

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE ITALIANE E SVILUPPO MONDIALE DEI TRAFFICI MERCANTILI

di Nicola Coccia e Daniele Maddaloni*

Introduzione

Il mare può essere considerato un simbolo positivo dell'economia globalizzata, ricco di una vasta gamma di opportunità economiche, specie per quei paesi come l'Italia che godono di una posizione geografica privilegiata rispetto ai traffici mercantili internazionali.

Il cluster marittimo rivela nella sua complessità (armatori, cantieri, porti, servizi logistici, pesca, diporto, terziario avanzato) un carattere marcatamente moderno rispetto ad altri settori dell'economia, e va assumendo una centralità sempre maggiore nella struttura produttiva del Paese.

Analiticamente il cluster risulta il frutto dell'aggregazione di produzioni di matrice manifatturiera (la cantieristica e la nautica da diporto) e di servizi (attività di trasporto, servizi di gestione dei porti, servizi svolti dai terminalisti e dagli agenti marittimi, servizi tecnico-nautici, servizi di controllo, di collaudo e di certificazione), oltre a una significativa componente primaria (pesca).

È di fatto un sistema di reti estremamente flessibili, che assumono forme diverse (dai distretti alle rotte di trasporto) ed è epicentro di attività e professionalità molto specializzate, con una grande capacità di estensione ed adattamento all'evoluzione dei traffici commerciali mondiali.

Attualmente il sistema marittimo sembra aver trovato una sua propria configurazione efficiente, in grado di creare valore e mantenere su livelli sostenuti la crescita dell'occupazione.

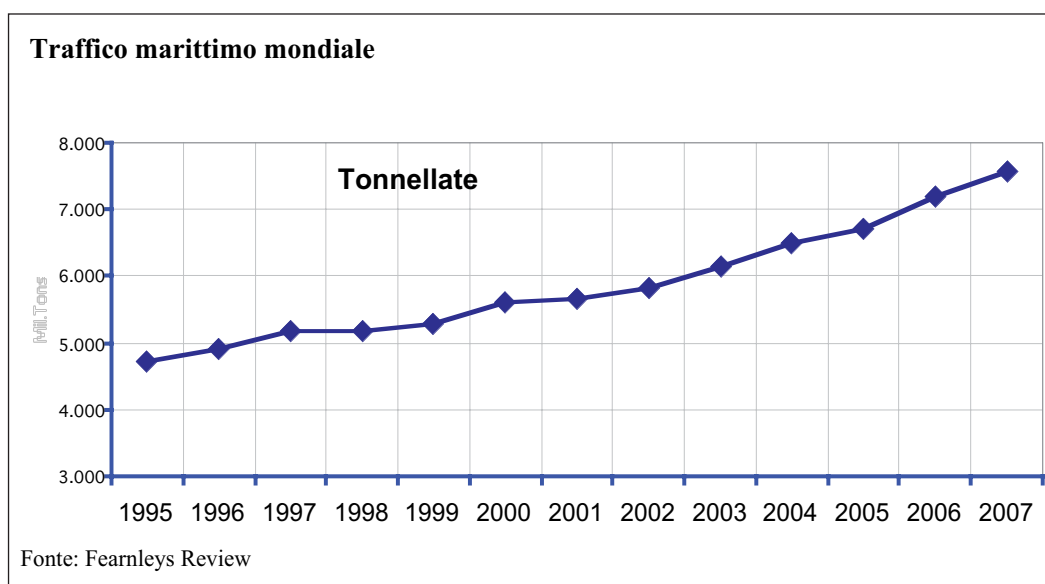
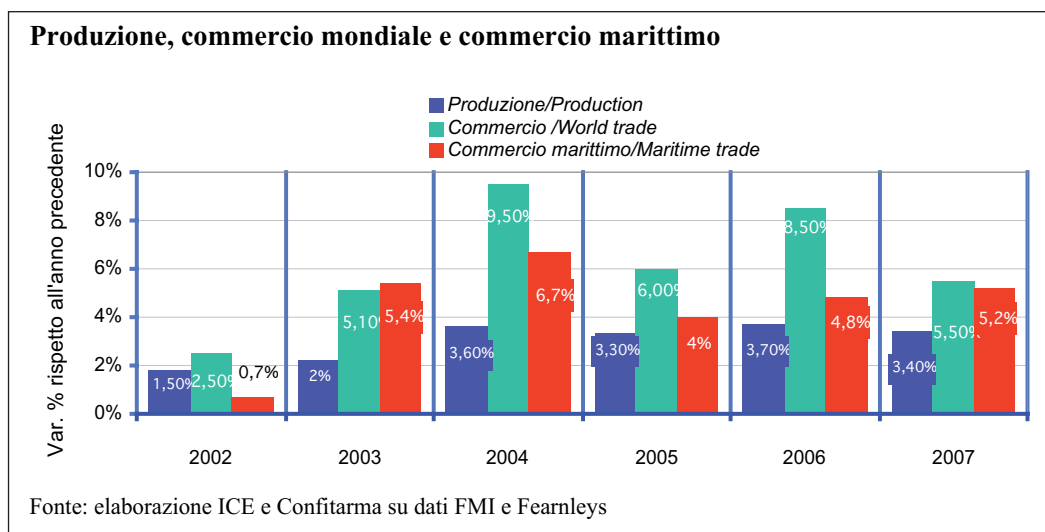
Tuttavia quello dello shipping è un mercato "mobile", proteso a valutare ininterrottamente e con molta attenzione i costi e benefici dei vari ordinamenti nazionali, assumendo conseguentemente decisioni strategiche di localizzazione.

