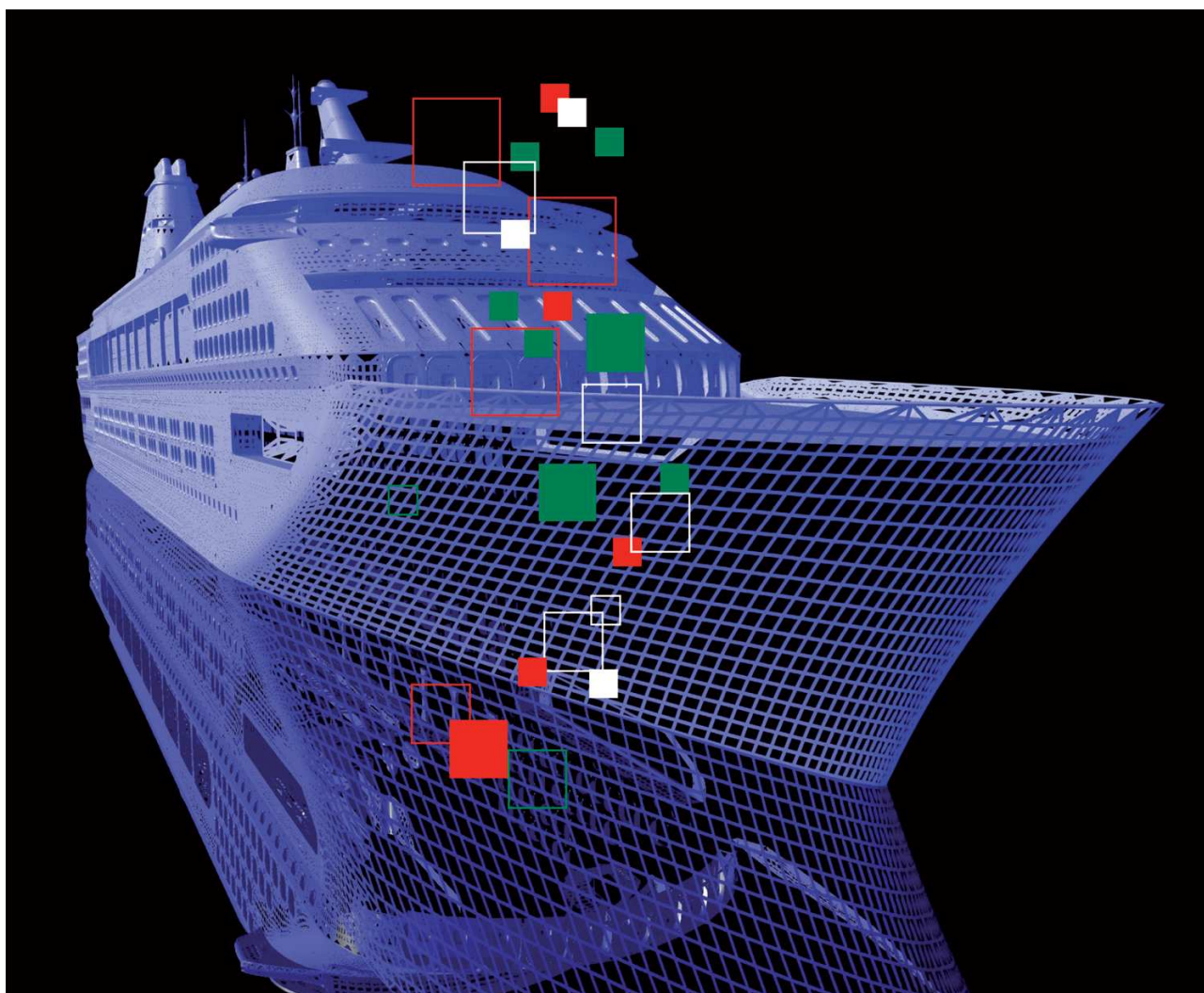


Istituto nazionale  
per il Commercio Estero

## Germania e mondo L'industria cantieristica e le tecnologie oceaniche

Nota settoriale



## **Premessa: fonti di riferimento**

Per l'elaborazione della presente nota **sull'industria cantieristica navale** si è fatto ricorso alle seguenti fonti statistiche e d'informazione:

- VSM Jahresbericht 2009
- Lloyd's Register Fairplay

La nota è stata redatta per presentare alle aziende italiane interessate una panoramica attuale sull'andamento del settore CANTIERISTICA NAVALE E TECNICHE OCEANICHE in Germania, fornendo uno spunto per identificare, con l'assistenza dei trade analyst ICE, nuove opportunità commerciali.

Istituto nazionale per il Commercio Estero, Ufficio di Düsseldorf  
Sezione Beni Strumentali

Oststr. 10  
40211 Düsseldorf  
Tel. 0049 (0)211 - 38799 – 25 (0)  
Fax 0049 (0)211 - 38799 - 63  
[industrie.dusseldorf@ice.it](mailto:industrie.dusseldorf@ice.it)  
<http://www.ice.gov.it/paesi/europa/germania/>

NOTA ELABORATA DA HENNER POITIERS – SENIOR TRADE ANALYST ICE DÜSSELDORF

SUPERVISIONE TECNICA: SIMONA BERNARDINI – VICE DIRETTORE

Agosto 2010

## INDICE

GERMANIA E MONDO	1
L'INDUSTRIA CANTIERISTICA E LE TECNOLOGIE OCEANICHE	1
PREMESSA: FONTI DI RIFERIMENTO	4
1. ECONOMIA MONDIALE E NAVIGAZIONE	5
2. SITUAZIONE MONDIALE DELLE COSTRUZIONI NAVALI	7
3. LO SVILUPPO ECONOMICO DELLE COSTRUZIONI NAVALI E DELLE TECNOLOGIE OCEANICHE IN GERMANIA	16
3.1. La costruzione di nuove navi commerciali	17
3.2. Riparazione e ristrutturazione	20
3.3. Tecnica marina e costruzione di navi per la marina militare	20
3.4. Costruzione di navi per la navigazione interna	21
3.5. La subfornitura dell'industria cantieristica navale	25
3.6. Tecnologie oceaniche	26
4. ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA DEL SETTORE	27
5. STAMPA SPECIALIZZATA ED ALTRI FONTI DI INFORMAZIONE	28
6. FIERE	29

## Indice delle tabelle

Tab. 1: Evoluzione del settore della costruzione navale 2005-2009	7
Tab. 2: Ordini su scala mondiale secondo tipi di navi 2008 / 2009	7
Tab. 3: Ordini su scala mondiale secondo paesi selezionati 2008 / 2009	9
Tab. 4: Consegne su scala mondiale secondo tipi di nave 2008 / 2009	10
Tab. 5: Navi consegnate su scala mondiale secondo paesi 2009	11
Tab. 6: Portafoglio ordini su scala mondiale secondo paesi selezionati 2008 / 2009	13
Tab. 7: Portafoglio ordini su scala mondiale il 31.12.2009 in 1.000 TSLC secondo paese costruttore e tipo di nave	14
Tab. 8: Flotta mercantile mondiale 2009 secondo tipo di nave	15
Tab. 9: Ordini di navi mercantili 2005 – 2009	17
Tab. 10: Ordini secondo tipo di nave 2009	18
Tab. 11: Consegne 2005 – 2009	18
Tab. 12: Consegne secondo tipo di nave 2009	18
Tab. 13: Portafoglio ordini 2005 – 2009	19
Tab. 14: Portafoglio ordini secondo tipo di nave 2009	19
Tab. 15: Ordini di imbarcazioni per navigazione interna 2005 – 2009	22
Tab. 16: Consegne di imbarcazioni per la navigazione interna 2005 – 2009	22
Tab. 17: Portafoglio ordini di imbarcazioni per la navigazione interna 2005-2009	22
Tab. 18: Consegne secondo tipo di nave 2005 - 2009	22
Tab. 19: Consegne di imbarcazioni per la navigazione interna 2009	23
Tab. 20: Ordini imbarcazioni per la navigazione interna fine 2009	23
Tab. 21: Portafoglio ordini imbarcazioni per la navigazione interna fine 2009	23
Tab. 22: Sviluppo congiunturale dei cantieri 2005-2009	24
Tab. 23: Flotta interna tedesca nel 2009	24

