

Nello specifico si riportano gli elementi degli stabilimenti che hanno dato il loro importante contributo:

Stabilimento : TRIPESCE				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Hippy 30 L	6	9,00	Unità da lavoro ormeggio	30
TR 29 B	7	8,90	Unità da pesca	28
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Hippy 30 L	6	9,00	Unità da lavoro ormeggio	30
Hippy 30 L	6	9,00	Unità da lavoro ormeggio	30
TR 35 L	9	11,00	Pilotina	45

Stabilimento: C.N.VITTORIA				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Costr.835	1.450		M/n	4.640
Costr. 836	50		MTM	300
Costr. 837	50		MTM	300
Costr. 838	50		MTM	300
Costr. 839	50		MTM	300
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Costr. 840	1.100		M/n Cargo	2.035
Costr. 841	475		Supply Vessel	2.375

Stabilimento: CANTIERE NAVALE DI TRAPANI				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
/	/	/	/	/
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
M/C Marettimo M.	14.000	135,00	Petrolchimica	16.100

Stabilimento: CANTIERE NAVALE O.L.M.A.				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
M/p John Rambo	9	17,45	Unità da pesca	36
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
C.ne n. 01/2011 RNC Giulianova	10	17,50	Unità da pesca	40

Stabilimento: CANTIERI SAN MARCO				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
C.25 "Capo San Vito"	450	28,00	Rimorchiatore	2.250
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
C. 15	8.500	130,00	General Cargo	10.800

FINCANTIERI stabilimento ANCONA				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
/	/	/	/	/
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
costr. 6226	39.000		M/n Crociera	55.325
costr. 6229	10.200		M/n Crociera	21.400
costr. 6230	10.200		M/n Crociera	21.400

FINCANTIERI stabilimento MARGHERA				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Costr. 6188 - "Costa Favolosa"	114.500	247,70	M/n Crociera	143.125
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Costr. 6189 - "Costa Fascinosa"	114.500		M/n Crociera	143.125
FINCANTIERI stabilimento CASTELLAMMARE				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
/	/	/	/	/
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
costr. 6233	4.000		Pattugliatore	4.110
FINCANTIERI stabilimento RIVA TRIGOSO				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
costr. 6186			Fleet Tanker	30.000
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
costr. 6210			Freem	37.940
costr. 6145			Freem	37.940
costr. 6146			Freem	37.940
costr. 6220			ASW Vessel	5.114
costr. 6209			Freem	37.940

FINCANTIERI stabilimento MONFALCONE				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
"Carnival Magic"	128.500		M/n Crociera	160.625
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
"Carnival Breeze"	128.500		M/n Crociera	160.625
costr. 6223 – "Royal Princess"	141.000		M/n Crociera	176.250
costr. 6224	141.000		M/n Crociera	176.250
FINCANTIERI stabilimento MUGGIANO				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
costr. 6213			SNF/RW Carrier	8.160
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
costr. 6222			Saettia	4.110
costr. 6197			SMG U212A	34.375
costr. 6198			SMG U212A	34.375
costr. 6221			Saettia	4.110
FINCANTIERI stabilimento SESTRI				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Oceania Marina	66000		M/n Crociera	82500
Shakti.			Fleet Tanker	39200
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Oceania Riviera	66000		M/n Crociera	82500

Stabilimento: T. MARIOTTI				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
“Scabourn Quest”	32.346		M/n Crociera	51.573
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
/	/	/	/	/

Stabilimento: C.N. VISENTINI				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
c. 228	2.018		Traghetto	1.816
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
c. 226	3.900		Ro-Ro Cargo	3.510

Stabilimento: NUOVI CANTIERI APUANIA				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
/	/	/	/	/
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Da definire	6.060	147,00	M/n Traghetto	15.150

Stabilimento: ROSETTI MARINO				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
c. 102	2.200		Supply vessel	5.433
c. 103	2.200		Supply vessel	5.433
c. 106	1.515		AHTS	7.575
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
c. 105	2.200		Supply vessel	5.433
c. 107	3.500		AHTS	17.270

Stabilimento: RODRIQUEZ				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
/	/	/	/	/
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
costr. 325	260		Aliscafo	1.560
costr. 326	260		Aliscafo	1.560
costr. 329	1.200		Aliswath	3.600
costr. 351	1.200		South Vessel	3.600
costr.353	1.200		South Vessel	3.600

