

L'annus horribilis della cantieristica

In picchiata (-20%) gli ordini mondiali di navi - Gli analisti: la crisi permarrà ancora per molto tempo

Congiuntura. L'Italia conserva (a fatica) la leadership sia per le imbarcazioni da crociera sia per i mega-yacht

STRATEGIE

Fincantieri punta con forza sul settore dell'offshore
Albertoni (Ucina): il mercato nazionale è scomparso, si cresce solo all'estero
Raoul de Forcade

■ Il 2012 si caratterizza come uno degli anni peggiori, dall'inizio della crisi globale, sia per la cantieristica mercantile che per quella da diporto. Le previsioni degli analisti, inoltre, stimano che la crisi permarrà in questo settore dell'industria per diversi anni a venire. Il trend negativo, peraltro, ha registrato, al livello mondiale, una lieve inversione di tendenza a partire dal secondo semestre dell'anno. Se, infatti, gli ordinativi di navi mercantili, nei primi sei mesi del 2012, si sono attestati su 11,6 milioni di tonnellate di stazza lorda, in calo del 30% rispetto allo stesso periodo del 2011, dopo i successivi tre mesi dell'anno sono arrivati a 19 milioni di tonnellate, contenendo a -20% la discesa rispetto allo stesso periodo del 2011.

Per quanto riguarda l'Italia, il nostro Paese mantiene, benché a fatica, la leadership sia nel settore delle navi da crociera che in quello dei megayacht. Anche nel caso delle crociere, la differenza l'hanno fatta gli ultimi mesi dell'anno. Fino al primo semestre 2012, infatti, si è registrata la finalizzazione di due soli contratti per tre navi: l'esercizio dell'opzione per un'unità da parte di Royal Caribbean, assegnata al cantiere tedesco Meyer Werft e, a luglio, la commessa di Viking Ocean a Fincantieri per due navi di lusso di di-

mensione media.

Dopo il 30 settembre la situazione si è modificata. Norwegian Cruise ha ordinato una nuova nave da 163mila tonnellate (con l'opzione per un'altra) ai tedeschi di Meyer. Mentre il gruppo statunitense Carnival e Fincantieri hanno raggiunto l'accordo per la costruzione di due unità, una per il marchio Holland America Line (da 99mila tonnellate) e una per Carnival Cruise Line (da 135mila tonnellate). Inoltre, Tui Cruises ha esercitato l'opzione per la costruzione di una unità dal 99.300 tonnellate (la seconda di una serie) presso il cantiere Stx Finland di Turku. Poi, a inizio dicembre, Fincantieri e Viking hanno annunciato la firma dell'accordo per la costruzione di due ulteriori unità gemelle (con un'opzione per altre due) di quelle da 48mila tonnellate commissionate a luglio.

È di ieri, invece, e risulta il primo ordine del 2013, l'annuncio di Royal Caribbean d'aver stipulato un contratto con Stx France per la costruzione di una terza nave della classe Oasis, con consegna prevista a metà del 2016. Coerentemente con il programma annunciato dall'azienda lo scorso ottobre, quest'ordine prevede la realizzazione di un'altra gemella di Oasis of the seas e Allure of the seas.

«Siamo entusiasti - ha affermato Richard Fain, presidente e ceo di Royal - di poter aggiungere una "sorella" a questa straordinaria classe di navi; e a un prezzo interessante. Tornare a costruire in Francia, poi, non può che aggiungere piacere alla soddisfazione».

Fermo restando che la cantieristica continua ad avere una crisi profonda, ha detto Giuseppe Bono, ad di Fincantieri, «è ormai sotto gli occhi di tutti che la crisi riguarda tutti i settori dell'economia e quindi è complicato prevedere il futuro: speriamo di essere messi relativamente bene, rispetto al contesto, per i prossimi anni. Nel 2012, comunque, sostanzialmente abbiamo preso quasi la totalità del mercato delle costruzioni da navi da crociera». L'obiettivo dell'azienda ora è di guardare al mercato delle offshore: per questo ha annunciato l'acquisto, dai coreani, del cantiere norvegese Stx Osv, specializzato proprio nell'offshore. L'operazione è in via di conclusione.