## 1. Economia mondiale e navigazione

Dopo che gli scossoni sui mercati finanziari internazionali avevano avviato nel 2008 la fine di un boom economico senza pari, ripercuotendosi sugli scambi commerciali, questo sviluppo è sfociato nel 2009 nella più grave crisi economica dalla fine della seconda guerra mondiale. L'economia mondiale ha registrato per la prima volta da decenni una recessione dell' - 1 % circa, che si è ripercossa maggiormente sui Paesi industrializzati, con una flessione del - 3 % circa, mentre nei Paesi in via di sviluppo e nei Paesi emergenti, i tassi di crescita sono scesi dal 6 % del 2008 al 2 % del 2009. Questi valori ha raggiunto i livelli più bassi già nei primi sei mesi dell'anno, ma nel secondo semestre si sono manifestate nuovamente tendenze positive a seguito dei programmi di rilancio della congiuntura dei governi nazionali.

Il commercio mondiale, che negli anni del boom si era sviluppato in modo più dinamico rispetto alla produzione su scala mondiale, è stato nel complesso colpito dalla crisi in modo particolarmente negativo, segnando una flessione del - 12 %. Poiché il commercio si svolge al 90 % tramite trasporti navali, la crisi naturalmente ha avuto ripercussioni gravi sulla navigazione mercantile. Per la prima volta dopo 20 anni è diminuito il fabbisogno di trasporti marittimi, superando il livello il valore di - 3 % e colpendo soprattutto la navigazione di navi portacontainer, con un calo della domanda del - 9 %. La navigazione mercantile con navi cisterna e alla rinfusa ha segnato flessioni del volume dei trasporti di pari il - 2 % circa.

A tali perdite di carico è corrisposta nel 2009 una nuova crescita della flotta mercantile mondiale. Il numero delle navi registrate ha superato le 100.000 unità e il tonnellaggio è aumentato ca. del 6 %, raggiungendo la stazza lorda di 883 milioni di TSL. Tutto ciò comprende 54.000 navi mercantili con 841 milioni di TSL, la cui capacità di carico è aumentata addirittura del 7 %, raggiungendo 1,2 miliardi di tonnellate di carico massimo. È stata registrata una crescita particolarmente elevata (di oltre il 10 %) per le navi cisterna per il trasporto di gas GNL e di sostanze chimiche, nonché di imbarcazioni per l'industria offshore.

Poiché l' offerta maggiore in termini di tonnellate viene accompagnata da un calo della domanda, è diminuito lo sfruttamento della flotta e di conseguenza si sono creati degli eccessi di capacità, con ripercussioni sui vari segmenti del mercato.

I tassi di nolo dei mercati principali di navigazione di navi cisterna, navi per il trasporto alla rinfusa e portacontainer sono crollati quasi a precipizio, coprendo sempre più raramente i costi aziendali ed il servizio di capitali, con conseguenze negative per noleggiatori, armatori e finanziatori delle navi. Poiché la vendita o la vendita all'asta delle navi ormai in numero eccessivo non costituiscono un'alternativa, in quanto il loro valore era diminuito in seguito alla crisi, solo i mezzi finanziari

stanziati dai governi hanno aiutato ad evitare il crollo totale dei mercati della navigazione. Nel secondo semestre si è tuttavia verificata un'inversione dello sviluppo delle rate nel trasporto mercantile con navi cisterne e alla rinfusa, che ha però comportato una stabilizzazione, alla fine dell'anno, solo a bassissimo livello. È così rimasta particolarmente limitata anche la tendenza agli investimenti per l'ordinazione di nuove navi, nonostante i bassi tassi di interesse.

I problemi si sono acuiti in quanto gli armatori hanno continuato a ricevere dai cantieri un numero elevato di nuove costruzioni ordinate a prezzi relativamente elevati nel periodo del boom, che hanno così contribuito ad aumentare ulteriormente le sovracapacità. Poiché la maggior parte di tali navi non era più necessaria a causa della crisi e/o il calo di valore non era più finanziabile, i committenti hanno cercato di stornare gli ordini o di rinviare almeno la consegna.

La conseguenza dell'eccessiva offerta di tonnellaggio sono stati l'ormeggio di navi senza scopo di impiego ed il costoso smantellamento di un numero sempre maggiore di imbarcazioni. Mentre nel periodo del boom, tra il 2004 ed il 2008, gli smantellamenti avevano subito una notevole flessione (scendendo a soli 5 milioni di GT all'anno), raggiungono intorno al 2009 un volume di 24 milioni di GT.

Come ulteriore misura contro la crisi, le compagnie marittime hanno cercato di ridurre i consumi del carburante navigando lentamente, con l'effetto collaterale auspicato di dover compensare impiegando un numero maggiore di navi, attutendo di conseguenza il problema della sovracapacità.

La ripresa economica e commerciale non potrà risolvere, a breve scadenza, i problemi creati dalla sovracapacità nel settore della navigazione, limitando gli effetti positivi a pochi segmenti del mercato. Sono pertanto inevitabili processi di adattamento in quasi tutti i mercati. Essi comprendono l'aumento costante della quota di smantellamento delle navi più vecchie ed una riduzione dell'afflusso di nuove imbarcazioni alla flotta.

## 2. Situazione mondiale delle costruzioni navali

**TAB. 1: EVOLUZIONE DEL SETTORE DELLA COSTRUZIONE NAVALE 2005-2009**

	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Consegne</b>					
Numero	2.129	2.412	2.689	3.162	3.477
Mil. TSL	47,0	52,1	56,6	67,1	77,1
Mil. TSLC	29,4	34,1	34,6	41,9	44,4
<b>Ordini</b>					
Numero	2.480	3.329	4.851	2.928	1.599
Mil. TSL	58,1	93,8	164,8	86,3	32,6
Mil TSLC	39,6	57,3	85,3	43,0	16,6
<b>Portafoglio ordini</b>					
Numero	5.522	6.908	10.055	11.341	9.226
Mil TSL	164,0	208,9	329,7	368,1	300,5
Mil TSLC	104,4	130,4	177,7	190,3	152,0
<b>Flotta mercantile mondiale</b>					
Numero	92.105	94.936	97.504	99.741	102.194
Mil TSL	675,1	721,9	774,9	830,7	882,6
<b>Smantellamenti e perdite</b>					
Numero	675	764	683	807	1.376
Mil. TSL	4,5	5,5	4,9	8,2	25,0

Fonte: Lloyd's Register-Fairplay

**TAB. 2: ORDINI SU SCALA MONDIALE SECONDO TIPI DI NAVI 2008 / 2009**

Tipo di imbarcazione	2008			2009		
	numero	in 1.000 tsl / in %	in 1.000 tslc / in %	numero	in 1.000 tsl / in %	in 1.000 tslc / in %
Petroliere per greggio / Crude oil tankers	194	21.469 24,9	6:759 15,7	61	6.970 21,4	2.201 13,3
Gasiere / Gas carriers	62	1.268 1,5	1.153 2,7	28	212 0,6	269 1,6
Cisterne per sostanze chimiche e prodotti / Chemical and product carriers	297	4.672 5,4	3.229 7,5	192	2.400 7,3	1.774 10,7
Navi trasportatrici alla rinfusa / Bulk carriers	834	38.311 44,4	15.990 37,2	393	18.714 57,4	7.607 46,0
Navi container / Container ships	166	9.912 11,5	5.274 12,3	19	1.063 3,3	585 3,5