In questo contributo si presentano innanzitutto le principali statistiche relative al settore dei trasporti marittimi, mostrando l'evoluzione della navigazione mercantile (in rapporto al commercio e alla produzione mondiali) e della flotta mondiale.

Si approfondisce poi il settore dei trasporti marittimi italiani, mostrando evidenze numeriche sull'evoluzione più recente della flotta italiana, con attenzione particolare alle politiche di investimenti in nuovo naviglio (newbuildings).

Si sviluppa infine un'analisi della redditività delle compagnie di navigazione italiane, con il calcolo di opportuni indici di bilancio, al fine di verificare l'ipotesi di un'accresciuta remunerazione del capitale investito nel settore, in considerazione del significativo incremento del traffico mercantile mondiale.

* Nicola Coccia è presidente della Confederazione Italiana Armatori; Daniele Maddaloni, ICE – Area Studi, Ricerche e Statistiche. Pur essendo il frutto di un lavoro congiunto, i paragrafi 2 e 4 sono da attribuire a Daniele Maddaloni mentre i paragrafi 3 e 5 a Nicola Coccia. Il paragrafo 1 è da attribuire a entrambi.



1. Il settore dei trasporti marittimi: evoluzione mondiale

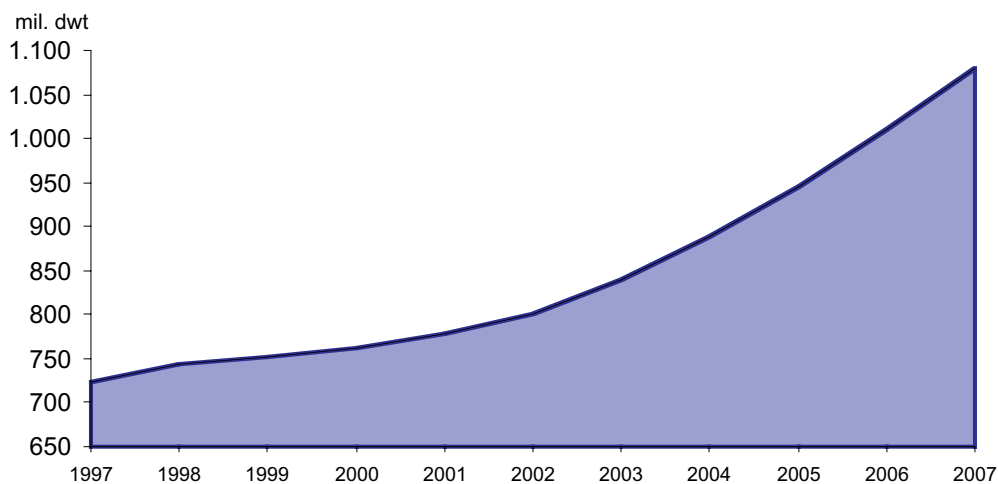
Anche nel 2007 si è avuta una notevole crescita dell'economia mondiale e una vigorosa espansione dei traffici commerciali a livello mondiale.

