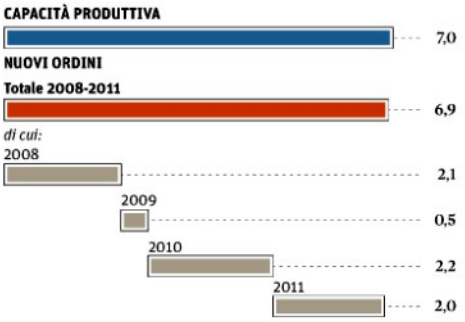
Costruzioni. Nel 2011 registrata una flessione del 18% della domanda di nuove navi a livello globale

Ordini in calo per i cantieri

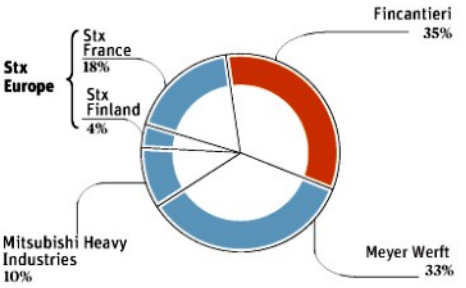
Capacità produttiva Ue in eccesso - Timori tra gli operatori sul 2012

Le commesse in corso

NAVI MERCANTILI
Gli ordini totalizzati dai cantieri europei dal 2008 al 2011 corrispondono alla potenzialità produttiva di un solo anno. **In milioni di Tslc**



NAVI DA CROCIERA
Portafoglio 2011 ordini per cantiere costruttore.
Dati in percentuale



LE QUOTE DI MERCATO
Al 31 dicembre del 2011 il portafoglio ordini di navi da crociera ammonta a 23 unità per un totale di 2,6 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata (Tslc). La quota di mercato di Fincantieri, al primo posto, si attesta al 35%, corrispondente a 8 navi e circa 900mila tonnellate di stazza. Il gruppo italiano è tallonato dalla tedesca Meyer Werft, col 33% del mercato. Seguono Stx Europe che, tra lo stabilimento francese e quelli finlandesi, copre il 22%. L'anno scorso, inoltre, è entrato sul mercato, per un doppio ordine di Aida, il cantiere giapponese Mitsubishi, che si attesta al 10%.

LO SCENARIO

Il Giappone rilancia sulle unità da crociera Fincantieri studia un'intesa con Stx Europe per il settore delle piattaforme offshore

Raoul de Forcade
GENOVA

Il 2012 si è aperto sotto cattivi auspici per la cantieristica. Il bilancio dell'anno precedente conferma, infatti, che il settore è bloccato in una fase di stagnazione che dura dal 2008. Nel 2011, gli ordini di nuove navi hanno registrato una flessione del 18%, rispetto al 2010, attestandosi su 32 milioni di tonnellate di stazza lorda. E, all'interno di un simile mercato, l'industria europea appare sempre più sofferente. Negli ultimi quattro anni, infatti, l'Europa si è aggiudicata tra il 3 e il 6% della domanda mondiale, quota che corrisponde a un volume di ordini insufficiente ad alimentare la propria capacità produttiva. Lo dimostra il fatto che, tra il 2008 e il 2011, i 7 milioni circa di tonnellate di stazza totalizzati dai cantieri europei corrispondono alla potenzialità produttiva di un solo anno. Secondo tecnici del comparto, l'attività cantieristica in Europa rischia di scomparire o di essere relegata a singole imprese di eccellenza, capaci di relizzare prodotti hi-tech di successo e competitività elevata.

L'analisi dei diversi comparti della navalmeccanica è piuttosto desolante. A cominciare dal settore delle crociere, unico in cui il vecchio continente aveva (e per ora continua, ma con difficoltà) la preminenza a livello internazionale, con l'italiana **Fincantieri** leader mondiale, tallonata dai tedeschi di **Meyer Werft** e dalla franco-coreana **Stx France**.

Nel 2011 in Europa sono stati finalizzati ordini per 10 navi da crociera contro i 7 dell'anno precedente, computo in cui è compresa anche la ex nave libica, già in costruzione presso Stx France, è stata appena presa in carico da **Msc Crociere**. A fronte di questa limitata crescita delle commesse, è aumentato però il peso delle navi di dimensioni più piccole. La caduta del settore si legge molto chiaramente confrontando gli ordini del quadriennio 2004 - 2007, ante-crisi, con quelli del periodo 2008 -2011. Balza gli occhi il dimezzamento del numero di navi (51 ordini nel primo quadriennio contro 21) e il diverso mix dimensionale. Ad esempio, l'americana **Viking Ocean Cruises** (nuovo brand della Viking Rivers) ha stipulato un accordo preliminare con Stx France per due unità da 40mila tonnellate di stazza e 444 cabine, ben più piccole di quelle da 114mila o 140mila tonnellate ordinate, rispettivamente, da **Costa** ed Msc. L'ordine, peraltro, non è ancora definitivamento assegnato e Fincantieri sta trattando per strapparlo ai franco-coreani. Il gruppo italiano attende, poi, di firmare ilcontratto per una nuova nave da crociera extralusso del marchio Silversea. È del 2011, inoltre, la commessa di **Aida Cruises** (brand Costa) per due navi, questa volta da 125mila tonnellate, ai cantieri giapponesi **Mitsubishi**. Un ordine pericoloso per la cantieristica Ue, perché lancia i giapponesi tra i concorenti dell'Europa.

Nel 2011 sono state consegnate 7 navi da crociera, 4 delle quali realizzate da Fincantieri. Per quest'anno è attesa la consegna di altre 7 unità e nel 2013 e 2014 ci saranno consegne per 6 navi l'anno. Per i traghetti, nel 2011 la domanda di *ferries* a livello mondiale è negativa, con ordini intorno alle 160mila tonnellate, contro le 466mila del 2010. Le uniche due commesse per mezzi di lunghezza superiore a 150 metri sono state fatte in Cina. E sono zero gli ordini di *cruise ferries* oltre i 170 metri. Il 2011 è stato, invece, un anno positivo per le navi miliari (30 contratti per oltre 80 unità, contro le 58 navi del 2010) e da record per il comparto dell'offshore, con 39 mezzi ordinati, pari in valore al 27% degli investimenti in navi. Anche le consegne registrano un picco di 33 unità ultimate, contro una media di 20 pezzi del biennio precedente. La cantieristica coreana è leader nel settore, controllando il 65% del portafoglio ordini. Ma anche gli italiani hanno una nicchia di mercato, con aziende come la Rosetti Marino o la stessa Fincantieri.

Non è un caso che, sabato scorso, l'ad del gruppo italiano, Giuseppe Bono, abbia detto che il comparto dell'offshore «è quello su cui dobbiamo puntare». E Fincantieri sta studiando un'alleanza con Stx per rendere più incisiva la sua presenza nel settore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa trasmesso su richiesta dell'abbonato per suo uso esclusivo, non riproducibile