Navi da carico per trasporto collettame / General cargo vessels	539	7.538	5.902	200	2.060	1.709
		8,7	13,7		6,3	10,4
Traghetti e navi passeggeri / Ferries and passenger vessels	51	727	838	43	227	309
		0,8	2,0		0,7	1,9
Navi da pesca / Fishing vessels	26	17	55	76	47	145
		0,0	0,1		0,2	0,9
Altre navi / Miscellaneous	759	2.377	3.751	587	938	1.955
		2,8	8,7		2,8	11,8
<b>Totale</b>	<b>2.928</b>	<b>86.292</b>	<b>42.953</b>	<b>1.599</b>	<b>32.630</b>	<b>16.554</b>
		<b>100</b>	<b>100</b>		<b>100</b>	<b>100</b>

Fonte: Lloyd's Register-Fairplay

Per quanto concerne le richieste di nuove imbarcazioni, il calo iniziato nell'autunno 2008 è proseguito drammaticamente. Nel corso dell'anno successivo sono state registrate 1.600 nuove commesse per 16,6 milioni di tonnellaggio stazza lorda compensata (TSLC), corrispondente ad una flessione di oltre il - 60 %. La flessione ha riguardato in particolare le navi portacontainer, che hanno registrato un calo degli ordini attorno al - 90 %, mentre la quota di navi per il trasporto sfuso è salito al 46 % della quota complessiva soprattutto grazie agli ordini provenienti dalla Cina.

Nel 2009 il leader mondiale di mercato in termini di **ordinazioni** di nuove costruzioni navali, con oltre 600 commesse, 7,1 milioni di TSLC ed il 43 % della quota del mercato mondiale è stata la Repubblica Popolare Cinese, seguita dalla Corea del Sud (23 % della quota del mercato mondiale) e dal Giappone (20 %).

La produzione mondiale ha superato nel 2009 i valori dell'anno precedente di 2,5 milioni di TSLC, raggiungendo un volume complessivo di 44,4 milioni di TSLC. L'aumento maggiore è stato contrassegnato dai mercantili per il trasporto di merce alla rinfusa (salito da una quota del 14 al 22 %). Le navi portacontainer hanno perso la loro posizione dominante (con un calo dell' - 8 %, attestandosi al 15 % di tutte le consegne).

Per gli altri tipi di navi si sono registrati i seguenti risultati:

petroliere (+ 4,5 %), navi cisterna adibite al trasporto di prodotti e sostanze chimiche (- 1,1 %), navi cisterna per il trasporto di gas (- 4,2 %), le restanti navi da carico (- 0,4 %) e altre imbarcazioni (- 1,2 %).

**TAB. 3: ORDINI SU SCALA MONDIALE SECONDO PAESI SELEZIONATI 2008 / 2009**

Paese	2008			2009		
	numero	in 1.000 tsl	in 1.000 tslc	numero	in 1.000 tsl	In 1.000 tslc
Germania	34	610	544	7	4	14
Italia	4	23	55	3	131	135
Romania	14	444	219	9	18	42
UE27	209	2.141	1.965	89	304	446
Turchia	71	481	409	47	95	176
Giappone	510	14.499	7.820	281	7.518	3.877
Corea del Sud	557	34.940	14.780	140	8.439	3.383
Cina	951	28.860	13.864	605	14.874	7.113
Filippine	23	1.395	518	7	497	173
Vietnam	91	1.104	774	53	150	214
<b>Mondo</b>	<b>2.928</b>	<b>86.292</b>	<b>42.953</b>	<b>1.599</b>	<b>32.630</b>	<b>16.554</b>

Fonte: Lloyd's Register-Fairplay

Degno di nota è il fatto che l'aumento della produzione del 2009 ha avuto luogo quasi completamente in Cina, i cui cantieri navali hanno fornito oltre 1.000 navi con oltre 12,5 milioni di TSLC, facendo salire la quota di mercato di questo Paese dal 22 % al 28 %. Rispetto alla Cina, le consegne della Corea, leader mondiale, sono state inferiori ai risultati dell'anno precedente sia a livello di TSLC che in percentuale. Con uno scarso 33 %, il Paese ha potuto sì difendere la sua posizione leader su scala annuale, ma è stato superato per la prima volta dalla Cina nel 4° trimestre (3,3 milioni contro i 3,1 milioni di TSLC). A livello annuale la Cina ha superato per la prima volta il concorrente Giappone, ricaduto così al terzo posto, dopo la Cina e la Corea.

Anche per quanto concerne le consegne, il Giappone si è attestato ad un livello inferiore rispetto ai risultati dell'anno precedente, raggiungendo una quota del mercato mondiale del 22 %. I cantieri tedeschi hanno potuto difendere ancora una volta la quarta posizione, con una quota del 2 %, nonostante il calo delle consegne. La quota complessiva di tutti i Paesi UE è scesa per la prima volta al di sotto della soglia del 10 %. Tra i principali produttori dello scorso anno si annovera, accanto alla Cina, anche la Malesia, ascesa per la prima volta nel gruppo in vetta alla classifica dei Paesi leader nel settore delle costruzioni navali, raggiungendo l'ottava posizione, dopo la Turchia (5° posto), l'Italia (6° posto) e la Romania (7° posto).

**TAB. 4: CONSEGNE SU SCALA MONDIALE SECONDO TIPI DI NAVE 2008 / 2009**

Tipo di imbarcazione	2008			2009		
	numero	in 1.000 tsl / in %	in 1.000 tslc / in %	numero	in 1.000 tsl / in %	in 1.000 tslc / in %
Petroliere per greggio / Crude oil tankers	129	11.486 17,1	3.932 9,4	197	17.678 22,9	6.112 13,8
Gasiere / Gas carriers	134	7.883 11,7	5.961 14,2	101	5.990 7,8	4.547 10,2
Cisterne per sostanze chimiche e prodotti / Chemical and product carriers	614	9.567 14,3	6.667 15,9	605	9.592 12,5	6.597 14,8
Navi trasportatrici alla rinfusa / Bulk carriers	337	12.954 19,3	5.818 13,9	536	22.769 29,5	9.715 21,9
Navi Container / Container ships	422	16.104 24,0	9.761 23,3	279	11.501 14,9	6.796 15,3
Navi da carico per trasporto collettame / General cargo vessels	495	6.014 9,0	4.732 11,3	478	6.064 7,9	4.793 10,8
Traghetti e navi passeggeri / Ferries and passenger vessels	95	1.619 2,4	1.795 4,3	87	1.345 1,7	1.498 3,4
Navi da pesca / Fishing vessels	44	35 0,1	107 0,3	69	46 0,1	148 0,3
Altre navi/ Miscellaneous	892	1.429 2,1	3.101 7,4	1.125	2.099 2,7	4.194 9,5
<b>Totale</b>	<b>3.162</b>	<b>67.092</b> <b>100,0</b>	<b>41.873</b> <b>100,0</b>	<b>3.477</b>	<b>77.083</b> <b>100,0</b>	<b>44.401</b> <b>100,0</b>

Fonte: Lloyd's Register-Fairplay

**TAB. 5: NAVI CONSEGNATE SU SCALA MONDIALE SECONDO PAESI SELEZIONATI 2008 / 2009**

Paese	2008			2009		
	numero	in 1.000 tsl	in 1.000 tslc	numero	in 1.000 tsl	In 1.000 tslc
Germania	70	1.350	1.172	49	756	723
Italia	23	700	747	22	554	635
Romania	53	592	532	58	720	601
UE27	369	4.886	4.492	336	3.769	3.628
Turchia	132	710	818	127	528	689
Giappone	560	18.632	9.741	575	18.913	9.628
Corea del Sud	518	26.106	14.535	523	28.937	14.463
Cina	836	13.714	9.053	1.078	21.926	12.520
Malesia	173	73	298	217	114	418
Vietnam	69	235	256	89	350	364
<b>Mondo</b>	<b>3.162</b>	<b>67.092</b>	<b>41.873</b>	<b>3.477</b>	<b>77.083</b>	<b>44.401</b>

Fonte: Lloyd's Register-Fairplay

Dai registri di ordinazione dei cantieri navali non sono solo “scomparse” le navi consegnate, bensì anche gli **ordini stornati**, che il Lloyd's Register-Fairplay numera a 8,5 milioni di TSLC e che rappresentano circa il 50 % del volume delle ordinazioni dell'anno 2009. Il loro volume effettivo probabilmente era decisamente superiore.