Il prodotto interno lordo aumenta nel 2007 del 3,4 per cento (a prezzi costanti¹), influenzando anche sull'espansione del commercio mondiale che risulta in aumento del 5,5 per cento rispetto al livello del 2006.

Il traffico marittimo mondiale, nella sua evoluzione più recente, conferma il trend storico di crescita costante, oltrepassando la soglia di 7,5 milioni di tonnellate (misura di volume) di merci trasportate.

¹ Calcolato col metodo dei tassi di cambio di mercato, fonte FMI.

L'evoluzione della flotta mondiale



Fonte: ISL Bremen

La flotta mondiale: tonnellaggio da carico controllato dai principali Paesi (bandiera nazionale ed estera; dati al 1 gennaio 2008)

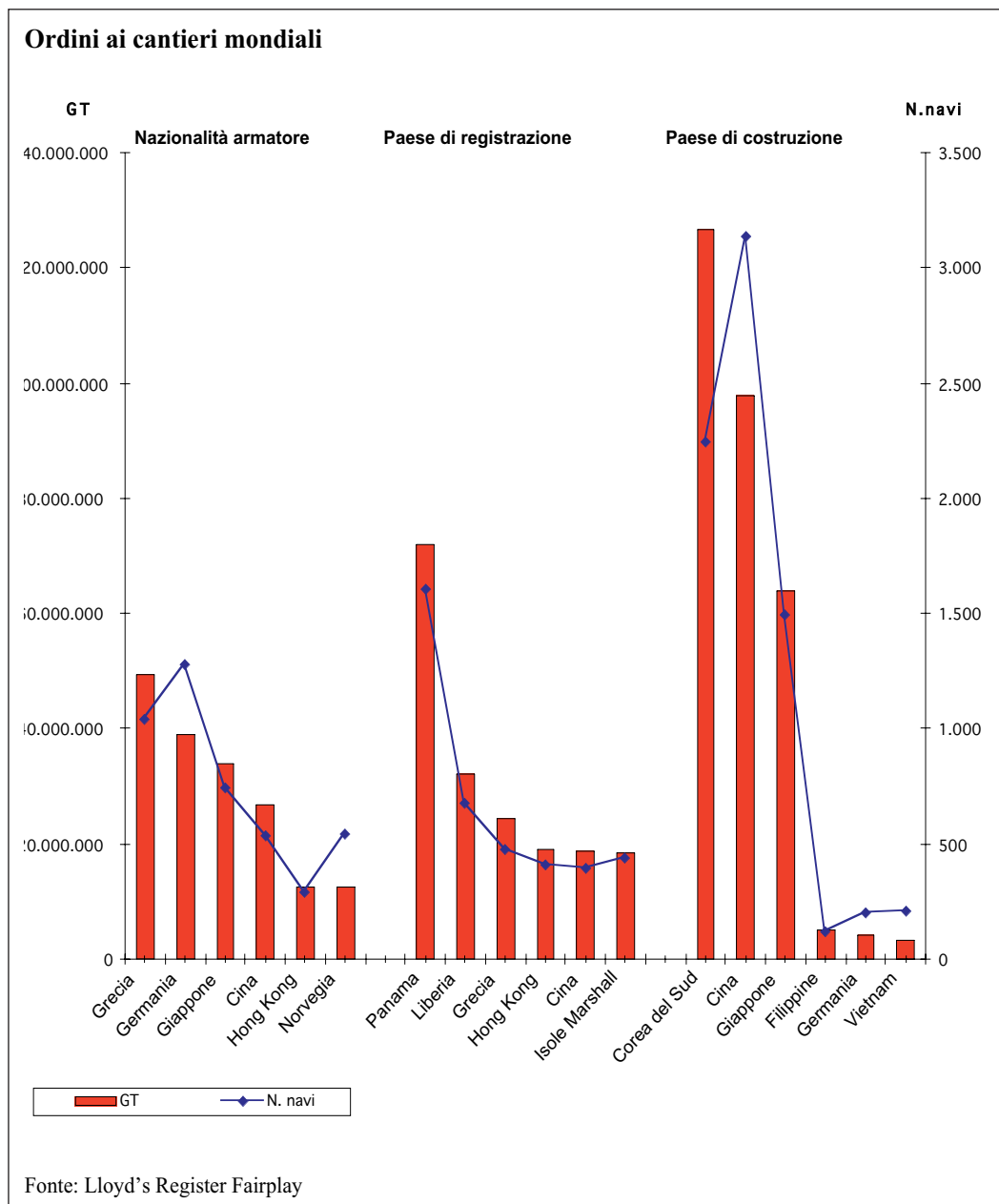
	Paesi	Flotta controllata		% bandiera estera	% sul totale
		N.	1000 dwt		
1	Grecia	3.087	175.711	68	16
2	Giappone	3.433	160.722	93	15
3	Germania	3.189	94.513	85	9
4	Cina	2.975	83.063	60	8
5	Norvegia	1.400	45.118	70	4
6	Corea del Sud	1.063	36.760	50	3
7	Hong Kong	619	33.781	45	3
8	USA	936	32.999	79	3
9	Singapore	744	28.262	42	3
10	Danimarca	768	26.573	62	2
11	Taiwan	579	26.348	85	2
12	Regno Unito	670	26.222	61	2
13	Russia	1.475	17.311	70	2
14	ITALIA	696	16.860	32	2
15	Canada	300	16.690	97	2
16	India	389	15.775	13	1
17	Turchia	1.003	13.183	50	1
18	Arabia Saudita	115	12.919	94	1
19	Belgio	177	11.624	49	1
20	Malaysia	300	10.690	35	1
	Totale	34.915	1.071.033	65	100

