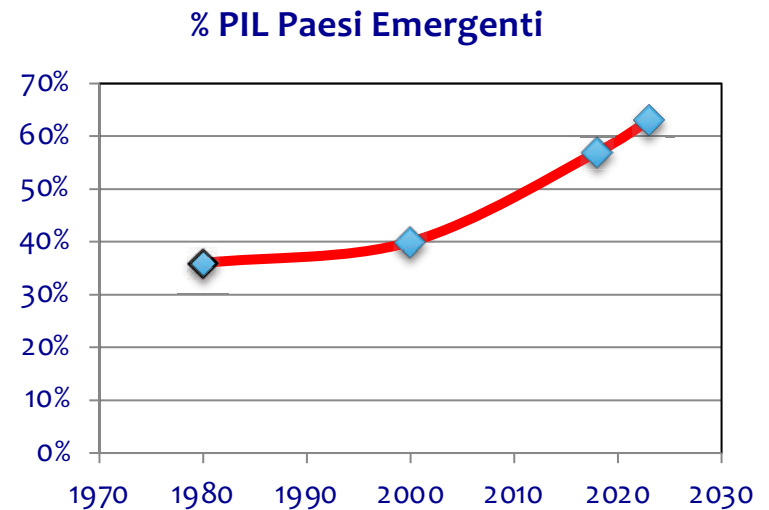


1 - ECONOMIA DEL MARE E CANTIERISTICA NAVALE

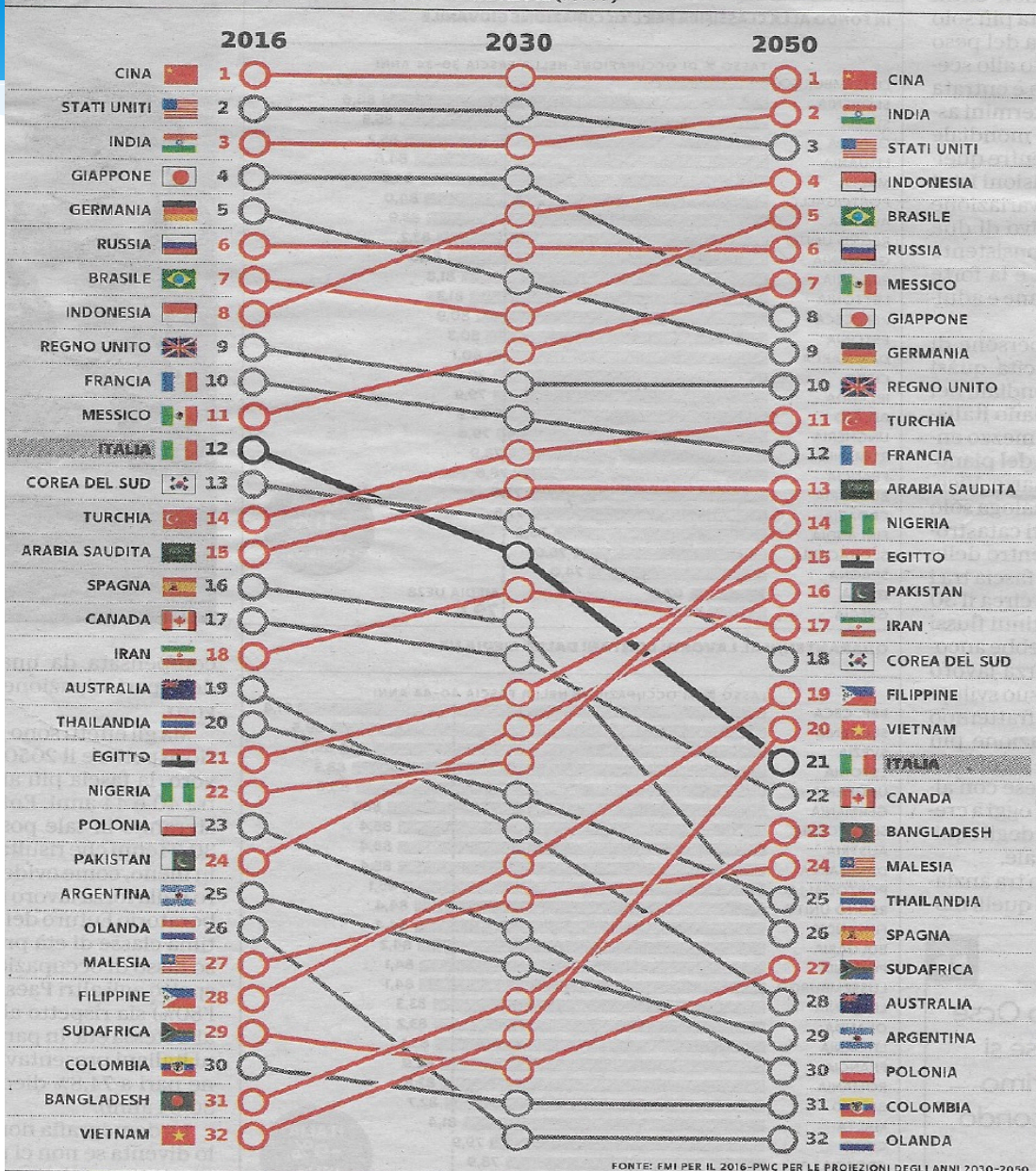
- 1.1 - Consistenza e tipologia del trasporto via mare
- 1.2 – Economia del mare. Il Cluster marittimo italiano
- 1.3 - Tipologia dei mezzi navali. Produzione cantieristica mondiale
- 1.4 - Posizionamento tecnologico e competitivo
- 1.5 - La Cantieristica Italiana
- 1.6 - Scheda: Stazza Lorda Compensata
- 1.7 - Scheda: il Prodotto Interno Lordo (Presentazione separata)
- 1.8 - Scheda: Industria 4.0 (Presentazione separata)

1.1 - Consistenza e tipologia del trasporto via mare

- ❑ *Nell'economia globalizzata il trasporto, diversamente dal passato, non si limita al trasferimento di merci da un luogo all'altro, dal produttore al consumatore ma è parte integrante del processo produttivo e della sua economia: **ha assunto quindi una dimensione logistica, nella quale il trasporto marittimo importanza strategica.***
- ❑ **L'integrazione dei mercati mondiali** ha determinato un forte aumento della domanda di trasporto, quantità e servizi offerti, divenendo fattore di competitività di un'economia.
- ❑ **Mercato globale e delocalizzazione produttiva** sono alla base dello sviluppo della logistica integrata: door to door, just in time, hanno accentuato il fenomeno.
- ❑ La **“geografia economica globale”** presenta dinamiche di crescita che convergono verso **i Paesi Emergenti, Cina e India** in particolare.
- ❑ **Trasporto container e merci solide (dry bulk)** trainano l'espansione.

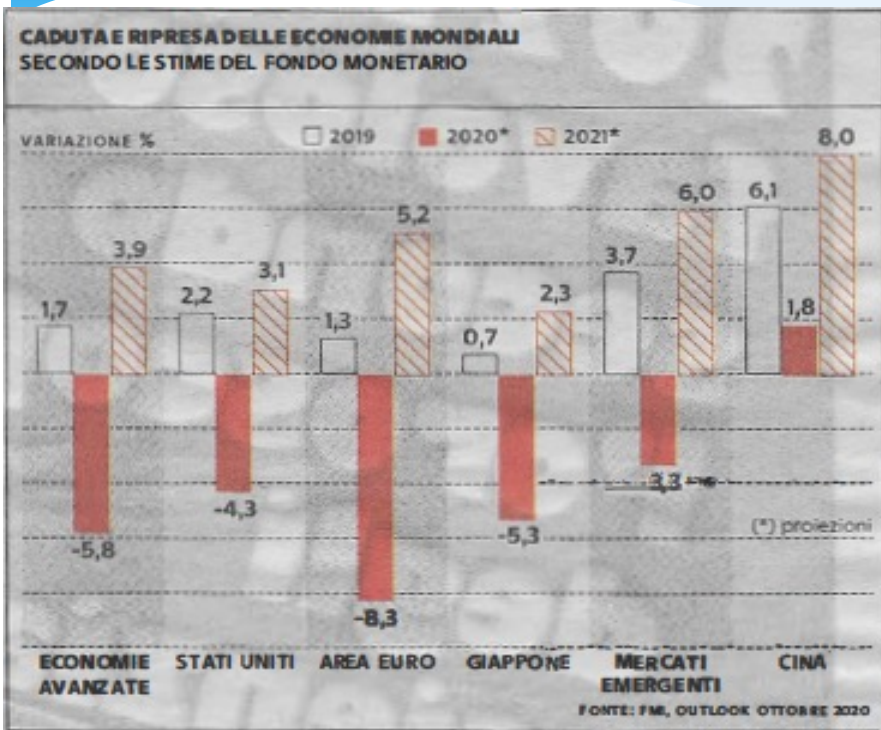


□ La prevedibile evoluzione della «**geografia economica globale**» delle prime 32 economie del mondo, misurata in base al **Prodotto Interno lordo a parità del potere di acquisto (PPP)**, secondo le previsioni del Fondo Monetario Internazionale (FMI)



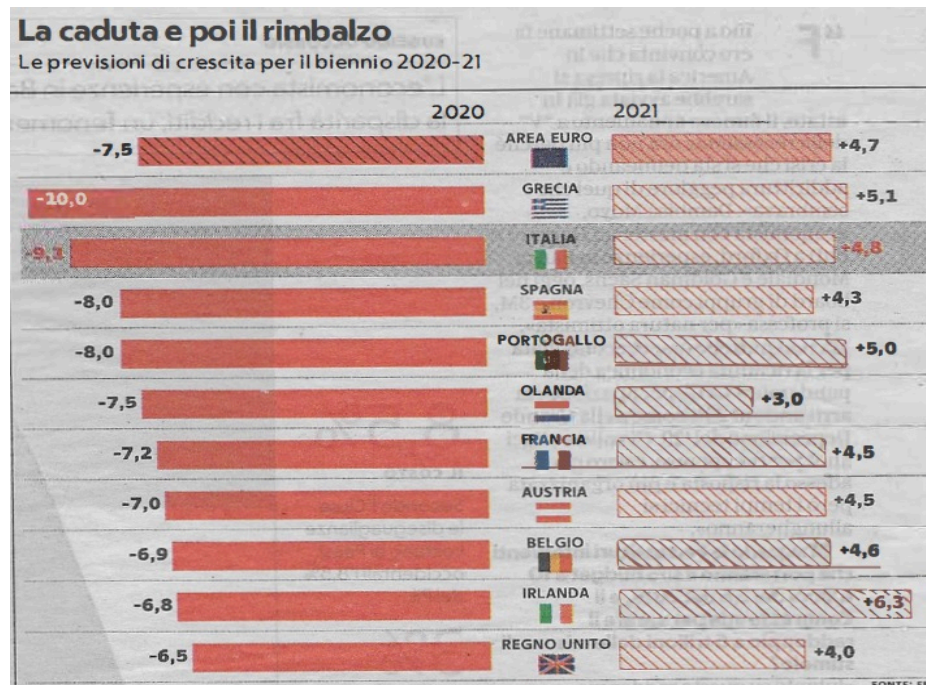
FONTE: FMI PER IL 2016-PWC PER LE PROIEZIONI DEGLI ANNI 2030-2050

L'impatto della pandemia da Covid-19 sulle economie mondiali

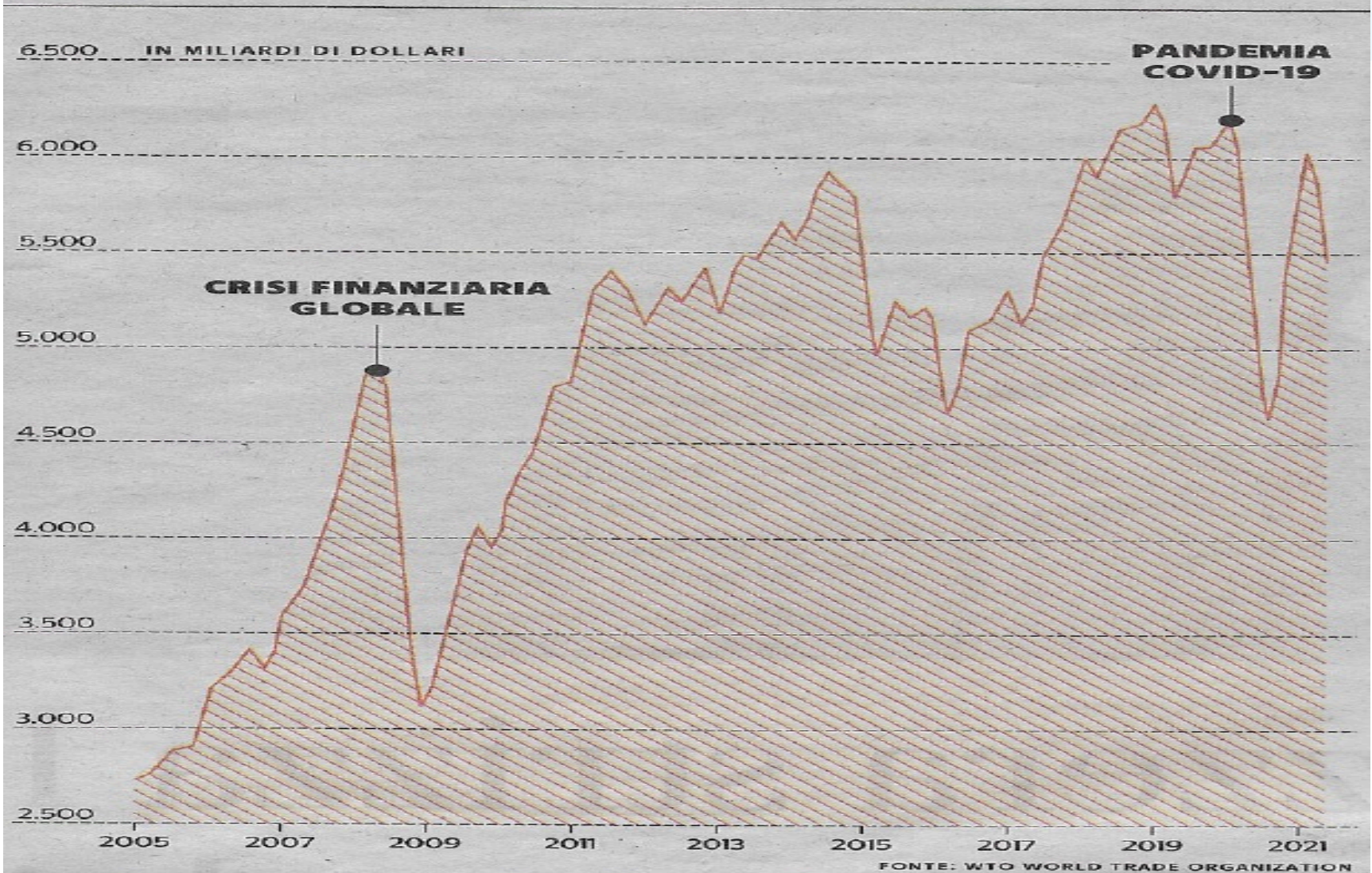


- La pandemia ha determinato un caduta delle economie mondiali alla quale sta seguendo, per effetto degli interventi di sostegno dei vari Governi, una ripresa economica (in gergo: «rimbalzo»)

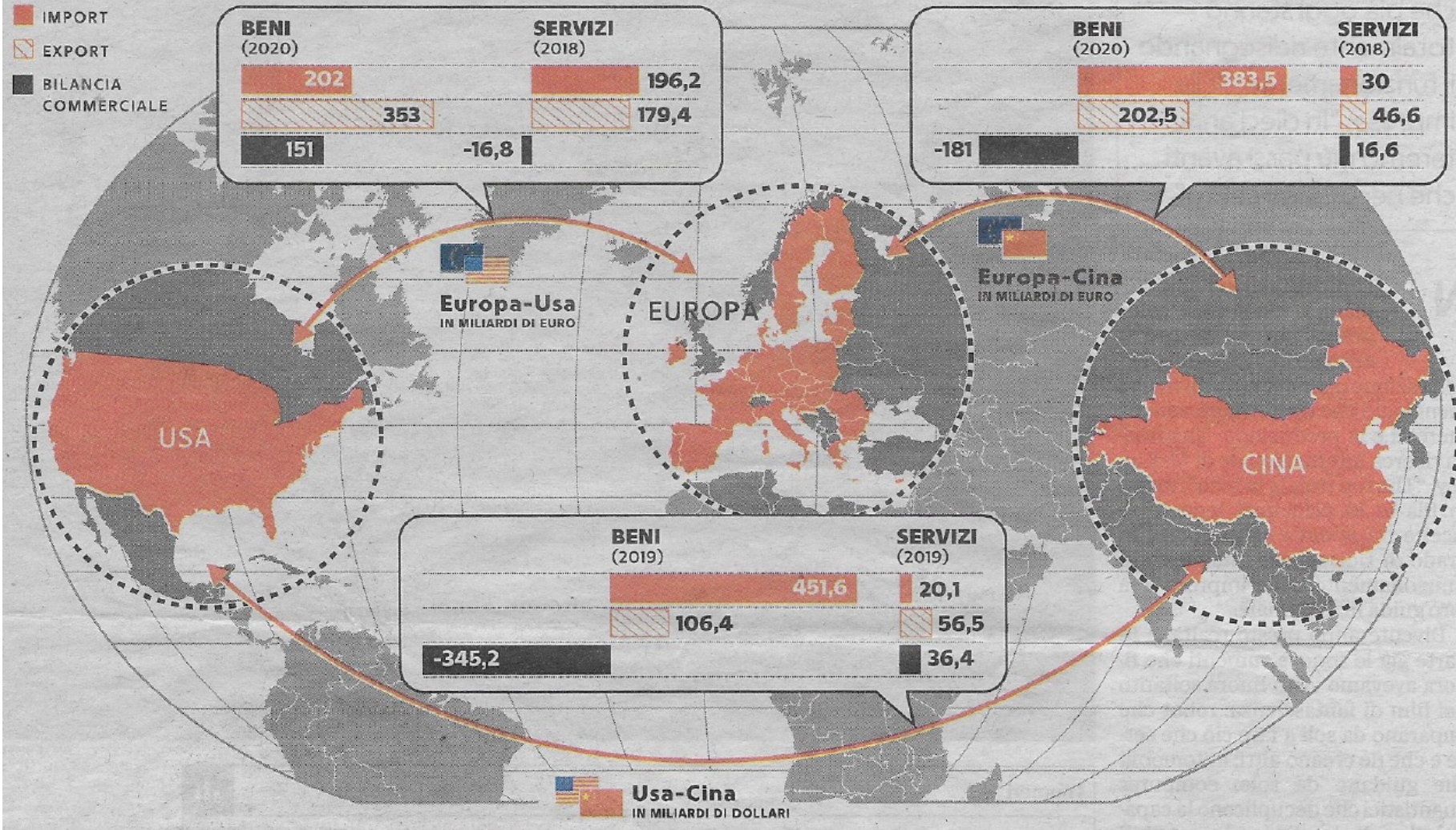
- La pandemia da Covid-19 sta accentuando il processo di spostamento della ricchezza prodotta verso la Cina ed i Paesi cosiddetti emergenti



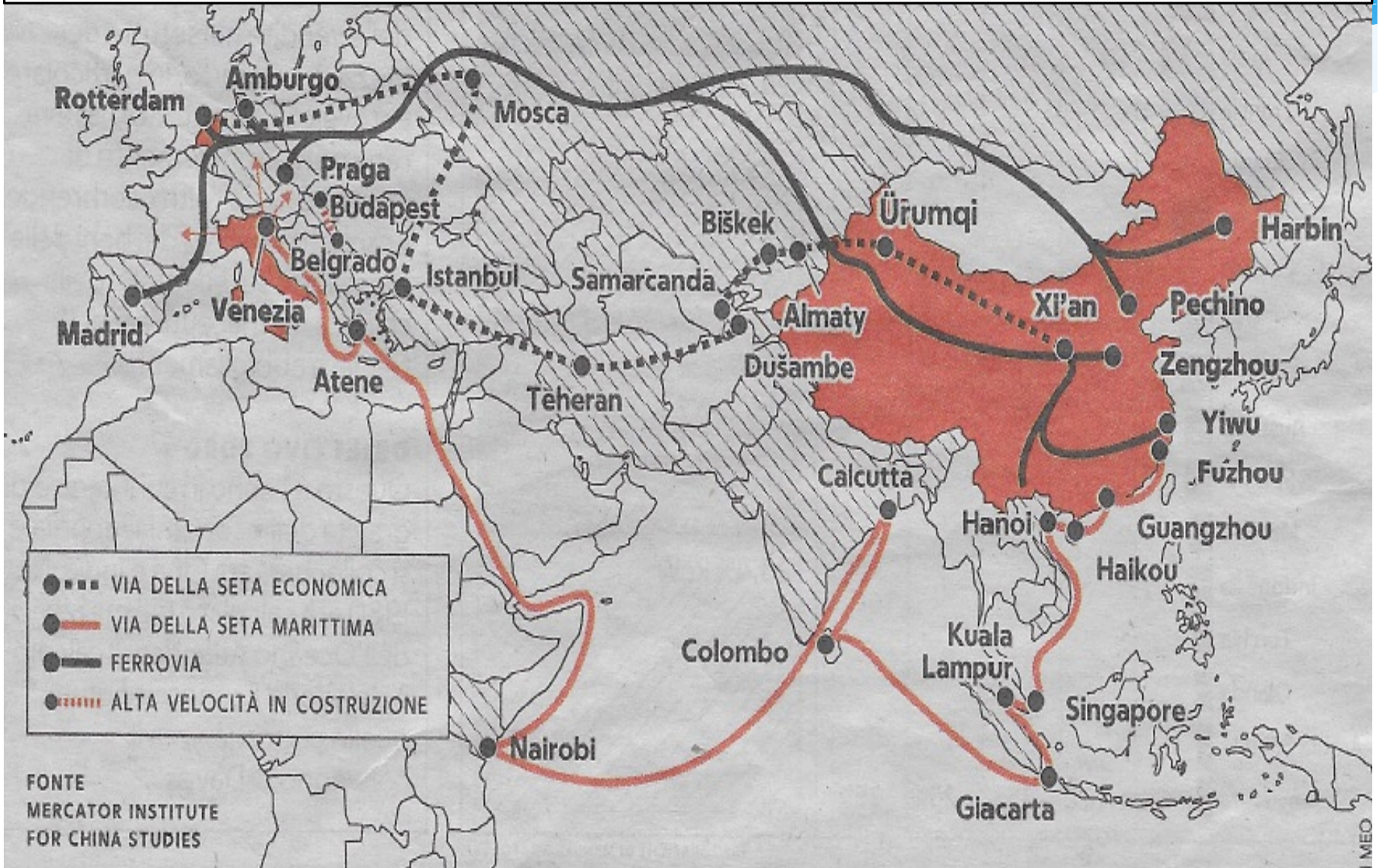
LE MONTAGNE RUSSE DEL COMMERCIO MONDIALE
ANDAMENTO ANNUALE NEI 164 PAESI ADERENTI ALLA WORLD TRADE ORGANIZATION



Valori dell'interscambio commerciale tra Europa-Statii Uniti-Cina con il peso crescente e preponderante della Cina

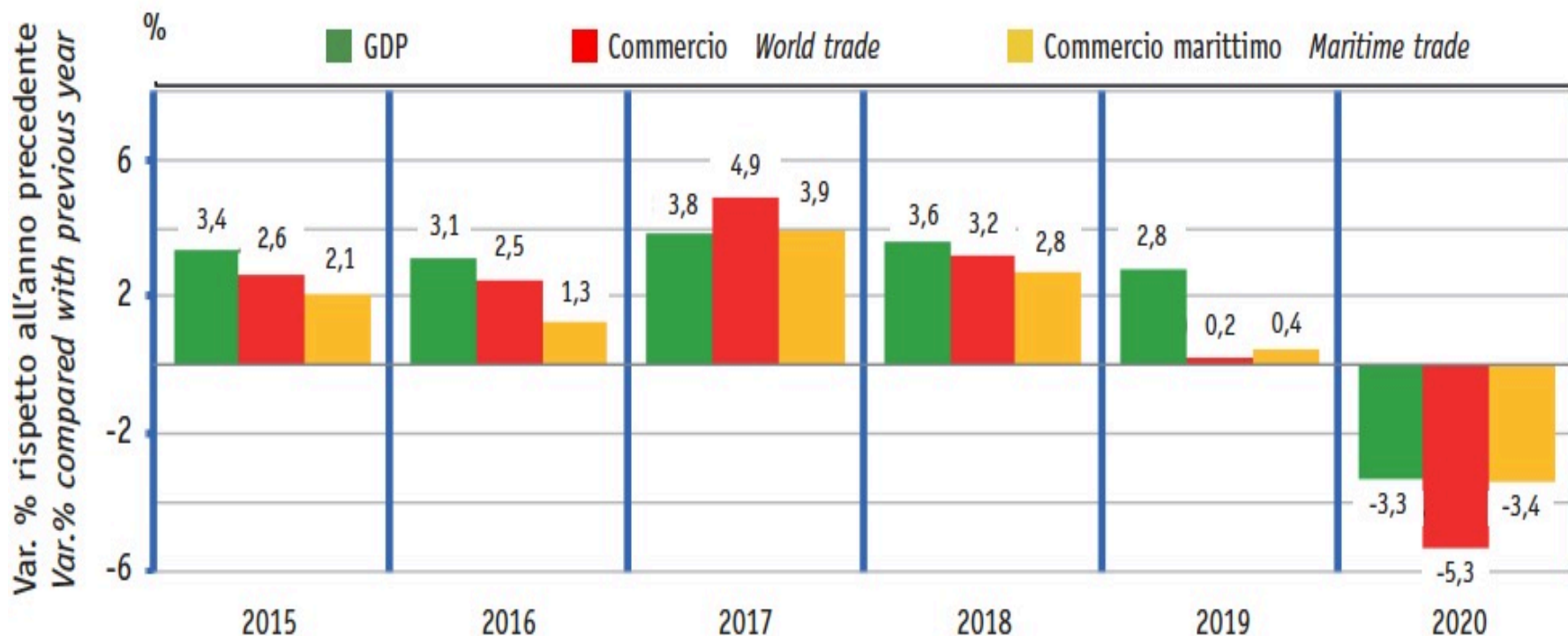


Le rotte della “Belt and Road Initiative” (BRI) proposta dalla Cina



PIL, commercio mondiale e commercio marittimo

GDP, world trade and maritime trade

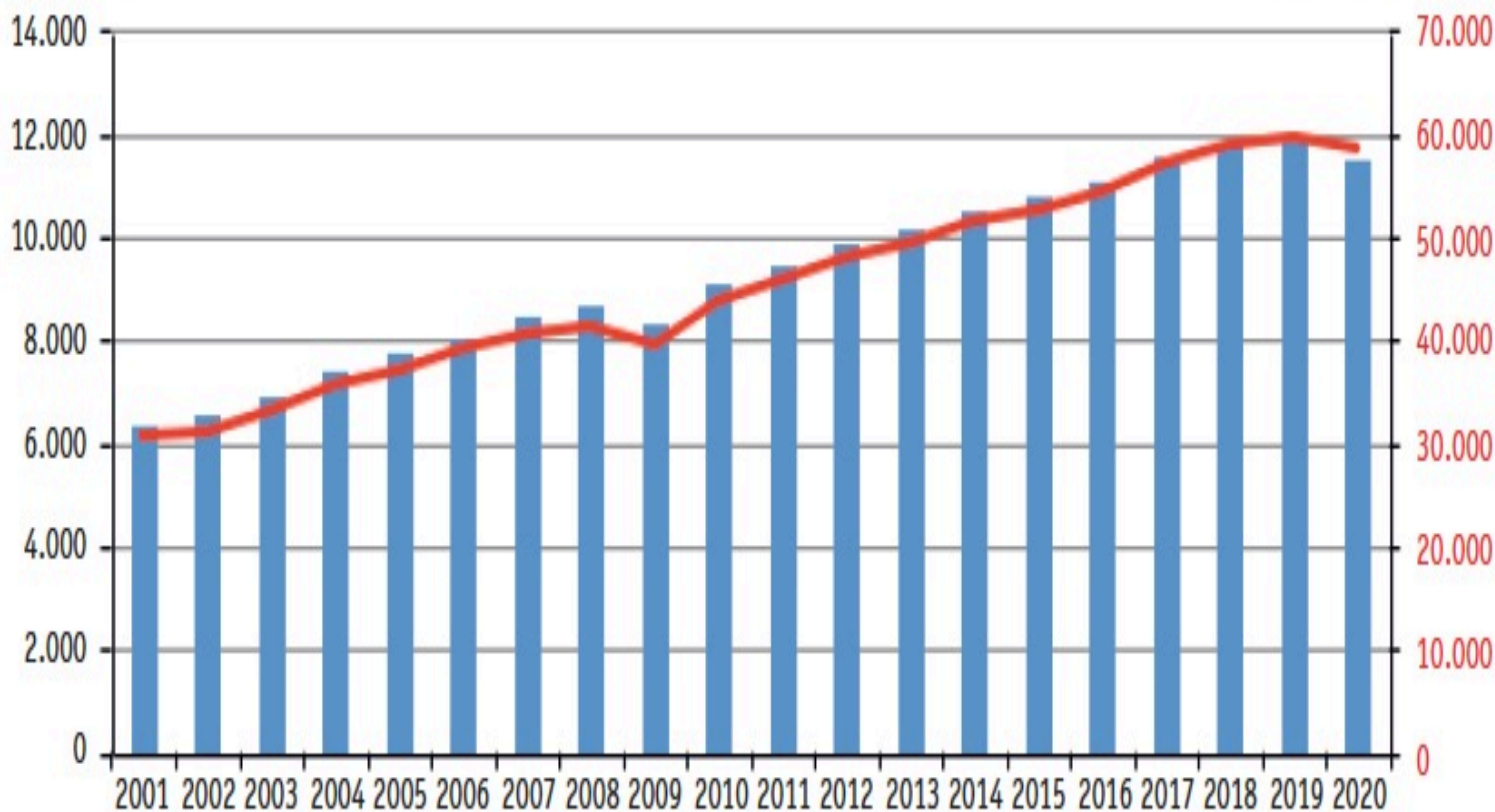


Fonte/Source: IMF, WTO, Clarkson Research Service Ltd

PIL(Prodotto Interno Lordo) = GDP(Gross Domestic Product): misura il valore di mercato aggregato di tutte le merci finite e di tutti i servizi prodotti nei confini di una nazione in un anno (Total value of goods and services produced by a country in a year)

Traffico marittimo mondiale *World seaborne trade*

Milioni di tonnellate
Million tonnes



Fonte/Source: Clarkson Research Service Ltd

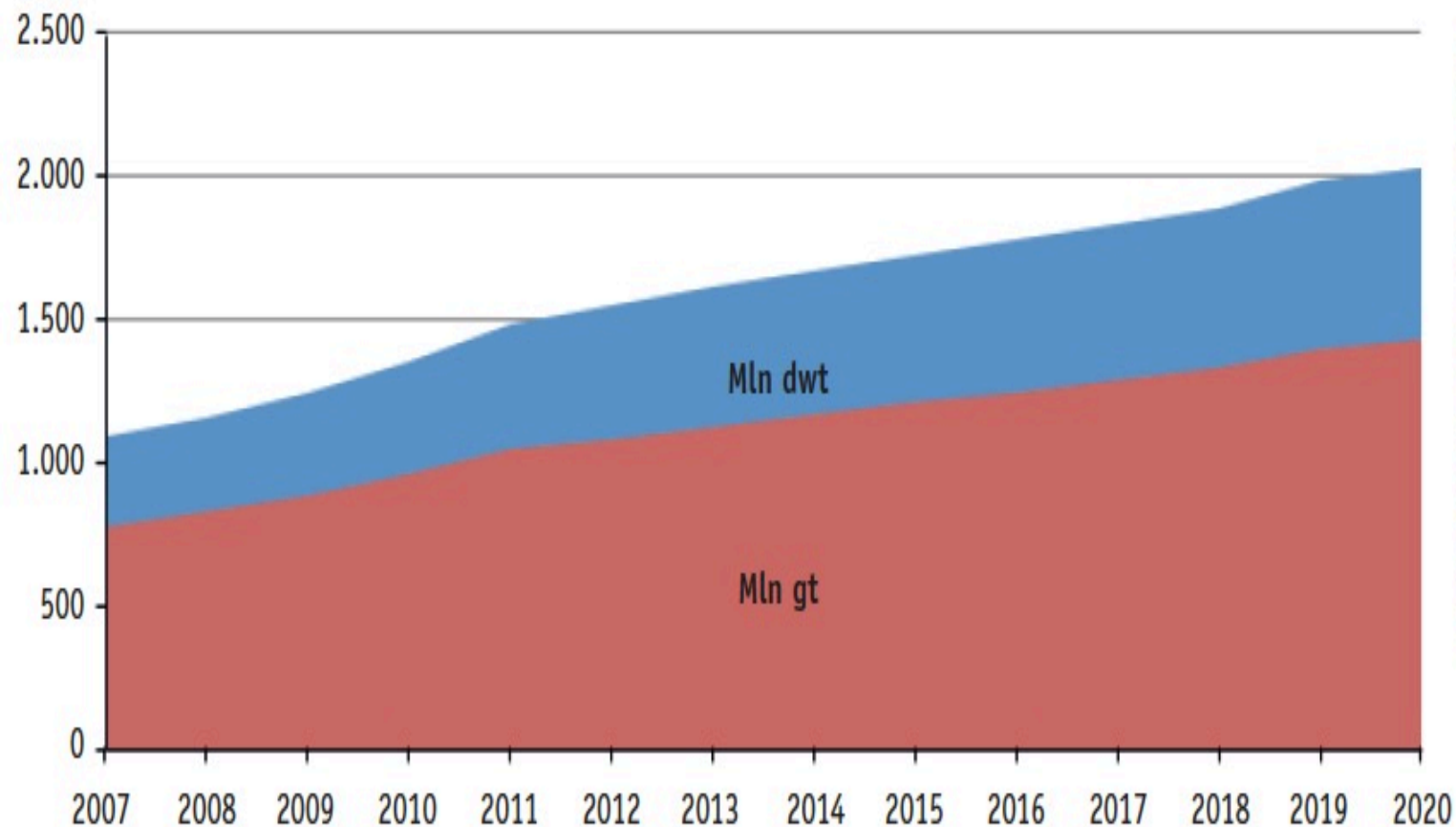
Miliardi di tonnellate-miglia
Billion tonnes-miles

Nel 2020, il commercio marittimo mondiale si riduce del 3,4% con un totale di volumi trasportati pari a 11.534 milioni di tonnellate.