I cantieri maggiormente colpiti dagli **storni** sono stati quelli coreani, con una perdita di circa 150 ordini, pari a 2,9 milioni di TSLC. Sono seguite la Cina, con 2,1 milioni di TSLC (127 ordini) e la Turchia, con 0,6 milioni di TSLC (36 ordini). Le cancellazioni maggiori hanno riguardato gli ordini di navi per il trasporto di merce alla rinfusa, a cui sono venute a mancare 200 ordinazioni, pari a 3,5 milioni di TSLC. Si prevede un ulteriore aumento del numero di storni a causa del finanziamento non sicuro di molti ordini e della cautela delle banche. In questi casi l'influsso dei programmi statali di salvataggio dei governi cinese e sudcoreano svolgerà un ruolo importante.

Il portafoglio “ordini inevasi” ha registrato alla fine di dicembre una flessione, scendendo a 9.226 ordini pari a 152 milioni di TSLC e corrispondente ad un calo del - 20 % dalla fine del 2008. Anche la realizzazione finale di questi ordini è difficile da valutare in considerazione della problematica di finanziamento e delle sovracapacità già esistenti nel settore della navigazione.

Le maggiori riduzioni del portafoglio “ordini inevasi” hanno colpito, nel corso dell’anno, i cantieri coreani, la cui quota è scesa al 31 %. Nonostante ciò, essi hanno potuto difendere la loro posizione leader nei settori delle navi cisterna e delle navi portacontainer. Nonostante un calo simile, nel 2009 i cantieri cinesi hanno potuto portare la loro quota di mercato al 36 %. La loro posizione è stata dominante soprattutto nel settore delle navi mercantili per il trasporto di merce alla rinfusa. Il Giappone ha mantenuto costante la propria quota del 16 %. I sei paesi dediti produttori di navi con il maggior portafoglio ordini provengono, considerando Filippine, India e Vietnam, tutti dall’Asia ed insieme costituiscono l’88 % del portafoglio mondiale degli ordini. I cantieri tedeschi, che ancora nel 2008 si attestavano al quarto posto, sono scesi all’ottavo, con una quota dell’1 %.

Il maggior segmento di mercato è stato costituito a sua volta dalle navi per il trasporto di merce alla rinfusa, con 58 milioni TSLC ed una quota del 38 %, seguiti dalle navi portacontainer (17 %) e dalle petroliere (10 %).

La scarsa richiesta di nuove costruzioni è stata accompagnata dal calo a precipizio dei prezzi (circa il 40 % dalla fine del 2008), sia per le navi usate che per quelle nuove.

**TAB. 6: PORTAFOGLIO ORDINI SU SCALA MONDIALE SECONDO PAESI SELEZIONATI 2008 / 2009**

Paese	2008			2009		
	numero	in 1.000 tsl	in 1.000 tslc	numero	in 1.000 tsl	In 1.000 tslc
Germania	181	3.568	3.283	85	1.988	1.888
Italia	98	1.747	2.065	83	1.965	2.214
Romania	164	3.202	2.116	111	1.944	1.295
UE27	981	14.271	12.893	681	9.165	8.913
Turchia	332	2.650	2.345	225	1.116	1.347
Giappone	1.607	63.641	30.649	1.286	51.966	24.460
Corea del Sud	2.303	137.596	64.357	1.675	104.252	47.576
Cina	4.004	123.964	62.011	3.524	111.148	54.359
Filippine	117	5.919	2.662	114	6.690	2.781
Vietnam	327	4.296	3.002	287	3.094	2.294
<b>Mondo</b>	<b>11.341</b>	<b>368.070</b>	<b>190.266</b>	<b>9.226</b>	<b>300.511</b>	<b>151.952</b>

Fonte: Lloyd's Register-Fairplay

Il 2009, anno della crisi, ha creato non pochi problemi finanziari a molte società cantieristiche, insieme alla evasione. Le conseguenze di questa situazione sono state insolvenze, riduzione del numero degli addetti, riduzione delle capacità produttive e persino la cessazione totale dell'attività.

**TAB. 7: PORTAFOGLIO ORDINI SU SCALA MONDIALE IL 31.12.2009 IN 1.000 TSLC  
SECONDO PAESE COSTRUTTORE E TIPO DI NAVE**

Tipo di imbarcazione	Cina	Corea del sud	Giappone	Filippine	Vietnam	Italia	Germania	Turchia	Romania	Altri	Totale
Petroliere per greggio / Crude oil tankers	4.862	<b>7.451</b>	2.474	114	101					823	15.825
Navi cisterne prodotti / Product tanker	1.394	<b>2.145</b>	1.097		87	20		18	23	607	5.410
Chimichiere / Chemical tanker	2.664	<b>4.024</b>	1.424	7	42	35		699	334	669	9.898
Cisterne LNG / LNG Tanker	155	<b>3.071</b>	377		30						3.603
Cisterne LPG / LPG Tanker	207	<b>478</b>	526		30		29	37	35	46	1.388
Navi trasportatrici alla rinfusa / Bulk carriers	<b>29.440</b>	10.620	12.705	1.872	976		12	49	184	863	58.039
Navi container / Container ships	6.122	<b>15.710</b>	1.447	753	124		342	142	317	1.277	26.234
Navi RoRo / RoRo cargo carrier	1.290	1.955	<b>2.088</b>	31	173		300			281	6.168
Altri navi merce / Other freighter	<b>5.437</b>	358	2.059		607	19	93	146	53	1.379	10.460
Traghetti e navi passeggeri / Ferries and passenger vessels	309	107	29			<b>357</b>	106	9		639	1.580
Navi crociera / Cruise vessels							<b>891</b>			763	3.313
Altre navi / Miscellaneous	<b>2.479</b>	1.657	234	4	154	125	114	247	349	4.061	10.033
<b>Totale</b>	<b>54.359</b>	<b>47.576</b>	<b>24.460</b>	<b>2.781</b>	<b>2.294</b>	<b>2.214</b>	<b>1.888</b>	<b>1.347</b>	<b>1.295</b>	<b>11.410</b>	<b>151.952</b>

Fonte: Lloyd's Register-Fairplay

**TAB. 8: FLOTTA MERCANTILE MONDIALE 2009 SECONDO TIPO DI NAVE**

<b>Tipo di imbarcazione</b>	<b>numero</b>	<b>in 1.000 tsl</b>	<b>in %</b>
Petroliere / Oil tankers	2.217	174.182	19,7
Cisterne prodotti / Product tankers	5.072	33.566	3,8
Chimichiere e altre cisterne / Chemical and other Liquids Tankers	4.721	47.974	5,4
Gasiere / Liquefied Gas Tankers	1.516	46.063	5,2
Navi trasportatrici alla rinfusa / Bulk carriers	8.081	252.524	28,6
Navi container / Container ships	4.704	145.541	16,5
Navi da carico per trasporto collettame / General/specialized cargo vessels	17.074	59.029	6,7
Navi frigoriferi / Refrigerated Cargo Ships	1.193	5.939	0,7
Navi RoRo-/ RoRo Cargo	2.505	41.308	4,7
Traghetti e navi passeggeri / Ferries and passenger vessels	6.865	34.440	3,9
Navi da pesca / Fishing vessels	23.547	11.044	1,3
Navi offshore / Offshore Vessels	5.889	18.369	2,1
Altre navi / All Other Types	18.810	12.656	1,4
<b>Totale</b>	<b>102.194</b>	<b>882.635</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Lloyd's Register-Fairplay

Il problema principale del mercato delle costruzioni navali resta l'offerta eccessiva a livello mondiale di capacità di costruzione di nuove navi da parte dei cantieri, acuita dalla flessione della domanda. Se tali sovracapacità non verranno ridotte, si giungerà, come già verificatosi in passato, ad una situazione concorrenziale agguerrita al ribasso dei prezzi praticati.