Fonte: elaborazione Confitarma e ICE su dati ISL Bremen

L'evoluzione della flotta mondiale segue anche nel 2007 un andamento esponenziale, raggiungendo la quota record di 1,1 milioni circa di tonnellate di stazza lorda.

Il cospicuo aumento del tonnelloaggio disponibile è legato al veloce rinnovo della flotta non associato a un altrettanto intenso processo di dismissione delle vecchie navi.

Le nuove costruzioni si realizzano prevalentemente nei cantieri coreani (37 per cento delle commesse totali), cinesi (30 per cento) e giapponesi (19 per cento).



2. Il trasporto marittimo in Italia

I massicci investimenti in nuove navi hanno determinato un rapido incremento della flotta mercantile di proprietà italiana, che si compone a fine 2007 di 1.535 navi per un totale di quasi 14 milioni di tonnelloaggio lordo (tsl).

La flotta mercantile italiana

	31-dic-07		31-dic-06		Var.% 2007/2006	
	<i>N</i>	<i>000 gt</i>	<i>N</i>	<i>000 gt</i>	<i>N</i>	<i>gt</i>
CARICO LIQUIDO	303	4.041	294	3.743	3	8
Petroliere	114	2.170	116	2.102	-2	3
Gasiere	37	326	43	353	-14	-8
Chimichiere	118	1.508	102	1.253	16	20
Altre cisterne	34	37	33	34	3	7
CARICO SECCO	211	5.660	204	5.551	3	2
Carico generale	47	276	38	275	24	1
Portacontenitori e frigorifere	35	1.126	30	869	17	30
Portarinfuse	52	2.028	58	2.134	-10	-5
Traghetti	77	2.229	78	2.273	-1	-2
MISTE E DA PASSEGGERI	458	3.464	450	3.101	2	12
Crociera	19	1.205	15	969	27	24
Aliscafi, Catamarani e unità veloci	85	25	85	25	0	1
Traghetti	217	2.172	217	2.055	0	6
Altre navi trasporto passeggeri	137	62	133	53	3	17
P.RINFUSE POLIVALENTI	2	65	2	65	0	0
SERVIZI AUSILIARI	561	741	530	684	6	8
Rimorchiatori e navi appoggio	325	133	307	127	6	4
Altri tipi di navi	236	608	223	557	6	9
TOTALE	1.535	13.970	1.480	13.145	4	6