Stabilimento: CANTIERI NAVALI MEGARIDE				
Unità lavorate ed ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Battello T.Pax	40	22,00	Passeggeri	240
Battello Ricerche Oceanograf.	60	22,00	Battello Oceanograf	300
Unità lavorate e NON ULTIMATE nel periodo dal 01.01.2011 al 31.12.2011				
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC
Supply Vessel	1500	65,00	Supply vessel	7500

Produzione Fincantieri

Particolare approfondimento va riservato alla produzione Fincantieri riportando i dati più rilevanti estrapolati dal bilancio dell'anno 2011 pubblicato dall'Azienda e quelli del monitoraggio.

Navi da crociera – Cruise ferries – Offshore – Riparazioni e trasformazioni

Premesso che il mercato delle crociere, anche nel 2011, ha confermato di avere le potenzialità per poter reagire, meglio di altri settori, agli effetti della crisi economico finanziaria internazionale, così come è stato evidenziato in un recente studio dell'associazione americana CLIA (Cruise Lines International Association), si evidenzia che, in questo contesto nel corso del 2011, il Gruppo Fincantieri ha acquisito l'ordine di due nuove unità, più due opzioni, dal Gruppo Carnival, confermando il rapporto privilegiato instaurato con la società armatrice leader del settore.

Durante il corso dell'anno è stato infatti finalizzato un contratto per la realizzazione di una nave da crociera da 141.000 tsl per il brand P&O Cruises ed un contratto per la costruzione di una nave da crociera da 132.500 tsl per il brand Costa Crociere. Si segnala, inoltre, che nel mese di novembre è stato siglato un contratto con l'armatore francese Compagnie du Ponant per la costruzione di una nave da

crociera extra-lusso di piccole dimensioni (circa 10.700 tsl) e la cui consegna è prevista per giugno 2013.

Riassumendo, a dicembre 2011 il portafoglio ordini di navi da crociera dell'Azienda è costituito da 8 navi e su tali basi risulta confermata la posizione della Società come leader del mercato.

Le navi consegnate sono:

Carnival Magic, nave da crociera da 130.000 tsl, consegnata nel cantiere di Monfalcone all'armatore Carnival Cruise Lines;

Costa Favolosa, nave da crociera da 114.500 tsl, consegnata nel cantiere di Marghera all'armatore Costa Crociere;

Oceania Marina, nave da crociera extra lusso da 65.000 tsl, consegnata nel cantiere di Sestri all'armatore Oceania Cruises;

Austral, nave da crociera extra lusso da 10.400 tsl, consegnata nel cantiere di Ancona all'armatore Compagnie Iles du Ponant.

Nel settore delle riparazioni navali l'Azienda ha svolto attività di riparazione su 55 unità. Da tenere presente il fatto che lo stabilimento di Palermo non ha, a tutt'oggi, disponibili i due bacini di carenaggio che dovranno essere sottoposti a manutenzione.

Tipologia	Impostazione	Varo	Consegna
Navi da crociera	1	3	4
Cruise Ferries	0	0	0
Offshore	0	0	0
Riparazioni e Trasformazioni			55

Costruzioni militari – Mega Yachts – Unità speciali

In ambito costruzioni militari la Fincantieri, attraverso la Orizzonte Sistemi Navali (Società di ingegneria navale collegata e controllata), si è aggiudicata un contratto dal Ministero della Difesa della Repubblica Democratica e Popolare Algerina per la costruzione di un'unità da sbarco e supporto logistico.

Sul mercato statunitense continuano le affermazioni del Gruppo Fincantieri nel comparto militare, infatti nel corso del 2011 sono state assegnate la terza e la quarta unità del programma LCS nell'ambito del contratto siglato a fine 2010 relativo alla costruzione di ulteriori 20 navi equamente distribuite tra i due consorzi Lockheed Martin - Marinette Marine (collegata e controllata Fincantieri) e Austal USA.

Per quanto riguarda invece il naviglio militare di dimensione minore, si segnala l'acquisizione da parte della US Coast Guard di ulteriori 21 unità nell'ambito del programma pluriennale Response Boats-Medium (RB-M) che vede coinvolta Fincantieri Marine Group attraverso Marinette Marine Corporation in qualità di prime contractor e coordinator.