### 3. Lo sviluppo economico delle costruzioni navali e delle tecnologie oceaniche in Germania

La crisi economica mondiale aveva avuto effetti estremamente negativi sull'industria navale già nel secondo semestre del 2008, sotto forma di insolvenze, storni e non commissionamento di ordini. Tale tendenza è proseguita nel 2009, portando ad un inasprimento dei problemi in ampie parti del settore.

Ulteriori storni di commissioni, la mancanza di ordini seguenti ed i problemi di finanziamento hanno peggiorato le prospettive di occupazione nei cantieri ed anche in alcune imprese dell'indotto. La flessione evidente del fatturato ha reso necessarie misure di adeguamento alla nuova situazione del mercato, che si sono ripercosse sulla riduzione della manodopera. Il numero di insolvenze dei cantieri è aumentato a sei aziende, con conseguente chiusura in un solo caso. Negli altri casi sono stati sviluppati concetti commerciali alternativi, per rendere possibile la continuazione delle attività aziendali ed il mantenimento del maggior numero possibile di posti di lavoro. Il nuovo orientamento di alcuni cantieri ha reso necessaria anche l'acquisizione di investitori in qualità di nuovi proprietari, con i quali è stato possibile migliorare la base di capitale e creare nuove prospettive per le aziende.

L'industria navale tedesca (68 cantieri dei settori di costruzione di nuove navi commerciali, di riparazione/ristrutturazione, di costruzione di navi per la marina militare, per la navigazione interna, di barche e di yacht) ha prodotto complessivamente nel 2009 un fatturato di 5,3 miliardi di €. Si tratta del - 26 % in meno rispetto all'anno record 2008, mentre sono stati leggermente superati i risultati del 2007. Due terzi del fatturato derivano dal settore delle esportazioni.

La **costruzione di nuove navi commerciali**, detenendo da molti anni una quota media del 55 %, rappresenta di gran lunga la maggior parte del settore cantieristico. Gli effetti della crisi in questo settore hanno pertanto colpito in modo particolarmente forte l'industria navale.

La **costruzione di navi per la marina militare**, a cui è attribuito circa il 25 % delle attività dei cantieri navali, pur essendo colpita in minor misura dagli attuali problemi congiunturali, soffre anch'essa della domanda fortemente indebolita di navi di superficie. Le **riparazioni** e la **ristrutturazione** delle navi contribuiscono con circa il 15 % e la **costruzione di navi per la navigazione interna** contribuisce con circa il 2 % al fatturato delle aziende cantieristiche. Il restante 3 % è ripartito sulle **attività non riguardanti la costruzione navale**.

La situazione occupazionale positiva creatasi grazie alla congiuntura favorevole negli anni passati ha subito un'inversione radicale nel 2009. In seguito alle insolvenze e alle misure di adattamento alla situazione negativa degli ordini, il personale delle aziende cantieristiche è stato ridotto del 15% nel corso dell'anno, toccando le 20.000 unità nel mese di dicembre 2009.

Nelle aziende dell'**industria dell'indotto delle costruzioni navali** gli effetti della crisi si sono manifestati con un certo ritardo, in quanto hanno potuto approfittare dapprima degli ampi volumi di ordini dei mercati di esportazione. Nel corso dell'anno la mancanza di nuovi ordini, le insolvenze dei cantieri navali e gli storni delle commissioni si sono però ripercossi sempre maggiormente anche sui subfornitori, peggiorando le prospettive occupazionali.

Per le aziende attive nel settore delle tecnologie oceaniche soprattutto i preparativi per la costruzione di parchi eolici offshore davanti alle coste del Mare del Nord e del Mar Baltico hanno provveduto ad uno sviluppo positivo. L'industria petrolifera e del gas invece è stata colpita dal crollo dei mercati in seguito alla crisi economica ed alle sovracapacità elevate. Le prospettive a lungo termine continuano tuttavia a essere orientate verso la crescita, a cui contribuisce il nuovo aumento dei costi del petrolio nel corso dell'anno.

### 3.1. La costruzione di navi commerciali nuove

Lo scorso anno, per le ragioni sopra elencate, i cantieri tedeschi di navi marittime hanno potuto acquisire solo 20 **ordini di costruzione di nuove navi**, pari a 68.000 di TSLC per un valore di 500 milioni di €. A questo volume estremamente basso di ordini ricevuti sono corrisposti 31 storni di ordini pari a 0,5 milioni di TSLC, per un valore di 1,4 miliardi di €. Rispetto alla media internazionale i cantieri tedeschi sono stati particolarmente colpiti dagli storni, in quanto normalmente in Germania, come stimolo al finanziamento, vengono accordati acconti relativamente bassi con gli armatori. Questi, avendo versato degli acconti sensibilmente superiori, rispetto ad altri mercati, ai cantieri asiatici, hanno optato in minor misura per lo storno dei contratti per salvaguardare l'acconto versato.

**TAB. 9: ORDINI DI NAVI MERCANTILI 2005 - 2009**

	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Numero</b>	157	88	70	46	20
<b>TSL (1000)</b>	2.655	1.351	1.273	656	43
<b>TSLC (1000)</b>	2.406	1.414	1.253	622	68
<b>In mil. €</b>	6.552	5.246	4.892	2.890	475

Fonte: VSM Jahresbericht 2009

**TAB. 10: ORDINI SECONDO TIPO DI NAVE 2009**

Tipo di imbarcazione	numero	in 1.000 tslc	in %
Chimichiere e navi cisterne di prodotti	-	-	-
Portarinfusa	-	-	-
Navi Cargo	2	25,632	37,7
Navi portacontainer	-	-	-
Navi Ro-Ro	1	1.605	2,4
Gasiere	-	-	-
Traghetti, navi passeggeri e yacht	2	13.119	19,3
Altro	15	27.651	40,1
<b>Totale</b>	<b>20</b>	<b>68.007</b>	<b>100,0</b>
di cui per l'export	8	24.228	35,6

Fonte: VSM Jahresbericht 2009

Le **consegne** dello scorso anno sono rimaste, con 54 navi, notevolmente al di sotto del risultato record del 2008. Il volume delle consegne è stato di € 2,6 miliardi, con una quota delle esportazioni pari al 71 %. Sono state costruite altre sette navi, che però non sono state prese in consegna dai committenti a causa di problemi di finanziamento. Le navi in parola, in termini statistici, figurano quindi nel portafoglio degli ordini anzichè nella statistica delle consegne.

La maggior parte delle consegne consisteva in 18 navi portacontainer ed un terzo era costituito da sei navi passeggeri.

**TAB. 11: CONSEGNE 2005 - 2009**

	2005	2006	2007	2008	2009
<b>No.</b>	69	70	74	84	54
<b>TSL (1000)</b>	1.297	1.334	1.384	1.407	767
<b>TSLC (1000)</b>	1.163	1.174	1.171	1.312	733
<b>In mil. €</b>	2.581	2.919	3.126	4.449	2.618

Fonte: VSM Jahresbericht 2009

**TAB. 12: CONSEGNE SECONDO TIPO DI NAVE 2009**

Tipo di imbarcazione	numero	in 1.000 tlc	in %
Chimichiere e navi cisterne di prodotti	2	19.542	2,7
Portarinfusa	2	24.752	3,4
Navi Cargo	2	25.424	3,5
Navi portacontainer	18	253.416	34,6
Navi Ro-Ro	5	74.682	10,2
Gasiere	2	28.481	3,9
Traghetti, navi passeggeri e yacht	6	242.971	33,1
Altro	17	63.706	8,7
<b>Totale</b>	<b>54</b>	<b>732.974</b>	<b>100,0</b>
di cui per l'export	24	508.408	71,4

Fonte: VSM Jahresbericht 2009

L'afflusso limitato di ordini, gli storni e le consegne hanno ridotto il portafoglio ordini a fine anno a 106 navi con 1,9 milioni di TSLC, equivalente a € 9,6 miliardi. Quasi l'86 % del volume degli ordini era destinato all'estero. Come si evince dalla struttura degli ordini, il programma di produzione dei cantieri tedeschi si è spostato ulteriormente verso la specializzazione in nicchie di mercato. Solo il 10 % del portafoglio ordini è costituito da navi portacontainer, prevalentemente già ultimate. La quota delle navi traghetto e passeggeri e degli yacht, di maggior valore, è salita al 62 %, mentre la quota delle navi da carico Ro/Ro ha raggiunto il 16 %. Un ulteriore 22 % va assegnato a tutta una serie di tipi di navi speciali, quali trasportatori di merci pesanti, navi cisterna per il trasporto di gas, navi di approvvigionamento offshore, imbarcazioni pilota e motovedette, imbarcazioni di ricerca e draghe. In base ai valori relativi agli ordini, si possono prevedere in futuro spostamenti ancora più evidenti in direzione di navi specialistiche.

