molti ordinativi acquisiti negli anni precedenti. Nel corso del 2008 sono state ordinate 2 navi da crociera di dimensioni medio-piccole, perfezionando il contratto con la società francese Compagnie des lles Ponant, con consegna prevista nel 2010.

A dicembre 2008 il portafoglio ordini della Società si attesta a 15 unità, su un portafoglio ordini mondiale di 33 unità.

Traghetti: nel 2008 sono stati perfezionati 9 ordinativi per traghetti di grandi dimensioni (superiori a 150 m. di lunghezza) contro le 15 unità ordinate nel 2007. Nell'anno sono state consegnate 3 unità e il portafoglio ordini dell'Azienda si è attestato su 2 unità.

Ordini: nel 2008 la Fincantieri ha acquisito la realizzazione di 2 unità extra-lusso da 10.700 tsl per la società francese Compagnie des lles Ponant, importante acquisizione tenuto conto che si tratta del terzo gruppo amatoriale del mondo e primo in Francia nel settore trasporto containers.

Nel settore riparazione e trasformazione navali i principali interventi hanno riguardato la trasformazione di una nave da crociera della Silvesea Cruises, i lavori di trasformazione del rimorchiatore di altura Sputnik ed il proseguimento delle lavorazioni sulla piattaforma Scarabeo 8 della Saipem.

Alla fine dell'anno 2008 il carico di lavoro nell'area mercantile, pur mantenendosi a livelli elevati, in alcuni cantieri non è stato in grado di saturare la capacità produttiva per i prossimi esercizi.

A tale carico di lavoro va aggiunto l'impegno del cantiere di Palermo nella costruzione per la Marina Militare di 4 supply vessel.

Produzione: gli eventi più rappresentativi della produzione 2008 sono sintetizzati di seguito

	Impostazioni	Vari	Consegne
Navi da crociera	5	4	4
Traghetti	1	1	3
Completamenti Riparazione e Trasformazione			43

Navi militari: nel corso del 2008 è stata registrata una riduzione di ordini a livello mondiale rispetto al 2007 pari al 25% in termine di valore, con un ordinativo per la costruzione di 29 unità.

La riduzione è imputata soprattutto alla contrazione degli ordini emessi dai paesi autoproduttori.

A livello nazionale la Fincantieri nel corso dell'anno ha formalizzato l'acquisizione di 4 unità relative al programma FREMM e 2 unità sommergibili classe U212, mentre sul mercato estero è stato formalizzato il contratto con la Marina Militare Indiana per la costruzione di una nave rifornitrice di squadra e l'acquisizione per il refitting di due unità veloci lanciamissili per il Ministero della Difesa del Kenya. Nel corso dell'anno la Società ha inoltre raggiunto un accordo con il cantiere britannico Northwestern Shiprepairs and Shipbuilding Ltd per partecipare all'offerta per la realizzazione di 6 navi rifornitrici di squadra per la Royal Navy.

Unità speciali: nel corso dell'anno gli ordinativi mondiali per questi mezzi sono stati pari a 58 unità contro le 68 dell'anno precedente, quindi con una flessione del 26%. Circa il 70% di detti ordinativi sono stati acquisiti da cantieri dell'estremo oriente che

hanno consolidato la loro presenza nel settore. Il portafoglio ordini della Fincantieri si attestava a fine 2008 a 12 unità al netto della consegna di 2 unità per Finarge.

Mega-yacht: il segmento di interesse della Società (yachts di lunghezza superiore a 70 m.) ha fatto registrare nel 2008 un ordinativo di 21 costruzioni contro le 29 nuove unità ordinate nel 2007, pertanto anche il settore dei mega-yachts ha risentito dell'effetto crisi, anche se le prospettive di medio e lungo termine hanno continuato ad essere positive.

A dicembre 2008 il portafoglio ordini mondiale di mega-yachts era di 75 unità e quello di Fincantieri di 1 unità.

Produzione: gli eventi più rappresentativi della produzione 2008 sono sintetizzati di seguito

	Impostazioni	Vari	Consegne
Navi militari	6		1
Unità speciali	5	3	2
Mega Yachts		1	

Al fine di operare un iniziale raffronto fra la produzione cantieristica mondiale e l'armamento italiano e comunitario si è compiuta un'analisi (seppur ristretta agli anni in riferimento alla presente relazione) delle informazioni in possesso della Direzione generale per il Trasporto marittimo e per vie d'acqua interne estrapolando dal Registro Internazionale Italiano i dati relativi alle navi di nuova costruzione concluse negli anni 2007 e 2008 ed utilizzate dall'armamento italiano e comunitario, rilevandone la tipologia e la nazionalità del cantiere di costruzione.