Relativamente al mercato civile, il Gruppo Fincantieri ha acquisito dalla società statunitense Tidewater, uno dei principali operatori al mondo nel settore dei servizi per l'industria offshore, un contratto per la realizzazione di due Platform Supply Vessel.

Le due unità, all'avanguardia sotto il profilo tecnico potendo operare in mari artici e in acque profonde, sono state affidate allo stabilimento di Sturgeon Bay.

Nel comparto dell'offshore, l'intensificazione delle attività di esplorazione e produzione da parte delle compagnie petrolifere traina la domanda di nuove unità in particolare grandi mezzi di perforazione e selettivamente navi di supporto di maggiore dimensione e valore.

La Fincantieri, dopo aver già completato con successo negli anni recenti importanti progetti, quali 14 unità AHTS e la piattaforma semi-sommergibile Scarabeo per Saipem, sta operando per una ulteriore crescita nel settore.

Nel comparto degli yacht di grande dimensione (lunghezza superiore ai 70 metri) si registra la difficoltà degli ordinativi visto il perdurare di un clima di grande incertezza economica. Nel 2011, sono stati comunque finalizzati ordini per 7 unità contro le 5 dell'anno precedente, livelli comunque molto distanti da quelli pre-crisi. Appare invece in sofferenza il comparto dei mezzi di lunghezza inferiore ai 70 metri.

Le navi consegnate sono:

presso il cantiere di Muggiano, “Rossita” la nave per il trasporto di materiali radioattivi derivanti dallo smantellamento dei sommergibili nucleari russi;

“Shakti” e “Deepak” (Fleet Tanker) consegnate alla Marina Militare Indiana rispettivamente dai cantieri di Sestri e Muggiano;

“Serene” il primo mega-yacht costruito da Fincantieri, che, con i suoi 134 metri di lunghezza, è tra i primi dieci yacht più grandi mai costruiti al mondo e uno dei primi in termini di complessità e livello di tecnologia;

n. 33 piccoli pattugliatori RB-M commissionati dalla US Coast Guard e costruiti presso il cantiere ACE Marine della controllata americana Fincantieri Marine Group.

Tipologia	Impostazione	Varo	Consegna
Navi militari	4	2	3
Mega yachts	0	0	1
Unità speciali >40 m.	2	0	0
Unità speciali <40 m.		33	33

b) Riparazione navale

Le riparazioni navali sono sempre state un settore fondamentale nella cantieristica navale nazionale ed in questo particolare momento stanno assumendo ancor più un ruolo importante per molti operatori del settore navalmeccanico che hanno visto il diminuire o addirittura esaurire la spinta delle costruzioni navali.

Dopo aver inizialmente retto in modo migliore rispetto ad altri comparti navali la situazione di crisi, nell'ultimo anno ha subito un rallentamento dovuto molto probabilmente alla situazione dei noli poco soddisfacenti per gli armatori e pertanto costretti a comprimere i costi di gestione rinviando i lavori di ammodernamento delle unità ed anche per una agguerrita concorrenza nel bacino del mediterraneo.

La situazione appare abbastanza difficile sia per l'area tirrenica che per quella adriatica, infatti negli ultimi mesi dell'anno, sul versante tirrenico, si è assistito ad una intenzione di potenziamento del settore, collegata alla prospettiva del superbacino nell'area portuale ligure molto attesa da tutti gli operatori del settore delle riparazioni, altresì si deve ricordare la "migrazione" di imprese italiane che hanno acquisito strutture all'estero, come ad esempio l'impresa di riparazione navale San Giorgio del Porto ed il cantiere navale Mariotti che hanno costituito una newcompany con STX France e Cnm per la gestione del più grande bacino europeo su Marsiglia. Le due imprese italiane, congiuntamente, rappresentano il top della riparazione navale nel mediterraneo e quindi di livello concorrenziale elevato. In sintesi, il porto di Marsiglia fra i più trafficati dell'alto Tirreno, svilupperà un polo navalmeccanico costituito anche da due fra i più importanti soggetti della cantieristica nazionale candidando la newcompany a dominare il mercato mediterraneo. Il bacino di Marsiglia, operativo non prima del 2014, sarà l'unico del Mediterraneo occidentale in grado di accogliere per la riparazione le maxi-navi, non solo da crociera, lunghe più di 350 metri.