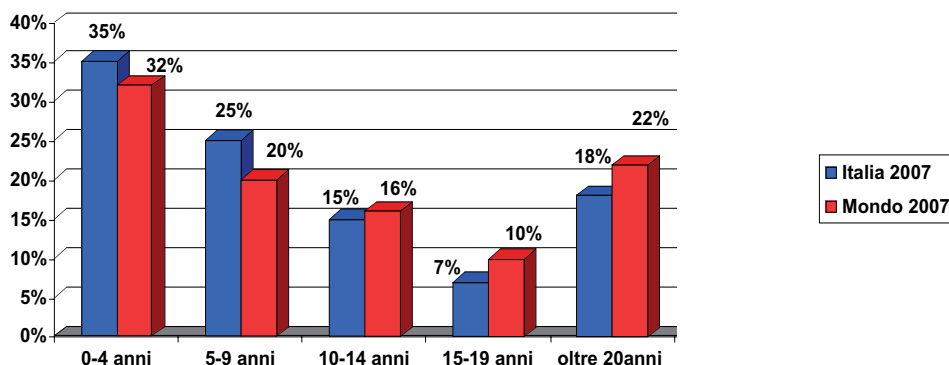
Fonte: elaborazione ICE su dati Confitarma. (Navi di oltre 100 tsl).

La flotta italiana si caratterizza per una più giovane età rispetto alla media mondiale: il 60 per cento del naviglio ha meno di 10 anni e il 35 per cento ha meno di 5 anni.

La scelta di rinnovare il naviglio in anni recenti, come si dirà nel seguito, è stata particolarmente vincente, considerato il susseguente boom dei noli nei vari comparti ².

² Per un primo approfondimento sull'andamento dei noli, consultare la relazione annuale di Confitarma (presentata all'Assemblea dei Soci del 4 giugno 2008).

Età della flotta italiana e mondiale



Fonte: Confitarma e ISL Bremen

Il rinnovamento della flotta italiana

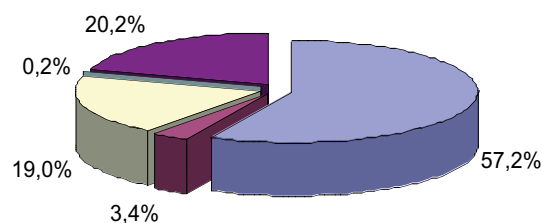
	Navi consegnate dal 1998 al 2007		Navi in costruzione al 31/12/2007	
	N.	gt	N.	gt
DA CARICO LIQUIDO	160	2.814.337	38	603.362
Petroliere	23	593.093	10	191.822
Gasiere	27	222.820	5	18.340
Chimichiere	110	1.998.424	23	393.200
DA CARICO SECCO	56	2.136.354	10	321.880
Carico generale	7	109.511	4	27.200
Portacontaineri e frigorifere	5	190.037	1	31.980
Portarinfuse	11	413.268	3	180.000
Traghetti	33	1.423.538	2	82.700
MISTE E DA PASSEGGERI	99	1.763.275	17	452.777
Navi passeggeri	46	641.447	9	208.052
Traghetti	53	1.121.828	8	244.725
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI	166	175.930	32	61.919
Rimorchiatori e navi appoggio	65	61.777	13	9.170
Altri tipi di navi	101	114.153	19	52.749
TOTALE	481	6.889.896	97	1.439.938

Fonte: elaborazione ICE e Confitarma su dati RINA

Nel periodo 1998-2007 sono state consegnate 481 unità per 6,9 milioni circa di tonnellate di stazza lorda, mentre alla fine del 2007 risultano in costruzione 97 nuove navi, per più di 1,4 milioni di tonnellate.

La cantieristica navale italiana, come osservato in precedenza, beneficia solo marginalmente di questa corsa agli investimenti navali, essendo essenzialmente cinesi, coreani e giapponesi i commissionari degli armatori italiani.