**TAB. 13: PORTAFOGLIO ORDINI 2005 - 2009**

	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Numero</b>	231	246	239	172	106
<b>TSL (1000)</b>	4.350	4.357	4.249	3.239	1.870
<b>TSLC (1000)</b>	3.964	4.229	4.066	3.119	1.933
<b>In mil €</b>	11.084	13.442	15.397	13.287	9.644

Fonte: VSM Jahresbericht 2009

**TAB. 14: PORTAFOGLIO ORDINI SECONDO TIPO DI NAVE 2009**

Tipo di imbarcazione	numero	in 1.000 tlc	in %
Chimichiere e navi cisterne di prodotti	-	-	-
Portarinfusa	1	12.376	0,6
Navi Cargo	5	72.145	3,7
Navi portacontainer	10	190.438	9,9
Navi Ro-Ro	19	311.975	16,1
Gasiera	2	28.390	1,5
Traghetti, navi passeggeri e yacht	36	1.192.286	61,7
Altro	33	125.472	6,5
<b>Totale</b>	<b>106</b>	<b>1.933.082</b>	<b>100,0</b>
di cui per l'export	67	1.535.447	79,4

Fonte: VSM Jahresbericht 2009

### **3.2. Riparazione e ristrutturazione**

Nonostante il calo notevole delle richieste e gli ordini conclusi di riparazione, in particolare nel secondo semestre del 2009, i cantieri tedeschi di riparazione e di ristrutturazione hanno registrato un fatturato annuale di circa € 1,1 miliardi. La cifra comprende anche il fatturato delle riparazioni dei cantieri di imbarcazioni e di navi per la navigazione interna, ma non le riparazioni di navi della marina mercantile. Rispetto all'anno precedente la flessione è stata marginale, per cui la Germania ha conservato il suo ruolo predominante, in Europa, in termini di quantità di ordini di riparazioni e di ristrutturazioni. Nonostante ciò, la crisi del mercato della navigazione ha colpito anche questo settore, in quanto gli armatori sono stati costretti a tagli del budget e alla riduzione dei tempi di bacino di carenaggio a causa delle evidenti difficoltà di liquidità. In considerazione dell'aumento della pressione dei prezzi, a cui sono stati sottoposti gli armatori, ha determinato l'accentuarsi della concorrenza, in particolare sul Mar Mediterraneo e sull'Europa Orientale, che hanno potuto affermarsi più facilmente in un mercato in contrazione, a causa dei costi inferiori della manodopera. La recessione ha colpito però tutti i concorrenti europei.

La leggera ripresa nel primo trimestre del 2010 non può illudere molto, in quanto la situazione ancora sfavorevole dei ricavi costringerà gli armatori a limitare al minimo necessario le riparazioni e le manutenzioni delle navi. Nel frattempo hanno reagito a tale situazione anche le società di classificazione, offrendo agli armatori la possibilità di rimandare di due anni e mezzo l'attracco in cambio di maggiori standard di tutela ambientale e di sicurezza delle navi. A media scadenza si attende tuttavia una ripresa degli affari del settore riparazioni e ristrutturazioni grazie alla nuova crescita della flotta commerciale mondiale.

### **3.3. Tecnica marina e costruzione di navi per la marina militare**

La tecnica marina e la costruzione di navi per la marina militare danno lavoro in Germania a circa 4.000 dipendenti. Aggiungendo anche l'industria marittima dell'indotto, il numero è triplicato. Questo settore contribuisce con quasi un quarto al fatturato dell'intero ramo tedesco della navigazione ed inoltre, per mancanza di un numero sufficiente di ordini interni, il 70 % circa è destinato alle esportazioni. Il fatturato dei cantieri si è attestato, nel 2009, a oltre € 1 miliardo facendo quindi registrare una flessione minima rispetto all'anno precedente. Ulteriori aggravii però si sono registrati a causa dei tagli a livello delle acquisizioni statali e della pressione notevolmente maggiore della concorrenza internazionale. L'offerta di prodotti e servizi dei cantieri della marina mercantile comprende fregate, corvette, motovedette, unità antimina, navi al seguito di squadre navali, navi ausiliarie e sottomarini.

Poiché il numero complessivo delle forze navali tedesche consta attualmente di 78 unità con una durata di utilizzo di 25 anni, gli ordini nazionali di acquisizione non possono garantire da soli il mantenimento e lo sviluppo delle strutture imprenditoriali tecnologicamente esigenti del settore. In tema di esportazioni tuttavia, tali premesse sono fondamentali ai fini della sopravvivenza. L'industria marittima dell'indotto utilizza pertanto la collaborazione in sofisticati progetti nazionali ed internazionali come referenza per la sua efficienza, per potersi affermare anche a livello internazionale indipendentemente dagli incarichi della marina nazionale e per espandere la propria posizione.

### **3.4. Costruzione di navi per la navigazione interna**

Nonostante la crisi economica e finanziaria, il 2009 è stato un anno positivo per i cantieri tedeschi di costruzione di imbarcazioni per la navigazione interna. Le capacità delle aziende del settore sono prevalentemente ben sfruttate ed il portafoglio degli ordini si protrae fino al 2011. La costruzione di nuove navi mercantili occupa una quota solo limitata, in quanto molti cantieri si sono specializzati nella costruzione di navi passeggeri tecnologicamente complesse e in imbarcazioni ufficiali, nonché nella riparazione, modernizzazione e ristrutturazione. La maggior parte delle 67 unità consegnate nel 2009, per un valore di 139 milioni di €, consisteva ad esempio in navi per il turismo fluviale, di grande importanza per lo sfruttamento dei cantieri tedeschi di costruzione di imbarcazioni per la navigazione interna. Altrettanto ben sfruttati e significativi per la navigazione interna tedesca alla stessa misura delle nuove costruzioni sono stati, nel 2009, i segmenti riparazione, ristrutturazione e manutenzione. Con 41 ovvero 42 unità, gli ordini ricevuti ed il portafoglio ordini sono sì diminuiti leggermente in termini di quantità rispetto agli anni precedenti, ma il confronto annuale indica che in termini di valore continuano ad occupare una fascia alta, pari a 120 milioni ovvero di € 170 milioni. L'attuale portafoglio ordini mostra inoltre che i cantieri tedeschi di imbarcazioni per la navigazione interna potranno usufruire anche nel 2010 e parzialmente nel 2011 di un buon livello di sfruttamento delle capacità.

La domanda di servizi di trasporto, a causa della crisi dalla metà del 2008, fa registrare un andamento negativo. Nel 2009 la navigazione interna ha subito una flessione del trasporto merci del - 16,8 %. Ciò equivale ad un calo dei quantitativi di trasporto (di tutti i tipi di merci) di 41,2 milioni di tonnellate, scendendo a 204,5 milioni di tonnellate, tuttavia con una leggera tendenza all'aumento nel quarto trimestre del 2009. Le previsioni del 2010 fanno intravedere un aumento della domanda di trasporto, che dovrebbe però attestarsi ad un livello inferiore rispetto ad altri mezzi di trasporto. Ci si attende un aumento del volume di traffico di circa il 3 %, con una prestazione del 2 %. I trasporti per via d'acqua restano così ben lontani dai livelli elevati registrati finora.