Da un punto di vista strutturale in Italia esistono tre bacini di carenaggio superiori ai 300 metri, quello di Fincantieri a Palermo (370x68 metri, ne ha uno anche a Trieste

di 295x56m) e quelli demaniali a Livorno (350x55m, da anni fuori uso) e Napoli (335x40m), mentre dei cinque bacini pubblici di Genova (che, in termini di numero di navi riparate, conseguenza diretta dei traffici portuali, è il polo più importante d'Italia), il più grande misura “solo” 267x40 metri. Ancora incerto è l'esito delle decisioni delle istituzioni locali liguri per la costruzione della “sesta vasca” in ambito portuale ligure, in grado di garantire il futuro al comparto delle riparazioni. La domanda nel settore delle riparazioni è presumibilmente crescente. Il livello qualitativo degli operatori del settore delle riparazioni è elevato e competitivo, ma la frammentazione è alta e la dimensione aziendale medio-piccola, l'impianto infrastrutturale esistente è discreto ma bisognoso di aggiornamento e, vincolato allo status pubblico, sconta ritardi burocratici e finanziari.

Nella zona adriatica i cantieri riparatori risentono molto della concorrenza degli stati limitrofi, la Croazia e la Turchia, che negli ultimi due anni hanno sviluppato una concorrenza agguerrita.

Gli elementi qualificanti per la riparazione navale sono la Capacità, la Qualità, il Tempo ed il Prezzo. L'interazione di queste quattro componenti è fondamentale per determinare il quadro concorrenziale e la scelta quindi da parte degli armatori di quale cantiere di riparazione utilizzare.

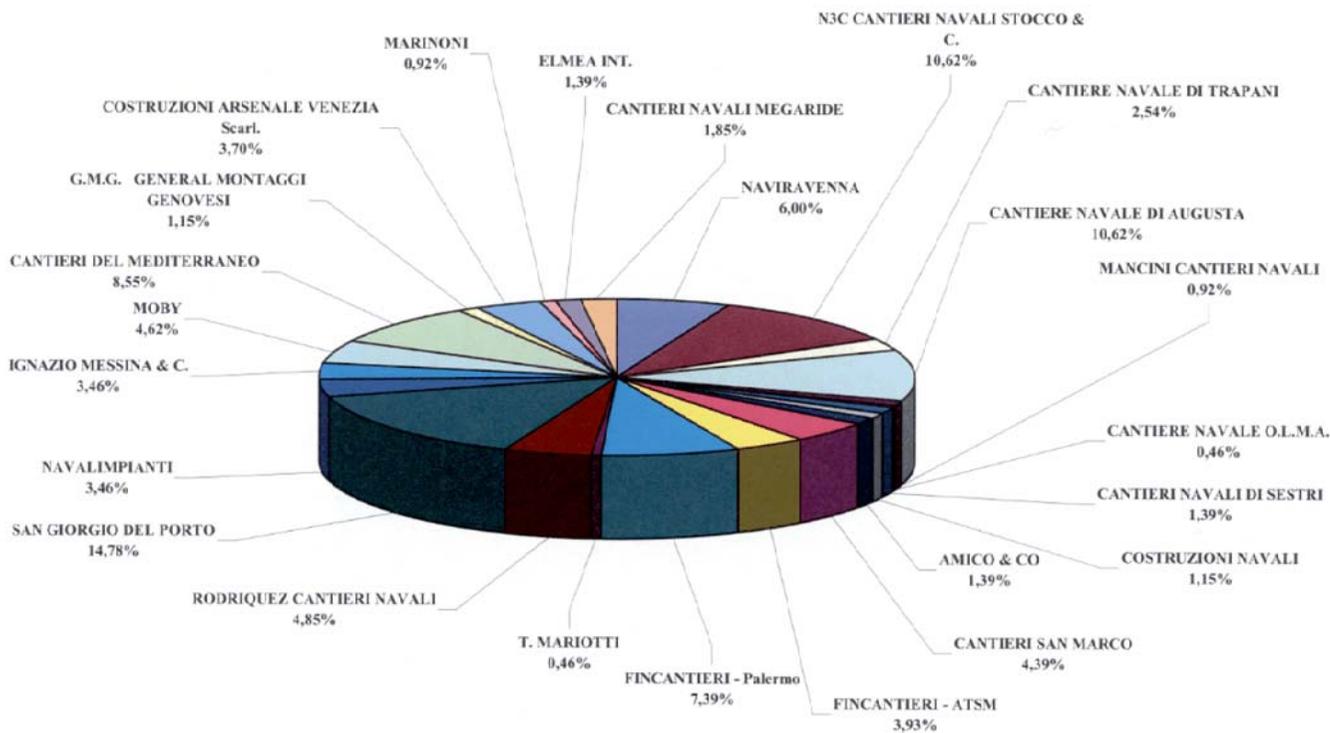
In merito ai primi due fattori Capacità e Qualità non esistono problemi perché l'industria navale italiana è da anni su un livello professionale elevato e riconosciuto in ambito mondiale.