Commercio estero dell'Italia nel 2007 per modalità di trasporto



Fonte: elaborazione ICE e Confitarma su dati ISTAT

Il traffico di container nei principali porti italiani (TEU)

PORTI	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Var. % 2007/2006	Peso% sul totale 2007
Gioia Tauro	2.954.000	3.081.000	3.261.000	3.161.000	2.938.200	3.500.000	19	33
Genova	1.531.000	1.606.000	1.628.600	1.625.000	1.657.100	1.855.026	12	17
La Spezia	975.000	1.006.600	1.040.000	1.024.000	1.120.000	1.187.040	6	11
Taranto	471.000	658.000	763.300	716.900	892.300	767.000	-14	7
Livorno	547.000	593.000	638.600	658.400	657.600	758.000	15	7
Cagliari	47.000	313.900	525.000	639.000	726.100	608.000	-16	6
Salerno	375.000	417.000	411.600	418.200	358.000	376.000	5	4
Napoli	446.000	433.300	347.500	373.700	445.000	467.000	5	4
Venezia	262.000	284.000	290.900	290.000	316.641	325.000	3	3
Trieste	185.000	120.400	178.000	201.300	215.500	263.000	22	2
Ravenna	161.000	160.000	169.400	168.600	162.100	191.000	18	2
Savona	55.000	53.500	83.900	219.900	231.500	240.000	4	2
Ancona	94.000	75.800	65.100	64.200	73.900	87.000	18	1
TOTALE	8.103.000	8.802.500	9.402.900	9.560.200	9.793.941	10.624.066	8	100

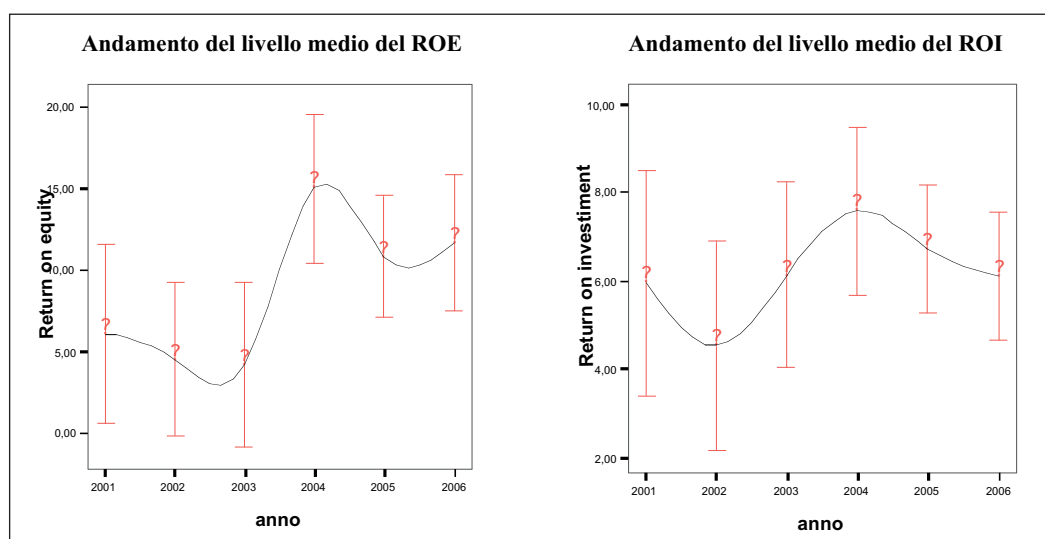
Fonte: elaborazione Confitarma su fonti varie

3. Le compagnie di navigazione italiane: redditività e investimenti

In questo paragrafo si sviluppa un'analisi della redditività delle compagnie di navigazione italiane, con il calcolo di opportuni indici di bilancio, al fine di verificare l'ipotesi di un'accresciuta remunerazione del capitale investito nel settore, in considerazione del significativo incremento del traffico mercantile mondiale.

La banca dati utilizzata è di tipo proprietario (AIDA³) ed è stata operata una selezione dell'universo oggetto di studio utilizzando il codice identificativo (611) delle imprese di trasporto marittimo italiane costituite sotto forma di società di capitale (441 unità).