**TAB. 15: ORDINI DI IMBARCAZIONI PER NAVIGAZIONE INTERNA 2005 - 2009**

	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Numero</b>	66	76	74	64	41
<b>Stazza netta (1000)</b>	24	50	49	37	9
<b>di cui per l'export</b>					
<b>Valore in mil. €</b>	99	75	122	161	122

Fonte: VSM Jahresbericht 2009

**TAB. 16: CONSEGNE DI IMBARCAZIONI PER NAVIGAZIONE INTERNA 2005 – 2009**

	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Numero</b>	66	56	63	78	67
<b>Stazza netta (1000)</b>	14	15	42	49	35
<b>Valore in mil. €</b>	90	71	111	121	139

Fonte: VSM Jahresbericht 2009

**TAB. 17: PORTAFOGLIO ORDINI DI IMBARCAZIONI PER NAVIGAZIONE INTERNA 2005-2009**

	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Numero</b>	54	72	81	69	42
<b>Stazza netta (1000)</b>	23	57	63	53	24
<b>Valore in mil. €</b>	119	121	138	193	170

Fonte: VSM Jahresbericht 2009

**TAB. 18: CONSEGNE SECONDO TIPO DI NAVE 2005 - 2009**

Tipo di imbarcazione	2005	2006	2007	2008	2009
Navi Cargo incluse le petroliere e le unità a spinta: unità	15	18	20	24	23
Stazza netta (1000)	13	14	42	49	35
Navi passeggeri					
Unità	18	18	16	19	17
Navi portuali, rimorchiatori, navi speciali ed altri navi unità	33	20	27	35	27
<b>Totale unità</b>	<b>66</b>	<b>56</b>	<b>63</b>	<b>78</b>	<b>67</b>
Stazza netta in 1000 unità	14	15	42	49	35
Valore in mil. di €	90	71	111	121	139

Fonte: VSM Jahresbericht 2009

**TAB. 19: CONSEGNE DI IMBARCAZIONI PER NAVIGAZIONE INTERNA 2009**

	Unità	Tonnella ggio	%	Mil. €	%
<b>Per committenza nazionale</b>	56	15.158	42,7	91,6	65,7
<b>Per committenza estera (export)</b>	11	20.300	57,3	47,8	34,3
<b>Totale</b>	67	35.458	100,0	139,4	100,0

Fonte: VSM Jahresbericht 2009

**TAB. 20: ORDINI IMBARCAZIONI PER NAVIGAZIONE INTERNA FINE 2009**

	Unità	Tonnella ggio	%	Mil. €	%
<b>Per committenza nazionale</b>	37	6.272	69,1	114,1	93,6
<b>Per committenza estera (export)</b>	4	2.800	30,9	7,8	6,4
<b>Totale</b>	41	9.072	100,0	121,9	100,0

Fonte: VSM Jahresbericht 2009

**TAB. 21: PORTAFOGLIO ORDINI IMBARCAZIONI PER NAVIGAZIONE INTERNA FINE 2009**

	Unità	Tonnella ggio	%	Mil. €	%
<b>Per committenza nazionale</b>	34	14.250	59,7	145,2	85,6
<b>Per committenza estera (export)</b>	8	9.600	40,3	24,5	14,4
<b>Totale</b>	42	23.850	100,0	169,7	100,0

Fonte: VSM Jahresbericht 2009

**TAB. 22: SVILUPPO CONGIUNTURALE DELLE CANTIERE 2005-2009**

	2005	%	2006	%	2006*	%	2007*	%	2008*	%	2009*	%
Fatturato in Mil. €												
Interno	3.929	64	3.138	51	2.920	50	2.223	43	2.806	39	1.797	34
Export	2.218	36	2.952	49	2.894	50	2.905	57	4.425	61	3.525	66
<b>Totale</b>	<b>6.147</b>		<b>6.090</b>		<b>5.814</b>		<b>5.128</b>		<b>7.230</b>		<b>5.322</b>	
Numero dipendenti	22.889		23.205		21.008		21.877		23.637		21.975	

\* La relazione si limita alla rilevazione delle imprese con più di 50 dipendenti (finora fino a 20)  
Fonte: VSM Jahresbericht 2009

**TAB. 23: FLOTTA INTERNA TEDESCA NEL 2009**

Tipo di imbarcazione	Numero di unità	Stazza netta in 1000 tonn/1000 passeggeri	Rendimento motore in 1000 kW
Navi merce a motore/Dry cargo vessels	930	1.177	516
Navi cisterna a motore/Tanker	403	712	341
Gru a tiro / a spinta merce e maone a tiro / a spinta / Towed/oushed Dry cargo barges	991	991	-
Gru a tiro / a spinta merce liquida / maone cisterna / Towed/pushed tank barges	56	50	-
Chiatte / Barges	527	133	19
Bettoline bunkeraggio/Sentine separazione olio / Bunker boats/bilge degreasing boats	110	16	16
Rimorchiatori a spinta e a tiro / Push boats/Tugs/push-towing boats	428	-	141
Barcacce / Harbour launch	275	13	29
Navi passeggeri / Passenger ships	1.015	231	260
<b>Totale</b>	<b>4.735</b>		

Fonte: VSM Jahresbericht 2009

### **3.5. La subfornitura dell'industria cantieristica navale**

A causa del grande portafoglio degli ordini risultante dalle ordinazioni dei precedenti anni boom, i subfornitori dell'industria cantieristica navale e offshore avevano, all'inizio dell'anno, ancora un buon grado di sfruttamento delle capacità. Grazie all'elevata quota export, che si aggira attorno all'75 %, le aziende tedesche hanno potuto approfittare dell'espansione nella cantieristica cinese e coreana con la costruzione di impianti propri direttamente in questi paesi. Nel corso della crisi tuttavia, le conseguenze si sono ripercosse durante l'anno anche sulla subfornitura. Esse si sono manifestate ad esempio tramite la flessione della domanda, gli storni degli ordini e la modifica dei termini di consegna, con la conseguente complicazione della pianificazione della produzione e l'aumento delle difficoltà finanziarie dei subfornitori.

Il risultato del 2009 è stato pertanto decisamente inferiore al fatturato record del 2008, di circa 13 miliardi di €. In seguito all'aumento della pressione dei costi ed ai prezzi in calo, si sono verificate in alcuni casi flessioni decimali del fatturato, portando diverse aziende a limitare la produzione, ad adattare le capacità personali e ad orientarsi ad altri punti chiave del mercato, quali ad esempio l'industria offshore, con l'estrazione di petrolio e di gas e la costruzione di impianti eolici, partecipando all'espansione di questi settori. Le aziende si sono impegnate, con diverse misure, quali il lavoro a orario ridotto e modelli flessibili dei tempi di lavoro, a salvaguardare la manodopera, per disporre di capacità sufficienti in tempi di ripresa della domanda. Nonostante tali modelli, la perdita di posti di lavoro è stata inevitabile, per cui il numero complessivo dei dipendenti, già sceso a ca. 72.000 nel 2008, è calato ulteriormente nel 2009.

Nel settore della costruzione di navi per la marina militare, in cui la quota di fornitori continua, in linea di massima, ad essere più elevata rispetto al settore delle costruzioni di navi commerciali, i fornitori tedeschi riscuotono un grande successo, nonostante la maggiore dipendenza dagli ordini dei committenti della marina tedesca e di altri Paesi. Riguardo la situazione internazionale della concorrenza, per il settore dell'indotto tedesco sarà importante espandere la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione, per migliorare la posizione di mercato particolarmente nel campo degli standard ambientali, in futuro ancora più elevati, per quanto riguarda la costruzione di nuove navi e la ristrutturazione delle navi esistenti, per sfruttare quindi ulteriori potenziali di mercato.

### **3.6. Tecnologie oceaniche**

Le tecnologie oceaniche, con settori importanti per l'industria delle costruzioni navali quali il petrolio, il gas e l'energia eolica offshore, nonché la tecnologia dei sensori e la robotica, si occupa della tutela e dello sfruttamento dei mari. Essa rappresenta un ramo industriale in costante crescita, con una sempre maggiore partecipazione della Germania, sul cui sviluppo la crisi ha avuto ripercussioni irrilevanti. La Germania detiene in questo settore una quota del 3 % sulla produzione mondiale.

Il ramo dell'energia eolica offshore, in particolare, ha continuato ad acquisire una sempre maggiore importanza ed in futuro contribuirà in modo rilevante alla politica climatica e all'approvvigionamento energetico sostenibile. Nel frattempo, per le coste tedesche sono stati approvati 21 progetti di parchi eolici, complessivamente con 1497 giranti, e sono in corso gli iter autorizzativi per 81 progetti. Il parco sperimentale "Alpha Ventus" è stato ultimato nel 2009 e, una volta collegato, è destinato ad approvvigionare di energia 50.000 nuclei abitativi. Due ulteriori progetti sono in fase di realizzazione.

Su scala europea il mercato eolico offshore è aumentato del 54 %, rispetto ai 373 megawatt dell'anno precedente. Tale crescita comporta l'aumento della domanda di navi speciali, necessarie per la costruzione e per la manutenzione degli impianti.

Oltre allo sfruttamento dell'energia eolica, in Germania si promuove il ricavo di energia da fonti energetiche fossili. Nel Mare del Nord si sta approntando ad esempio lo sfruttamento di ulteriori giacimenti di petrolio e la Germania continua ad investire nella ricerca di idrati di gas negli strati abissali. Per concludere, è finalmente iniziata la costruzione dell'oleodotto del Mar Baltico, della lunghezza di 1223 km, per assicurare l'approvvigionamento energetico europeo tramite il trasporto del gas metano dalla Russia alla Germania a partire dal 2011.

## 4. Associazioni di categoria del settore

### a) Costruzione navale

VSM – Verband für Schiffbau und Meerestechnik  
(Associazione Costruzione Navale e Tecnica Marina)  
Steinhöft 11 – Slomanhaus  
20459 Hamburg  
tel. 040 280152-0  
fax. 040 280152-30  
e-mail: [info@vsm.de](mailto:info@vsm.de)  
[www.vsm.de](http://www.vsm.de)

STG – Schiffbautechnische Gesellschaft  
(Società Tedesca per la Tecnologia Marittima)  
Bramfelder Str. 164  
22305 Hamburg  
tel. 040 6904910  
fax. 040 6900341  
e-mail: [office@stg-online.de](mailto:office@stg-online.de)  
[www.stg-online.de](http://www.stg-online.de)

CMT – Center of Maritime Technologies  
(fu Forschungszentrum des Deutschen Schiffbaus)  
Bramfelder Str. 164  
22305 Hamburg  
tel. 040 6919947  
fax. 040 6919973  
e-mail: [info@cmt-net.org](mailto:info@cmt-net.org)  
[www.cmt-net.org](http://www.cmt-net.org)

### b) Subfornitura dell'industria cantieristica

VDMA – Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau  
Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie  
(Associazione Costruttori Tedeschi Macchine ed Impianti  
Industrie Subfornitrici dell'Industria Cantieristica Navale ed Offshore)  
Weidestr. 134  
22083 Hamburg  
tel. 040 507207-0  
fax. 040 507207-55  
e-mail: [nord@vdma.org](mailto:nord@vdma.org)  
[www.vdma.com/marine-equipment](http://www.vdma.com/marine-equipment)

VDS – Verband Deutscher Schiffsausrüster  
(Associazione Subfornitori Tedeschi di Navi)  
Colonnaden 46  
20354 Hamburg  
tel. 040 324082 opp. 338295  
fax. 040 324530  
e-mail: [vds@shipsuppliers.de](mailto:vds@shipsuppliers.de)  
[www.shipsuppliers.de](http://www.shipsuppliers.de)

c) Trasporto via mare

VDR - Verband Deutscher Reeder  
(Associazione Armatori Tedeschi)  
Esplanade 6  
20354 Hamburg  
tel. 040 35097-0  
fax. 040 35097-211  
e-mail: [info@reederverband.de](mailto:info@reederverband.de)  
[www.reederverband.de](http://www.reederverband.de)

ZVDS – Zentralverband Deutscher Schiffsmakler  
(Associazione Centrale Agenti Marittimi Tedeschi)  
Schopenstehl 15  
20095 Hamburg  
tel. 040 326082  
fax. 040 331995  
e-mail: [info@schiffsmakler.de](mailto:info@schiffsmakler.de)  
[www.zvds.de](http://www.zvds.de)

BDB – Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt  
(Associazione Federale della Navigazione Interna Tedesca)  
Dammstr. 15-17  
47119 Duisburg  
tel. 0203 8000650  
fax. 0203 8000621  
e-mail: [infodb@binnenschiff.de](mailto:infodb@binnenschiff.de)  
[www.binnenschiff.de](http://www.binnenschiff.de)

## 5. Stampa specializzata ed altri fonti di informazione

DVV Media Group GmbH  
Nordkanalstr. 36  
20097 Hamburg  
tel. 040 2371401  
e-mail: [info@dvvmedia.com](mailto:info@dvvmedia.com)  
[www.dvvmedia.com](http://www.dvvmedia.com)

Riviste tra l'altro:

- Schiff & Hafen: Mensile per i settori trasporto marittimo, costruzione navale, offshore e tecnologie oceaniche
- THB Täglicher Hafenbericht Deutsche Schifffahrtszeitung: giornale per il settore trasporto marittimo, costruzione navale, riporta relazioni di mercato, tassi di nolo, vendite ed arrivi di navi nei porti tedeschi
- New Ships: Settimanale che presenta progetti di costruzione di nuove imbarcazioni in tutto il mondo
- Schiffbau Industrie: Pubblicazione semestrale degli highlights della produzione dell'industria navale tedesca

Schiffahrtsverlag Hansa C. Schroedter & Co.  
Georgsplatz 1  
20099 Hamburg  
tel. 040 70708001  
fax. 040 707080208  
e-mail: [anzeigen@hansa-online.de](mailto:anzeigen@hansa-online.de)

- Hansa: Rivista mensile per i settori trasporto marittimo, costruzione navale, finanziamento ed altri servizi connessi alla navigazione marittima

- Binnenschifffahrt: Rivista mensile sugli argomenti della navigazione interna

## 6. Fiere

SMM (Ship, Machinery, Marine Technology), Amburgo, 7. – 10. 9.2010, 4. – 7. 9. 2012  
Fiera biennale maggiore del settore su scala mondiale (2008: 1.950 espositori; 52.000 visitatori professionali)

Organizzatore:

Hamburg Messe und Congress GmbH

Project Management SMM: Peter Bergleiter ([peter.bergleiter@hamburg-messe.de](mailto:peter.bergleiter@hamburg-messe.de))

Postfach 302480

20308 Hamburg

tel. 040 3569-0

e-mail: [info@hamburg-messe.de](mailto:info@hamburg-messe.de)

[www.hamburg-messe.de](http://www.hamburg-messe.de)

transport logistic, Monaco di Baviera, 10. – 13. 5 2011, biennale

Fiera internazionale per la logistica, mobilità, IT e Supply Chain Management (2009: 1764 espositori; 48.000 visitatori)

Organizzatore:

Messe München GmbH

Messegelände

81823 München

tel. 089-949-20275

fax. 089-949-20279

e-mail: [info@transportlogistic.de](mailto:info@transportlogistic.de)

[www.transportlogistic.de](http://www.transportlogistic.de)