Il costo della manodopera e la burocratizzazione influiscono sul fattore tempo. Il rilascio delle autorizzazioni prescritte per l'espletamento delle attività di riparazione richiede un dispendio di tempo e di energie, (provenendo anche da Enti Pubblici diversi) che rallenta l'attività di produzione industriale. La necessità di una semplificazione burocratica è per gli stabilimenti di riparazione navale molto importante per poter entrare in competizione con altri paesi.

I dati produttivi desumibili dall'attività di monitoraggio delle imprese di riparazione, svolta dall'Amministrazione sono riportati nella seguente tabella .

Denominazione	Stabilimento (Provincia)	Riparazione Navale (numero)	Riparazione Navale (tsl)
NAVIRAVENNA	RA	26	101.203
N3C CANTIERI NAVALI STOCCO & C.	FE	46	
CANTIERE NAVALE DI TRAPANI	TP	11	12.449
CANTIERE NAVALE DI AUGUSTA	SR	46	566.390
MANCINI CANTIERI NAVALI	VE	4	
CANTIERE NAVALE O.L.M.A.	TE	2	
CANTIERI NAVALI DI SESTRI	GE	6	
COSTRUZIONI NAVALI	CR	5	825
AMICO & CO	GE	6	
CANTIERI SAN MARCO	SP	19	5.240
FINCANTIERI - ATSM	TS	17	678.334
FINCANTIERI - Palermo	PA	32	1.152.760
T. MARIOTTI	GE	2	77.449
RODRIQUEZ CANTIERI NAVALI	ME	21	6.876
SAN GIORGIO DEL PORTO	GE	64	
NAVALIMPIANTI	GE	15	
IGNAZIO MESSINA & C.	GE	15	439.930
MOBY	GE	20	340.614
CANTIERI DEL MEDITERRANEO	NA	37	592.124
G.M.G. GENERAL MONTAGGI GENOVESI	GE	5	
COSTRUZIONI ARSENALE VENEZIA Scarl.	VE	16	49.816
MARINONI	GE	4	
ELMEA INT.	AN	6	
CANTIERI NAVALI MEGARIDE	NA	8	370

Anno 2011 - Riparazione navale per stabilimento - Percentuale sul numero unità navali



c) Diporto

In merito alla cantieristica riguardante il diporto nautico, sebbene diverse Aziende abbiano partecipato al monitoraggio fornendo i dati relativi alle proprie strutture impiantistiche e tecniche, non tutti i partecipanti hanno comunicato i dati relativi alla produzione 2011.

Secondo Assonave il clima di incertezza economica ha impattato anche sui comparti legati ai beni di lusso come quello dei mega-yacht e per le unità da diporto tra i 50 m. ed i 70 m. la richiesta del mercato si mantiene ancora molto bassa. Questa fase del mercato potrebbe modificare, anche profondamente, il quadro della concorrenza, da un lato determinando l'uscita dei soggetti più deboli, dall'altro, andando ad interessare anche operatori consolidati come dimostra l'acquisizione del Gruppo Ferretti da parte di un gruppo industriale cinese.

La tabella che segue indica i dati relativi alle Aziende che hanno partecipato, e ove possibile, la specifica del tipo di imbarcazione.