Per queste società sono state estratte le voci di bilancio essenziali per il calcolo degli indici di redditività e di alcuni indici patrimoniali e finanziari.



L'indice di redditività del capitale proprio (Return on Equity⁴) mostra un livello decisamente positivo a partire dal 2004, oscillando tra il 10 per cento e il 15 per cento.

Il ROE medio delle imprese di trasporto marittimo esprime sinteticamente una buona attrattività settoriale per l'impiego di capitali azionari rispetto a investimenti alternativi.

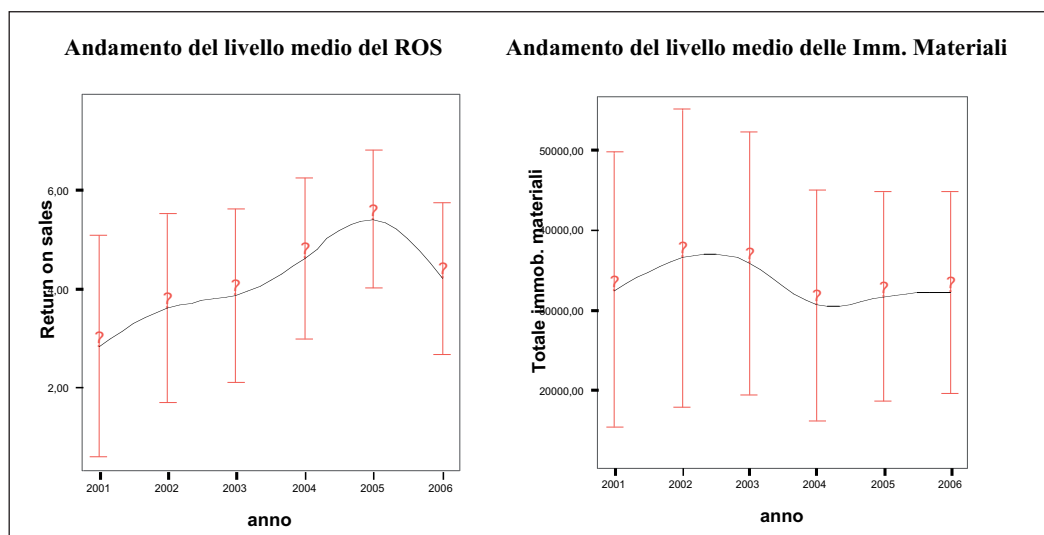
Trattandosi di un indice di carattere generale che ingloba anche le componenti straordinarie di reddito, si approfondisce l'aspetto economico-reddituale calcolando l'indice di redditività del capitale investito (Return on Investment⁵).

³ AIDA (Analisi Informatizzata Delle Aziende) è la banca dati di proprietà della società belga Bureau van Dijk Electronic Publishing (BvDEP) che contiene informazioni finanziarie, anagrafiche e commerciali su oltre 500.000 società di capitale che operano in Italia. Le informazioni sono acquisite dai bilanci ufficiali depositati presso le Camere di Commercio italiane.

⁴ Il ROE misura il peso degli utili netti conseguiti nel singolo esercizio amministrativo in relazione al capitale di proprietà. Algebricamente è dato dal rapporto tra gli utili d'esercizio e il patrimonio netto sociale.

⁵ Il ROI è uguale al rapporto, espresso in termini percentuali tra l'utile operativo e il capitale investito totale. Esprime la redditività connessa alla gestione caratteristica in relazione al capitale sia proprio che di terzi (remunerazione operativa di tutte le fonti di finanziamento).

Il livello medio del ROI mostra un andamento altalenante, in lieve crescita; l'aumento generalizzato del capitale investito da solo non spiega la flessione registrata nel biennio 2004-2006.



Il calcolo del ROS (Return on Sales ⁶) permette di chiarire che la flessione del ROI nel periodo considerato è ascrivibile a minori ricavi netti di vendita, verosimilmente come conseguenza del forte deprezzamento del dollaro in quanto valuta di riferimento dei contratti di nolo.