La legge 27 febbraio 1998, n. 30, di conversione del decreto legge 30 dicembre 1997, n. 457, ha istituito il Registro delle navi adibite alla navigazione internazionale nel quale sono iscritte le navi adibite esclusivamente a traffici commerciali

internazionali. L'istituzione del Registro Internazionale ha realizzato le condizioni favorevoli per arrestare la riduzione della flotta battente bandiera italiana portando anche ad un suo incremento.

Sono iscritte in detto registro rispettivamente in tre distinti sezioni: le navi che appartengono a soggetti italiani o di altri Paesi dell'Unione europea; le navi che appartengono a soggetti non comunitari ma che hanno eletto una stabile organizzazione sul territorio nazionale ai sensi dell'art. 143, comma 1, lett. b) cod. nav.; le navi in regime di sospensione da un registro straniero non comunitario.

L'iscrizione al registro è sottoposta a specifica autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Circa il 90% delle navi di proprietà italiana, pari a circa 12.995.000 tsl sono iscritte nel Registro internazionale italiano, mentre il 10% sono iscritte nel Registro ordinario. La componente della flotta facente capo a soggetti a capitale tutto o prevalentemente privato è pari a oltre il 95,8% del totale con una nuova riduzione della quota facente capo a soggetti pubblici.

ANNO 2007

Nel corso dell'anno 2007 risultano iscritte nel R.I. n° 26 navi di nuova costruzione, delle quali:

12 Cisterne (10 petrolchimiche, una cisterna per petrolio greggio, una per gas liquidi), costruite nel Far East (8 Corea , 1 Giappone) e 3 in Europa (Italia, Spagna, Turchia);

5 RO-RO (2 Pass/Cont, 2 Pass/Ship, 1 Cargo/Ship), costruite 4 in Italia e una in Croazia;

3 Bulk/Carrier costruite in Cina;

2 TP (Trasp/Pass) costruite una in Germania e una in Italia;

2 S/Y (Superyacht) costruiti in Sud Africa;

1 Cont/Ship costruita in Polonia;

1 Supply vessel/ Tug costruito in Norvegia.

In base alla provenienza del cantiere di costruzione risultano i seguenti dati sintetici :

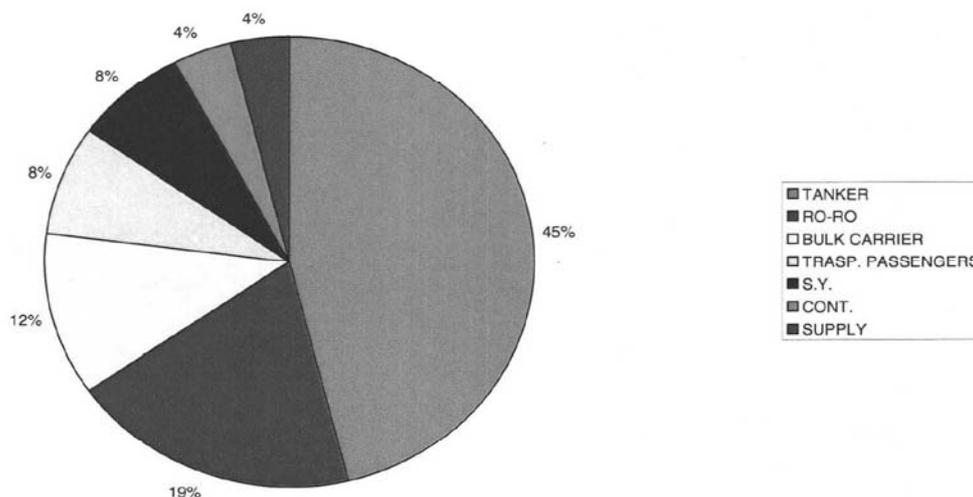
12 Far East (8 Corea, 3 Cina, 1 Giappone);

12 Europa (6 in Italia, una ciascuno Spagna, Turchia, Croazia, Germania, Polonia, Norvegia).

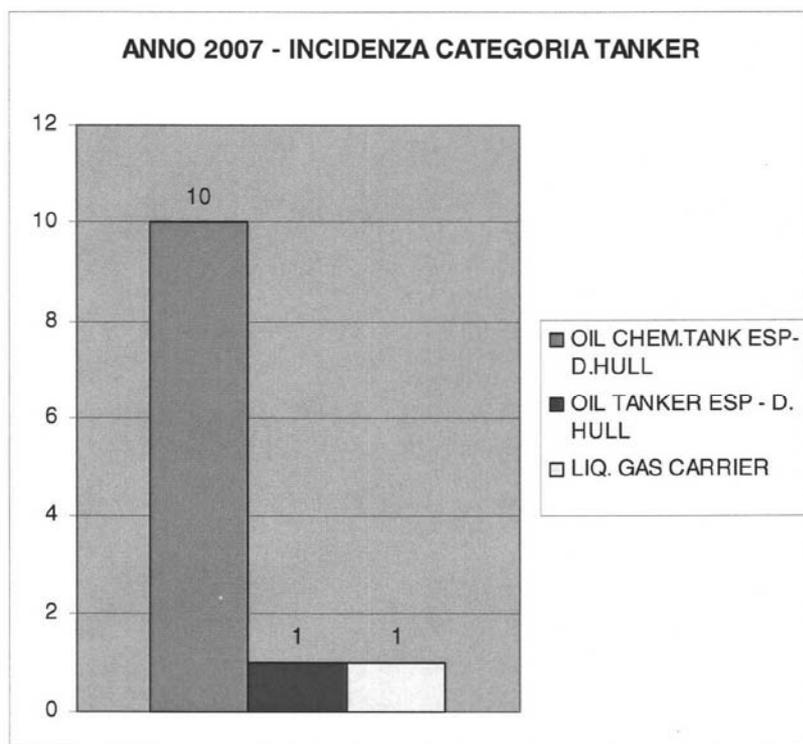
2 Sud Africa.

Le iscrizioni evidenziano come la tipologia maggiormente rappresentata sia quella dei “**Tanker**” con ben 12 mezzi, corrispondenti a un 46% circa rispetto al totale delle navi iscritte.

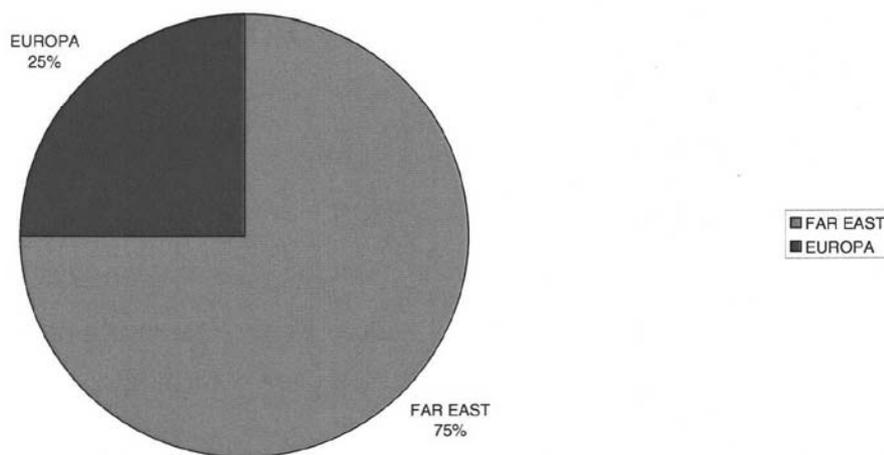
ANNO 2007 - INCIDENZA VARIE TIPOLOGIE



Entrando più nel dettaglio tecnico all'interno della categoria "tanker" la tipologia più ricorrente sia la **"CHEMICAL TANKER ESP – OIL TANKER ESP – DOUBLE HULL"** (cisterna petrolchimica doppio scafo sottoposta a sorveglianza programmata), con 8 unità costruite in Corea nei diversi cantieri, con un tonnellaggio compreso in un "range" di 25-30.000 GT e altre due da circa 15.000 GT, costruite in Spagna e Turchia. Le rimanenti 2 unità risultano essere una **"OIL TANKER ESP – DOUBLE HULL"** (trasporto alla rinfusa di petrolio greggio con doppio scafo di protezione) di circa 60.000 GT, costruita in Giappone e una **"LIQUIFIED GAS CARRIER"** (unità adibita specificatamente al trasporto di gas liquefatti) costruita in Italia, di circa 3.900 GT. Pertanto, nel periodo considerato le unità del tipo tanker che più hanno sollecitato il mercato sono state le "petrolchimiche" la maggior parte delle quali di costruzione Far East (Corea) ma comunque tutte riservate al mercato armatoriale nazionale.



ANNO 2007 - TANKER PER AREE GEOGRAFICHE



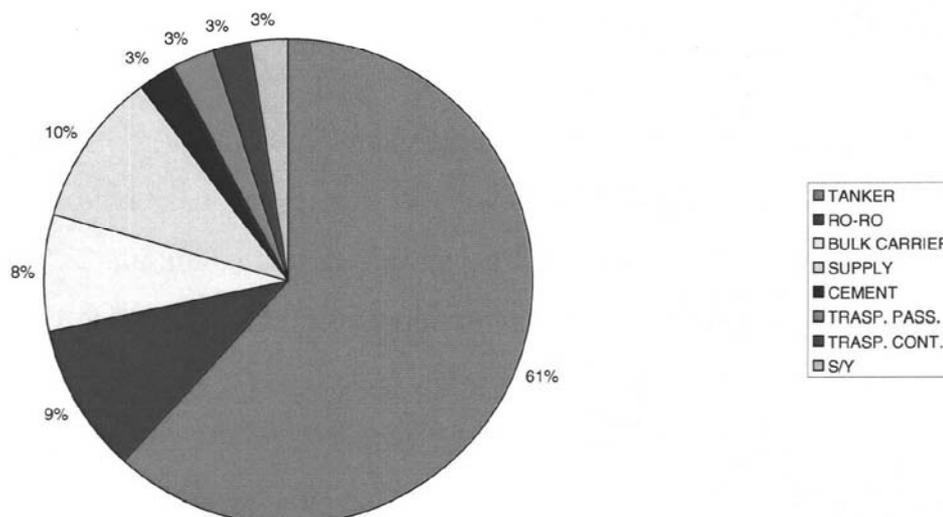
Altra tipologia numericamente ben rappresentata risulta essere la “RO-RO” con 5 unità iscritte, così suddivise: 2 gemelle del tipo “**PASSENGER SHIP/ CARRIAGE CONTAINERS**” (nave passeggeri equipaggiata per il carico di containers) di circa 27.000 GT, di costruzione nazionale; 2 gemelle del tipo “**RO-RO PASSENGER SHIP**” (nave passeggeri specificatamente equipaggiata per trasportare treni e autoveicoli) di circa 25.000 GT, di costruzione nazionale; una “**CARGO-SHIP**” (nave adibita al trasporto di carico generale) di circa 39.000GT, costruita in Croazia. Quattro di queste 5 unità risultano destinate all’armatoria nazionale, una a quella Inglese.

Sono state introdotte dalla Cina (stesso cantiere costruttore) 3 unità gemelle da circa 40.000 GT, destinate anch’esse all’armatoria nazionale, del tipo “**BULK CARRIER**” (navi destinate al trasporto di carichi solidi alla rinfusa in stive); quindi 2 “**TP**” p.e. (navi passeggeri a propulsione elettrica) una da circa 114.000 GT di costruzione nazionale, l’altra da circa 69.000 GT costruita in Germania, entrambe acquisite da società italiane; 2 “**S/Y**” (superyacht) da circa 80, GT costruiti in Sud Africa per una società italiana di leasing; una “**CONTAINER SHIP**” (trasporto contenitori) da circa 33.000 GT costruita in Polonia per armatore italiano; un “**SUPPLY VESSEL-TUG.**” (trasporto e/o stoccaggio materiali e/o fornitura assistenze varie e rimorchio) da circa 2.500 GT costruito in Norvegia per armatore italiano.

ANNO 2008

Rispetto ai dati relativi alle iscrizioni nel 2007 il 2008 realizza un ulteriore incremento di iscrizioni di unità del tipo “tanker” con una percentuale pari a circa il 61% sul totale (24 su 39 nel 2007 tale incidenza era stata del 46%).

INCIDENZA VARIE TIPOLOGIE 2008

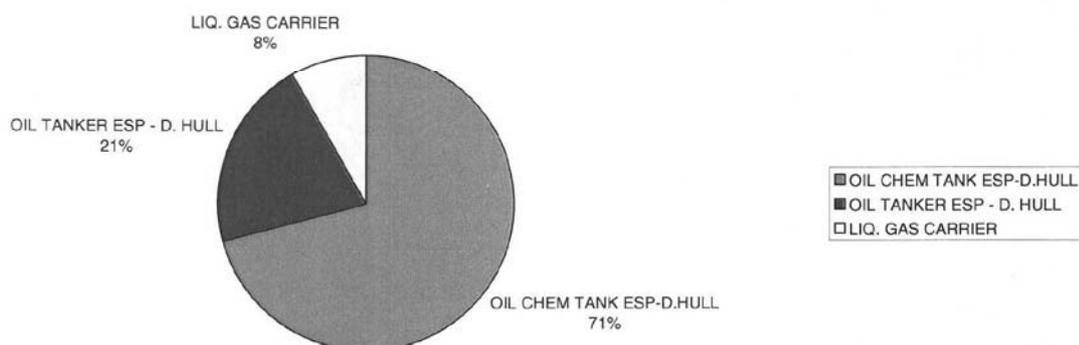


Anche le iscrizioni passano da 26 nuove unità del 2007 alle 39 dell'anno in esame.

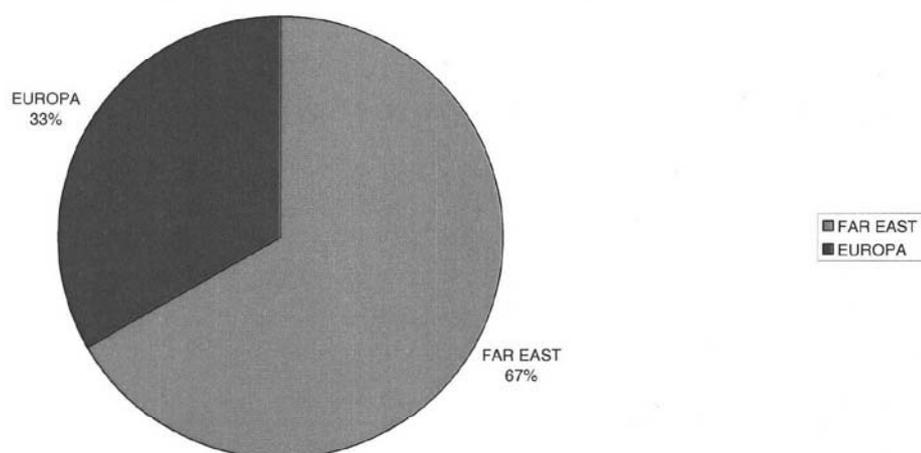
Entrando più direttamente nello specifico tipologico vediamo come, nell'ambito tanker, anche nel 2008 la parte preponderante ha riguardato le “**CHEMICAL TANKER ESP - OIL TANKER ESP – DOUBBLE HULL**”, con 17 nuove unità delle quali 11 costruite in Corea, con un range tra le 23/30.000 GT, 3 in Turchia (2 intorno ai 12.500, una piccola intorno ai 4.800 GT), 2 in Spagna (una da 13.700, l'altra da 8.500 GT circa), una da 4.850 costruita in Italia. Sono invece state 5 le tanker del tipo “**OIL TANKER ESP – DOUBBLE HULL**” iscritte e tutte provenienti dal Far East (3 dalla Cina, 2 dal Giappone), delle quali 4 con GT di poco inferiori a 60.000 e una di circa 42.000. 2 invece le “**LIQUIFIED GAS CARRIER**”,

unità “gemelle” da 3.800 GT circa, entrambe costruite in Italia dai Cantieri Navali di Pesaro.

INCIDENZA CATEGORIA TANKER 2008



TANKER PER AREE GEOGRAFICHE 2008



Passando ad altra tipologia, le RO-RO hanno sostanzialmente “tenuto” rispetto al 2007 con un numero di iscrizioni (4) inferiore di una sola unità e così distribuite: 3 “**RO-RO/PASS SHIP**” costruite in Italia (2 gemelle da circa 54.000 GT, una da 25.000) e una “**RO-RO/CARGO SHIP**”, costruita in Croazia da 47.000 GT circa.

Anche le “**BULK CARRIER**” hanno mantenuto il “trend” dell’anno precedente con 3 nuove iscrizioni di navi tra l’altro provenienti dallo stesso paese (Cina), con 2 unità gemelle da circa 40.000 Gt e una di dimensioni ridotte da circa 5.000 GT. Anche una piccola “**CEMENT CARRIER**” (anch’essa circa 5.000 GT) risulta provenire dallo stesso paese e dallo stesso cantiere costruttore.

Risultano poi nel nuovo registro 4 nuove navi del tipo “**SUPPLY**” (nei diversi sottotipi), delle quali 3 costruite in Italia (2 “gemelle” da 2.900 GT) e una in Norvegia, da 2.554 GT.

Iscritti anche:

- 1 “**TP**” (crociera) da circa 69.000, costruita in Germania e gemella all’altra unità iscritta nel 2007;
- 1 “**CONT-SHIP**” da circa 33.000, costruita in Polonia anch’essa gemella ad altra unità iscritta nel 2007;
- e infine 1 “**S/Y**” (superyacht), costruito in Italia da circa 730 GT.

Facendo un **consuntivo nell’anno 2008** sono state iscritte nei R.I., n° 39 unità di nuova costruzione delle quali:

24 Cisterne, (17 petrolchimiche, 5 cisterne per petrolio greggio, 2 per gas liquidi) costruite 16 nel Far East (11 Corea, 3 Cina, 2 in Giappone), 8 in Europa (3 Italia, 3 Turchia, 2 Spagna);