Sul fronte della cantieristica da diporto, il quadro è piuttosto differente. L'ultima edizione di Showboats International mostra gli italiani saldamente al primo posto nella classifica dei costruttori di megayacht. Al vertice della classifica c'è Azimut-Benetti, con 70 barche in costruzione, seguono Ferretti, con 50 e Sanlorenzo con 33. Poi gli stranieri, con notevole distacco: Sunseeker con 29 yacht e Feadship con 13. Il fatto che l'Italia sia in testa non deve far credere, però, che la situazione sia rosea.

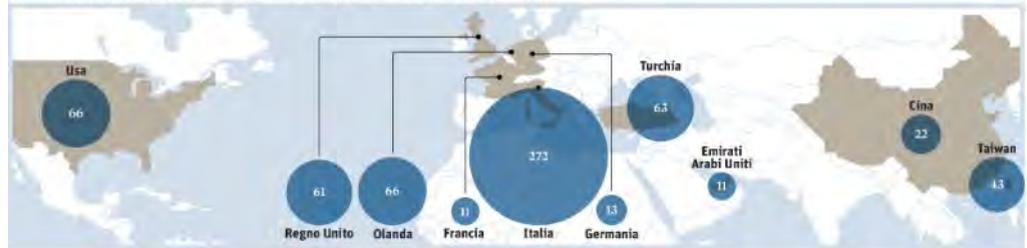
Nella classifica sono scomparsi molti marchi importanti e i cantieri costruttori di barche più piccole sono in forte crisi. Il fatturato globale 2012 del settore è stimato da Ucina, la **Confindustria** nautica, tra 2,5 e 2,8 miliardi, con un calo rispetto al 2008 (ultimo anno antecedente la crisi) tra il -57% e il -59%.

Quest'anno la quota di produ-

● Il termine offshore, utilizzato per la cantieristica navale, indica le produzioni indirizzate a una nicchia particolare del mercato, quella legata alle piattaforme per l'estrazione di petrolio e ai mezzi che servono di supporto a quelle infrastrutture. In particolare si tratta delle navi Osv (che sta per offshore support o supply vessel). Piccole unità che servono a portare materiali utili per la piattaforma, spesso dotate di gru con notevoli capacità.

La mappa del settore

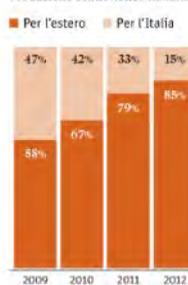
I GRANDI COSTRUTTORI. Progetti per la costruzione di mega yacht suddivisi per Paese. Anno 2013



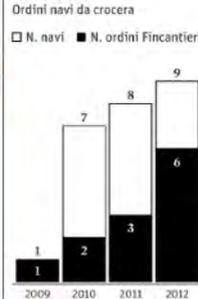
LA NAUTICA DA DIPORTO



Produzione cantieristica italiana



LE COMMESSE



I CANTIERI

Progetti per la costruzione di mega yacht suddivisi per cantieri Anno 2013

1	AZIMUT-BENEDETTI	70	11	WESTPORT	15
2	FERRETTI GROUP	50	12	OCEANCO	4
3	SANLORENZO	33	13	TRINITY YACHTS	7
4	SUNSEEKER	29	14	FIPA GROUP	10
5	FEADSHIP	13	15	OVERMARINE	10
6	LURSSSEN	6	16	PERINI NAVI	6
7	PRINCESS YACHTS	22	17	KSE/MONTE FINO	11
8	AMELS	9	18	PALMER JOHNSON	5
9	HEESEN YACHTS	10	19	CERRI-DAGLIETTO	8
10	HORIZON	15	20	CHRISTENSEN	7