La sostenibilità dei livelli attuali di redditività è legata a condizioni di equilibrio nella composizione patrimoniale. Strutturalmente si nota un incremento del totale attività mediamente investite nel settore.

In particolare si nota una fase di espansione della flotta nei primi anni Duemila, mentre per ragioni contabili (iscrizione delle commesse pluriennali) non appaiono le nuove navi in costruzione, frutto dell'evoluzione più recente delle politiche di investimento armatoriali.

4. Considerazioni finali

Gli armatori italiani stanno traendo grandi benefici dalle condizioni attuali di mercato, caratterizzato da alte quotazioni dei noli. Avendo rinnovato la flotta, come evidenziato, in anni nei quali i prezzi delle navi (influenzati dal livello medio dei noli) non erano ancora esplosi, si trovano oggi a competere a livello mondiale con una flotta giovane, più efficiente e soprattutto più rispettosa della normativa ambientale, spesso requisito essenziale per accedere a taluni mercati.

Dietro il successo strabiliante del cluster marittimo si nasconde anche un altro dato: quello giuridico-normativo.

Il rilancio competitivo della flotta è da attribuire alla riforma della navigazione internazionale avviata nel 1998 con l'approvazione della legge n. 30, istitutiva del Registro Internazionale Italiano.

⁶ L'indice ROS esprime la capacità remunerativa delle vendite e si ottiene rapportando il reddito operativo ai ricavi netti di vendita.

Il regime fiscale attualmente vigente è uno dei più moderni, prevedendo uno schema impositivo piatto (flat tax), opzionale, chiamato Tonnage Tax System⁷, adottato diffusamente in Europa.

La tassa sul tonnellaggio della flotta in esercizio è una forma di tassazione forfetaria del reddito derivante dalle attività marittime, indipendentemente dai risultati effettivi conseguiti ⁸.

Anche dal punto di vista previdenziale e delle relazioni industriali si ravvisano incentivi tra i più generosi nel sistema pubblico nazionale.

Da un punto di vista teorico, la casistica delle imprese armatoriali italiane mette in rilievo il nodo delle regole nella competizione globale. Dall'immatricolazione, infatti, di una nave nei registri di un Paese scaturiscono precisi legami giuridici con la legislazione dello Stato di registrazione (quali il trattamento economico dei marittimi nazionali e la tassazione degli utili).

Attualmente il settore dei trasporti marittimi viene considerato in sede Ue come un caposaldo per il rilancio della competitività dei singoli Stati marittimi: appartiene ad un terziario relativamente avanzato, è strutturalmente internazionalizzato e gode di un vantaggio competitivo notevole in termini di tradizioni mercantili, portualità strategica e età della flotta⁹.

Il nuovo assetto legislativo e regolamentare ha dato sicuramente slancio ad un settore che tendeva sempre più a sottrarsi alle norme nazionali, talvolta troppo vincolanti e poco moderne. Tuttavia si ritiene che gli incentivi pubblici finora adottati, potrebbero risultare via via meno efficaci nel tempo a fronte del tentativo di alcuni Stati di competere nell'attrazione dei centri decisionali delle imprese di navigazione, offrendo infrastrutture e servizi, come nel caso del faraonico progetto della Marittime City in realizzazione a Dubai, che prevede l'accentramento fisico della maritime community, dalle società di manutenzione delle navi all'accademia per la formazione e la ricerca applicata al mare.

⁷ Il Tonnage Tax System costituisce un aiuto di stato, ufficialmente dichiarato ammissibile. Le ragioni economico-giuridiche della sua introduzione si riconducono al fenomeno del flagging out, ossia l'immatricolazione delle navi provenienti da Paesi di lunga tradizione marittima, tra cui l'Italia, in registri cosiddetti di comodo per ragioni fiscali, previdenziali e retributive.

⁸ Il reddito imponibile Ires si determina sulla base del reddito giornaliero di ciascuna nave, indicato nel T.U.I.R. come cifra fissa che varia secondo scaglioni di tonnellate di stazza netta.

⁹ Cfr. Comunicazione C(2004)43 della Commissione – Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi.