



FINCANTIERI: 4 NAVI DA CROCIERA PER CARNIVAL

Le unità per Costa Asia, P&O Australia e Princess Cruises fanno parte dello storico programma siglato a marzo per un valore di circa 2,5 miliardi di euro

Trieste, 30 dicembre 2015– A seguito dello storico accordo siglato nel marzo 2015, Fincantieri ha firmato oggi un *memorandum of agreement* con Carnival Corporation & plc per la costruzione di quattro nuove navi da crociera, del valore complessivo di circa 2,5 miliardi di euro. I relativi contratti, soggetti a diverse condizioni tra cui il finanziamento al gruppo armatoriale, saranno operativi nel corso del 2016.

Due di queste unità saranno destinate al brand Costa Asia, una a P&O Cruises Australia e una a Princess Cruises. Verranno tutte realizzate presso gli stabilimenti di Monfalcone e Marghera, con consegne previste nel 2019 e 2020, e una volta entrate nelle rispettive flotte opereranno nei mercati crocieristici emergenti, inclusi Cina, Australia e altri.

Ciascuna di queste unità sarà progettata e sviluppata specificamente per il brand e per gli ospiti di riferimento. Le navi per Costa Asia e P&O Cruises avranno una stazza lorda pari a 135.500 tonnellate, con una capacità di 4.200 passeggeri.

Con 143.700 tonnellate di stazza lorda e una capacità di 3.560 passeggeri la nave per Princess Cruises sarà invece la quarta unità della classe "Royal Princess", dopo "Royal", "Regal" e "Majestic", attualmente in costruzione presso gli stabilimenti di Fincantieri e in consegna nel 2017.

L'Amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono ha commentato: *"La firma di questo accordo arriva durante un vero boom del settore crocieristico, che va al di là di ogni aspettativa. In questo modo si conferma ancora una volta la validità della nostra strategia perché con questi progetti, che derivano da quelli per le unità prototipo acquisiti durante la crisi a condizioni estremamente sfidanti, il nostro gruppo si assicura non solo continuità e sviluppo, ma anche una ritrovata redditività in questo comparto"*.

"La costruzione di queste quattro nuove navi ci permette di rispettare il nostro piano di potenziamento della flotta e la nostra strategia a lungo termine di crescita della capacità misurata nel tempo" ha dichiarato **Arnold Donald, CEO di Carnival Corporation**. *"Queste navi rappresenteranno uno straordinario valore aggiunto per la flotta del gruppo, e supporteranno il nostro obiettivo di superare le aspettative dei clienti e creare splendidi ricordi per ogni ospite a bordo. Questi investimenti sono una parte importante della nostra strategia, che include la sostituzione delle navi con unità più nuove, più grandi e più efficienti in un periodo molto specifico di tempo"*.

La cooperazione tra Fincantieri e Carnival Corporation, che quest'anno per la prima volta in assoluto hanno annunciato un programma di tale portata, ha una valenza strategica notevolissima non solo per la cantieristica ma per l'intera economia nazionale. Gli accordi infatti delineano un piano di attività a lungo termine da parte di uno dei maggiori investitori stranieri in Italia, il gruppo statunitense Carnival Corporation, che ha investito nel Paese oltre 25 miliardi di dollari in virtù della partnership con Fincantieri. Dal 1990 ad oggi Fincantieri infatti ha costruito 59 navi per i diversi

brand di Carnival Corporation, e altre 10 unità per il gruppo sono attualmente nel portafoglio ordini della società.

Il contesto di riferimento: navi da crociera e andamento di mercato

- Dal 1990 ad oggi sono state costruite 216 navi da crociera di stazza lorda superiore a 10.000 tonnellate, corrispondenti ad una offerta di circa 433.000 letti bassi (LB), ovvero la quasi totalità della capacità del settore, visto che le poche unità varate prima di allora ammontano appena al 7% della capacità crocieristica.
- Di queste 216 navi **ben 70 sono state realizzate da Fincantieri**, che si connota come il **principale costruttore al mondo**. Dal 1990 ad oggi alcuni produttori sono scomparsi, come i cantieri finlandesi di Rauma ed Helsinki, il primo chiuso e il secondo dedicato alla produzione di mezzi a tecnologia artica su decisione degli investitori russi che lo hanno rilevato. La costruzione di **navi da crociera** resta appannaggio pressoché esclusivo di **tre eccellenze europee**, Fincantieri, la società tedesca Meyer Werft, che oggi controlla anche il cantiere finlandese di Turku, e la società franco-coreana STX France.
- Tutti le principali compagnie stanno portando avanti importanti programmi di investimento: dalle 9 navi ordinate nel 2013 si è passati alle 16 del 2014; nel 2015 sono state ordinate 10 navi mediamente più grandi rispetto a quelle dell'anno precedente, corrispondenti a circa 40.000 LB, numero che è destinato a crescere con le unità oggetto dei vari accordi e lettere di intenti già siglate tra costruttori e armatori e attualmente in corso di finalizzazione.
- Ne deriva un portafoglio ordini ai suoi massimi storici con navi in consegna fino al 2022, ciò si traduce per i cantieri in una visibilità di carico di lavoro a 7 anni contro il massimo di 5 registrato negli anni di picco.
- Il 2015 inoltre ha visto l'ingresso sul mercato di nuovi operatori, segnatamente Virgin Cruises, che con navi e formule nuove allargano il mercato attraverso ulteriori chiavi di segmentazione della clientela. Allo stesso tempo operatori consolidati con navi ormai datate hanno deciso di procedere al rinnovo delle flotte: in questa direzione si sono mosse la compagnia nipponica Crystal Cruises (controllata da Genting Hongkong, proprietaria anche della Star Cruises) e la società britannica Saga.
- Con riguardo alle proiezioni sul numero di crocieristi, gli analisti confermano una crescita del settore ad un tasso di circa il 4% annuo, con il raggiungimento di 27,6 milioni di crocieristi nel 2020 (nel 2015 sono stati 22,7 milioni).
- Questo valore appare prudentiale alla luce delle proiezioni sulla crescita del mercato cinese, ovvero il raggiungimento di 4,5 milioni di passeggeri al 2020. (contro i 700.000 del 2014).

Situazione competitor e altri operatori di settore

Il momento di picco che il mercato crocieristico sta vivendo è stato preceduto da una profonda crisi di tutto il settore cantieristico, che negli anni più pesanti (2008 - 2011) ha registrato in Europa la perdita di 50.000 posti di lavoro, circa un terzo dell'occupazione diretta nel comparto, senza contare quindi lo stesso effetto nell'indotto.

- Almeno una trentina di cantieri nella sola Europa sono stati chiusi, tra cui nomi eccellenti come Odense in Danimarca e soprattutto cantieri di dimensioni medie quali Flender in Germania o quello di Rauma in Finlandia (vd. sotto) che faceva parte di STX Europe. Molti cantieri oggi sopravvivono impoveriti, lavorando come subappaltatori di cantieri di primo livello: un esempio per tutti lo è la cantieristica polacca.
- In Europa, 8 gruppi detengono circa l'80% delle navi che sono attualmente in costruzione su un totale di 114 società operative (che hanno almeno una nave in costruzione).
- Il gruppo STX Finland, a fronte dello stato di fallimento della controllante coreana STX si è praticamente disciolto. Il cantiere di Rauma, che eccelleva nella produzione di traghetti, è stato chiuso con la perdita di 700 posti di lavoro, quello di Helsinki (prima dedicato alla produzione di navi da crociera) è stato acquisito nel 2010 dal gruppo russo United Shipbuilding Corporation ed è stato dedicato alla costruzione di unità a tecnologia artica.
- L'ultimo cantiere a trovare una sua collocazione è stato quello di Turku, acquisito nel 2014 dal gruppo tedesco Meyer

Werft. L'operazione si è conclusa con successo grazie al coinvolgimento del governo finlandese.

FINCANTIERI

Fincantieri è riuscita a difendere la sua posizione grazie alla politica di diversificazione adottata e a un piano di riorganizzazione che ha ridotto del 20% la forza lavoro in Italia (senza la chiusura di nessuno degli 8 stabilimenti e senza nemmeno un licenziamento) per adeguare la capacità produttiva alla minore domanda del mercato.

A valle di questo processo Fincantieri è oggi uno dei più importanti complessi cantieristici al mondo e il primo per diversificazione e innovazione. È leader nella progettazione e costruzione di navi da crociera e operatore di riferimento in tutti i settori della navalmeccanica ad alta tecnologia, dalle navi militari all'offshore, dalle navi speciali e traghetti a elevata complessità ai mega-yacht, nonché nelle riparazioni, trasformazioni navali, produzione di sistemi e componenti e nell'offerta di servizi post vendita.

Nel 2014 la società ha registrato ricavi per Euro 4.4 Miliardi – il 91% circa riconducibile alle produzioni di navi da crociera, militari e offshore – e un risultato d'esercizio di Euro 55 milioni. Al 30 settembre 2015, il carico di lavoro era pari a Euro a 11.6 miliardi, mentre il *soft-backlog*² era pari a Euro 8,2 miliardi.

Con circa 20.900₃ dipendenti – di cui circa 7.700 in Italia – coadiuvati da un indotto di fornitori esperti e affidabili, una rete di 21 cantieri distribuiti in quattro continenti, Fincantieri è un'azienda dotata di una dimensione globale e proiezione internazionale, come testimoniata il peso dell'export, che è pari all'82% dei suoi ricavi₄.

Dicembre 2015

1 Fonte: Chinese Ministry of Transport (MOT)

2 Soft backlog: rappresenta il valore delle opzioni contrattuali e delle lettere d'intenti in essere, dei contratti condizionati all'ottenimento del finanziamento, nonché delle commesse in corso di negoziazione relative al programma di rinnovo della flotta della Marina Militare Italiana, non ancora riflesse nel carico di lavoro.

3 Dato al 30 settembre 2015

4 Sulla base dei ricavi al 2014