Parimenti, la domanda di servizi di trasporto marittimo, cioè le quantità di merci trasportate per le distanze percorse, nel 2020 si riduce dell'1,7% per un totale di 58.903 miliardi di tonnellate-miglia.

Evoluzione della flotta mondiale *World merchant fleet evolution*

Milioni di tonnellate
Million tonnes

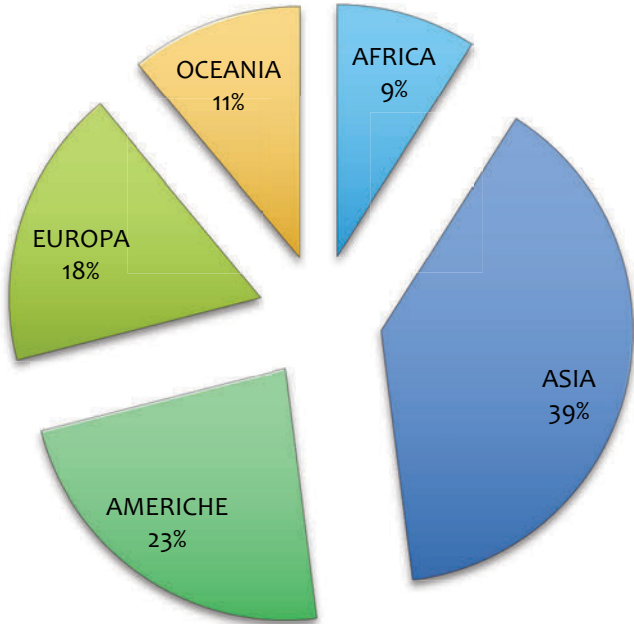


Alla fine del 2020 la flotta mondiale registra un aumento del 2%, in termini di tonnellate di stazza lorda con oltre 1.429 milioni gt e oltre 2.024 milioni di dwt in termini di tonnellate di portata.

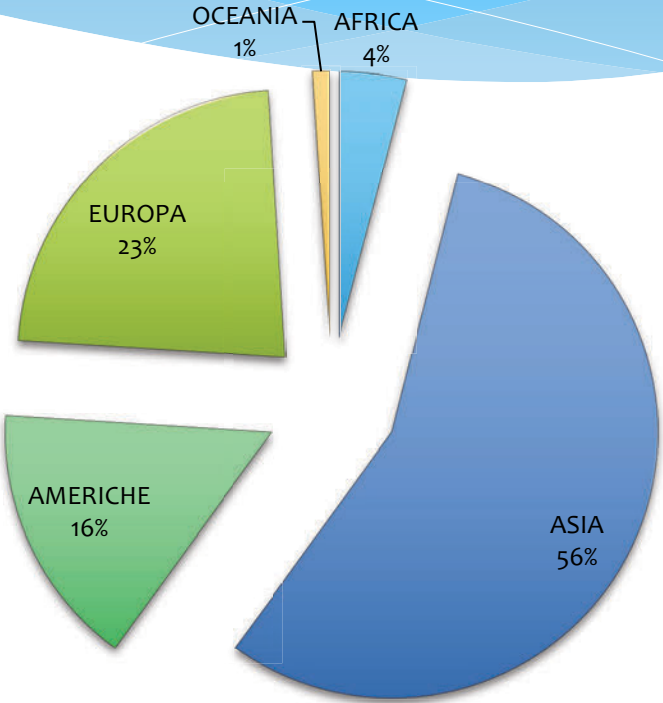
Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*

Traffico marittimo. Peso delle diverse Aree

IMBARCO %



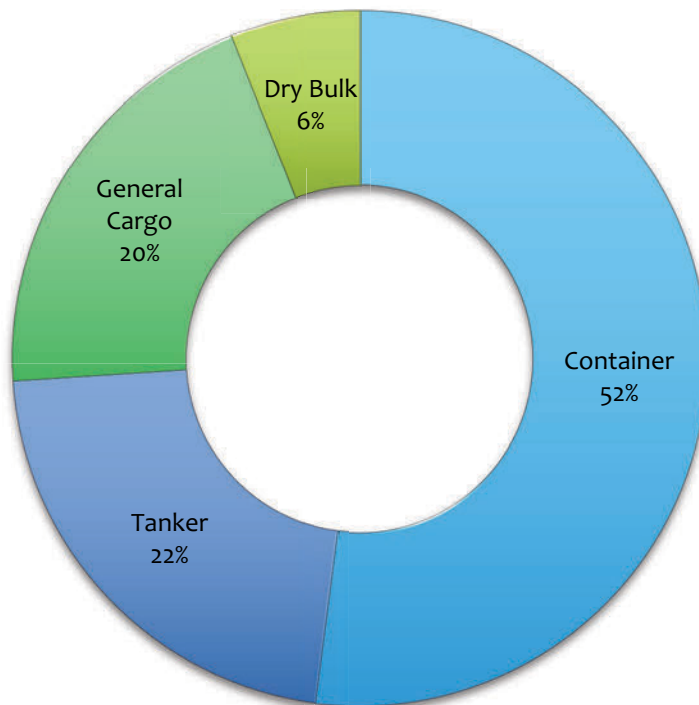
SBARCO %



(Fonte: Elaborazione SRM)

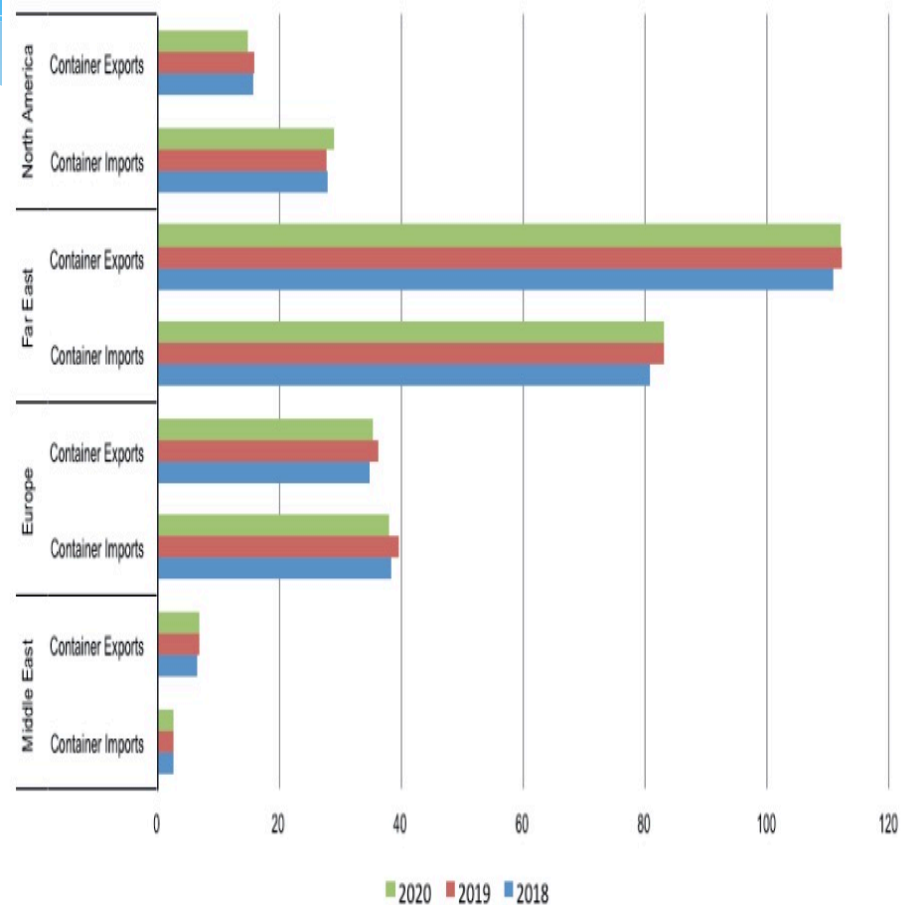
Valore del commercio marittimo e traffico container mondiale

Valore del Commercio Marittimo (% di US \$)



(Fonte: Elaborazione SRM)

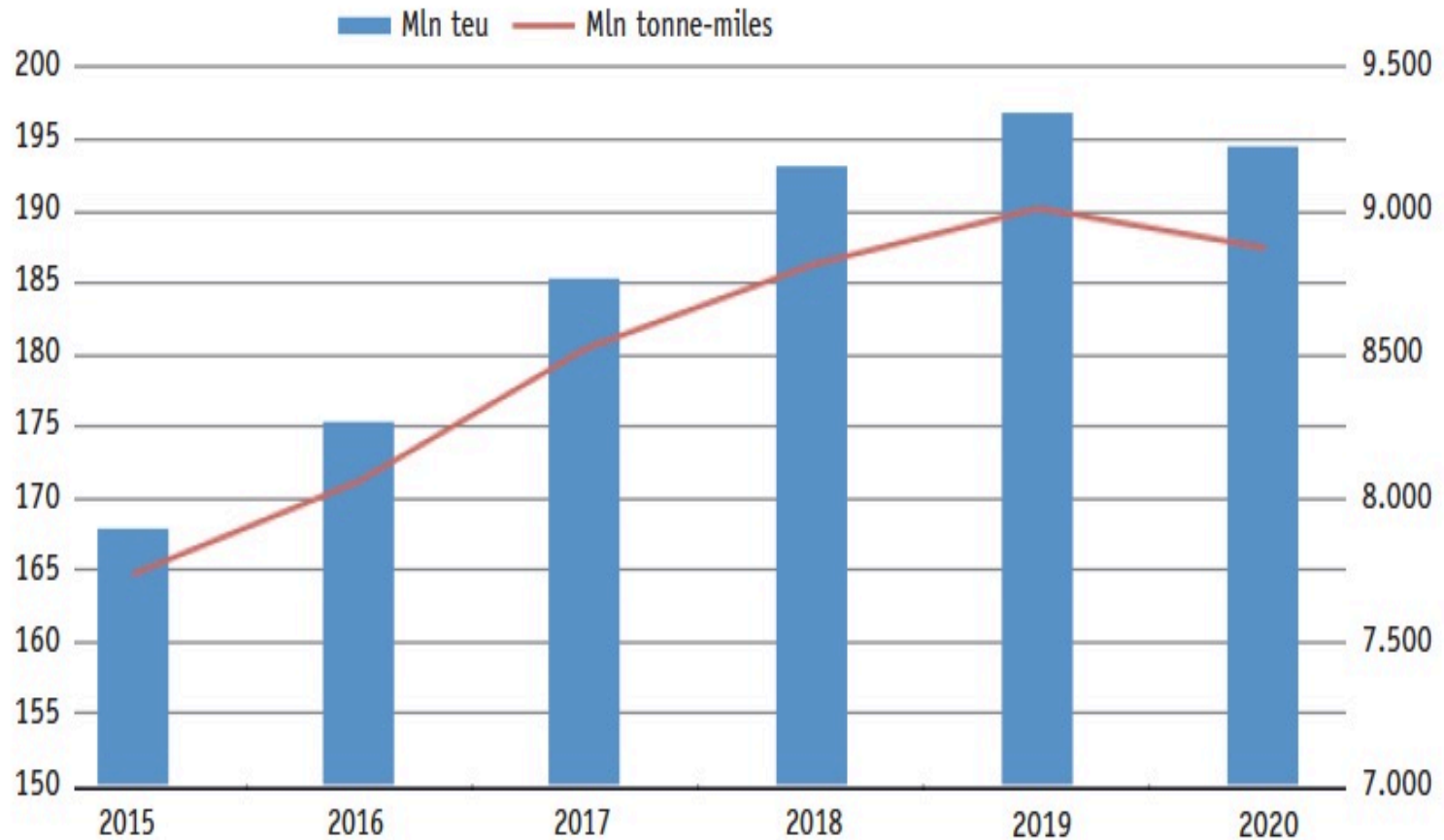
Traffico di contenitori per aree geografiche *Container trade by geographic area* million teu lift



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Studies *Confitarma processing of Clarkson Research Studies data*

Traffico mondiale di contenitori *World container traffic*

million teu and billion tonnes-mile



Fonte/Source *Associazione Confitarma su dati Clarkson Research Studies Confitarma processing of Clarkson Research Studies data*

(anno 2020)

Principali flotte mondiali di navi portacontenitori *World leading container fleets*

	Paesi <i>Countries</i>	N.	GT	DWT
1	Cina <i>China</i>	672	45.971.282	51.074.594
2	Giappone <i>Japan</i>	373	27.567.764	28.687.495
3	Germania <i>Germany</i>	694	25.870.564	29.852.637
4	Danimarca <i>Denmark</i>	314	25.253.744	28.063.409
5	Grecia <i>Greece</i>	385	17.848.233	20.502.931
6	Hong Kong	241	12.712.624	14.112.400
7	Taiwan	249	11.561.883	12.705.893
8	Singapore	223	11.331.142	12.733.664
9	Svizzera <i>Switzerland</i>	115	9.591.252	10.782.795
10	Corea del Sud <i>Korea South</i>	196	8.355.901	9.284.656
11	Regno Unito <i>UK</i>	225	8.179.002	9.658.082
12	Francia <i>France</i>	89	6.979.475	7.426.908
13	USA	129	5.883.800	6.714.586
14	Emirati Arabi Uniti <i>UAE</i>	76	4.724.480	5.111.447
15	Norvegia <i>Norway</i>	93	2.205.219	2.759.934
16	Indonesia	211	2.075.478	2.627.677
17	Turchia <i>Turkey</i>	67	1.426.235	1.773.327
18	Israele <i>Israel</i>	26	1.205.495	1.410.454
19	Iran	26	1.096.163	1.304.778
20	Tailandia <i>Thailand</i>	43	526.813	661.056
21	Isole Marshall <i>Marshall Islands</i>	22	522.979	659.430
22	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	47	493.295	603.303
23	Belgio <i>Belgium</i>	14	419.616	501.639
24	Cipro <i>Cyprus</i>	23	352.659	441.078
25	Vietnam	36	318.915	414.409
26	Malesia <i>Malaysia</i>	24	264.664	334.207
27	Lussemburgo <i>Luxembourg</i>	7	241.193	300.759
28	Brasile <i>Brazil</i>	7	200.736	250.651
29	Russia	20	175.707	226.475
30	Filippine <i>Philippines</i>	29	156.479	200.559
	TOTALE TOTAL	5.287	252.793.122	283.197.072

Navi di almeno 1.000 gt per nazionalità dell'armatore *Ships of 1,000 gt and over by nationality of owner*

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*

Gli Operatori/Armatori del trasporto globale di container

Global
figures

6,320 active ships
including 5,526 fully cellular

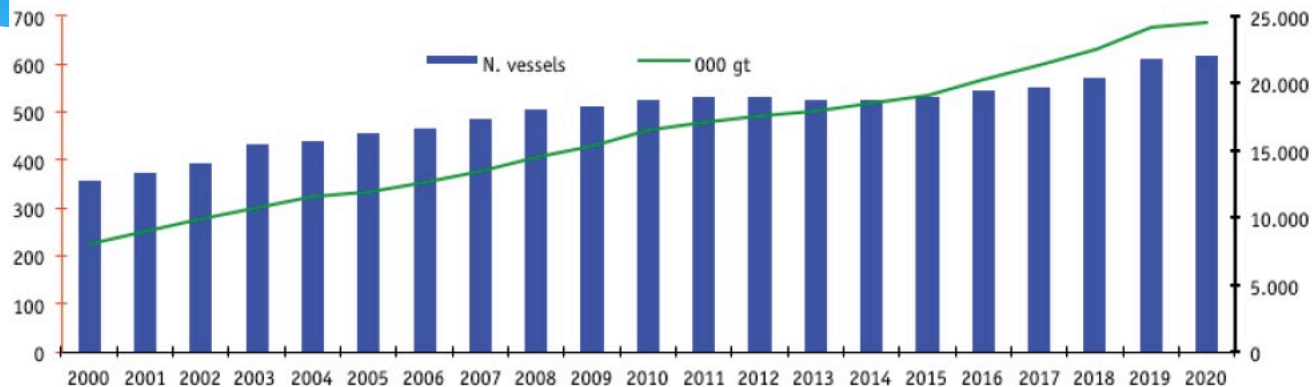
25,385,691 TEU
25,018,144 TEU fully cellular

304,435,056 DWT

	Flotta al 26.01.2022		Quota	Posiz.	Paese	Nuovi ordinativi	
	Navi	TEU				Navi	TEU
2M ALLIANCE			37,4%				
• Mediterranean Shipping Company (MSC)	654	4.311.053	17,1%	1	Svizzera	72	1.103.324
• MOELLER MAERSK(MM)	733	4.281.157	17,0%	2	Danimarca	29	319.100
• Hyundai Merchant Marine (HMM)	76	821.552	3,3%	8	Corea	12	161.088
<i>Totale</i>	1463	9.413.762				113	1.583.512
OCEAN ALLIANCE			30,2%				
• CMA GCM	569	3.195.891	12,7%	3	Francia	52	460.867
• CHINA COSCO SHIPPING	475	2.922.370	11,6%	4	Cina	32	585.272
• Evergreen Line	204	1.477.644	5,9%	7	Taiwan	67	607.406
<i>Totale</i>	1248	7.595.905				151	1.653.545
THE ALLIANCE			15,6%				
• Hapag Lloyd	249	1.742.556	6,9%	5	Germania	22	415.120
• Ocean Network Express (K-Line, Mitsui Line, NYK)	210	1.534.082	6,1%	6	Giappone	24	321.692
• Yang Ming Line	91	663.862	2,6%	9	Cina	5	59.300
<i>Totale</i>	550	3.940.500				51	796.112
TOTALE	3.261	20.950.167	83,2%			315	4.033.169

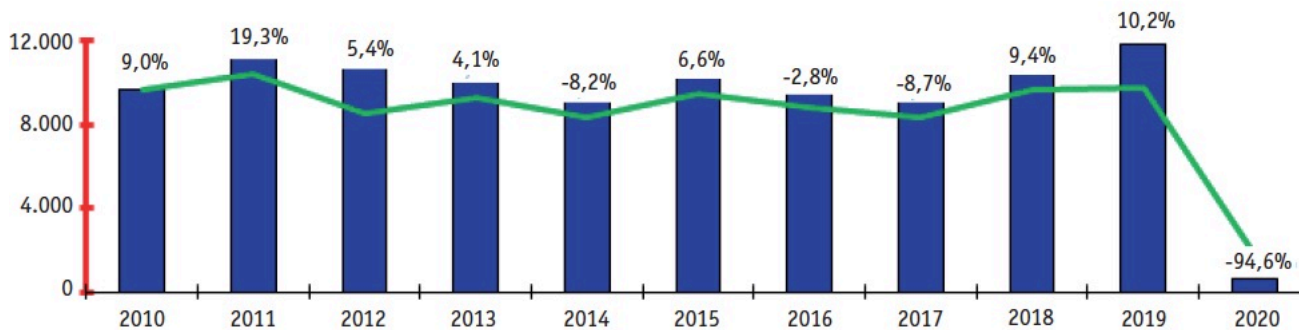
(Fonte: Alphaliner: Flotta al 26.01.2022 costituita da navi di proprietà e noleggate)

Evoluzione della flotta crocieristica mondiale *World cruise fleet evolution*



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*

Movimento crocieristi nei porti italiani *Passengers movement in Italian ports*



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Risposte Turismo *Confitarma processing Risposte Turismo data*

	Passeggeri <i>Passengers (N.)*</i>			Totale <i>Total</i>
	Traghetti <i>Ferries</i>	Crociere <i>Cruises</i>	Locali* <i>Locals*</i>	
2018	17.425.404	10.775.028	24.956.882	53.157.314
2019	17.976.530	11.872.711	37.604.888	67.454.129
2020	9.643.200	641.294	22.167.622	32.452.116
% sul totale	30	2	68	100
Var. % 2020/2019	-46	-95	-41	-52

*Passeggeri su rotte inferiori alle 20 miglia **Passengers on routes under 20 miles*

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Assoportti *Confitarma processing Assoportti data*

Movimento di merci e di passeggeri nei principali Porti Italiani

Goods and passengers movement in the major Italian Ports

Movimento di merci e di passeggeri nei principali Porti Italiani

Goods and passengers movement in the major Italian Ports

	Merci Goods (000 ton)						Passeggeri Passenger (Nr/000)			
	Rinfuse liquide <i>Liquid Bulk</i>	Rinfuse secche <i>Dry Bulk</i>	Container	Ro-Ro	Altre merci <i>Other Goods</i>	Totale <i>Total</i>	Locali * <i>Locals</i>	Traghetti <i>Ferry</i>	Crociere <i>Cruise</i>	Totale <i>Total</i>
2016	181.711	68.024	117.513	98.682	22.587	490.533	21.060	16.793	10.793	48.646
2017	188.025	66.012	115.359	106.330	21.637	499.380	24.464	17.099	9.852	51.415
2018	184.007	65.591	111.070	109.103	21.619	493.408	24.957	17.447	10.777	53.181
2019	179.551	58.759	111.138	106.383	23.371	481.221	26.221	17.725	11.969	55.915
2020	156.869	49.248	114.305	105.087	16.385	443.914	22.168	9.590	641	32.399
% sul totale	35	11	26	24	4	100	68	30	2	100
Var. % 2020/2019	-13	-16	3	-1	-30	-8	-15	-46	-95	-42
Var. % 2020/2016	-14	-28	-3	6	-27	-10	5	-43	-94	-33
9 Mesi 2021	113.850	41.823	87.944	87.209	15.026	345.852	16.210	9.709	1.966	27.885
Var. estrapol. 2021/20	-3,2%	13,2%	2,6%	10,6%	22,3%	3,9%	-2,5%	35,0%	308,9%	14,8%

* Passeggeri su rotte inferiori alle 20 miglia. (*Passengers on routes under 20 miles*)

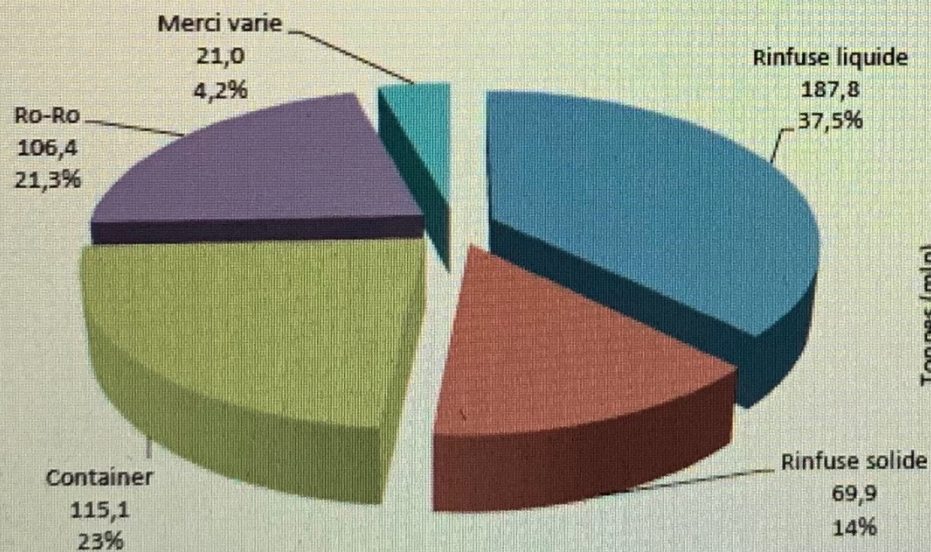
(Fonte/Source: elaborazione dati Assoporti)

Lo shipping in Italia. Un'analisi di performance

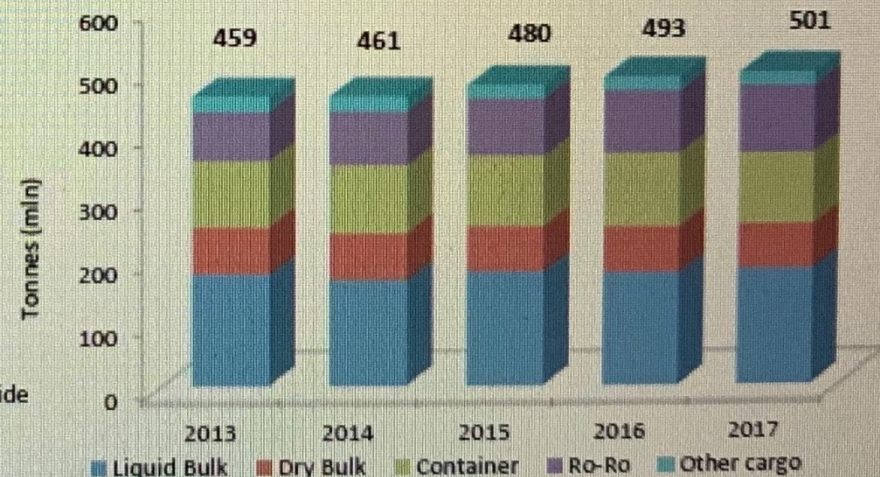
13

- I porti italiani hanno sviluppato una vocazione **multipurpose** concentrata soprattutto su rinfuse liquide, Ro-Ro e container.
- Il traffico commerciale ha avuto un graduale incremento a partire dal 2013 fino a superare i **500 milioni di tonnellate al 2017**

Merchi gestite dai porti italiani
(mln di tonnellate)



Traffico commerciale 2008-2016
(mln di tonnellate).



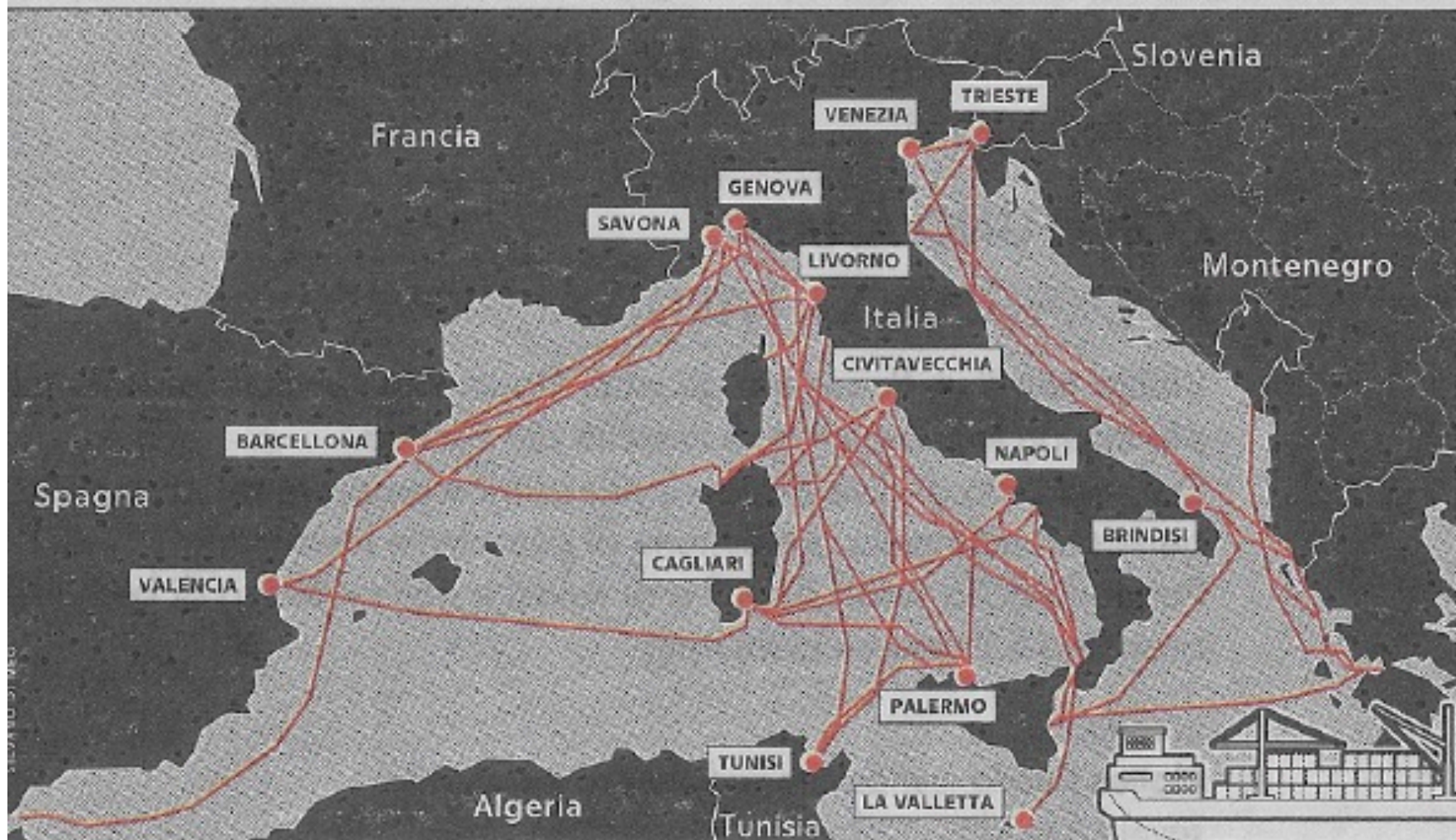
Fonte: SRM su Autorità Portuali

Principali flotte mondiali di navi traghetto *World leading ro-ro fleets*

	Paesi <i>Countries</i>	Passenger ro-ro cargo		Ro-ro cargo		Totale <i>Total</i>	
		N.	GT	N.	GT	N.	GT
1	ITALIA <i>Italy</i>	192	2.394.806	68	2.919.278	260	5.314.084
2	Malta	11	95.448	47	1.900.681	58	1.996.129
3	Giappone <i>Japan</i>	270	1.030.601	83	750.132	353	1.780.733
4	Cina <i>China</i>	177	1.518.654	17	88.746	194	1.607.400
5	Cipro <i>Cyprus</i>	75	1.446.651	10	145.748	85	1.592.399
6	Danimarca <i>Denmark</i>	71	487.379	20	690.435	91	1.177.814
7	Indonesia	345	931.606	38	228.052	383	1.159.658
8	Norvegia <i>Norway</i>	312	822.366	7	289.751	319	1.112.117
9	Finlandia <i>Finland</i>	48	602.254	29	504.205	77	1.106.459
10	Grecia <i>Greece</i>	185	1.005.245	12	69.859	197	1.075.104
11	Svezia <i>Sweden</i>	59	805.384	13	194.485	72	999.869
12	Panama	59	563.159	64	392.610	123	955.769
13	Francia <i>France</i>	55	807.851	12	137.096	67	944.947
14	Turchia <i>Turkey</i>	81	169.371	32	731.371	113	900.742
15	USA	115	308.483	14	503.138	129	811.621
16	Regno Unito <i>UK</i>	88	483.615	10	204.430	98	688.045
17	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	18	285.129	18	329.477	36	614.606
18	Canada	107	502.963	11	89.183	118	592.146
19	Spagna <i>Spain</i>	42	470.702	7	119.391	49	590.093
20	Bahamas	19	404.739	6	40.194	25	444.933
	Altri <i>Others</i>	987	3.395.446	314	2.756.204	1.301	6.151.650
	TOTALE <i>TOTAL</i>	3.316	18.531.852	832	13.084.466	4.148	31.616.318

Fonte/*Source*: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Studies *Confitarma processing Clarkson Research Studies data*

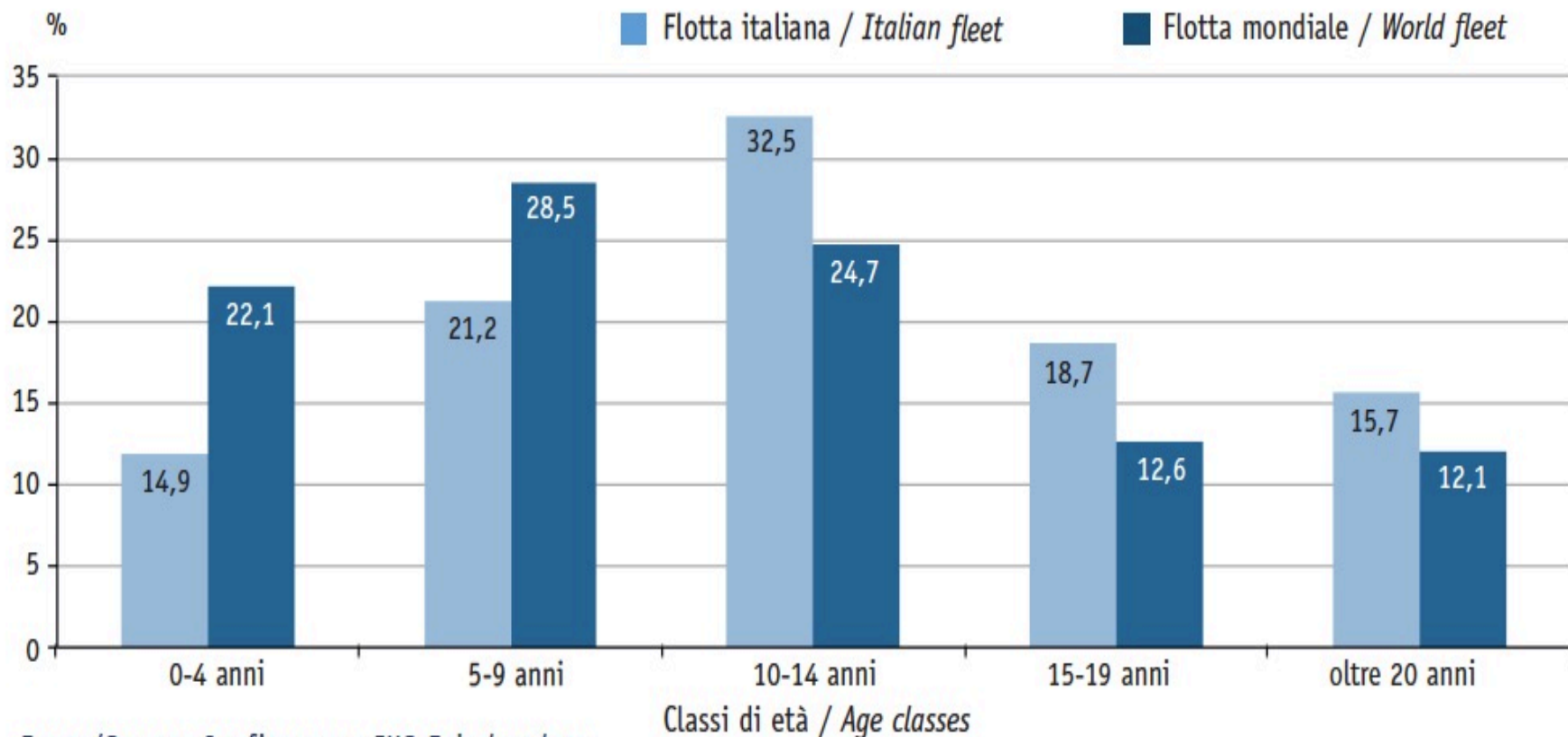
LE ROTTE DELLE AUTOSTRADE DEL MARE NEL MEDITERRANEO
COLLEGAMENTI COMMERCIALI PER IL TRAFFICO MERCI





BACK-UP

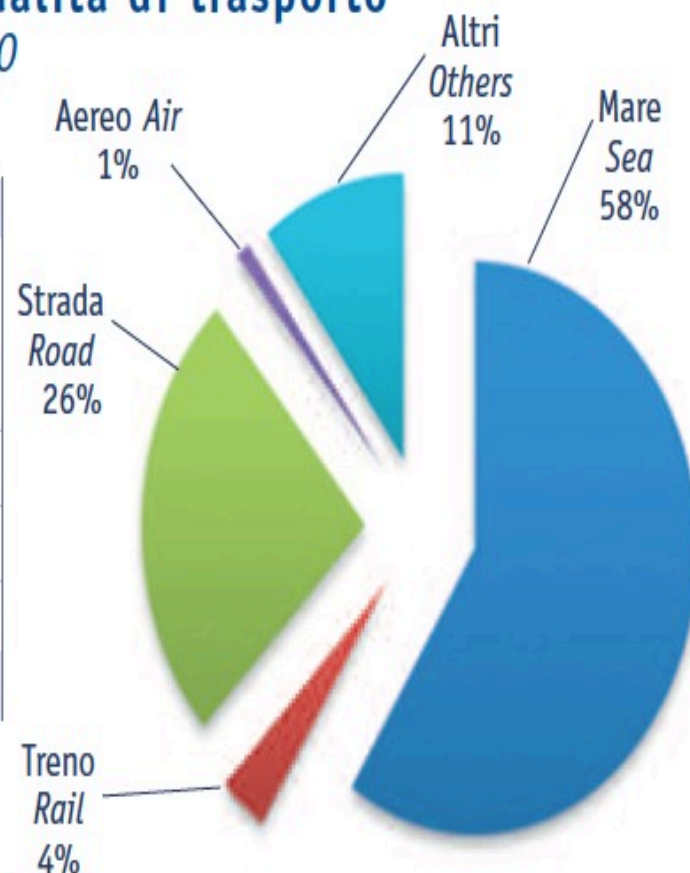
Età della flotta italiana e mondiale *Age of the Italian and World fleet*



Commercio estero dell'Italia nel 2020 per modalità di trasporto

Italian foreign trade by mode of transport on 2020

	import		export		total	
	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%
Mare Sea	169,455	61,9	69,311	51,2	238,766	58,3
Treno Rail	11,236	4,1	3,765	2,8	15,001	3,7
Strada Road	48,313	17,6	60,125	44,3	108,438	26,5
Aereo Air	0,388	0,1	1,738	1,3	2,126	0,5
Altri Others	44,816	16,3	0,525	0,4	45,341	11
TOTALE TOTAL	274,208	100	135,464	100	409,672	100



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati ISTAT *Confitarma processing of ISTAT data*

Commercio dell'Unione europea per modo di trasporto *Eu trade by mode of transport*

Gennaio-Dicembre 2020 *January-December 2020*

	Importazioni <i>Import</i>		Esportazioni <i>Export</i>		Totale <i>Total</i>	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Mare/Sea	1.082.809.304	71	526.852.497	74	1.609.661.801	73
Treno/Rail	66.577.301	4	17.353.837	2	83.931.138	4
Strada/Road	104.444.847	7	129.194.447	18	233.639.294	11
Aria/Air	3.713.464	0	8.745.508	1	12.458.972	1
Idrovie/ <i>Inland waterways</i>	11.716.124	1	9.384.056	1	21.100.180	1
Altri/ <i>Others</i>	261.760.124	17	24.240.176	4	286.000.300	13
TOTALE TOTAL	1.531.021.164	100	715.770.521	100	2.246.791.685	100

Secondo i dati Eurostat, nel 2020 il commercio estero dell'Ue è pari a circa 2.250 miliardi di tonnellate di cui il 73% (1.610 Mld tonn.) utilizza la via marittima.

Ai primi posti nell'interscambio europeo via mare sono i Paesi Bassi (313 mil. tonn.), la Spagna (211 mil. tonn.) e l'Italia (180 mil. tonn.).

Fonte/Source: Eurostat 2021

Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane *Estimated jobs on board Italian ships*

Navi oltre le 100 gt *Ships of 100 gt and over*

	2019	2020
NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	4.160	3.910
Petroliere <i>Oil tankers</i>	1.580	1.530
Gasiere <i>Gas tankers</i>	380	360
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	1.710	1.550
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	490	470
NAVI DA CARICO SECCO <i>DRY CARGO SHIPS</i>	3.510	3.420
Carico generale <i>General cargo</i>	405	375
Portacontenitori <i>Container ships</i>	245	245
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	910	800
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	1.950	2.000
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	35.860	34.960
Crociera <i>Cruise</i>	22.010	22.250
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	1105	1.070
Traghetti <i>Ferries</i>	11.675	11.550
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	1.070	1.090
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	4.090	4.000
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	2.800	2.760
Altri tipi di navi <i>Others</i>	1.290	1.240
TOTALE <i>TOTAL</i>	47.620	46.290
di cui: personale alberghiero <i>of which hotel staff</i>	20.310	19.686

Data la situazione venutasi a creare con la pandemia da Covid-19, che ha notevolmente inciso sulla navigazione marittima per gran parte dell'anno scorso, i dati sono stati stimati solo per il periodo gennaio-aprile del 2020.

Si stimano i posti di lavoro a bordo della flotta italiana, pari a 46.290, di cui circa 25.744 coperti da marittimi italiani o europei e circa 20.547 da personale non europeo. Su tali posti ruotano circa 66.195 marittimi. Il rapporto tra personale di terra e posti di lavoro a bordo è stimato pari a uno a 5,5, per cui i posti di lavoro a terra sono valutati a fine 2020 in circa 8.400 unità.

Gli occupati del settore nel periodo gennaio-aprile 2020 risultano pertanto nel complesso pari a oltre 74,5mila.

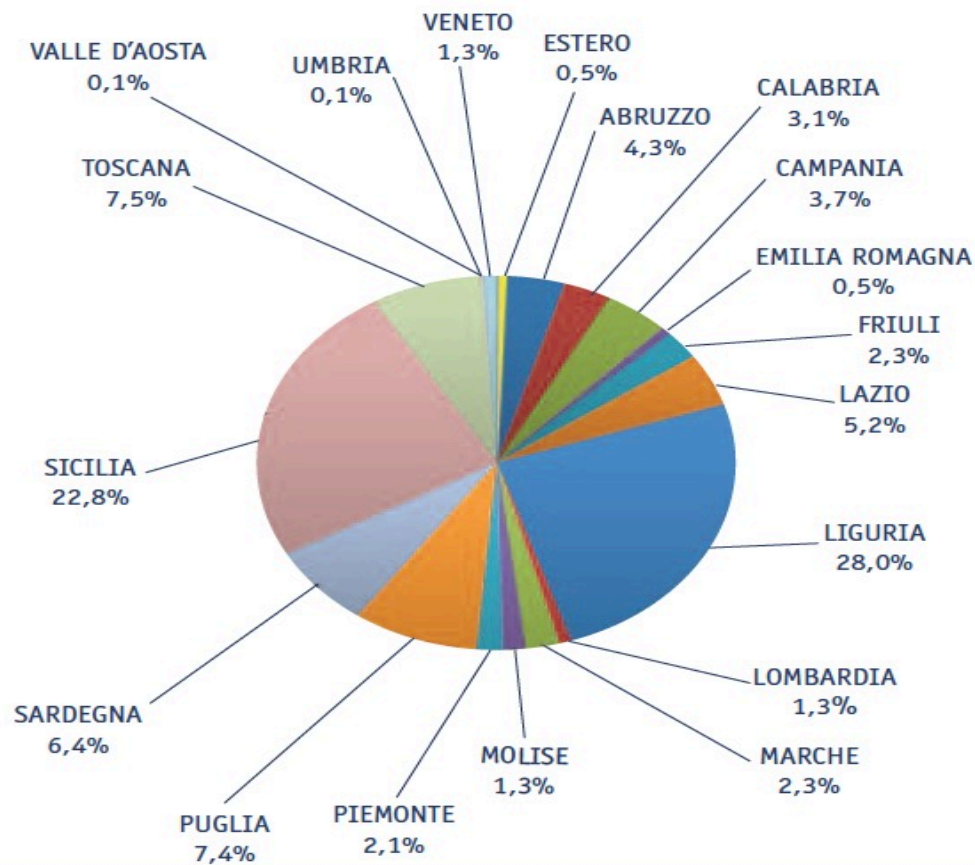
Fonte/Source: Confitarma



**FONDAZIONE
ACCADEMIA ITALIANA
MARINA MERCANTILE**

**Allievi Ufficiali ammessi dal 2005 al 2020
per regione di provenienza**
Cadets district of origin, 2005-2020

Corso Ufficiali di coperta <i>Desk officers course</i>		Corso Ufficiali di macchina <i>Engine officers course</i>	
REGIONE District	N.	REGIONE District	N.
ABRUZZO	54	ABRUZZO	24
CALABRIA	30	CALABRIA	26
CAMPANIA	41	CAMPANIA	26
EMILIA ROMAGNA	8	EMILIA ROMAGNA	2
FRIULI	32	FRIULI	9
LAZIO	55	LAZIO	39
LIGURIA	309	LIGURIA	200
LOMBARDIA	17	LOMBARDIA	6
MARCHE	32	MARCHE	9
MOLISE	8	MOLISE	15
PIEMONTE	27	PIEMONTE	12
PUGLIA	81	PUGLIA	54
SARDEGNA	70	SARDEGNA	47
SICILIA	192	SICILIA	223
TOSCANA	91	TOSCANA	46
UMBRIA	1	UMBRIA	1
VAL D'AOSTA	1	VAL D'AOSTA	0
VENETO	17	VENETO	6
ESTERO	4	ESTERO	5
TOTALE TOTAL	1.070	TOTALE TOTAL	750



Fonte/Source: Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile di Genova

Migranti dal mare *Migrant at sea*

Interventi SAR delle navi mercantili <i>Sar operation by merchant ships</i>	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totale 2014-20
Totale navi mercantili dirottate da MRCC* <i>Total merchant ships diverted by MRCC</i>	492	381	416	84	14	27	2.296
di cui/of which: mercantili di bandiera italiana/ <i>Italian merchant ships</i>	105	149	148	38	8	16	634
Totale navi mercantili coinvolte in soccorso <i>Total Merchant ships involved in rescue operations</i>	141	121	119	25	5	12	675
Totale migranti salvati/ <i>Total people saved</i>	152.343	178.415	114.286	19.782	7.586	25.465	664.247
Totale migranti salvati da unità mercantili <i>Total people saved by merchant ships</i>	16.158	13.888	11.350	1.438	285	580	85.760
% migranti salvati da unità mercantili <i>% of total people saved by merchant ships</i>	11%	8%	10%	7%	4%	2%	13%
di cui/of which: da navi mercantili di bandiera italiana <i>Italian merchant ships</i>	5.054	6.492	6.245	644	285	461	27.128
% migranti salvati da unità mercantili di bandiera italiana <i>% of total people saved by Italian merchant ships</i>	31%	47%	55%	45%	100%	79%	32%
Unità soccorse <i>Ships saved</i>	138	119	119	25	5	12	673

*Maritime Rescue Co-ordination Centre-Rome

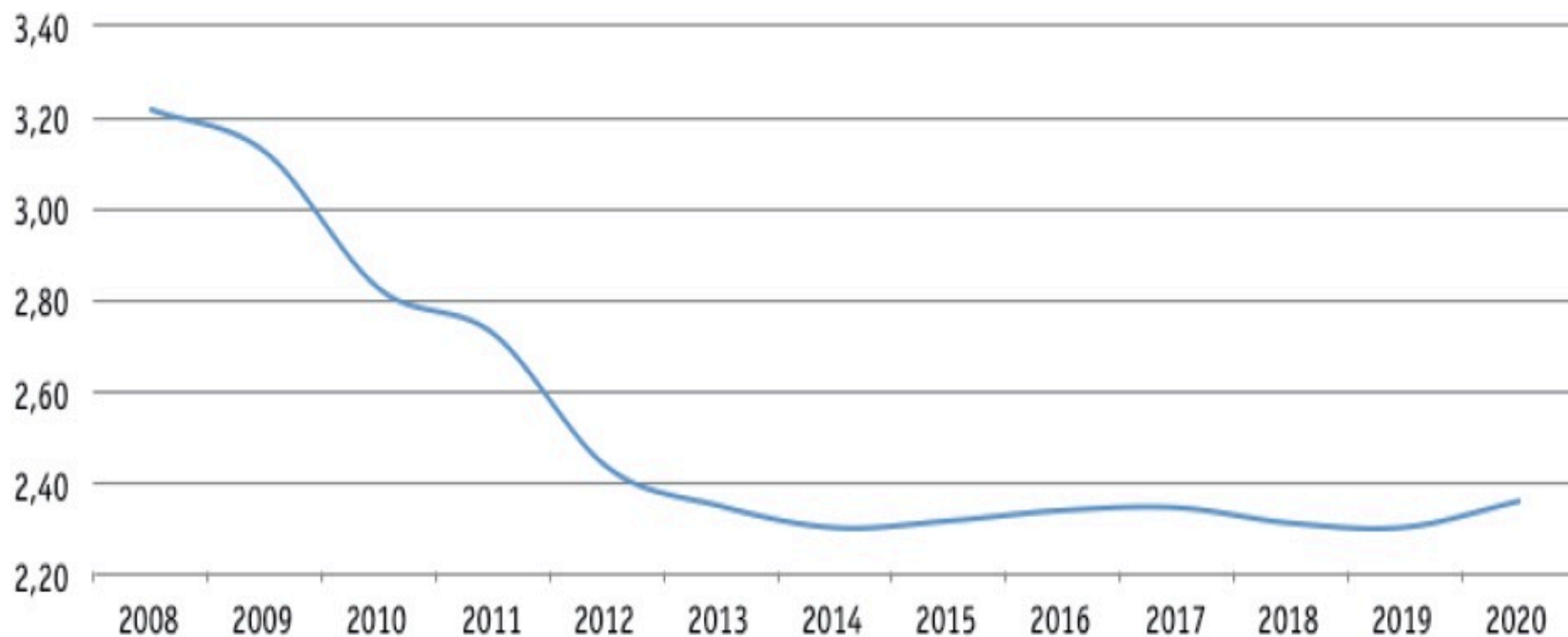
Fonte/Source: Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera – Reparto 3° – Centrale Operativa

La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione

Environmental protection and shipping safety

Percentuale di CO₂ emesse dallo shipping su emissioni totali

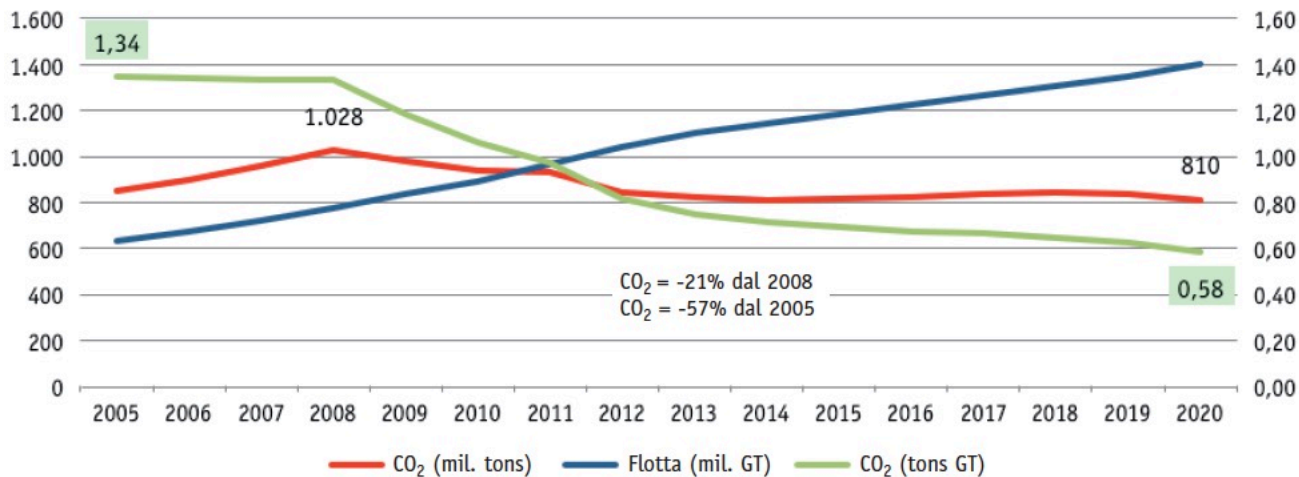
Shipping's share of CO₂ emission out of total emissions



Fonte/Source: Clarkson Research

Evoluzione della flotta mondiale e delle emissioni di CO₂ dal 2005 al 2020

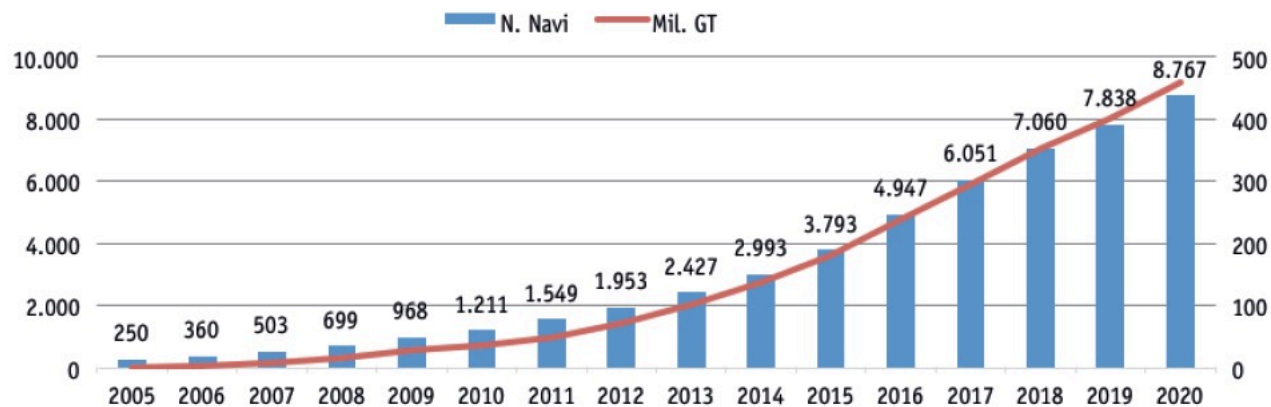
World Fleet and CO₂ emission 2005-2020



Fonte/Source: elaborazione VSLClub su dati Clarkson Research

Evoluzione flotta con motori ecologici

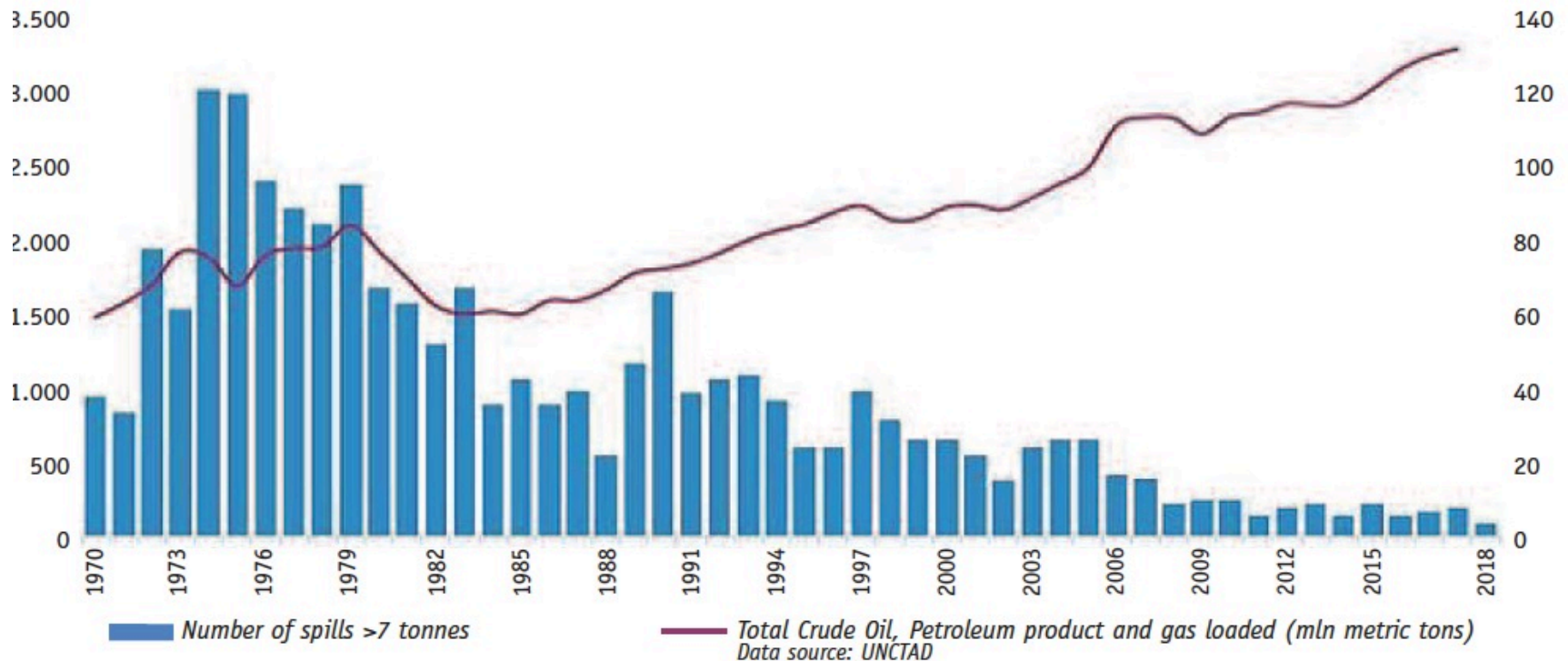
Evolution of ships with ecological engines



Fonte/Source: elaborazione VSLClub su dati Clarkson Research

Riduzione degli sversamenti di petrolio e crescita del trasporto via mare di prodotti petroliferi e gas

Decline in number of tanker spills vs growth in petroleum and gas loaded



Il numero di sversamenti di petrolio di grandi dimensioni (> 7 tonnellate) è significativamente diminuito negli ultimi decenni. Il numero di fuoriuscite di grandi dimensioni (> 700 tonnellate) è diminuito notevolmente negli ultimi decenni. La media annua registrata dal 2010 è stata di 1,8 sversamenti, meno di un decimo della media registrata negli anni '70. Nel 2020 non sono state registrate fuoriuscite di grandi dimensioni. A fronte del costante aumento dei traffici di navi cisterna che potrebbe implicare un aumento del rischio, è incoraggiante osservare che la tendenza al ribasso delle fuoriuscite di petrolio continua nonostante il costante aumento complessivo degli scambi.

Fonte/Source: *The International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)*

1.2 – Economia del mare. Il Cluster marittimo italiano

□ Per ***Economia del Mare*** s'intende l'insieme delle attività legate al mare che genera ricchezza, occupazione e innovazione secondo un *modello collaborativo e sostenibile*. Il mare unisce settori e tradizioni diverse in un tessuto imprenditoriale diffuso che costituisce la cosiddetta ***filiere dell'economia del mare***:

- *La filiera ittica*
- *L'industria delle estrazioni marine*
- *La filiera della Cantieristica*
- *La movimentazione di merci e passeggeri via mare*
- *I servizi di alloggio e ristorazione*
- *La ricerca, regolamentazione e tutela ambientale*
- *Le attività sportive e ricreative*

- ❑ **Le imprese** iscritte nei registri delle imprese delle Camere di commercio, alla data del 31 dicembre 2018, che operano nell'economia del mare ammontano a **199.177 mila**, pari al 3,3% del totale delle imprese nel Paese.

- ❑ Se si riduce il campo di osservazione ai soli comuni costieri, **le quasi 175mila imprese dell'economia del mare** rappresentano il 9,5% del sistema imprenditoriale nazionale.

- ❑ L'economia del mare è una risorsa che genera ricchezza, occupazione e innovazione secondo un modello collaborativo e sostenibile. Il mare unisce settori e tradizioni diverse in un tessuto imprenditoriale diffuso che può essere una leva per il rilancio dell'Italia.

- ❑ Riferimenti:
 - ✧ “VI Rapporto sull'economia del Mare” – CNEL(Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro)
 - ✧ “Rapporto Unioncamere sull'Economia del mare 2019”

EFFETTI A RAGGIERA

Il **Cluster marittimo** è in grado di generare:

- Effetti di reddito
- Effetti di sviluppo dei circuiti finanziari
- Contributi allo sviluppo del fattore lavoro
- Processi di sostegno all'apertura del Paese agli scambi internazionali
- Effetti di modernizzazione dell'offerta nazionale di logistica
- Contributi al mantenimento della competitività dell'intero sistema produttivo nazionale

Le Unità di lavoro (Ula)

Le Unità di Lavoro coinvolte nelle attività marittime (Ula) sono distinte tra:

- **Ula dirette:** unità di lavoro direttamente utilizzate nella produzione dei beni e servizi dei settori considerati
- **Ula a monte:** unità di lavoro impiegate nelle branche fornitrici di un comparto produttivo a monte dei processi produttivi
- **Ula a valle:** unità di lavoro utilizzate nelle branche clienti di un comparto

Tale distinzione consente di valutare il grado di integrazione e la capacità d'impatto dell'economia marittima nei confronti dell'intera economia nazionale

❑ **Moltiplicatore del reddito prodotto:**

Si tratta del coefficiente di impatto a monte e a valle; indica pertanto l'aumento di produzione delle attività derivate (branche) a monte e a valle dei processi produttivi che deriva da un euro di domanda aggiuntiva finale; un valore pari a 2 indica che un aumento di un euro dei consumi delle famiglie, o delle esportazioni, o ancora di un nuovo investimento provoca complessivamente – a monte e a valle – nella attività derivata un incremento di 2,00 euro.

❑ **Moltiplicatore delle Ula (Unità di lavoro coinvolte):**

Si tratta del coefficiente di impatto a monte e a valle; indica quale potrebbe essere, a parità di produttività del lavoro, l'incremento complessivo di Ula, a monte e a valle, generato da un aumento di una Ula diretta, derivante a sua volta da un aumento della domanda.

Valore aggiunto dell'economia del mare e attivazione sul resto dell'economia

Anno 2018 (valori assoluti in milioni di euro e incidenze percentuali sul totale economia)

Moltiplicatore

1,9

Economia del mare
46,7 mld di euro
(3,0%)

Valore aggiunto
creato nel resto
dell'economia
87,8 mld di euro
(5,5%)

Totale filiera del mare
134,5 mld di euro di valore aggiunto
(8,5%)

Fonte: Unioncamere-Si.Camera

VALORE AGGIUNTO E OCCUPAZIONE

Anno di riferimento dati: 2018



Valore aggiunto: 46,7 MLD di €

Incidenza sul totale
economia nazionale








3,0%



Occupati: 885.200

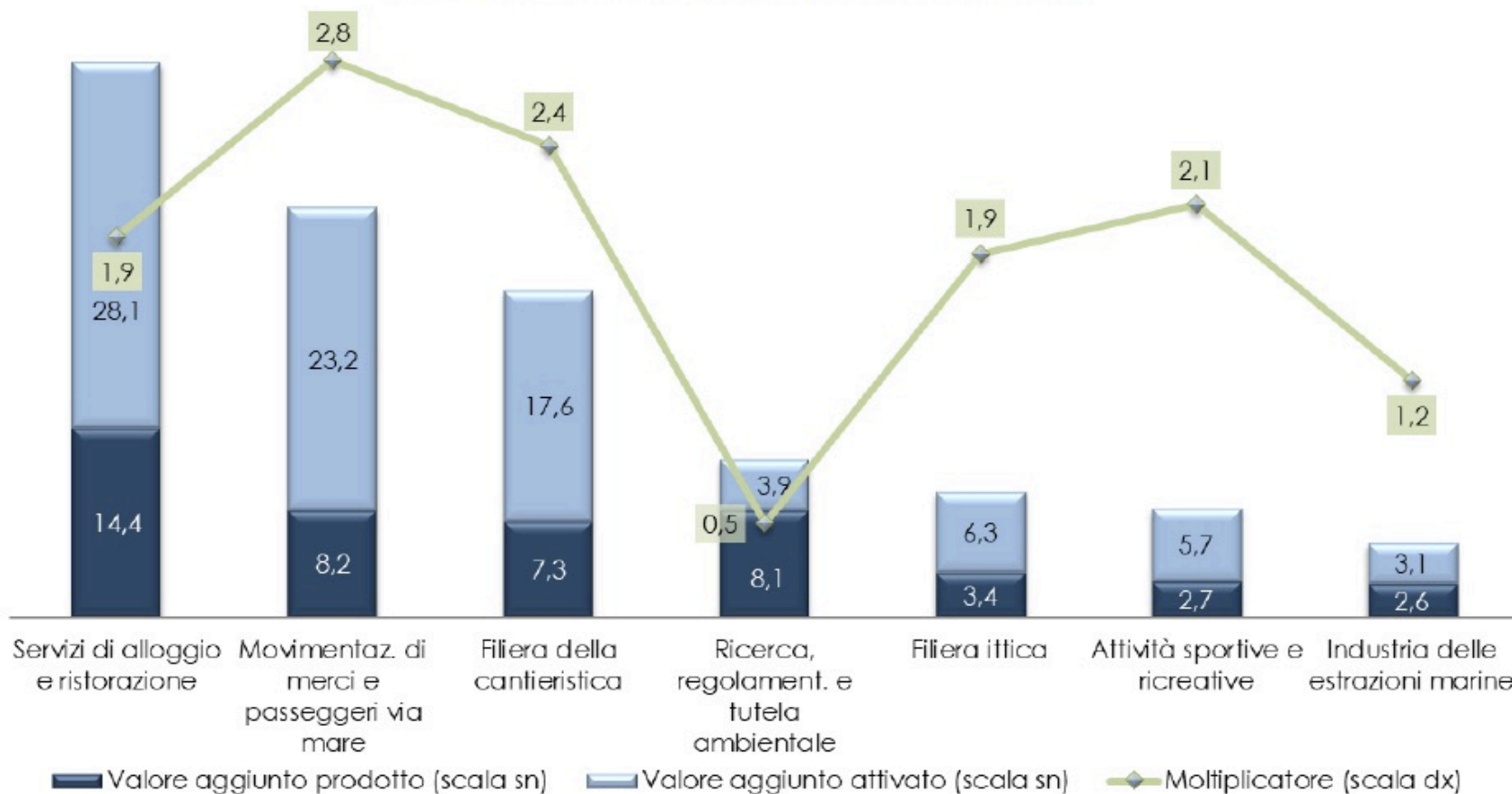
3,5%

VALORE AGGIUNTO DEI COMPARTI

 Servizi di alloggio e ristorazione	14,4 miliardi di €
 Movimentazione di merci e passeggeri via mare	8,1 miliardi di €
 Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	8,1 miliardi di €
 Filiera della cantieristica	7,3 miliardi di €
 Filiera ittica	3,7 miliardi di €
 Attività sportive e ricreative	2,7 miliardi di €
 Industria delle estrazioni marine	2,5 miliardi di €

Valore aggiunto prodotto, attivato sul resto dell'economia e relativo moltiplicatore, dei settori dell'economia del mare

Anno 2018 (valori assoluti in miliardi di euro*)



*Il moltiplicatore è espresso in euro attivati sul resto dell'economia per ogni euro prodotto, in termini di valore aggiunto.

Fonte: Unioncamere-Si.Camera

FORZA MOLTIPLICATIVA

Anno di riferimento dati: 2018

**1 EURO PRODOTTO DALLA BLUE ECONOMY
NE ATTIVA ALTRI 1,9 SUL RESTO DELL'ECONOMIA**



Valore aggiunto prodotto: 46,7 MLD di €

Valore aggiunto attivato: 87,8 MLD di €

8,5%

Incidenza su
totale economia
nazionale

MOLTIPLICATORI DEI COMPARTI



Movimentazione di merci e passeggeri via mare 2,8 €



Filiera della cantieristica 2,4 €



Attività sportive e ricreative 2,1 €



Servizi di alloggio e ristorazione 1,4 €



Filiera ittica 1,9 €



Industria delle estrazioni marine 1,2 €



Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale 0,5 €

VALORE AGGIUNTO PRODOTTO E ATTIVATO PER MACRO AREE

Incidenze % sul totale economia e valori assoluti in miliardi di euro

Mezzogiorno: 11,0% - 39,0 MLD di €

Nord-Est: 7,4% - 27,0 MLD di €

Centro: 10,5% - 35,7 MLD di €

Nord-Ovest: 6,3% - 32,6 MLD di €

Valore aggiunto e occupati dell'economia del mare, per settore

Anno 2018 (valori assoluti in milioni di euro e incidenze percentuali sul totale economia)

Settori	Valore aggiunto		Occupati	
	v.a. (milioni di euro)	Comp. %	v.a. (migliaia di unità)	Comp. %
Filiera ittica	3.365,4	7,2	104,2	11,8
Industria delle estrazioni marine	2.558,9	5,5	6,2	0,7
Filiera della cantieristica	7.335,9	15,7	135,7	15,3
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	8.157,4	17,5	102,3	11,6
Servizi di alloggio e ristorazione	14.440,7	30,9	337,4	38,1
Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	8.148,0	17,5	127,4	14,4
Attività sportive e ricreative	2.686,8	5,8	72,0	8,1
Totale economia del mare	46.693,1	100,0	885,2	100,0
Totale economia*	1.582.142,4		25.358,8	
Incidenza % economia del mare su totale economia	3,0		3,5	

*Al netto di attività extra-regio.

Fonte: Unioncamere-Si.Camera

Il valore economico dell'industria marittima europea nel 2020

The economic value of the Eu shipping industry in 2020

The EU controlled shipping fleet in numbers

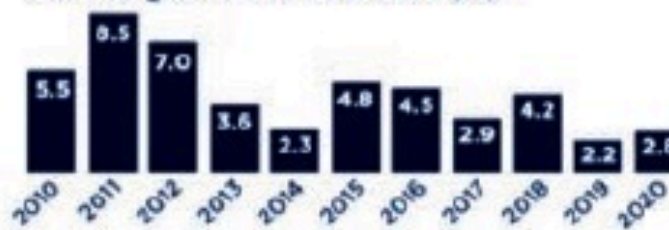
810 million
deadweight tonnes

550 million
gross tonnes

23,400
vessels

51.7% growth
in EU fleet* 2010-2020
versus 57.6% for the
world fleet

Annual growth in fleet size (%)*



*By gross tonnage

Direct economic impact



685,000
people employed

Sea based jobs
Land based jobs

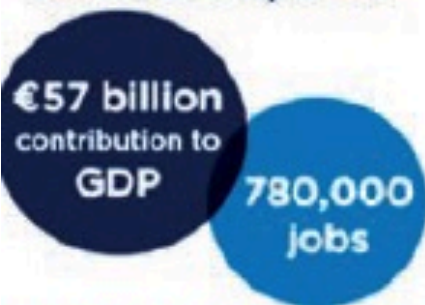


EU average
€63,000

Shipping
€78,000

GDP per worker

Indirect impacts



Induced impacts



Total economic impact



For every **€1 million** of
GDP the shipping industry
creates, another
€1.8 million is supported
elsewhere in the EU economy

Fonte/Source: Oxford Economics



BACK-UP

Associazioni della Economia del Mare

- ❑ **FEDERAZIONE DEL MARE:**
 - ✧ **Assonave**
 - ✧ **Rina**
 - ✧ **Confitarma**
 - ✧ **Assoporti**
 - ✧ **Ucina**
 - ✧ **...**

- ❑ **CESA (Community of European Shipyards' Associations)**

- ❑ **SEA EUROPE**

- ❑ **European Network of Maritime Clusters**

FEDERAZIONE DEL MARE

Costituita nel maggio 1994, la **Federazione del Sistema Marittimo Italiano** (in breve **Federazione del mare**) riunisce oggi gran parte delle organizzazioni del settore: **AIDIM** (diritto marittimo), **ANCIP**(lavoro portuale), **ANIA** (assicurazione), **ASSOPORTI** (amministrazione portuale), **ASSONAVE** (cantieristica navale), **ASSORIMORCHIATORI** (rimorchio portuale), **COLLEGIO CAPITANI** (stato maggiore marittimo), **CETENA** (ricerca navale), **CONFITARMA** (navigazione mercantile), **FEDERAGENTI** (agenzia e intermediazione marittime), **FEDEPILOTI** (pilotaggio), **FEDERPESCA** (navigazione peschereccia), **FEDESPEDI** (trasporti internazionali), **INAIL/exIPSEMA** (previdenza marittima), **RINA**(certificazione e classificazione) e **UCINA** (nautica da diporto).

La **Federazione del mare**, che costituisce il **maritime cluster italiano**, ha il fine di dare **rappresentanza unitaria al mondo marittimo del Paese**, per consentire l'apprezzamento come **fattore di sviluppo ed affermare la comunanza di valori, di cultura e di interessi**, che scaturisce anche dal costante confronto con l'esperienza internazionale.

Le attività marittime annualmente producono beni e servizi per un valore di **33 miliardi di Euro (2% del PIL)**, di cui **6,2 miliardi esportati**, ed acquistano presso le altre branche dell'economia forniture per **20 miliardi di Euro**, fornendo occupazione a **170 mila addetti direttamente** e ad **altri 310 mila nelle attività manifatturiere e terziarie indotte**.

ASSONAVE

- ❑ **ASSONAVE - Associazione Nazionale dell'Industria Navalmecanica** con sede a Roma, rappresenta la gran parte dell'industria navalmecanica italiana raggruppando cantieri di costruzione, di riparazione, produttori di sistemi e componenti ad uso navale e società di ricerca, assicurando un'occupazione diretta e indotta di oltre **35.000 unità** e un valore della produzione di circa **5 mldi €**, in gran parte derivante dall'export.
- ❑ L'Associazione ha come obiettivo lo sviluppo della competitività dell'industria nazionale di settore, e a tal fine, individua e promuove le azioni più idonee da intraprendere nei confronti delle istituzioni nazionali e internazionali, oltre a ideare e sviluppare progetti ad hoc finalizzati al raggiungimento di tale obiettivo.
- ❑ Assonave fa parte di **Confindustria**, è membro fondatore della **Federazione del Mare**, il cluster marittimo italiano che riunisce gran parte delle organizzazioni del settore, ed è uno dei maggiori contributori di **SEA Europe** (The European Ships & Maritime Equipment Association), che rappresenta le imprese cantieristiche e la supply chain navale nei confronti delle istituzioni continentali e internazionali.

SEA EUROPE

What is Sea Europe?

SEA Europe is the European Ships and Maritime Equipment Association. Originating from the fusion of EMEC, the European Marine Equipment Council, and CESA, the Community of European Shipyards' Association, its purpose is to represent the European Maritime Technology Industry as a whole.

Shipyards and equipment makers mostly share common interests, concerns and policy objectives. They serve global, highly competitive markets with the highest technology requirements. The market conditions are under considerable pressure as demand in many segments continues to be weak.

The market conditions are under considerable pressure as demand in many segments continues to be weak - therefore it is essential to have a strong united voice at the heart of Europe.

SEA Europe will conduct its work in a large array of working groups complemented by sector committees dealing with specific market segment matters. At its focus stands LeaderSHIP 2020, the Initiative by Commission Vice-President Tajani to rebuild a new comprehensive industry policy for the sector.

EUROPEAN NETWORK OF MARITIME CLUSTERS

The European Network of Maritime Clusters (Denmark, Finland, France, Germany, Italy, the Netherlands, Norway, Poland, Spain, Sweden, United Kingdom) was founded on 4 November 2005 in Paris by maritime organisations of ten countries, with the objective to learn from each other and to promote and strengthen the maritime clusters of member states and Europe as a whole. The basis for this founding session was created during a first meeting which took place in The Hague on 26-27 April 2004, and a joint-presentation of the various maritime clusters at the Maritime Industries Forum Plenary Session on 26 January 2005 in Bremen. The European Network of Maritime Clusters organised itself as a flexible network in which members cooperate on a voluntary basis for issues related to their national agendas, and in a more structured way for actions at the European level. Meanwhile the Spanish Cluster was officially founded in January 2007 and joined the ENMC as participant.

Mission Statement

The objectives of the European Network of Maritime Clusters is simple: to promote and reinforce the European Maritime Cluster and its maritime sectors. This has been done by setting up a network, rather informal at the beginning, that will create a link, to be reinforced year after year, between national cluster organisations .

The purpose of this Network is to put the entirety of the European maritime cluster on the map. The size and the interrelation of the maritime sectors should be clearly expressed, and the Network provides a platform from which joint activities can be developed. The Network should however not replace the maritime branche organisations who have existing representation and lobbying traditional structures well in place and are most useful for their members. The network however can become the channel through which trade organisations can - at least indirectly - be jointly active in support of their own lobbying activities. Apart from this function the Network could provide the cluster knowledge basis that can be underpin the branche demands.

Acting jointly in a European cluster means that it will be easier to attract EU authorities attention and with this attention it will be easier for an individual sector to press its point. On the other hand authorities (start to) realize that individual sectorial policies might conflict with each other and that a more integrated approach should be preferred as underlined by the green book approach. The Network can contribute to this integrated approach:

- a. by pushing the national clusters to gather the various maritime sectors of their respective countries
- b. by bringing the then real national clusters together.

1.3.1 – Tipologia dei mezzi navali

M
E
R
C
H
A
N
T

S
H
I
P
S

T
R
A
N
S
P
O
R
T

S
H
I
P
S

STANDARD
SHIPS

- Bulk Carriers
- Containers
- General Cargo
- Oil Tankers
- Product Tankers



Container



Oil Tankers

HIGH TECH
SHIPS

- Ferries / Fast ferries
- RoRo / Car Carriers
- Chemical Tankers
- Lng / Lpg
- Reefers (refrigerated cargo ship)
- Offshore / non cargo ships



LNG



RoRo

CRUISE
SHIPS



MEGA-
YACHTS



N
A
V
A
L

S
H
I
P
S

S
U
R
F
A
C
E

COMBATANT
(FIRST LINE)

- Aircraft carrier
- Destroyers
- Frigate



COMBATANT
(SECOND LINE)

- Corvette
- FAC(Fast Attack Craft)
- OPV / IPV(Patrol Vessel)
- LPD / LHD(Landing Dock)
- MCMV(Cacciamine-Mine CounterMeasureVessel)



AUXILIARY /
SPECIALS

- AOR
- SIGINT
- OCEANOGR.
-








SUBMARINES



1 MEZZI OFFSHORE / MERCANTILI (1/4)

○ Bassa ● Alta







Tipologia	Descrizione	Complessità ⁽¹⁾	Valore (USD Mln)
Navi per esplorazioni	Geosismiche 	○	90 - 100
	Oceanografiche 	◐	50 - 70
Mezzi di perforazione / produzione	Drilling ships 	◑	300 - 660
	Jack up 	◑	450
	Semisommergibili 	◐	250 - 600

(1) Piattaforma navale

(Fonte: Elaborazione Fincantieri)

1 MEZZI OFFSHORE / MERCANTILI (2/4)




○ Bassa ● Alta

Tipologia	Descrizione	Complessità ^(*)	Valore (USD Mln)
 <p>Jack up</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Piattaforma di perforazione per acque poco profonde (150-200 m) composta da un piano (deck), sorretto da tralicci (jack-up). Viene trainata da rimorchiatori 		450
 <p>Semisommergibili</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Piattaforme di perforazione per lavorare in acque profonde e ultraprofonde (ca. 3.000 m) in grado di galleggiare e zavorrarsi sul punto di impiego. Sono munite di propulsori che consentono di operare in posizionamento dinamico. Vengono rimorchiate da AHTS 		250 - 600
 <p>FPSO FLNG</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Floating Production, Storage and Offloading (FPSO) e Floating LNG (FLNG) - sistemi galleggianti di produzione, stoccaggio e trasbordo, costituiti da una petroliera / gasiera di grande capacità, con un impianto di trattamento degli idrocarburi / liquefazione 		100 - 450
 <p>TLP Spar</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tension-leg platform (TLP) - piattaforme galleggianti per produzione di petrolio o gas per acque profonde (> 300 m), collegate al fondale con catene rigide • Spar - piattaforme petrolifere per perforazione o produzione in acque molto profonde, costituite da un singolo cilindro verticale che supporta un deck 		n.d.
			n.d.

Mezzi di produzione e stoccaggio






1 MEZZI OFFSHORE / MERCANTILI (3/4)

○ Bassa ● Alta

Tipologia	Descrizione	Complessità ⁽¹⁾	Valore (USD Mln)
Mezzi di trasporto	Petroliere 	<ul style="list-style-type: none"> • Navi cisterna adibite al trasporto di carichi liquidi (greggio e prodotti derivati), si differenziano in categorie per la capacità di carico 	○ 50-100
	LNG 	<ul style="list-style-type: none"> • Navi per il trasporto di gas naturale liquefatto. Eseguono il trasporto del gas liquido dal punto di estrazione offshore fino al terminale di liquefazione, che può essere onshore o offshore 	◐ 220
Mezzi di costruzione	Derrick / Crane Barge 	<ul style="list-style-type: none"> • Navi semisommersibili o monoscafi per il sollevamento di carichi pesanti mediante gru che possono ruotare 	◐ n.d.
	Posatubi 	<ul style="list-style-type: none"> • Piattaforma galleggiante per la posa di condotte sottomarine. È dotata di stazioni di saldatura, controllo e rivestimento dei tubi. Il sistema di tensionamento (tensioning system) permette di calare in mare la condotta mano a mano che viene aggiunto un tubo, riducendo le sollecitazioni dovute alla flessione 	◐ 450-550
	Subsea construction v. 	<ul style="list-style-type: none"> • Subsea Construction vessels: Navi atte alla posa sui fondali, fino a 3.000 m dell'impiantistica petrolifera, dotate di due gru a testa compensata da 200-400 t (con tendenza ad aumentarne la capacità di sollevamento); effettuano anche la posa dei top-side di piattaforme e il loro decommissioning 	◐ 300 - 400

1 MEZZI OFFSHORE / MERCANTILI (4/4)

○ Bassa ● Alta

Tipologia		Descrizione	Complessità ⁽¹⁾	Valore (USD Mln)
Mezzi di supporto	PSV 	<ul style="list-style-type: none"> • Platform Supply Vessel (PSV) - navi non sofisticate per trasporto di solidi e liquidi (carburante, acqua, prodotti chimici) e assistenza a piattaforme offshore. Possono essere dotate di attrezzature per funzioni specifiche (ad es. anti-incendio, pulizia di una fuoriuscita a mare) 	○	25 - 60
	AHTS 	<ul style="list-style-type: none"> • Anchor Handling Tug Supply Vessel (AHTS) - navi per movimentazione di ancore, rimorchio, rifornimento e assistenza di piattaforme petrolifere con la tendenza ad accogliere altre funzioni (ROV support, offshore crane, ...) 	◐	40 - 100
	DSV 	<ul style="list-style-type: none"> • Diving Support Vessel (DSV) – unità per utilizzo di ROV e assistenza a palombari nella posa di impiantistica sottomarina. Sono caratterizzate da uno o due moonpool, sistemi laterali di varo e recupero ROV, camere iperbariche, cabine e aree pubbliche di finitura elevata 	◑	80 – 200 ⁽²⁾
Mezzi per manutenzione	Well Intervention v. 	<ul style="list-style-type: none"> • Piattaforma mobile semisommersibile attrezzata per attività di “Subsea Intervention” in giacimenti offshore. La superficie della piattaforma è ancorata ai pozzi attraverso condotte. Dispongono anche di gru con elevate capacità di sollevamento, sistemi di lancio e recupero ROV, moonpool 	◑	n.d.
	I.M.R. vessel 	<ul style="list-style-type: none"> • Unità a posizionamento dinamico dedicate ad attività ispezione, manutenzione e riparazione di installazioni sui fondali dei giacimenti di idrocarburi. Solitamente sono attrezzate con gru con elevate capacità di sollevamento, sistemi di lancio e recupero dei ROV, moonpool 	◐	n.d.

(1) Piattaforma navale

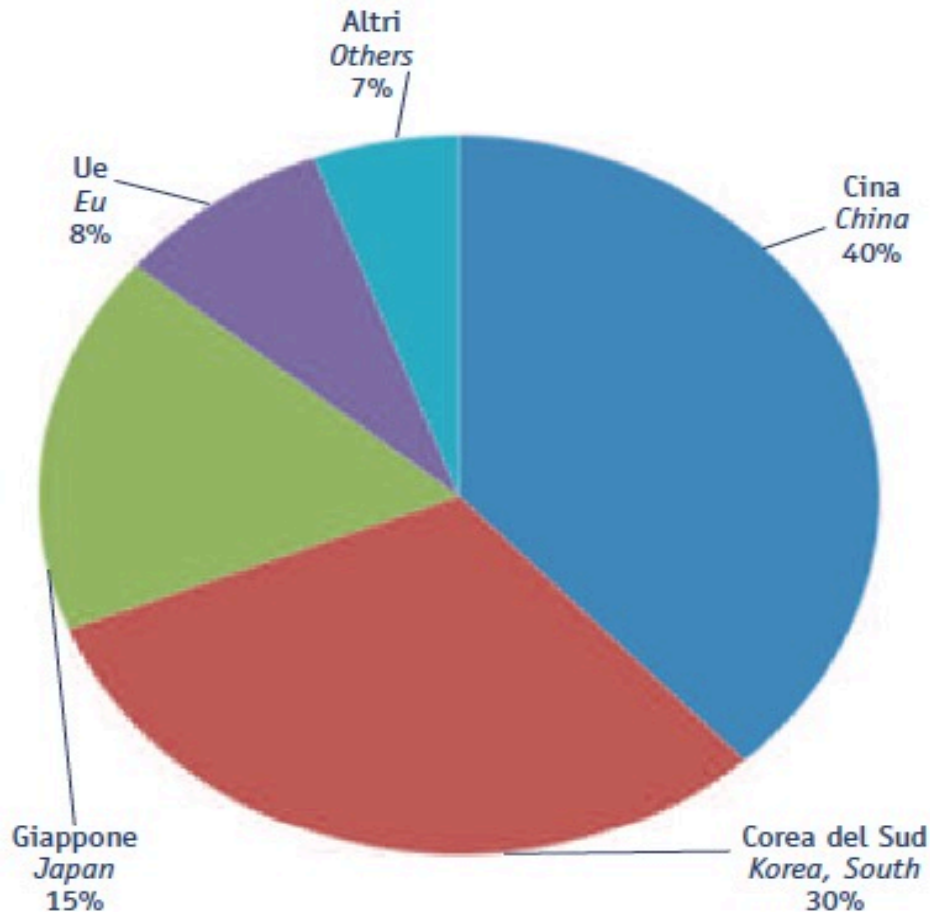
(2) Valori crescenti per navi di I, II e III generazione

(Fonte: Elaborazione Fincantieri) Pg. 8

1.3.2 - Produzione cantieristica mondiale

Ripartizione delle commesse ai cantieri *Break-down of shipyards orders*

Dicembre 2020 *December 2020*



Alla fine del 2020, secondo le statistiche IHS Fairplay, nel carnet degli ordini mondiali di nuove costruzioni risultano 4.233 navi per 121 milioni di tonnellate di stazza lorda (e 71,9 milioni di stazza lorda compensata), di cui 2.536 unità da carico pari a 115,5 milioni di gt (63,4 milioni cgt e 151,8 milioni dwt).

Il 56% delle navi (pari a 67,2 milioni di gt) sarà completato entro il 2021, il 30% (36,3 milioni di gt) nel 2022 e il 14% (17,5 milioni di gt) dal 2023 in poi.

Nonostante la contrazione degli ordini, i cantieri cinesi mantengono la leadership nella costruzione di nuove navi con il 40% dell'orderbook mondiale in termini di gt seguiti da quelli della Corea del Sud (30%), Giappone (15%) e Unione Europea (8%).

Con 42 navi per 3,4 milioni di gt, l'Italia è quarta nella graduatoria mondiale dei principali paesi costruttori, primo tra i paesi dell'Unione europea, seguita dalla Germania (28 navi per 1,8 milioni di gt).

Nella costruzione di navi da crociera, i cantieri italiani con ordini per 34 unità e 3,4 mln di gt precedono quelli francesi (12 unità per 2,2 mln gt) e tedeschi (13 unità per 1,7 mln gt). La Cina è il principale costruttore di *oil products tanker* (46 unità per 416mila dwt), *chemical/oil product tankers* (68 per 3,2 mln di dwt), navi portarinfuse (324 unità per 29,1 milioni dwt), da carico generale (104 unità per 1,5 mln dwt), portacontaineri (170 per 11,3 mln dwt), ro-ro cargo (19 per 972mila gt) e *passenger/ro-ro cargo ship* (29 unità per 1,1 mln gt). La Corea del Sud è prima nella costruzione di *crude oil tanker* (109 unità per 22,4 mln dwt), gasiere LNG (96 unità per 8,7 mln dwt) e LPG (41 unità per 1,8 mln dwt).

Fonte/Source: IHS Fairplay

Ordini ai cantieri mondiali *World orderbook*

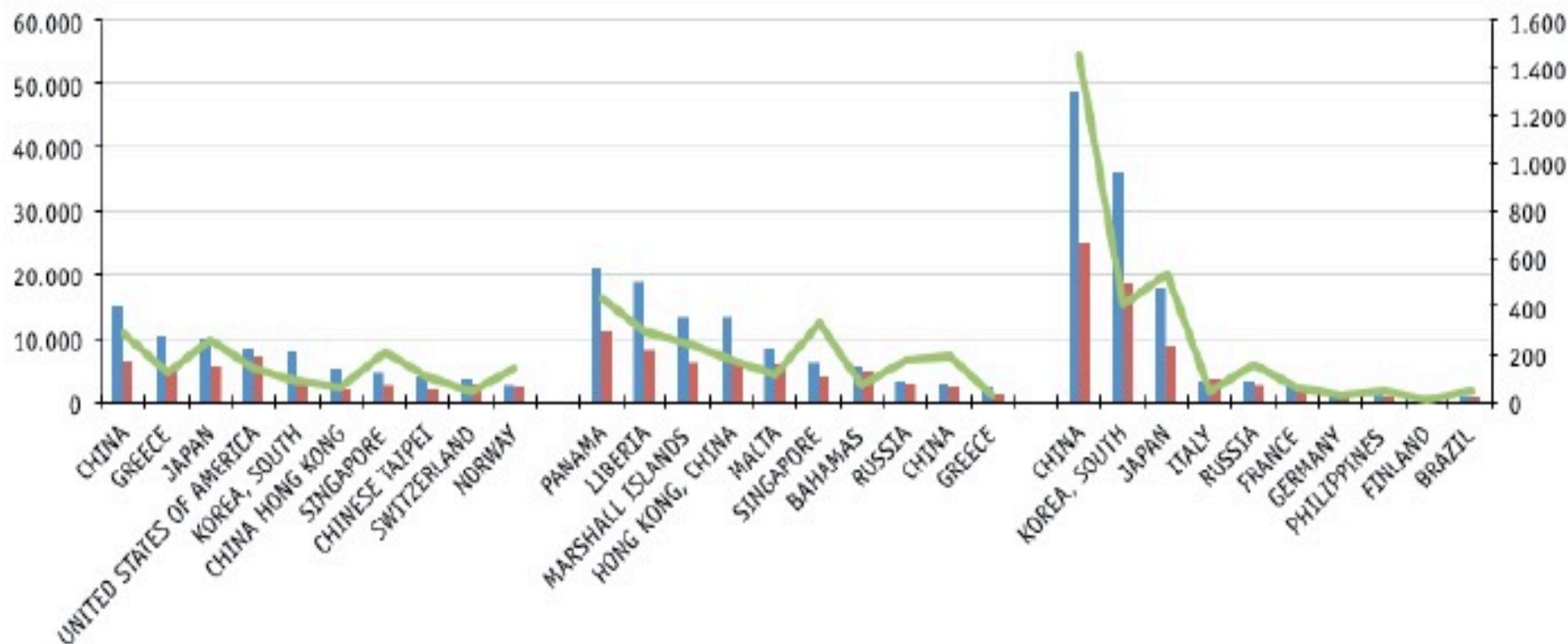
Dicembre 2020 *December 2020*

GT CGT N. navi

Nazionalità armatore
Nationality of owner

Paese di Registrazione
Country of registration

Paese di costruzione
Country of build



Fonte/Source: IHS Fairplay

La situazione della domanda mondiale di navi prima del 2020

- ❑ Nel 2016 si era registrato **una domanda complessiva di 11,5 milioni di Tslc, con una flessione di oltre il 73% rispetto al 2015** (39,7 milioni di Tslc), dopo anni di recupero rispetto all'anno orribile, il 2009, con conseguenti chiusure di cantieri, licenziamenti e interventi di salvataggio statale nella cantieristica asiatica, soprattutto coreana.
- ❑ Nel 2017 gli **ordini mondiali di nuove di navi mercantili si sono attestati sui 21,5 mil. di Tslc, in crescita del 94%** rispetto al 2016.
- ❑ Nel 2018 gli **ordini mondiali di nuove di navi mercantili erano ulteriormente saliti di circa il 28% in di Tslc**, rispetto al 2017.

- ❑ **La ripresa comunque non risultava essere omogenea**, con settori quali quello **crocieristico** che si confermava in ottima salute, i settori **militare e nautico** che evidenziavano prospettive sempre più promettenti, quello delle **navi standard e High Tech** in ripresa, mentre il segmento **Offshore** risultava essere praticamente fermo. Si trattava quindi di una «**ripresa selettiva**».

- ❑ **L'andamento di mercato degli ultimi anni è frutto dell'eccesso di capacità produttiva** generato, prevalentemente, dai **cantieri asiatici**, i quali, supportati dallo Stato, hanno portato avanti una **pericolosa politica di dumping**. Infatti le consegne per anno non sono mai state inferiori a 35 mil. Tslc, superando talvolta i 50 mil di Tslc. Questo ha generato ordini speculativi da parte degli armatori superiori alla capacità di assorbimento del mercato, con conseguente eccesso di offerta da parte degli armatori e calo dei noli, a tutto vantaggio delle economie esportatrici (Cina in primis).

- ❑ Nel 2019, secondo i dati Clarkson, la domanda di navi mercantili ha totalizzato oltre 22 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata (**-20% circa rispetto al 2018**);
- ❑ *un valore modesto che conferma ancora una volta lo stallo della domanda, con la cantieristica europea che, grazie soprattutto alle navi cruise e ai traghetti, si aggiudica una quota del 11% circa della domanda globale.*
- ❑ Il perdurare della situazione di bassa domanda di navi, a fine 2019, era riconducibile ad un eccesso strutturale di offerta di stiva rispetto alla domanda che perdura da più di dieci anni (dal 2005 la consistenza della flotta mondiale è aumentata dell'82% a fronte di una crescita dei traffici, misurati in termini di tonnellate miglia, di circa il 61%), mentre la forbice tra domanda ed offerta non si è mai chiusa nonostante le misure adottate quali ad esempio la riduzione della velocità delle navi (- 16% tra il 2008 e il 2018)...

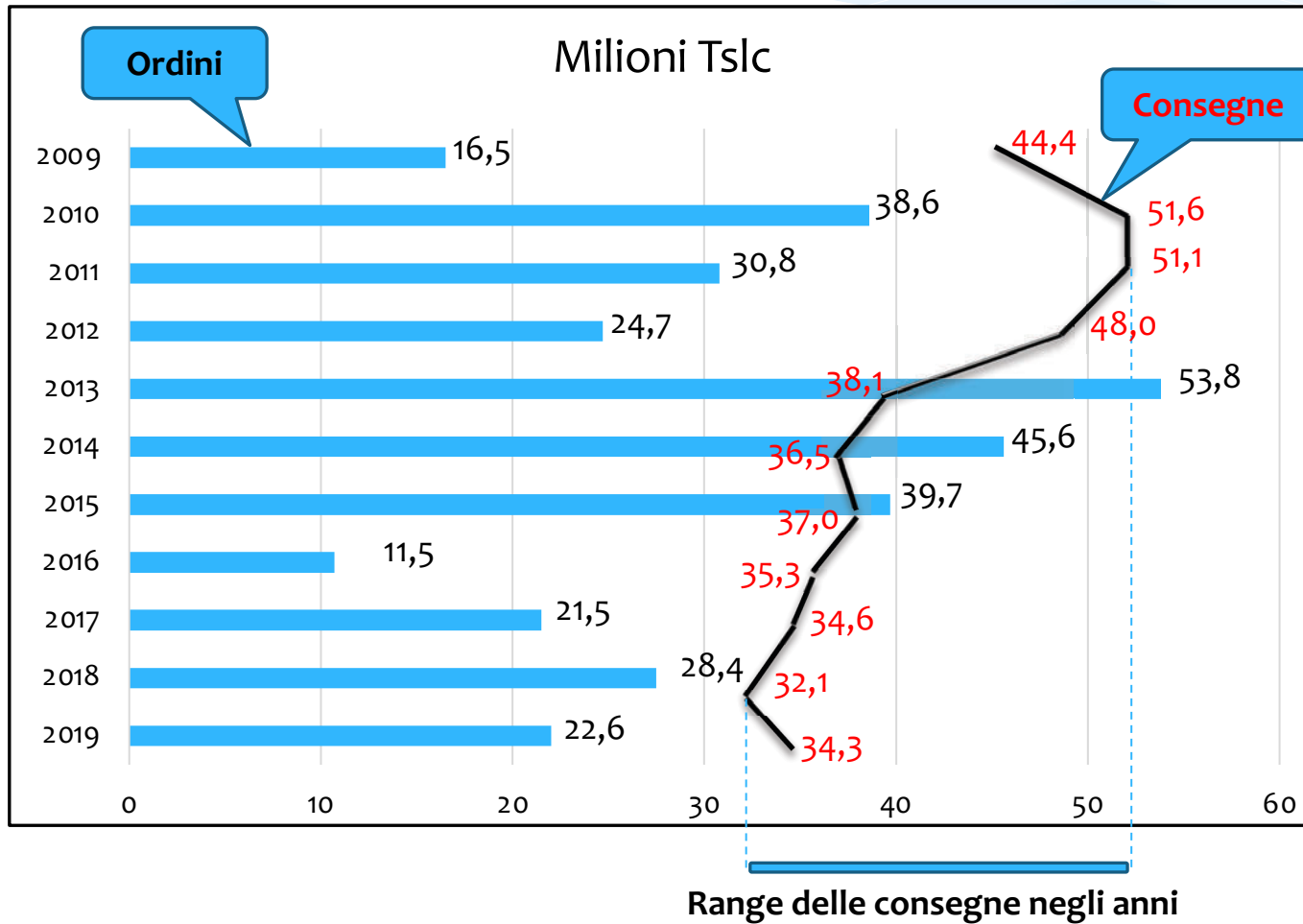
- ❑ Il comparto delle navi da crociera si è confermato in controtendenza registrando, a fine 2019, ordini per 25 nuove navi con stazza lorda superiore alle 10.000 tonnellate, di cui 5 navi di stazza lorda superiore alle 70.000 tonnellate). Al 31 dicembre 2019 il portafoglio ordini (comprensivo di MOA) era composto da 98 navi, di cui 25 con propulsione a LNG e 2 con propulsione ibrido/elettrica, corrispondenti a oltre 230.000 letti bassi (LB), e con consegne che si estendevano fino al 2027.
- ❑ Gli effetti del Covid-19 si sono però immediatamente visti nel primo semestre del 2020, in cui, nella fascia delle unità con stazza lorda superiore a 10.000 tonnellate, è stato perfezionato un solo ordine per due grandi navi. Ciò nonostante, al 30 giugno 2020 il portafoglio ordini resta su valori molto elevati essendo pari a 94 navi (di cui 25 con propulsione a LNG e 2 con propulsione ibrido/elettrica), corrispondenti a circa 234.000 LB, pari a circa il 40% dell'attuale offerta globale della flotta misurata in letti bassi. Le consegne si continuano ad estendere fino al 2027.
- ❑ La domanda mondiale di ferries nel 2019 è stata pari a circa 878 mila Tslc, registrando un -40% rispetto al 2018. Il segmento LFT \geq 150 metri ha registrato ordini per 23 mezzi, di cui 11 sul mercato che consideriamo accessibile ai cantieri Europei...

- ❑ Nel comparto militare nel 2019 sono stati perfezionati ordini per un valore di circa Euro 36,9 Mld (pari a 165 unità). Tale valore risulta in diminuzione sensibile rispetto ai 51,2 Mld di Euro (con 167 unità ordinate) del 2018. Nel primo semestre del 2020, sono stati perfezionati ordini per un valore di circa Euro 18,8 Mld (49 unità), per la quasi totalità indirizzati ai mercati domestici

- ❑ La *nautica da diporto* ha fatto registrare un +9,7% nel 2019 (fonte Confindustria Nautica), con 26 nuovi ordini di mega-yacht (mezzi di lunghezza maggiore di 60 metri), in linea con gli anni precedenti. Nei primi 6 mesi del 2020 si registra un chiaro rallentamento sia di Yacht che di mega-yacht, con soli 11 ordini di yacht di dimensioni superiori a 60 metri, di cui uno sopra i 100m.

- ❑ Il segmento *Oil & Gas Offshore*, infine, si conferma praticamente fermo, con un solo nuovo ordine di Rigs nel 2019, e ordini per 20 supply vessels, di piccole dimensioni, assegnati per la quasi totalità a cantieri cinesi e turchi (in passato erano centinaia); nella prima metà del 2020 il mercato Oil & Gas si è praticamente azzerato. Nel 2020, nel mercato globale, sono crollati i nuovi ordini in tutti i segmenti di mercato, e, purtroppo, è difficile prevedere un'inversione di tale tendenza almeno fino a tutto il 2022...

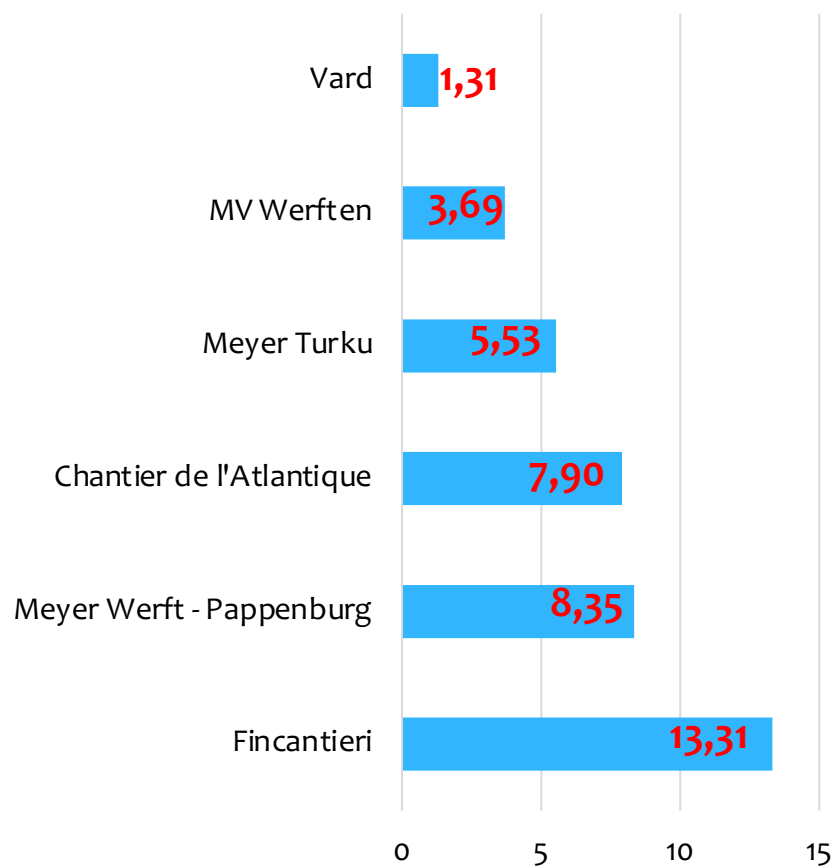
Ordini ai Cantieri mondiali per nuove costruzioni per anno



Portafoglio ordini navi passeggeri 2019

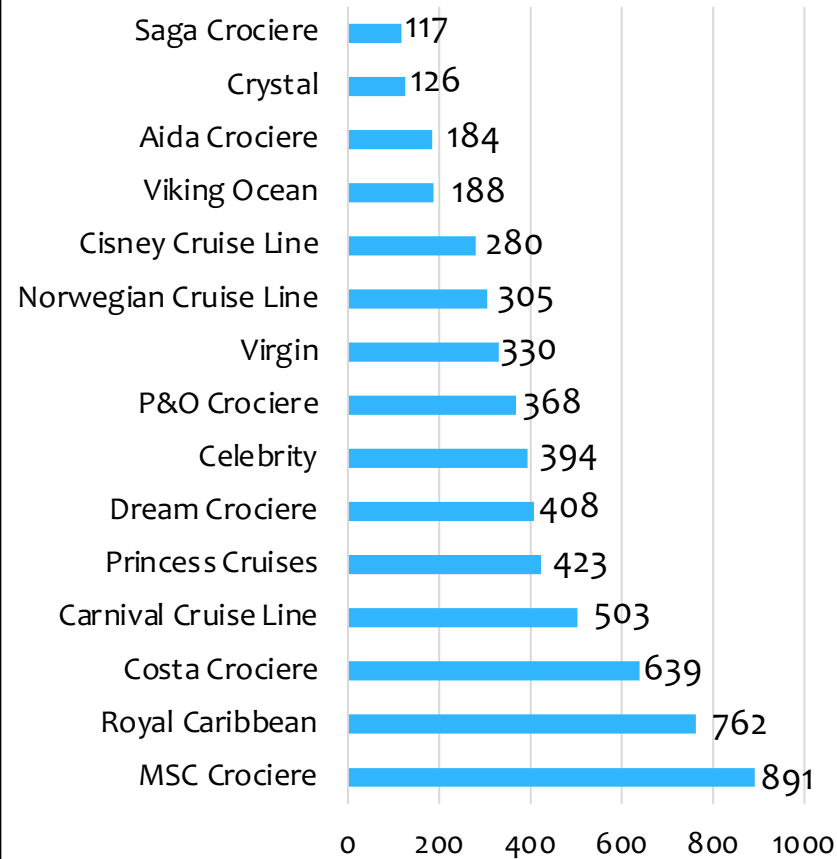
Società Cantieristiche

Portafoglio Ordini in US\$ x 10⁹



Società Armatoriali

Ordini in TSL x 10³



La situazione della domanda mondiale di navi dal 2020 ad oggi

- ❑ Nella prima metà del 2020, a seguito dell'impatto drammatico generato sui nuovi ordini dal COVID-19, **la Cina ha esploso la sua quota di mercato sino al 47%**, riprendendo saldamente la propria posizione di leader a livello globale, interrotta dalla Corea per 2 soli anni (2018 e nel 2019).
- ❑ I due anni di gloria per i coreani sono stati dovuti ad una spinta senza precedenti in termini di ordini “di Stato”, generata dalle necessità di salvataggio dei grandi Cantieri Coreani.
- ❑ Nel corso del 2020 *i cantieri cinesi hanno lavorato molto di più rispetto ai cantieri del resto del mondo, grazie alla loro capacità di uscire prima dal lock-down ed al forte sostegno statale in termini di politiche di ordini interni, soprattutto dedicati alle navi standard.*
- ❑ Al contrario, *la pandemia ha colpito duramente i cantieri europei, con i nuovi ordini in Europa in calo, secondo i dati IHS Fairplay, di circa il 70% in CGT e di quasi l'80% in valore rispetto al periodo corrispondente dell'anno precedente.*
- ❑ **Quanto sopra dimostra che in Asia, a seguito del Covid, sono stati immediatamente posti in essere ulteriori aiuti settoriali alla navalmeccanica... »**

- ❑ «...Nel 2020, secondo i dati Ihs Fairplay, la domanda di navi mercantili ha totalizzato **18,1 milioni di tonnellate di TSLC** (-20% rispetto al 2019, che aveva già visto un -20% rispetto al 2018), valore quindi particolarmente modesto.
- ❑ La cantieristica europea si è aggiudicata una quota di appena il 6,1% dei nuovi ordini, dimezzando la quota di mercato dell'anno precedente, a causa del fortissimo rallentamento degli ordini di navi cruise, causato dal blocco totale della circolazione di tali navi durante gran parte del 2020, le quali passano da un 9% ad un 3% di quota.
- ❑ Le navi High Tech rappresentano il 45% dei nuovi ordini 2020, mentre quelle standard il 52%.
- ❑ Il valore dei noli, crollato a partire dal 2008, è stato inizialmente ulteriormente compresso dall'epidemia di Coronavirus, per poi registrare una forte inversione di tendenza ed una costante crescita durante il 2020, fino all'esplosione dei primi mesi del 2021.

- ❑ ... I risultati di tutta questa dinamica sugli ordini globali si vede molto bene nei dati del primo trimestre 2021, quando la domanda di navi mercantili ha totalizzato 8,8 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata (+147% rispetto al 1Q 2020), a fronte anche del perfezionamento di alcuni ordini multipli per navi di grandi dimensioni, soprattutto container e LPG.
- ❑ La cantieristica europea si è aggiudicata una quota di appena l'1,5% di tali ordini, mentre l'esplosione degli ordini di Portacontainer non poteva che privilegiare, ovviamente, la quota della Corea che, nel Q1 2021, salta al 67%.
- ❑ Nel primo trimestre di quest'anno, gli ordini di navi da trasporto standard si sono infatti attestati a 6,9 Mil. Tslc, +220% rispetto allo stesso periodo del 2020, con ordini multipli nel settore delle Porta Container, provenienti da grandi gruppi armatoriali. Anche gli ordinativi di navi high-tech sono stati, con 1,8 Mil. Tslc, 1,5 volte superiori rispetto allo stesso periodo del 2020.
- ❑ Nel 2020 l'investimento globale in nuove costruzioni navali è stato storicamente basso: **44,9 m.di di \$ (- 40% rispetto al 2019)**. Il blocco degli ordini si è registrato maggiormente nei segmenti high-tech e di "nicchia", dove i costruttori navali europei sono più attivi e, in particolare, nei segmenti Cruise e Ferries, i quali, nel 2020, hanno congiuntamente collezionato solo 1 m.do di \$ di nuovi ordini (pari al 2% di quota), in calo di circa il 96% rispetto al 2019.

- ❑ Al 31 marzo 2021 il portafoglio ordini mondiale del **segmento Cruise si compone comunque di 84 unità per circa 204.500 letti bassi (8,8 milioni di Tsl)**, con consegne che si estendono comunque fino **al 2027** e questo lascia ben sperare, con riguardo alla capacità del settore di superare questo difficile periodo di transizione.

- ❑ Nel 2020 la domanda mondiale di **ferries stata pari a circa 145 mila Tslc (-84%** rispetto al 2019, che aveva già registrato un calo del 40% vs. 2018). Nel segmento del mercato traghetti, che consideriamo accessibile ai cantieri Europei e cioè quello espresso dagli armatori che operano in Mediterraneo, Baltico e Mare del Nord, non si sono registrati ordini per mezzi superiori ai 150 m di lunghezza, mentre il segmento LFT 100-150 metri ha visto ordini per 3 unità ed il segmento LFT < 100 metri ha visto ordini per 33 unità .

- ❑ *Il portafoglio ordini annovera 24 traghetti, di cui 10 traghetti a LNG, 1 a LNG + biogas, 2 a propulsione ibrida e 2 a propulsione tradizionale + batteria; i costruttori cinesi detengono il 71% del portafoglio, con il gruppo China Merchants leader di mercato con 9 mezzi in costruzione.*

- ❑ Durante il 2020, la pandemia COVID-19 e il conseguente rallentamento economico in Europa e nel resto del mondo, hanno avuto un effetto abbastanza negativo sul business delle **riparazioni navali** italiane ed Europee.

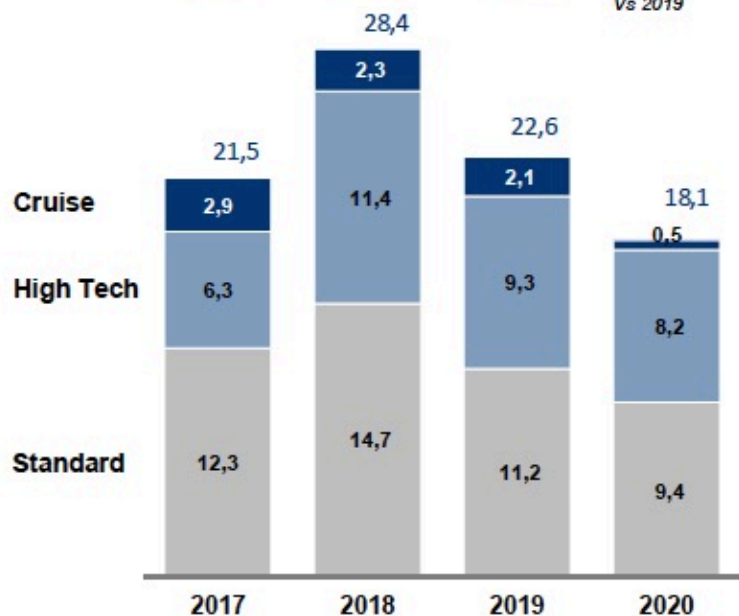
- ❑ Per quanto riguarda il segmento **Oil & Gas Offshore**, ad una completa stagnazione del segmento rigs, che va avanti già da anni, si aggiunge un segmento *supply vessels* molto fiacco, con soli 19 ordini di modeste dimensioni e valore. La tendenza si conferma nel Q1 2021, in cui si registra un unico ordine per piccolo un supply vessel.
- ❑ La pandemia ha ulteriormente allontanato i tempi di ripresa del comparto Offshore Oil & Gas, mentre gli ambiziosi obiettivi dell'Unione Europea in tema di de-carbonizzazione stanno facendo emergere nuove opportunità in un segmento ben diverso, quello energie rinnovabili, verso lo sviluppo **dell'eolico offshore** ed evolvendo verso la costruzione di navi specializzate, data la maggiore complessità collegata alla costruzione e gestione di campi eolici in acque profonde e con potenze maggiori di 10 MW.
- ❑ In **campo militare**, nel 2020, sono stati perfezionati ordini per un valore di circa **Euro 26,2 Mld** (pari a 79 unità), per la quasi totalità indirizzati ai mercati domestici. Nel 2020, il valore del mercato potenzialmente accessibile a Fincantieri stato pari a circa Euro 5,8 Mld (25 unità).

Relazione Assonave: ordini mondiali 2016 – 2020 (in CGT)

Andamento ordini 2017 – 2020 per segmento

Tslc Mil.

Crescita y-o-y **+94%** **+32%** **-20%** **-20%**
Vs 2019

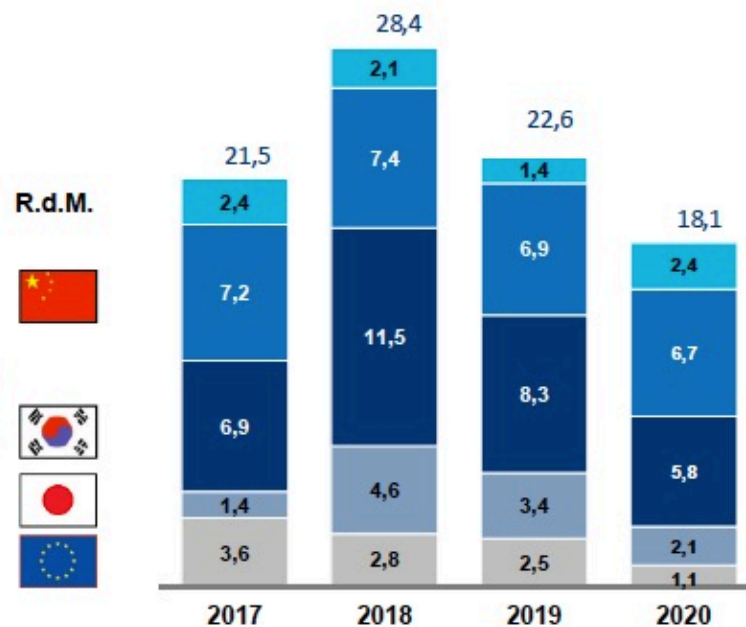


Navi Cruise	14%	8%	9%	3%
Navi High Tech	29%	40%	41%	45%
Navi Standard	57%	52%	50%	52%

Fonte: IHS Fairplay, elaborazioni Fincantieri

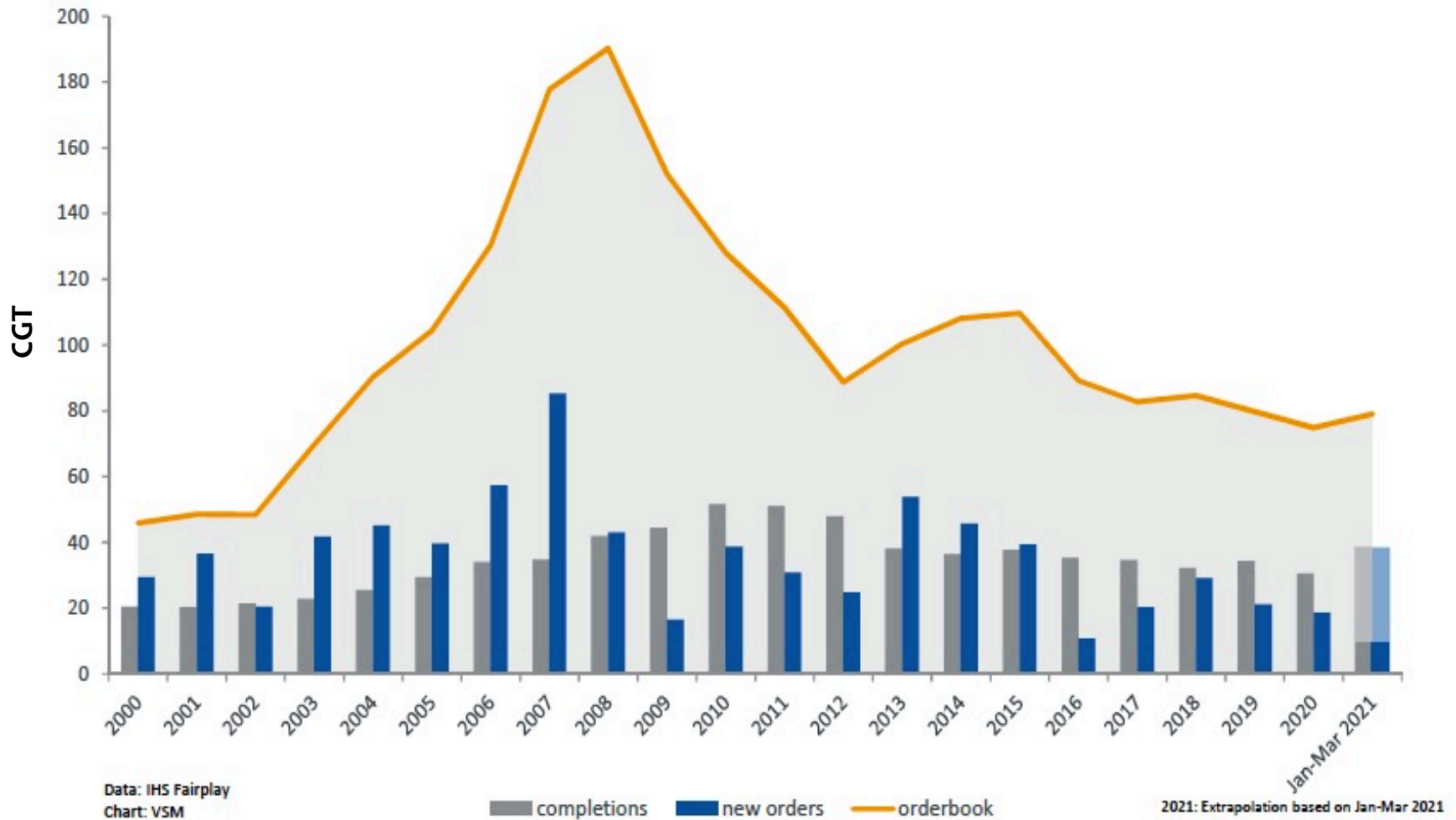
Andamento ordini 2017 – 2020 per paese costruttore

Tslc Mil.

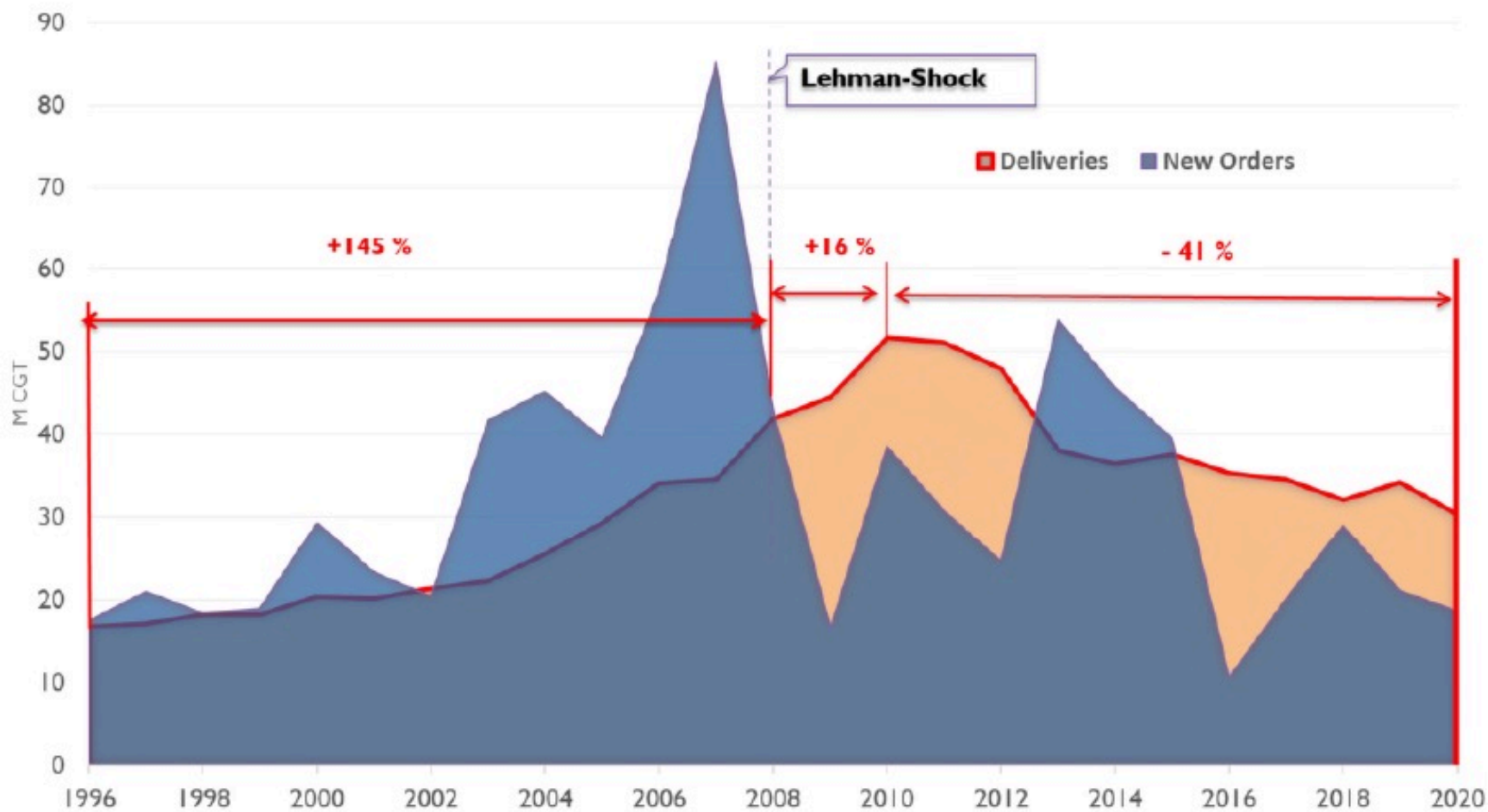


R.d.M.	12%	7%	6%	14%
Cina	33%	26%	31%	37%
S. Corea	32%	41%	37%	32%
Giappone	6%	16%	15%	11%
Europa	17%	10%	11%	6%

Relazione Assonave: Andamento Mondiale estrapolazione y.e. 2021

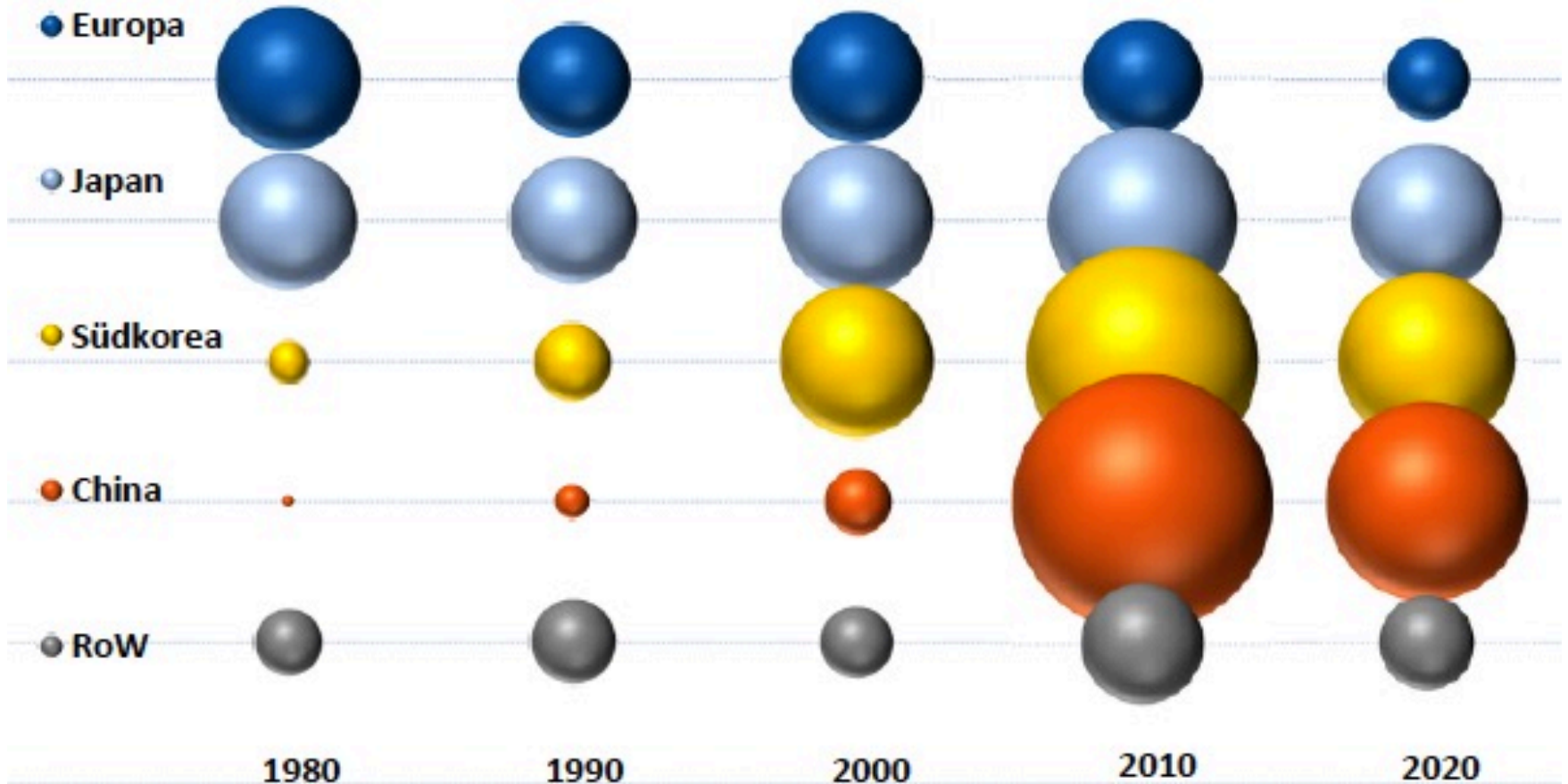


Relazione Assonave: Evoluzione Mercato Globale fine 2020



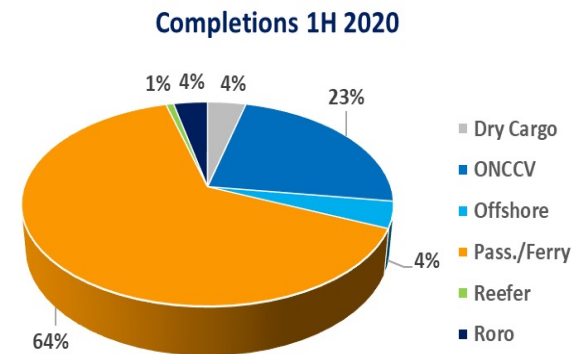
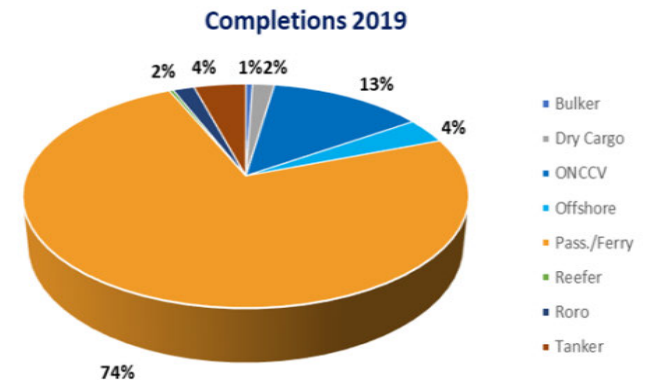
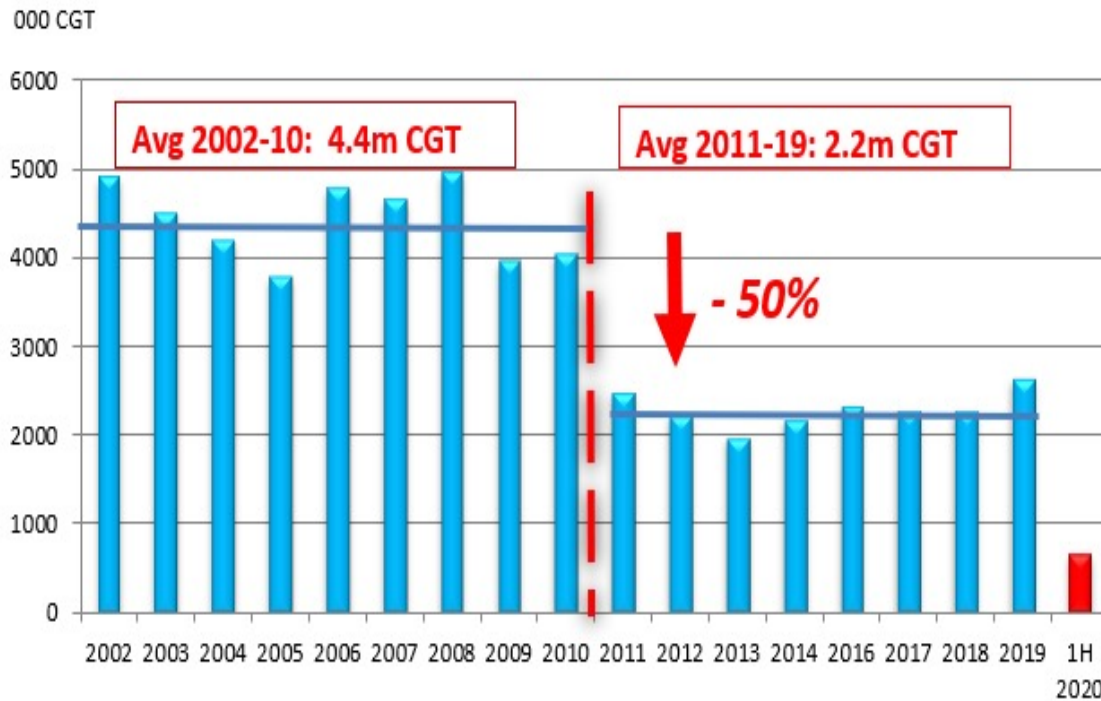
Source: IHS Fairplay

Relazione Assonave: produzione globale in CGT



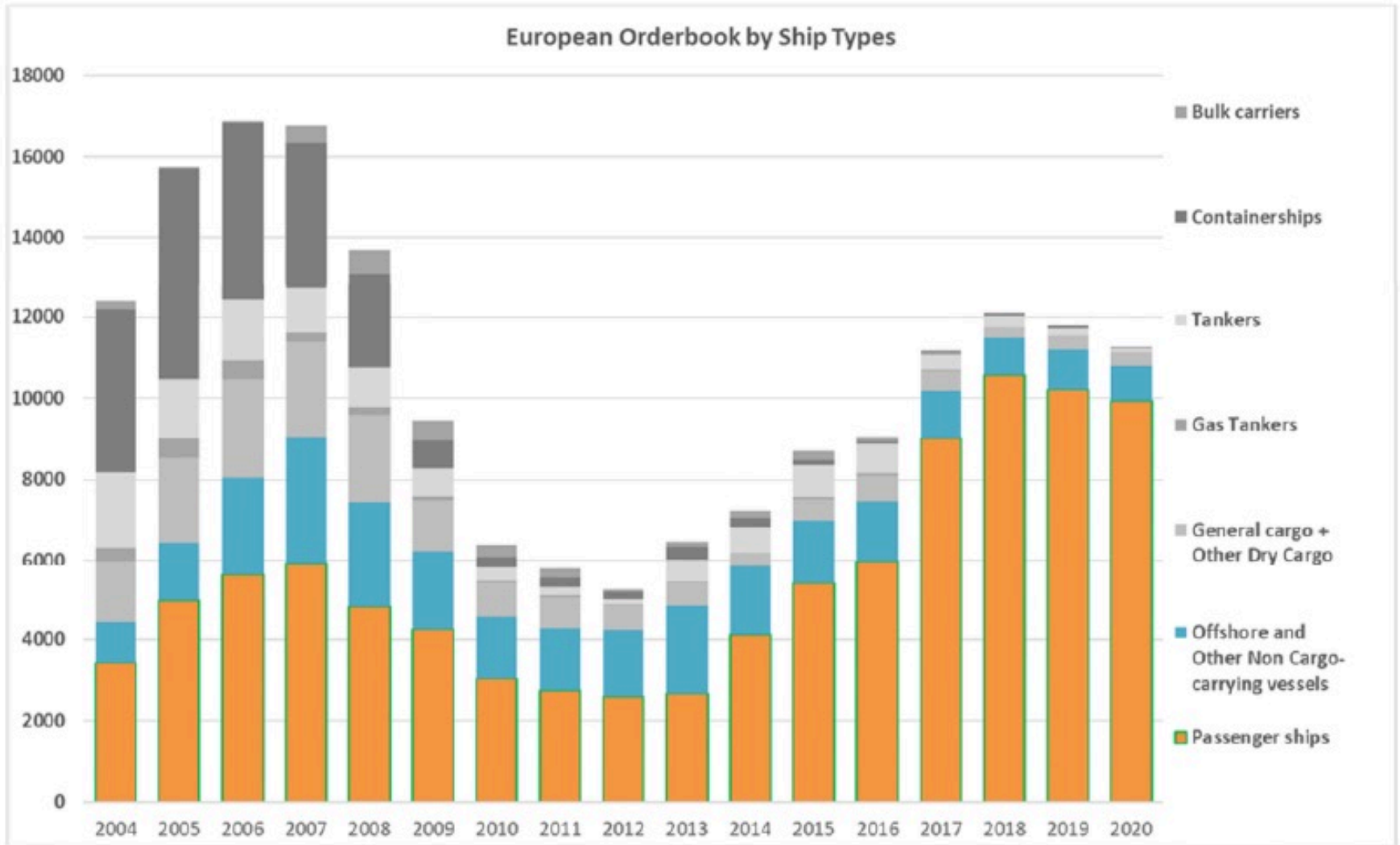
Source: IHS Fairplay

Relazione Assonave: Consegne Europee negli anni per tipologia di mezzi 2019



Source: IHS Fairplay

Relazione Assonave: Evoluzione Orderbook Europeo in CGT



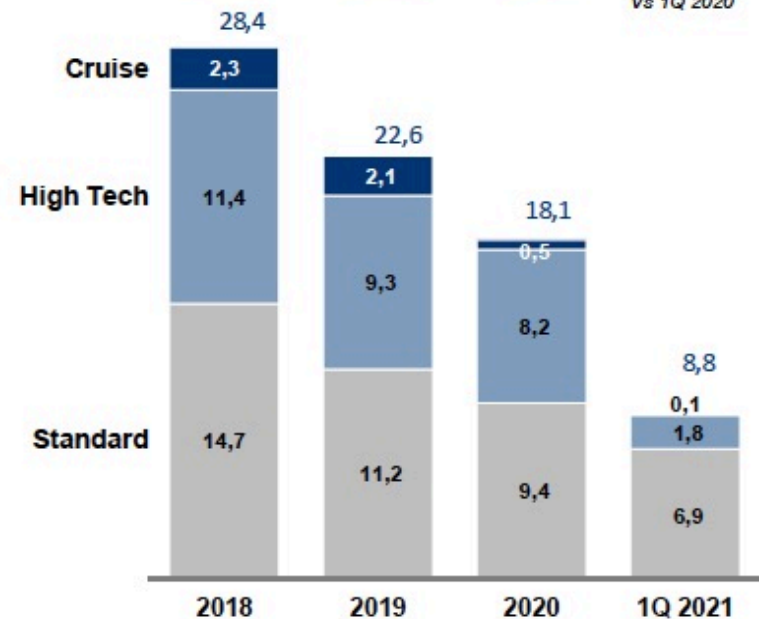
Source: IHS Fairplay

Relazione Assonave: ordini mondiali 2018 – Q1 2021 (in CGT)

Andamento ordini 2018 – 1Q 2021 per segmento

Tslc Mil.

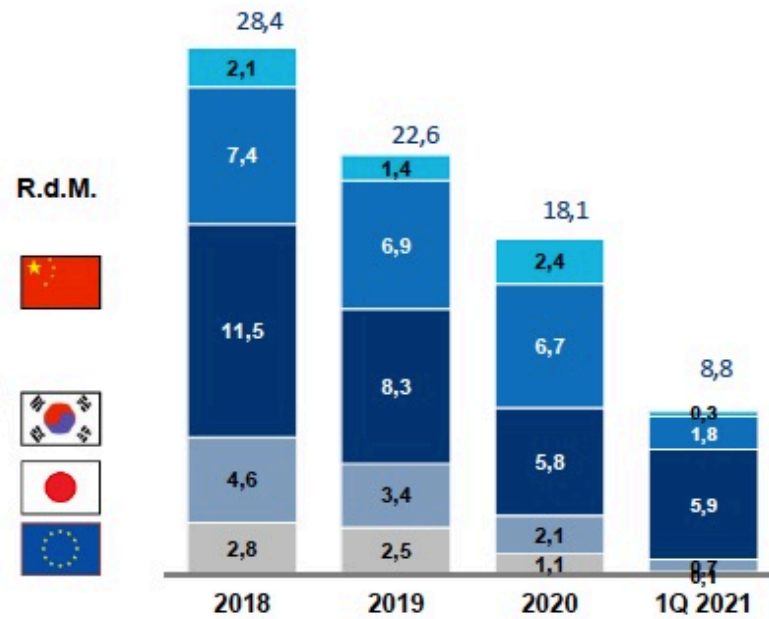
Crescita y-o-y **+32%** **-20%** **-20%** **+147%**
Vs 1Q 2020



	2018	2019	2020	1Q 2021
Navi Cruise	8%	9%	3%	1%
Navi High Tech	40%	41%	45%	21%
Navi Standard	52%	50%	52%	79%

Andamento ordini 2018 – 1Q 2021 per paese costruttore

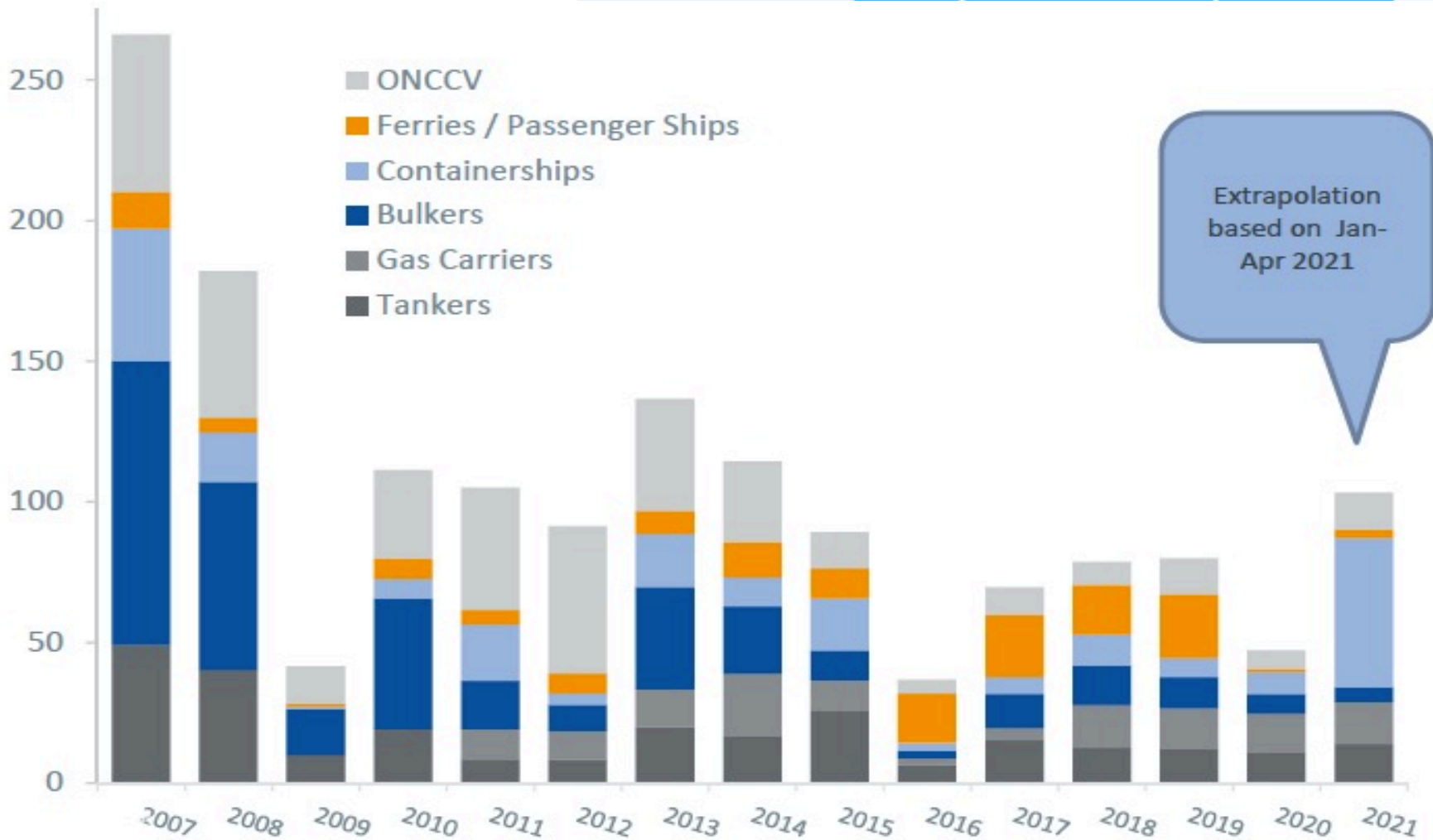
Tslc Mil.



	2018	2019	2020	1Q 2021
R.d.M.	7%	6%	14%	3%
Cina	26%	31%	37%	20%
S. Corea	41%	37%	32%	67%
Giappone	16%	15%	11%	8%
Europa	10%	11%	6%	2%

Fonte: IHS Fairplay, elaborazioni Fincantieri

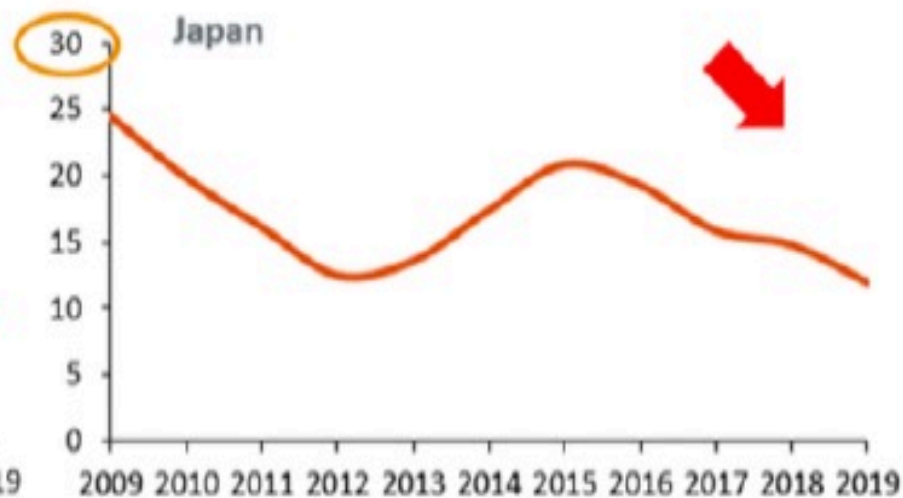
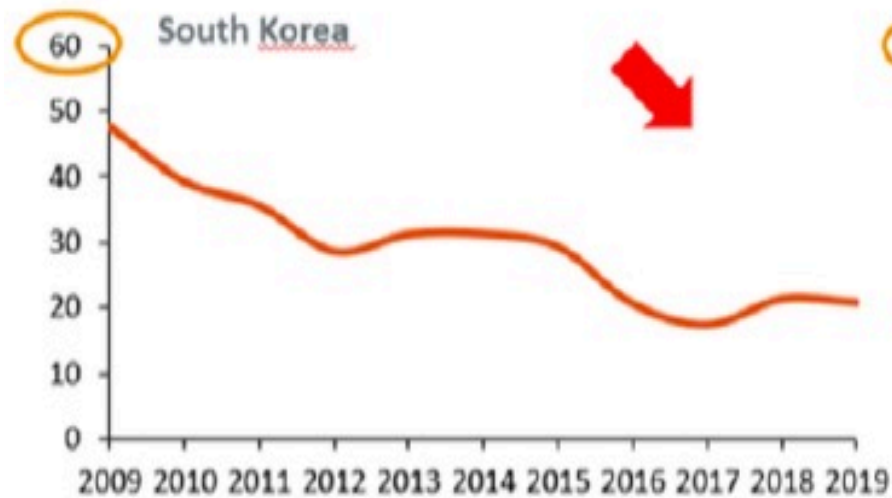
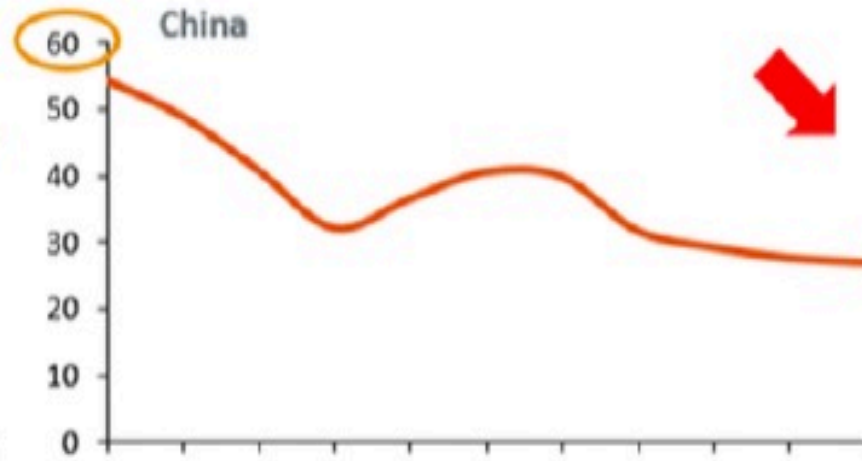
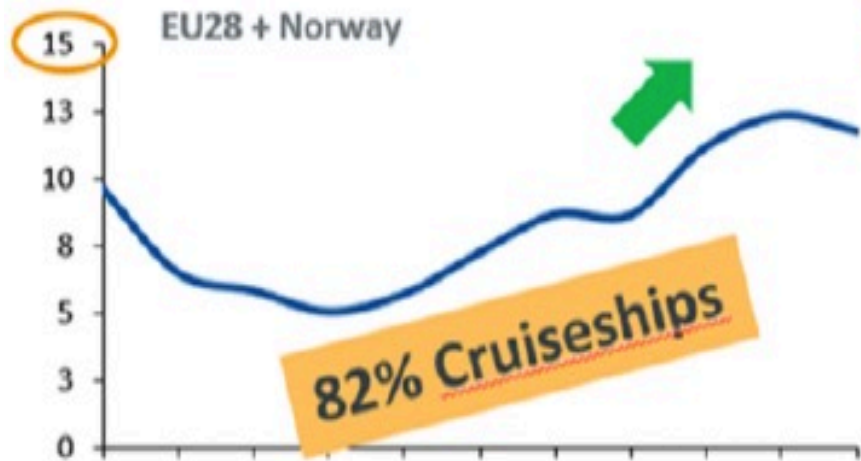
Relazione Assonave: nuovi ordini per segmento di mercato in \$. Estrap. 2021



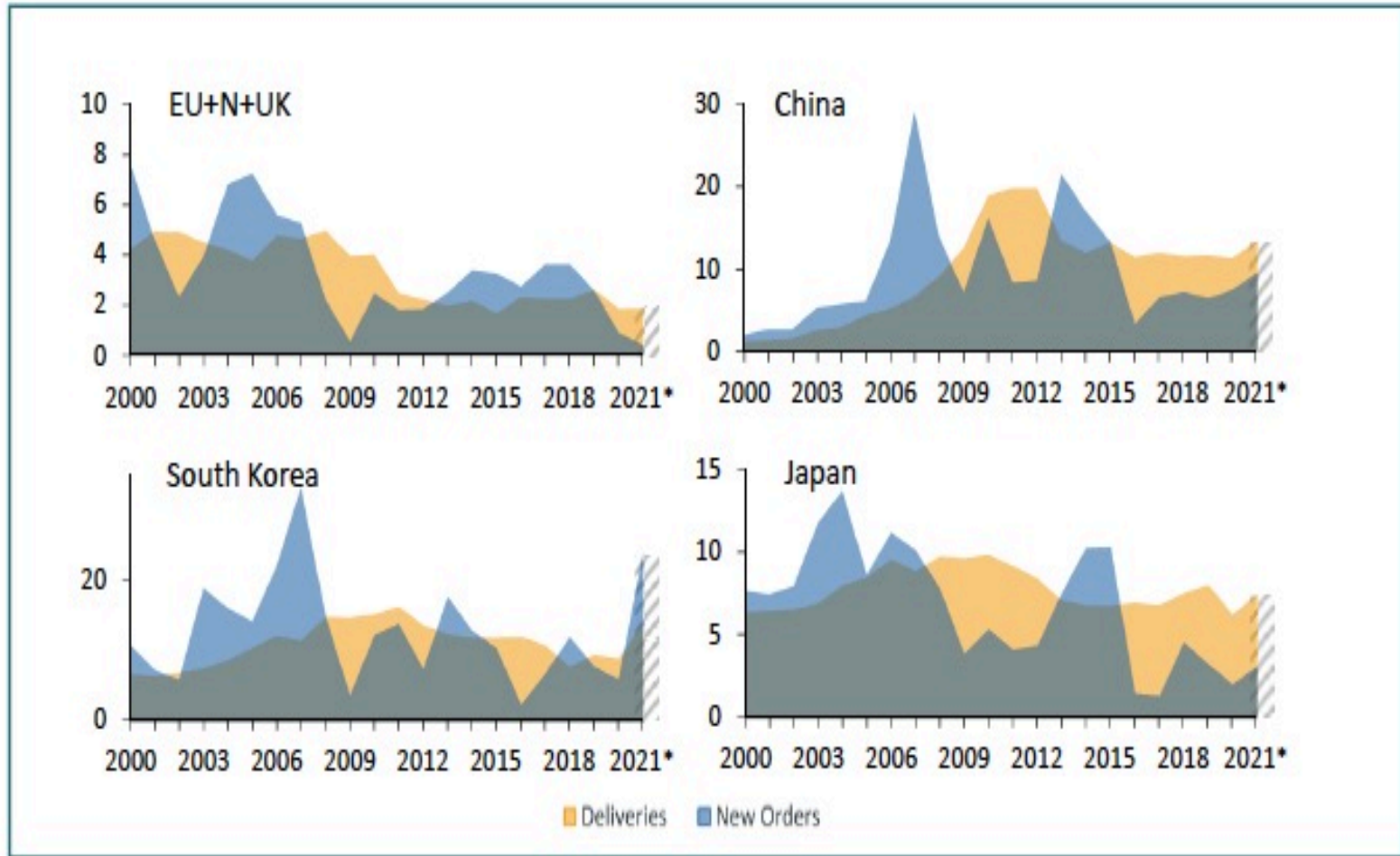
Extrapolation based on Jan-Apr 2021

Source: Estrapolazione su dati Clarksons

Relazione Assonave: Andamento Orderbook Pre-Covid – Europa OK



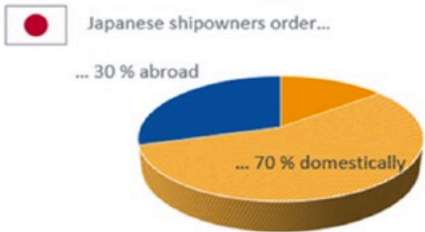
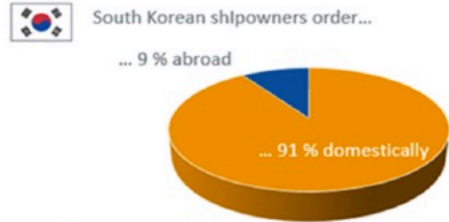
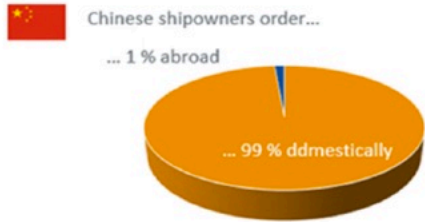
Relazione Assonave: Andamento Orderbook Post Covid – Asia OK



Data: IHS Fairplay

2021: Extrapolation based on Jan-Mar 2021

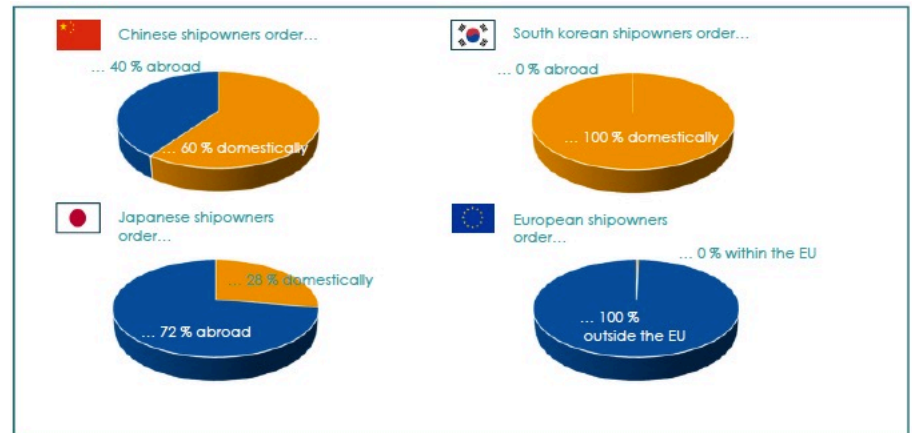
Relazione Assonave: Domanda domestica a fine 2020. Fedeltà Acquirenti



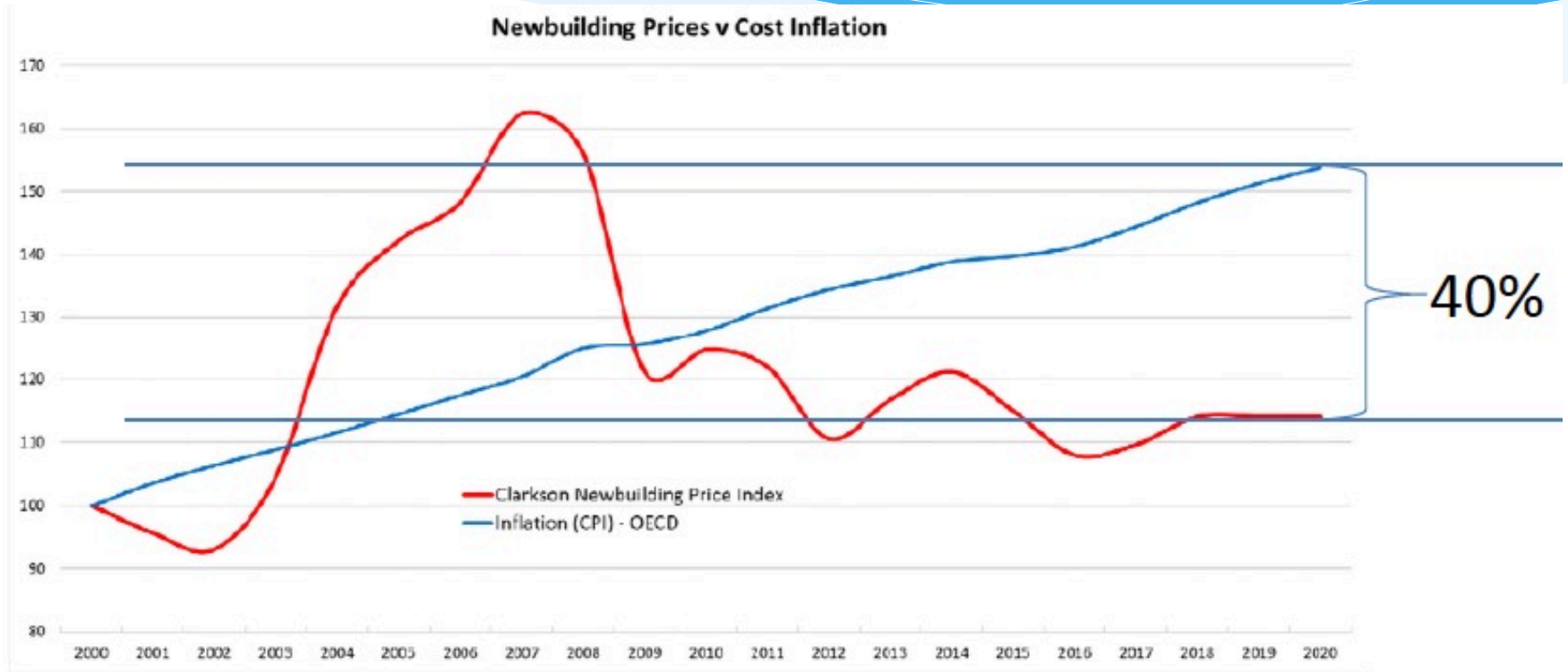
 Domestic orders not officially confirmed

Data source: IHS Fairplay
Chart: VSM

Domanda domestica al Q1 2021 Fedeltà Acquirenti



Relazione Assonave: «la pistola fumante»



Source: Clarksons/OECD CPI

Questo 40% rappresenta un sorprendente incremento di produttività in cantieri mediamente profittevoli.....
O E' LA PROVA DEL DUMPING STRUTTURALE DI QUESTO MERCATO ????

Relazione Assonave: prospettive future navi mercantili

- Nel 2020 ordinati 18 milioni di Tslc (~ 1.100 navi), quanto nel 1996, quando la Cina non era ancora presente nel settore
- Nel 2020 consegnati 30 milioni di Tslc, a fronte di una capacità produttiva mondiale doppia: la situazione di mercato «debole» perdura dal 2008, e può rivitalizzarsi solo con la de-carbonizzazione.
- Il rinnovo integrale della flotta, altamente obsoleta, richiederebbe 3,4 trilioni di US\$, che gli armatori non hanno la possibilità di investire, di cui:
 - 2,2 Tr.US\$, per adeguare la flotta agli obiettivi di de-carbonizzazione dell'IMO al 2050
 - 1,2 Tr.US\$, per gestire la crescita attesa dei traffici marittimi nei prossimi decenni.
- La domanda si riprenderà quindi lentamente, man mano che le nuove tecnologie si renderanno disponibili e rispettando il ciclo trentennale di questo mercato.
- Stimolare l'innovazione verde è il modo migliore per stimolare la domanda in questo mercato

Maritime industry needs \$3-4 trillion investment in next 30 years

Table 1: Rough Ship Investment requirement 2020-2050 based on Scenario 2 trade and ship speed assumptions

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Vessel Type	2019 Investment			World Fleet 2019		Rough investment required 2020-2050 \$ Billion					
	M GT	\$ billion	\$/GT	Fleet M GT	No	Replacement	Growth(1)	Expansion	Total	% Total	
Tankers etc	14.0	\$12.3	878.6	325.0	11,095	\$286	-25%	-\$71	\$214	6%	
Bulk Carriers	17.4	\$11.1	637.9	478.0	11,820	\$305	67%	\$204	\$509	15%	
Gas tankers	7.4	\$14.2	1918.9	82.7	2,039	\$159	149%	\$236	\$395	12%	
Containerships	7.1	\$6.7	943.7	243.0	5,326	\$229	126%	\$289	\$518	15%	
Cruise	2.7	\$18.9	7000.0	23.2	448	\$162	120%	\$195	\$357	10%	
Offshore	1.0	\$7.1	7100.0	59.9	8,977	\$425	-25%	-\$106	\$319	9%	
Ferry	0.9	\$3.9	4333.3	20.6	7,878	\$89	120%	\$107	\$196	6%	
Other	1.5	\$5.5	3666.7	147.5	49,888	\$541	70%	\$379	\$919	27%	
Total	52.1	\$79.7	1,529.8	1,379.9	97,471	\$2,196	34%	\$1,233	\$3,429	100%	
Col 4 = (Col 3 x 1000)/Col 2		Col 7 = (Col 5 x Col 4)/1,000			Col 9 = (Col 5 x Col 8 x Col 4)/1000			Col 10 = (Col 7 + Col 9)			
(1) Rough fleet growth estimate 2020 to 2050 based on Scenario 2 trade scenario											
Source: The Shipping Carbon Model Version 2, data from Clarkson Research World Fleet Register											

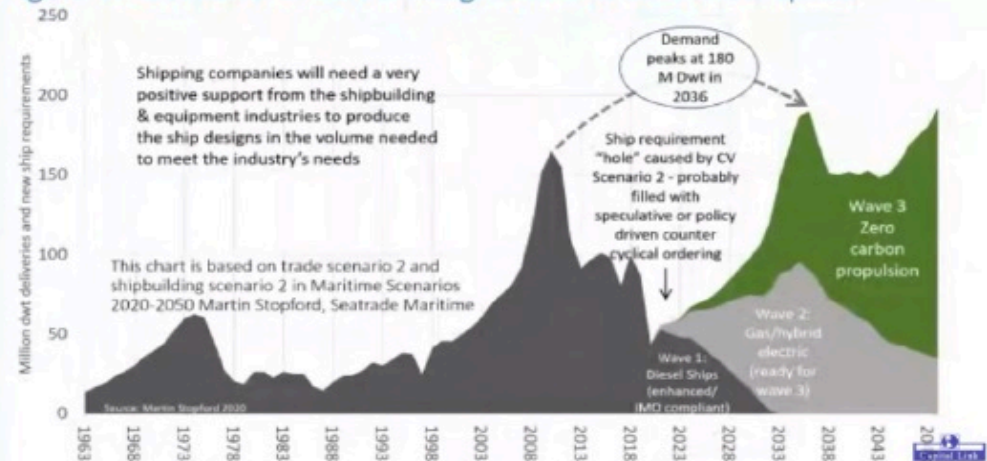
When looking ahead it is important to recognize the market segments. The eight listed in this table have very different roles in the shipping market and will require different technologies and levels of investment

Dr. Martin Stopford - Clarkson Research Services Limited

Dr. Martin Stopford © 31 March 2021



Figure 16: Scenario 2: Soft trade growth and 12.2 knots speed



Dr. Martin Stopford - Clarkson Research Services Limited

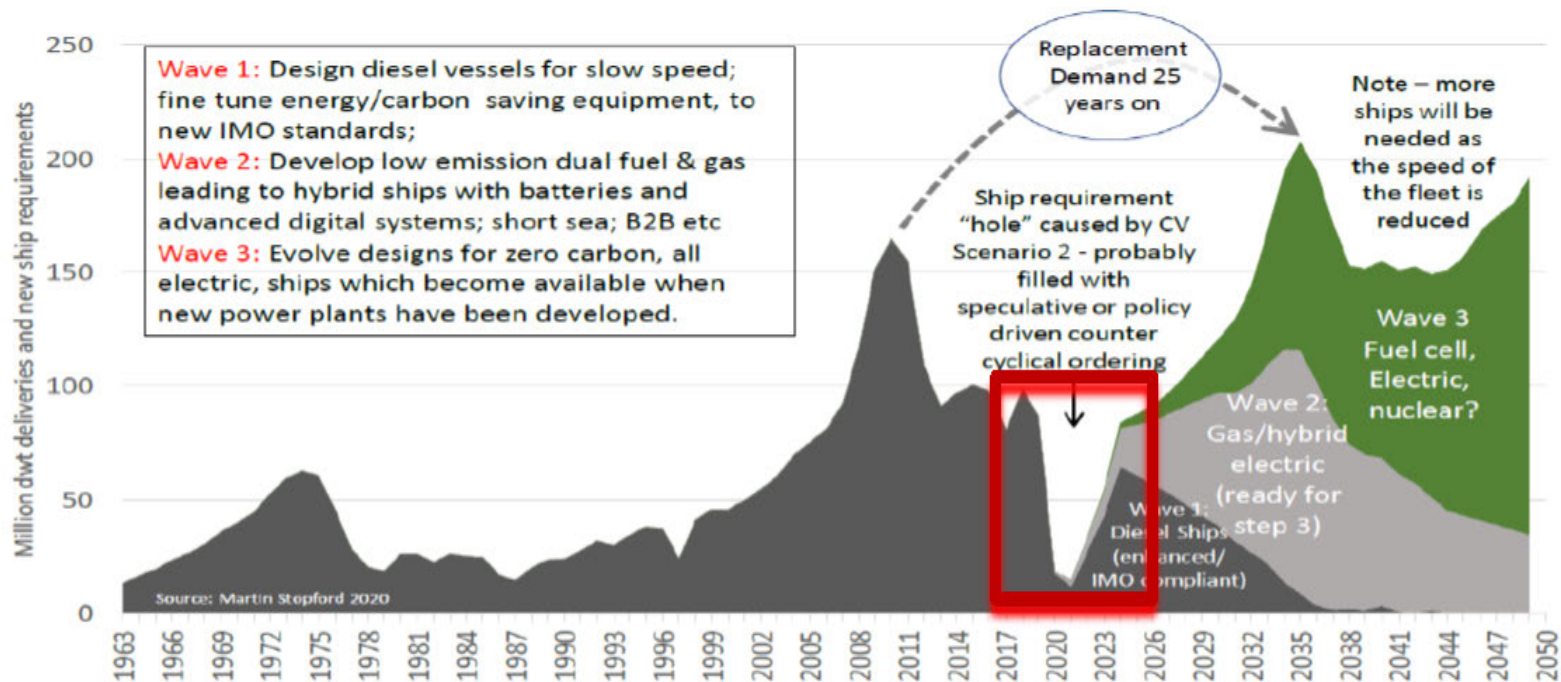
Dr. Martin Stopford © 31 March 2021



- 1) [SeaEurope Shipbuilding Market Monitoring FY 2020, March 2021](#)
- 2) [How to get to 2050 without sinking - keynote remarks by Martin Stopford \(Clarkson Research Service\), April 2021](#)

A tremendous order-drought in the years ahead....but demand for (green) ships will come back in the long run

Stopford -Three Maritime Scenarios 2020-2050

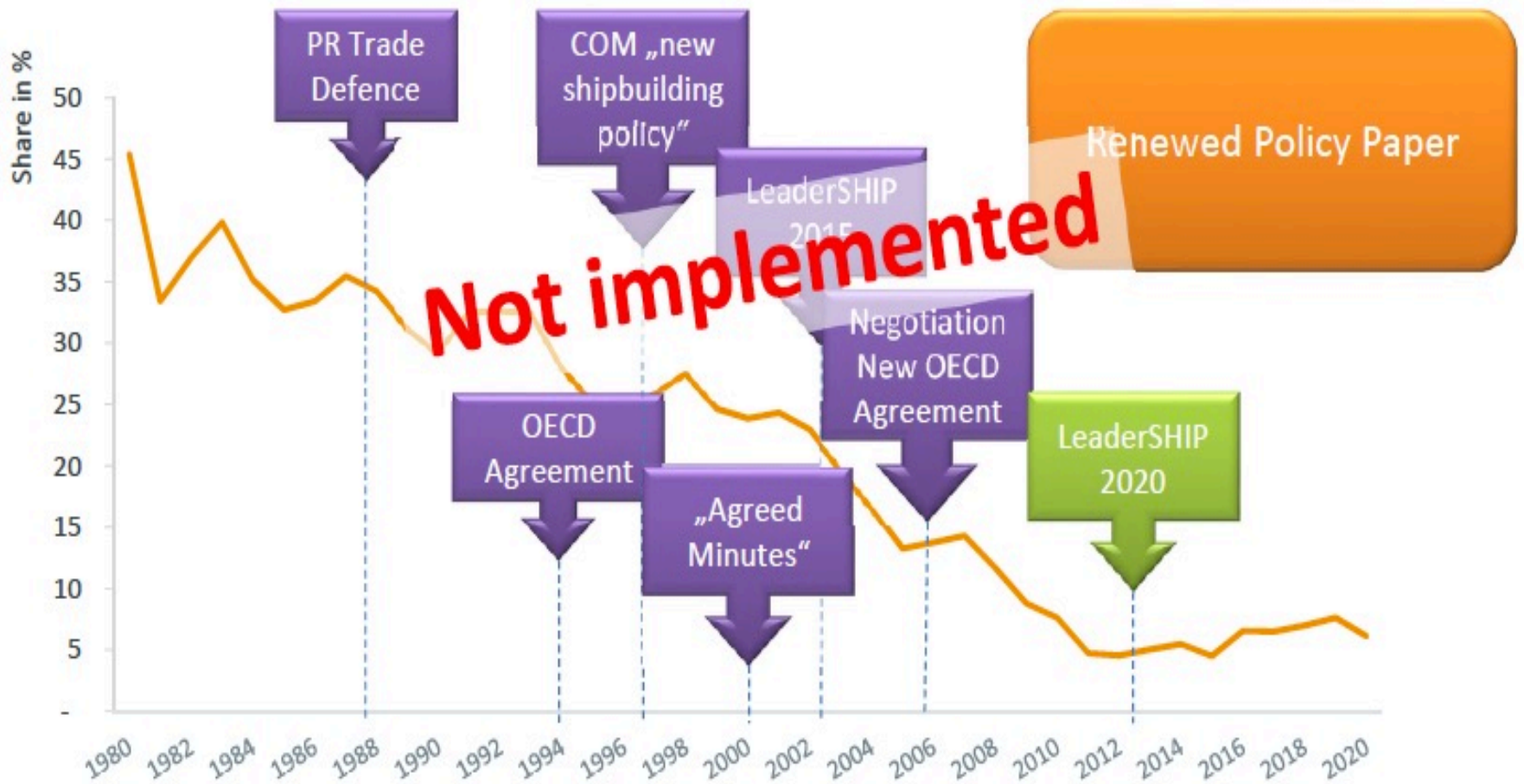


Please note that this is a scenario to illustrate the way things might develop, not a forecast, it will almost certainly be wrong!

Figure 4: Technology scenario 2 to reach IMO 2050 CO2 target (based on trade scenario2 and shipbuilding scenario 2)

Source: Martin Stopford, 2020

Relazione Assonave: Contromisure Europee ? Non Pervenute !



ASSONAVE: RAFFORZAMENTO DEL SETTORE NEL BREVE

Attività	Risultati ad oggi	Prossimi Passi
<p>Policy settoriali UE</p>	<p>Monitoraggio continuo delle Iniziative della Commissione Europea. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none">• Lobby sulle consultazioni pubbliche avviate dalla Commissione Europea e di interesse della navalmeccanica:<ul style="list-style-type: none">• EU strategy on offshore renewable energy• Sustainable and Smart Mobility Strategy• FuelEU Maritime• Horizon Europe's Strategic Plan 2021-2024• Partnership for "A climate neutral, sustainable and productive Blue Economy"• Nuova Comunicazione IPCEI (conclusa il 20/04/2021)• <u>Monitoraggio</u> di altre iniziative rilevanti:<ul style="list-style-type: none">• EU Taxonomy• Nuova Disciplina sugli aiuti di Stato per i progetti di R&I• Discussione sull'inclusione del settore marittimo nello schema ETS (Emission Trading System)	<ul style="list-style-type: none">• Monitoraggio nuove iniziative rilevanti, di prossima adozione/pubblicazione:<ul style="list-style-type: none">• Review of Alternative fuels infrastructure directive (AFID)• Update of the industrial strategy for Europe• Monitoraggio pubblicazione della FuelEU Maritime initiative (attesa per giugno 2021)

Per ASSONAVE...

- ❑ La cantieristica italiana ha limitato al minimo i danni, almeno per ora. Si trova in una situazione sicuramente migliore rispetto al resto dell'Europa. Ciò nonostante, il fatto che in Italia, oltre che in Europa, la stragrande maggioranza dei nuovi ordini di navi commerciali appartenga al segmento passeggeri, pone l'intero sistema a rischio, qualora il mercato delle crociere non dovesse riprendersi in tempi sufficientemente contenuti.

- ❑ Per **Assonave**, vanno implementate efficacemente tre direttive strategiche:
 1. attività volte alla sopravvivenza e al rafforzamento competitivo del settore navalmeccanico italiano ed europeo nel breve periodo,
 2. attività volte a creare le condizioni per permettere al settore navalmeccanico italiano ed europeo di prosperare nel lungo periodo;
 3. attività volte a massimizzare la capacità competitiva degli associati.

- ❑ **Punto 1:** attività volte al presidio dei temi di finanza agevolata in vista della programmazione economica 2021-2028 e delle opportunità derivanti dal **Recovery Fund e quindi in Italia dal PNRR** (*Piano Nazionale di Ripresa e di Resilienza*)

- ❑ **Punto 2:** attività volte alla salvaguardia dell'industria navalmecanica europea dalle pratiche di concorrenza sleale provenienti dall'Est Asiatico, onde assicurare che, una volta superato il momento negativo, vengano nel frattempo rimosse quelle condizioni che hanno permesso in passato all'industria asiatica di soppiantare quella europea in gran parte dei segmenti di mercato della navalmecanica, con pratiche strutturali di dumping supportate da sussidi statali continuativi, contro cui non è stato possibile agire, poiché le regole a tutela della concorrenza previste dal WTO non si applicano purtroppo a questo settore.

- ❑ **Punto 3:** attività formative, informative, di networking e di collaborazione volte all'ottenimento di economie di scala che **Assonave** da tempo promuove a favore dei propri soci: tali attività, di per sé fondamentali, risulterebbero però inutili senza un'efficace implementazione delle prime due linee strategiche che, di fatto, sono di competenza politica e governativa.

Recovery Plan for Europe



Supporting Member States to recover, repair and emerge stronger from the crisis



Kick starting the economy and helping private investment to get moving again



Learning the lessons of the crisis and addressing Europe's strategic challenges



MFF Recovery Relief

SURE / ESM / EIB Guarantee	€540 billion
Next Generation EU	€750 billion
Long-term EU budget	€1100 billion

Relazione Assonave: Direttive Strategiche – Sfruttamento opportunità orizzontali



- Climate Neutrality by 2050 (EU Climate Law)
- Inclusion of Shipping into EU ETS
- Sustainable Finance

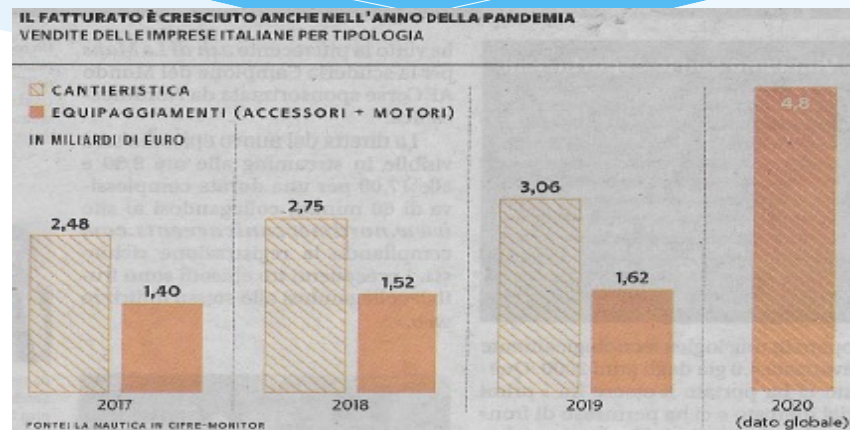
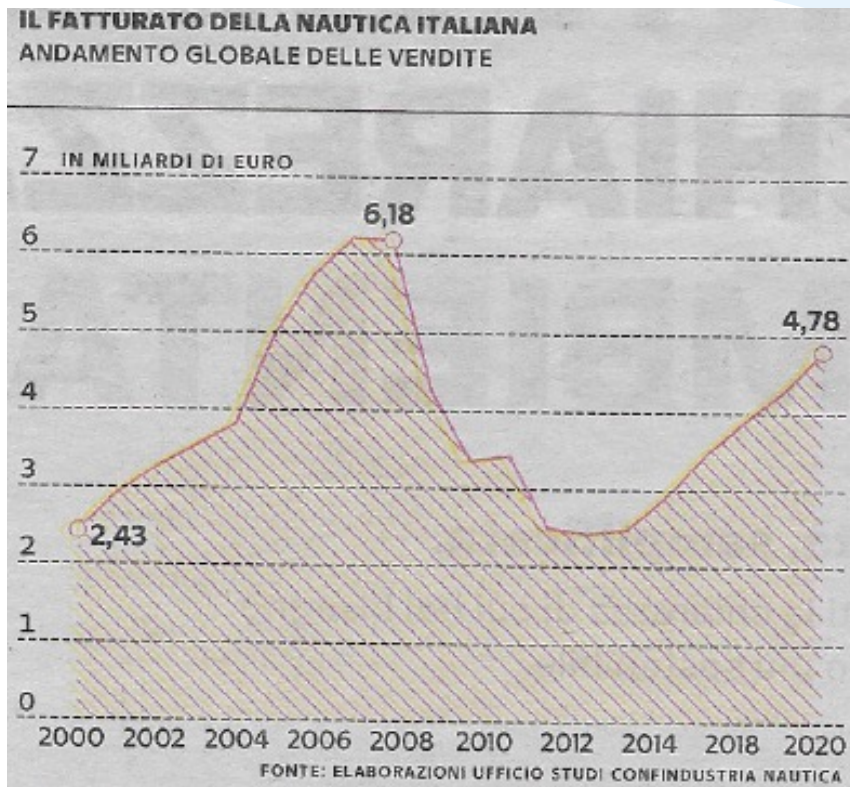


- RENEWED ATTENTION TO INDUSTRY** through:
- Assertive Trade Policy (LPF & Reciprocity, Enforcement, IPR)
 - Skilling & Reskilling
 - Research & Innovation
 - Industrial Ecosystems

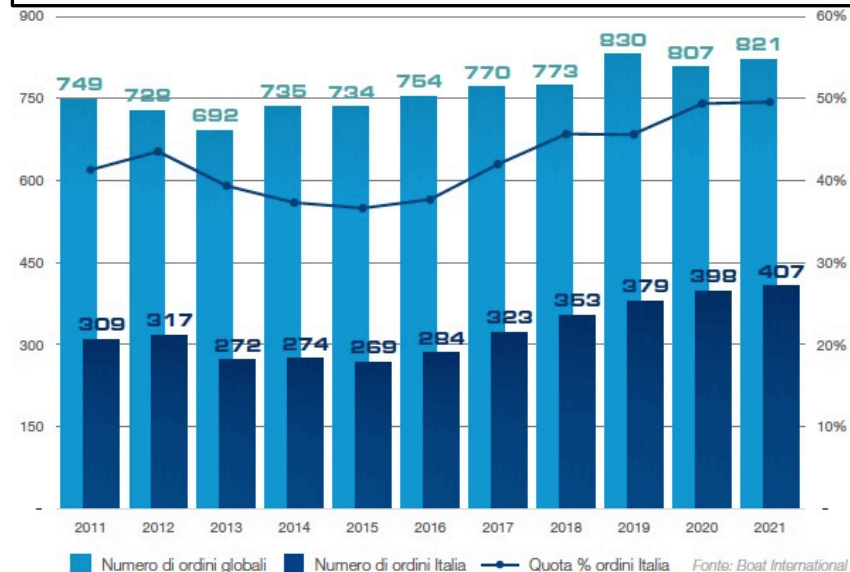
La NAUTICA: un'eccellenza italiana assoluta

- ❑ Secondo i dati di *Confindustria Nautica*, l'Italia conferma anche per il 2020/21 la **leadership a livello mondiale nel settore dei super-yacht**. Il Global Order Book (GOB), elaborato da Boat International, posiziona l'industria italiana al vertice per gli ordini delle unità superiori a 24 metri, con **407 yacht** in costruzione, su un totale di **821** a livello globale.
- ❑ Per quanto concerne il business dei mega-yacht ($\geq 60\text{m}$), nel 2020 si registrano 22 nuovi ordini di yacht di lunghezza $\geq 60\text{m}$, di cui 2 con lunghezza superiore ai 100 metri e 21 consegne.
- ❑ A fine 2020 il portafoglio ordini di mega-yacht si attesta a 109 mezzi, di cui, circa il 17% (19 unità), costituito da mezzi con LFT superiore a 100 m.
- ❑ Nel primo trimestre del 2021 infine si registrano 6 ordini di yacht di dimensioni superiori a 60 metri, di cui 3 sopra i 100 m, a dimostrazione della vitalità del segmento dei mega-yacht in questo periodo.

Il mercato mondiale della nautica non ha risentito della pandemia



Numero di unità ordinate e quota di mercato italiana

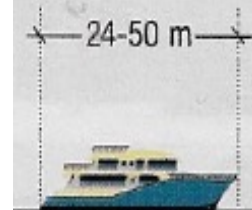


□ Nella filiera della cantieristica navale la nautica ha un peso economico ed occupazionale superiore a quello della navalmeccanica maggiore.

La nautica italiana primeggia nel mercato mondiale

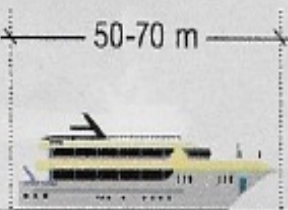
LE CATEGORIE

Yacht



5-35 milioni

Superyacht



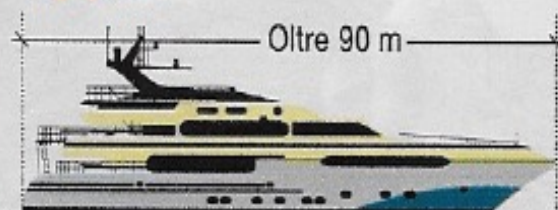
35-70 milioni

Megayacht



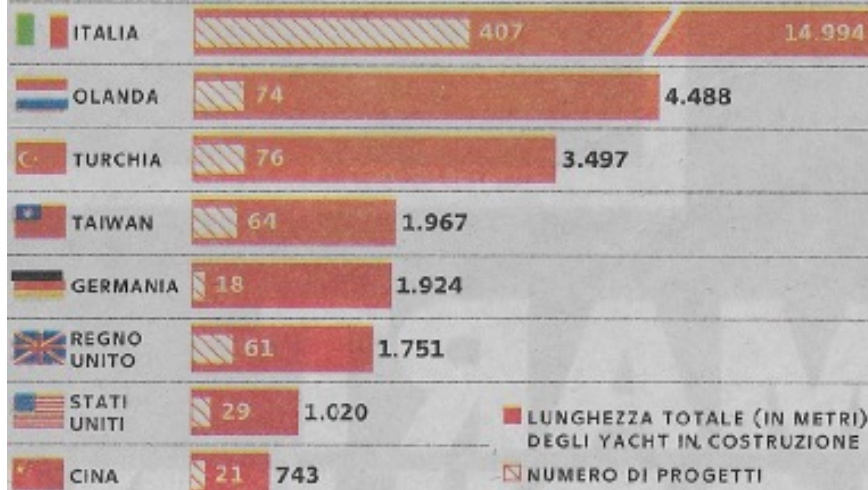
70-150 milioni

Gigayacht



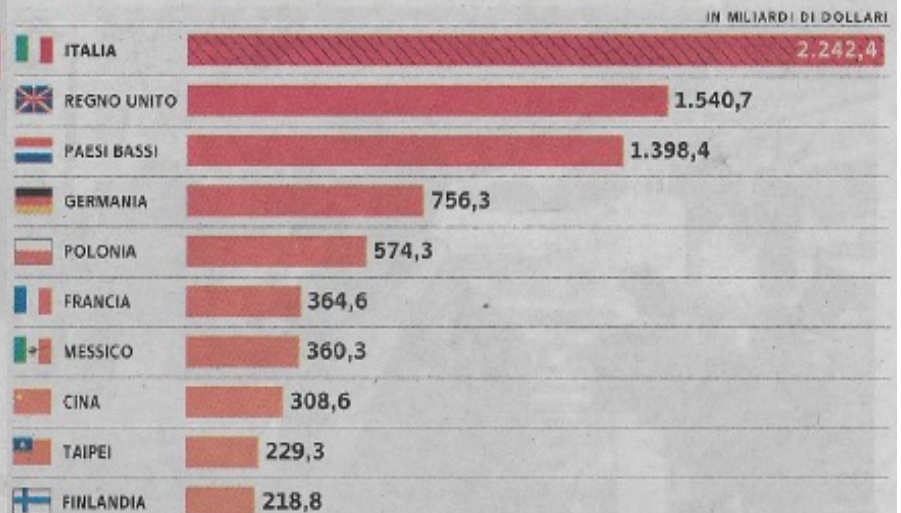
150-500 milioni

IL MERCATO DEI SUPERYACHT ITALIA AL PRIMO POSTO NEL MONDO



FORNTE: DELOITTE BOATING MARKET MONITOR

UN PAESE DI CANTIERI CHE ESPORTANO IL SALDO COMMERCIALE DELLA NAUTICA ITALIANA

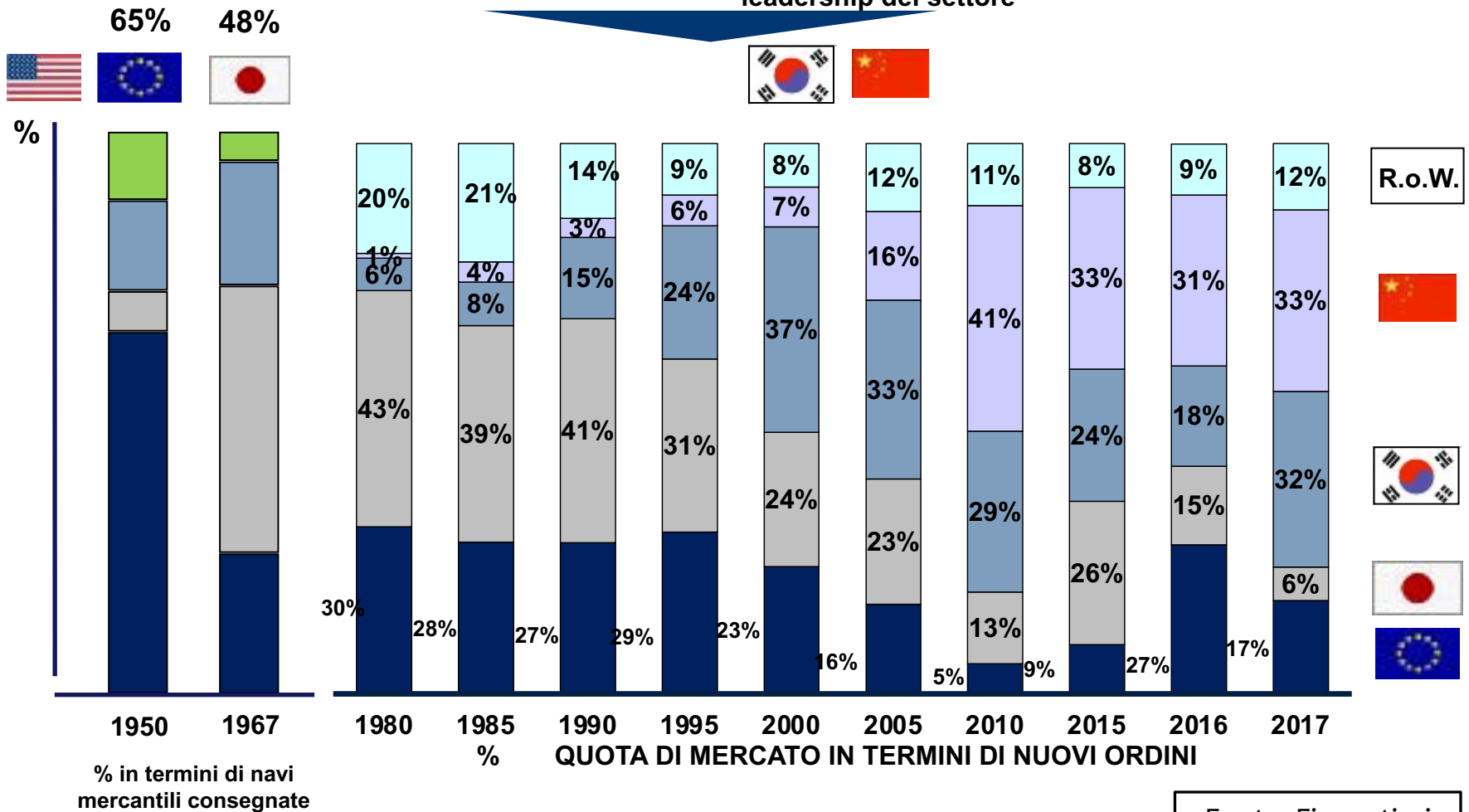


FORNTE: FONDAZIONE SYMBOLA

Par. 1.4. - Posizionamento tecnologico e competitivo

Passaggi di leadership nella Cantieristica navale

- 1950-1960: la leadership passa dagli US all'Europa
- Fine anni '60: il Giappone supera l'Europa
- 2000: l'industria coreana acquisisce la leadership
- 2007: crescita rapida della Cina e conseguimento della leadership del settore



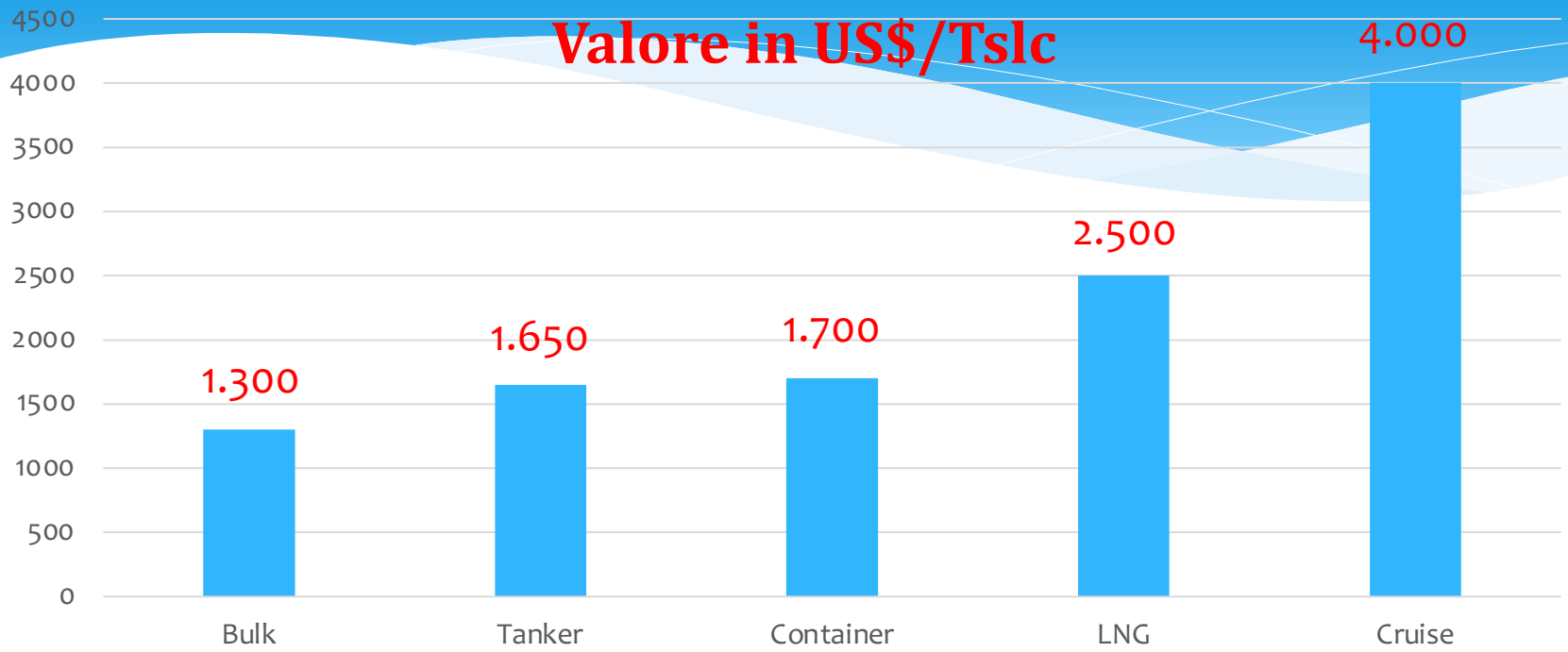
DOVE SIAMO

BARICENTRO DELLA PRODUZIONE CANTIERISTICA



POSIZIONAMENTO DELLA CANTIERISTICA ITALIANA

Fonte: Elaborazione Fincantieri

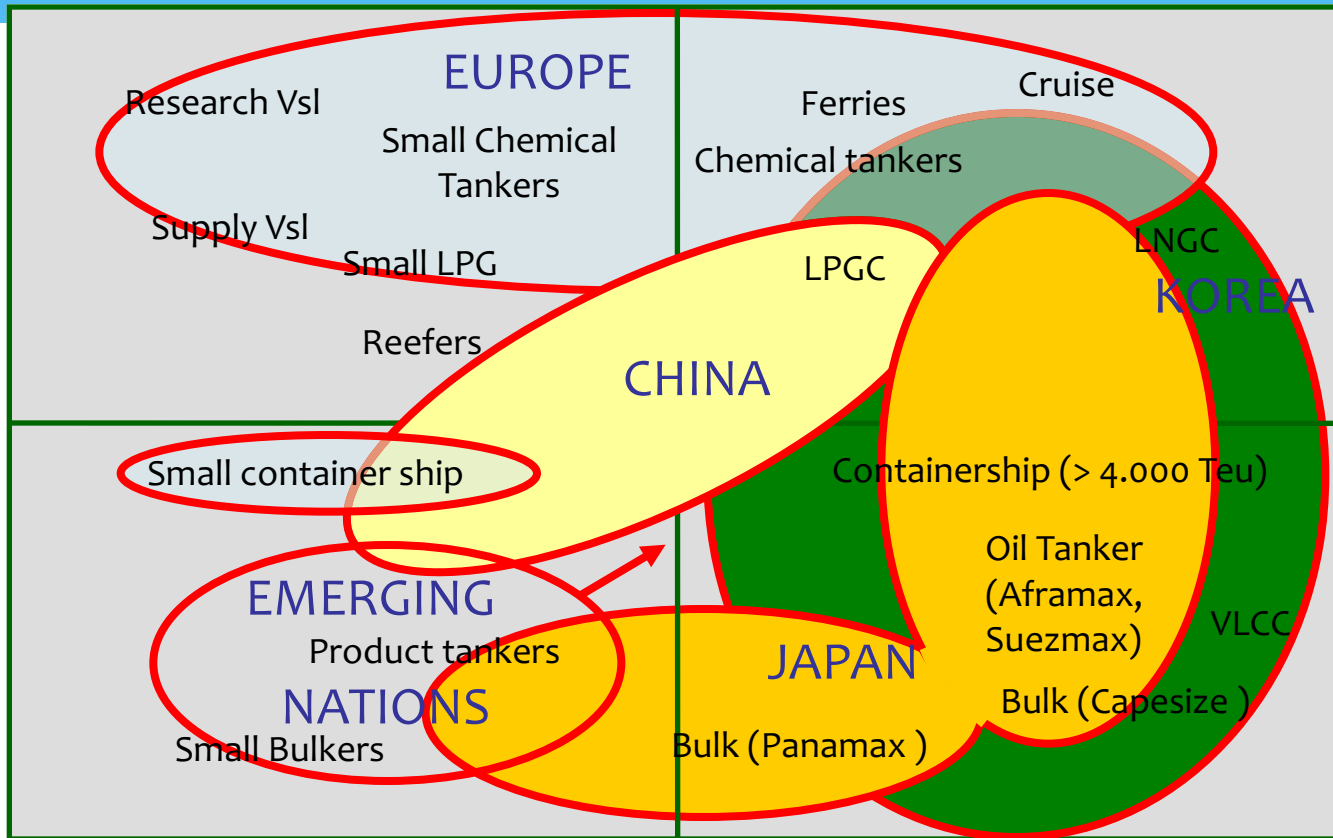


Complessità tecnologica



SEGMENTAZIONE DEI COMPETITORI

Complessità



Europe
China

Korea
Developing Countries new entrants

Japan

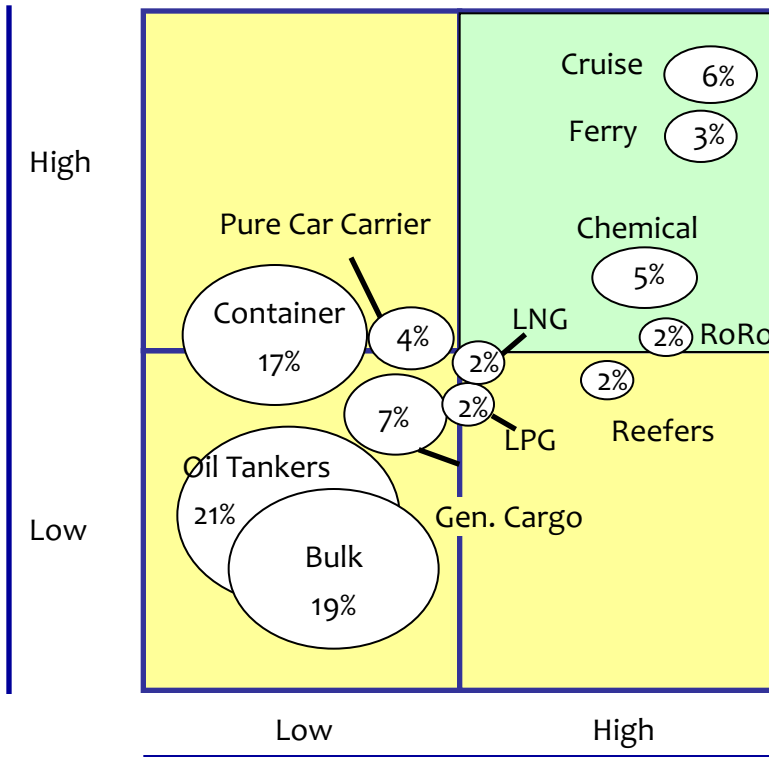
Dimensione delle navi

SELETTIVITA' DEL MERCATO DELLA COSTRUZIONE NAVALE

Cruise ships and ferries The most interesting segment

Attractiveness

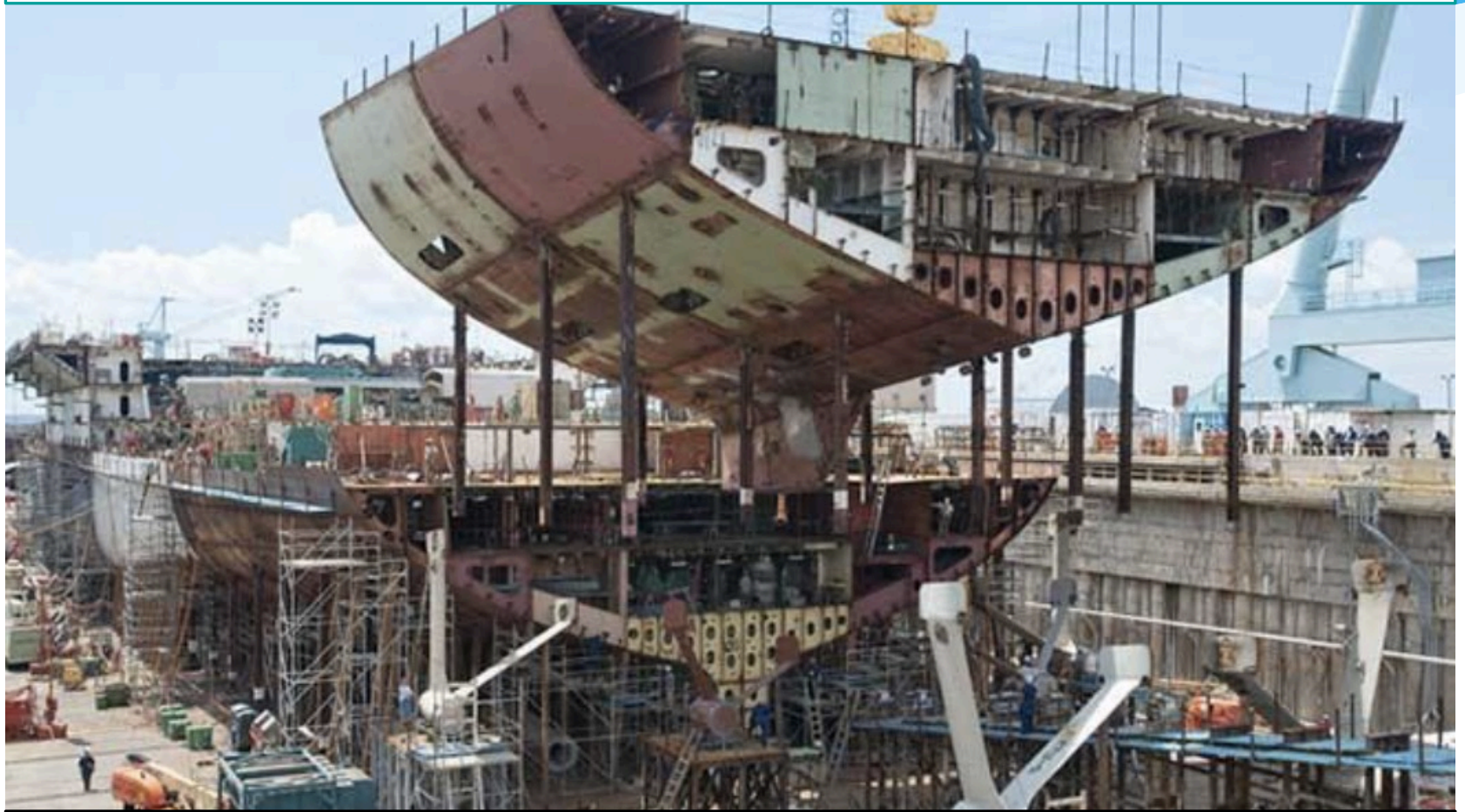
- Added value
- Market size
- Market growth rate
- Prices



Accessibility

- Major players
- Technological barriers
- Far East market share

1.5 - La Cantieristica Italiana

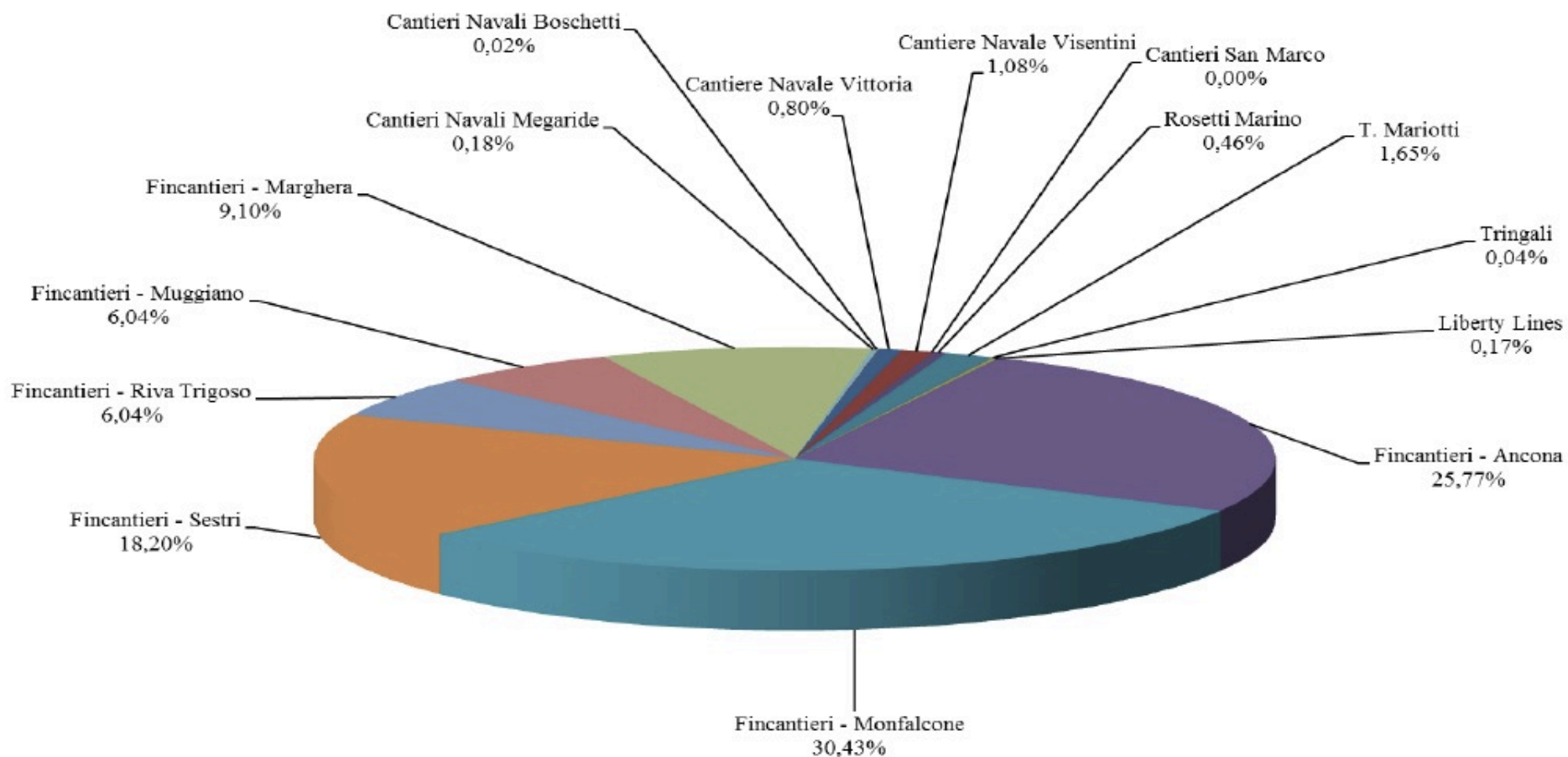


Riferimento per i dati: www.mit.gov.it
Monitoraggio dell'attività dell'industria cantieristica navale
Rapporto del monitoraggio anno 2016

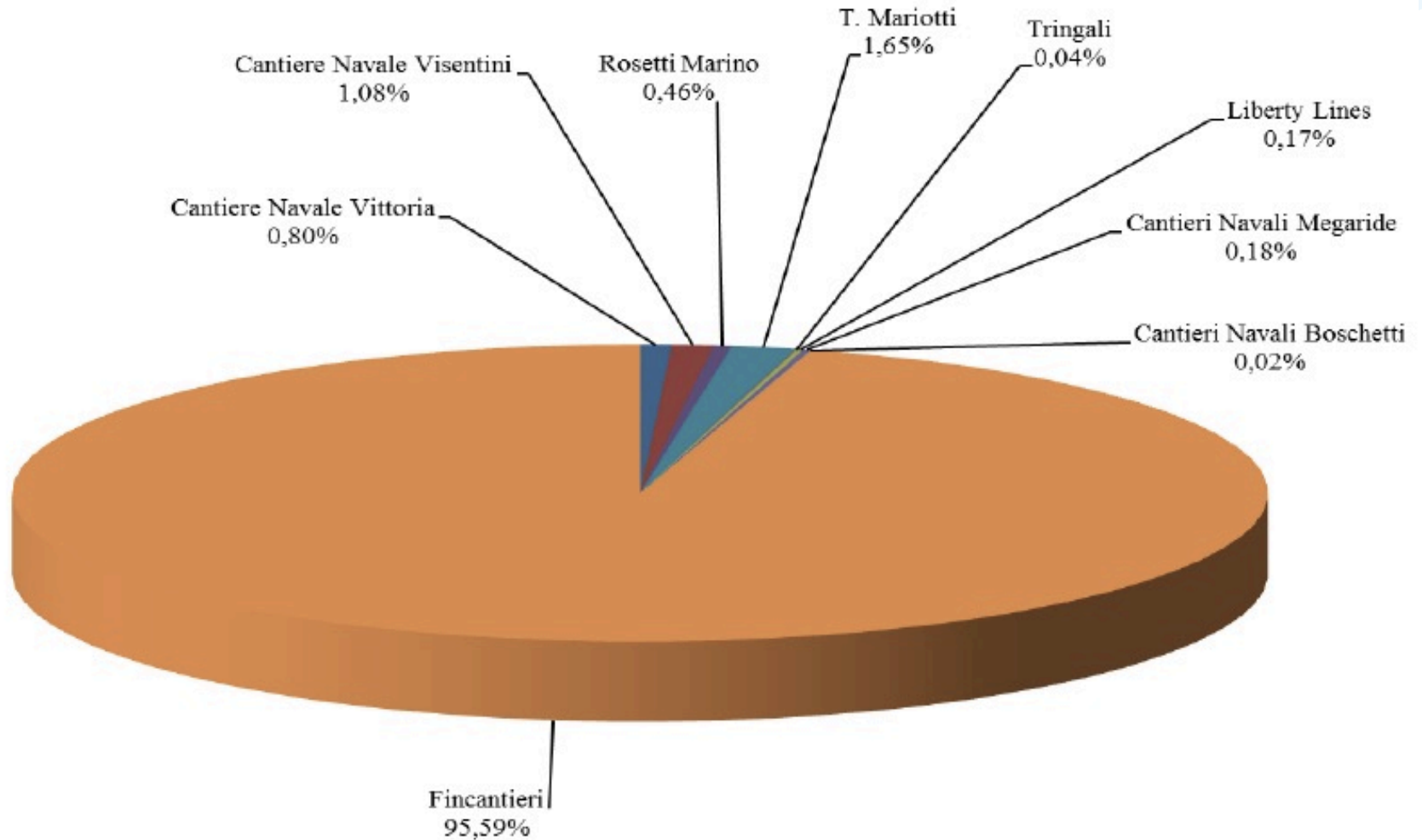
CANTIERISTICA ITALIANA – PRODUZIONE ANNO 2016 IN TSL E TSLC

Denominazione		Costruzioni ULTIMATE TOTALE 2016 (numero)	Costruzioni ULTIMATE TOTALE 2016 (tsl)	Costruzioni ULTIMATE TOTALE 2016 (TSLC)	Costruzioni NON ULTIMATE (numero)	Costruzioni NON ULTIMATE (tsl)	Costruzioni NON ULTIMATE (TSLC)	TOTALE N° Costruzioni	TOTALE TSLC
Cantiere Navale Vittoria	RO	3	3.600	12.690	3	440	2.200	6	14.890
Cantiere Navale Visentini	RO	1	21.966	19.769	3	247	223	4	19.992
Cantieri San Marco	SP	0	-	-	0	-	-	0	0
Rosetti Marino	RA	3	703	3.515	2	998	4.990	5	8.505
T. Mariotti	GE	1	20.361	30.541	0	-	-	1	30.541
Intermarine - Sarzana	SP	2	-	-	6	-	-	8	0
Mancini	VE	1	-	-	1	-	-	2	0
Tringali	SR	3	128	600	1	44	220	4	820
Liberty Lines	TP	1	290	1.740	1	239	1.434	2	3.174
Fincantieri - Ancona	AN	1	47.800	119.500	3	143.400	358.500	4	478.000
Fincantieri - Monfalcone	GO	1	133.500	133.128	3	450.000	431.214	4	564.342
Fincantieri - Sestri	GE	1	54.000	135.000	2	81.050	202.625	3	337.625
Fincantieri - Riva Trigoso	GE	2	21.540	24.334	7	67.133	87.677	9	112.011
Fincantieri - Muggiano	SP	3	21.540	24.334	7	67.133	87.677	10	112.011
Fincantieri - Marghera	VE	2	37.440	56.158	2	75.407	112.660	4	168.818
Fincantieri - Castellammare di Stabia	NA	3	-	-	0	-	-	3	0
Cantieri Navali Megaride	NA	1	40	200	1	1.000	3.200	2	3.400
Cantieri Navali Boschetti	FC	1	49	294	1	25	150	2	444
TOTALE		30	362.957	561.803	43	887.116	1.292.770	73	1.854.573

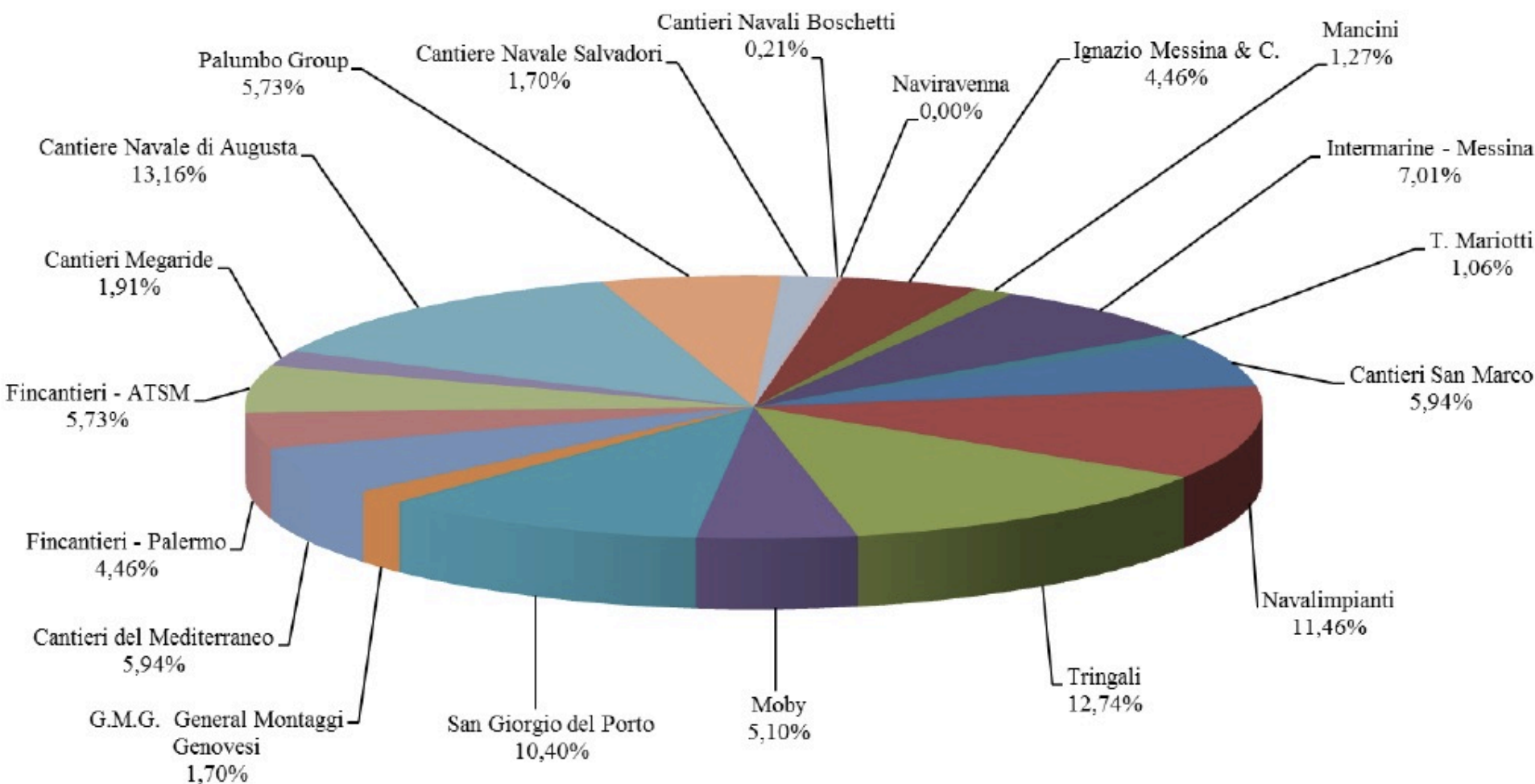
Anno 2016 - Produzione per stabilimento in Tslc



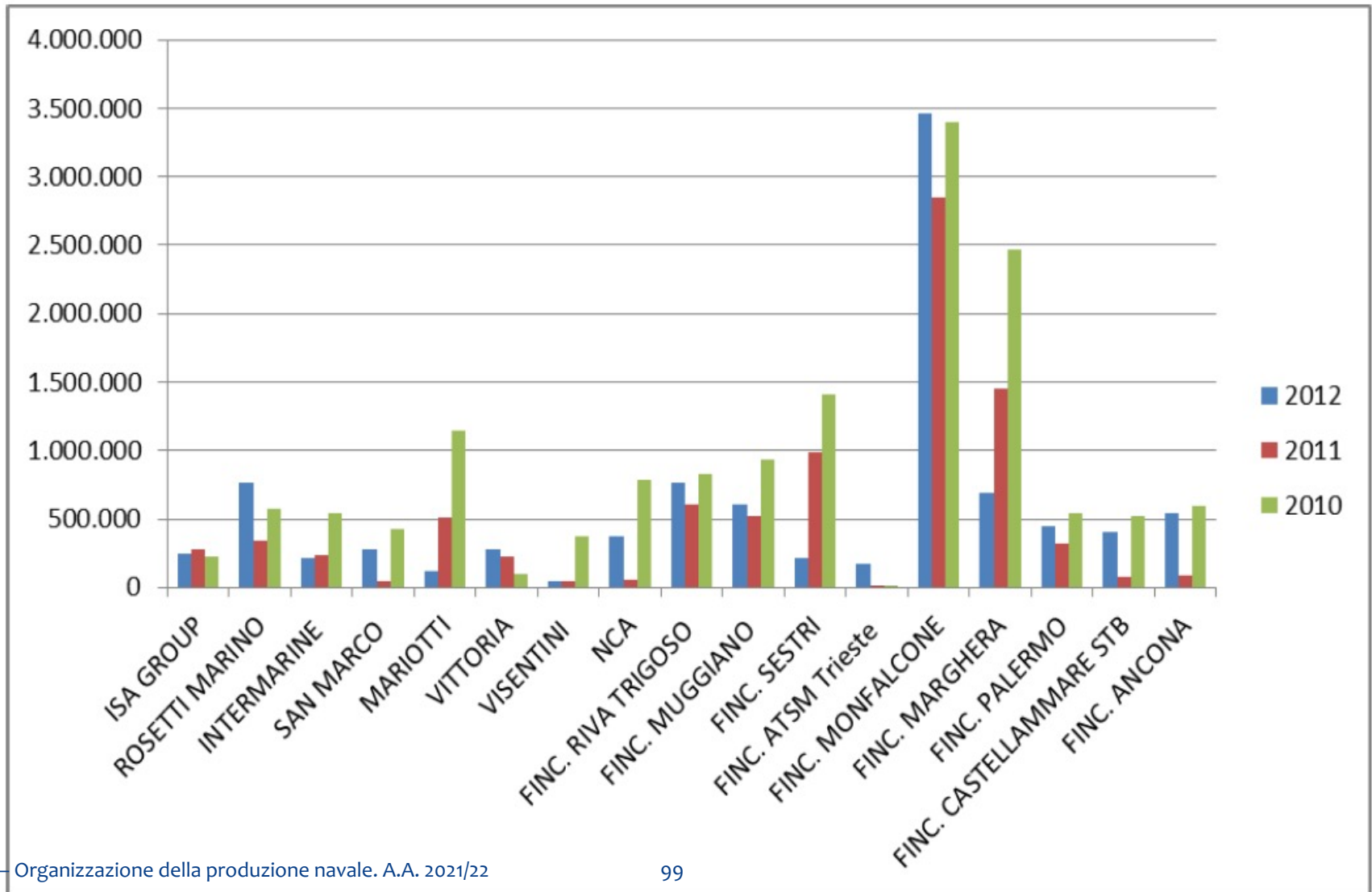
Anno 2016 - Produzione per Impresa in Tslc



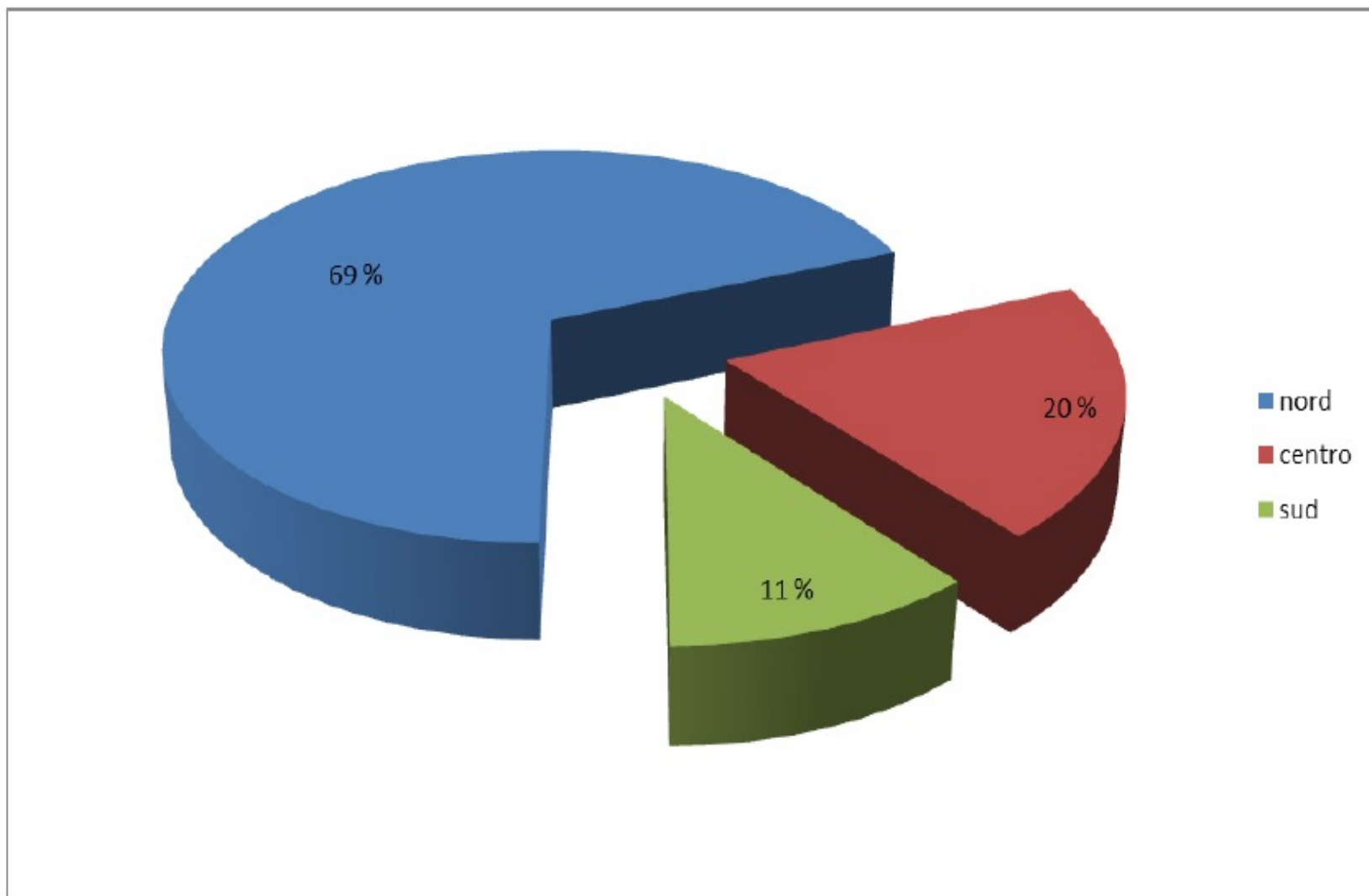
Anno 2016 - Riparazione navale per stabilimento - percentuale sul numero unità lavorate



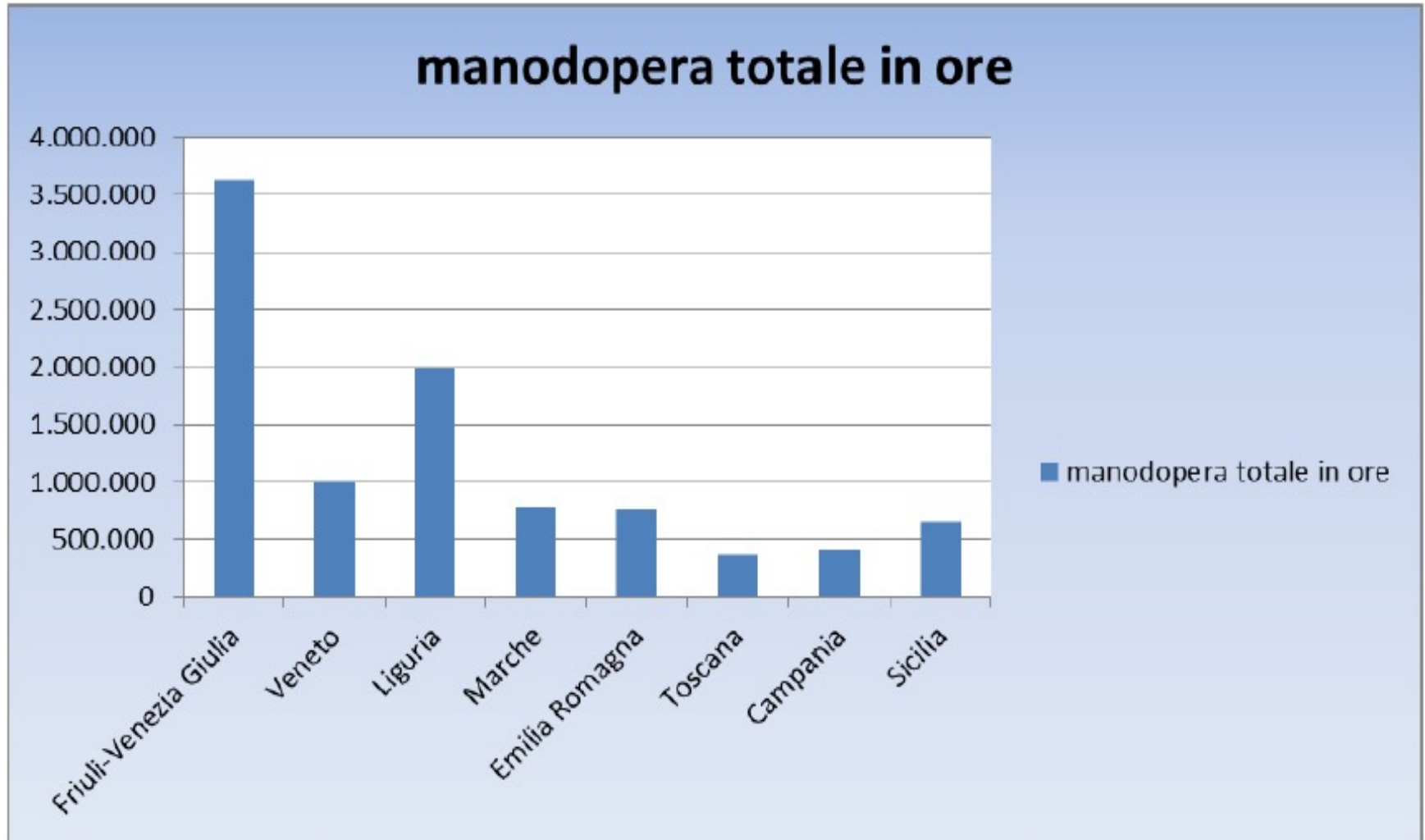
CANTIERISTICA ITALIANA – MANODOPERA TOTALE PER CANTIERE. ANNI 2010-12



CANTIERISTICA ITALIANA - DISTRIBUZIONE TERRITORIALE DELLA MANODOPERA



CANTIERISTICA ITALIANA – DISTRIBUZIONE MANODOPERA PER REGIONE

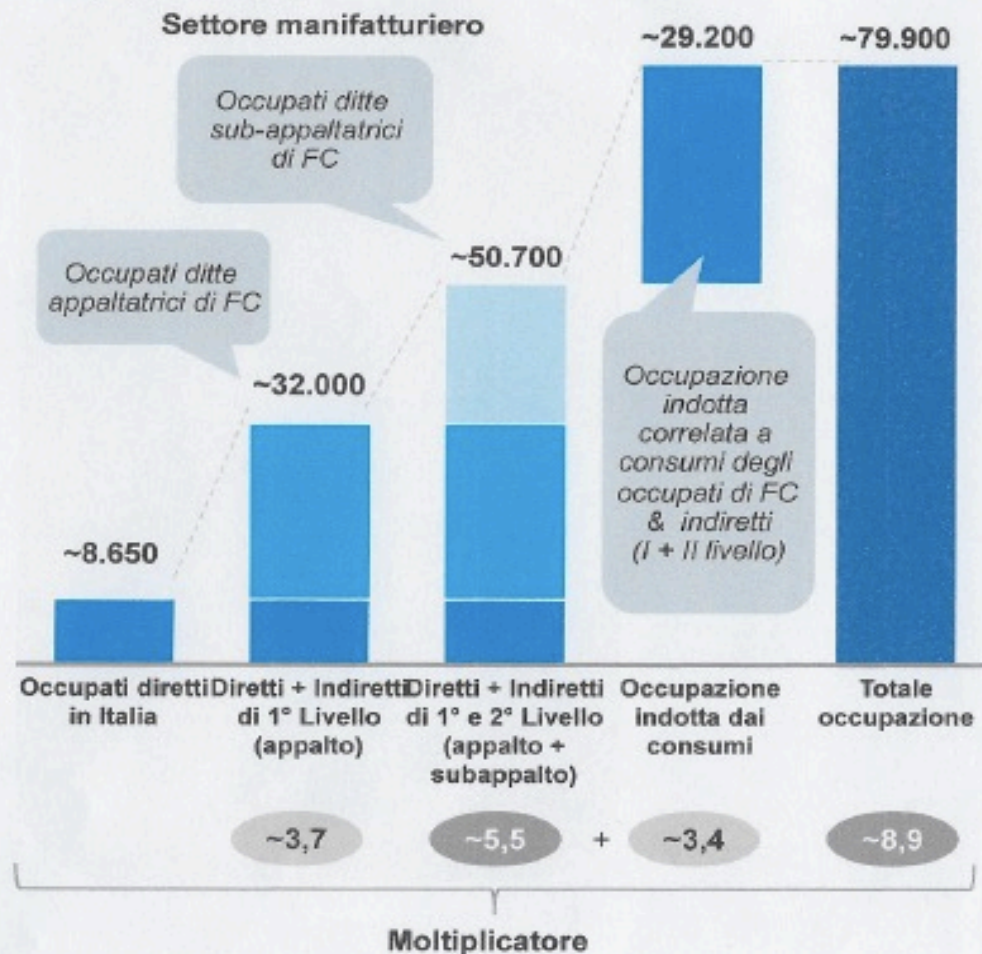


FINCANTIERI: MULTIPLICATORE OCCUPAZIONALE E DI VALORE



Peso di Fincantieri su occupazione nazionale

occupati, dicembre 2018



Fonte: elaborazione Fincantieri su studi Censis

Occupazione

- Le 8.650 risorse dirette di Fincantieri attivano in Italia circa 50.700 unità di lavoro in ambito industriale (considerando appalto e subappalto).
- Conteggiando l'effetto indotto dai consumi delle famiglie, l'occupazione si attesta a circa 76.000 unità.
- Considerando gli effetti a monte e a valle della propria struttura produttiva, Fincantieri si caratterizzerebbe per un effetto moltiplicativo occupazionale particolarmente consistente pari a ~8,9x, confermando l'azione ad ampio raggio che l'Azienda ha sul sistema Paese

Moltiplicatore

«industriale»
~5,5

«totale»
~8,9

Valore

- Ogni nave da crociera costruita sviluppa circa € 2,7 – 3,6 miliardi di volume di business per il Sistema Italia, di cui:
 - direttamente generato da Fincantieri: € 600 – 800 milioni;
 - addizionale tramite stimolo per l'indotto: € 2,1 – 2,8 miliardi

~4,5

1.6 - Scheda: Tonnellate di Stazza Lorda Compensate(Tslc)

- ❑ **Stazza Lorda (Gross Tonnage)**: comprende tutti i volumi interni della nave sia quelli utili al trasporto di merci e di passeggeri che quelli di servizio, quali gli spazi della sala macchine, per il combustibile etc.
- ❑ **Stazza netta (Net Tonnage)**: indica i volumi dedicati al carico commerciale (Payload).
- ◆ Si misura in Tonnellate di Stazza (TSL/TSN o GT/NT): **l'unità di volume corrispondeva a 100 piedi cubi (2,832 m³).**
- ❑ **La stazza viene usata ai fini fiscali (Tonnage) e statistici (dimensione delle flotte)**
- ❑ Con l'entrata in vigore della “**Convenzione internazionale sulla Stazzatura delle Navi**”(Londra 1969), adottata dalla IMO (International Maritime Organization dell'ONU) **la stazza viene calcolata con una formula** in funzione del volume totale della nave espresso in m³ e di un coefficiente K funzione logaritmica del volume stesso.

www.admin.ch › opc › classified-compilation › 0.747.305.412.pdf

- ❖ **IMO** (www.imo.org) - the International Maritime Organization – is the United Nations specialized agency with responsibility for the safety and security of shipping and the prevention of marine and atmospheric pollution by ships. IMO's work supports the UN SDGs.

La stazza lorda (GT) di una nave si calcola con la seguente formula:

$$GT = K_1 V$$

V = volume complessivo di tutti gli spazi chiusi della nave espresso in metri cubi;

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (K_1 potrà anche esser ottenuto per mezzo della tabella riportata nell'appendice 2).

[https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaArticolo?art.progressivo=0&art.idArticolo=23&art.versione=1&art.codiceRedazionale=073U0958&art.dataPubblicazioneGazzetta=1974-01-28&art.idGruppo=0&art.idSottoArticolo1=10&art.idSottoArticolo=1&art.flagTipoArticolo=\)](https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaArticolo?art.progressivo=0&art.idArticolo=23&art.versione=1&art.codiceRedazionale=073U0958&art.dataPubblicazioneGazzetta=1974-01-28&art.idGruppo=0&art.idSottoArticolo1=10&art.idSottoArticolo=1&art.flagTipoArticolo=)

Altre definizioni...

- ❑ **Portata lorda (TPL) o Dead Weight Tonnage(DWT):** è la capacità di carico complessivo trasportabile in sicurezza. La **Portata netta** si riferisce al peso massimo del solo carico commerciale trasportabile.
- ❑ **Dislocamento (Displacement):** è il peso della nave ovvero, in base al principio di Archimede, il peso della massa d'acqua spostata dalla nave per galleggiare.

Le TONNELLATE DI STAZZA LORDA COMPENSATA

- ❑ Il concetto di **Tonnellate Stazza Lorda compensata/Compensated gross ton (TSLC/CGT)** è stato ideato per la prima volta dalle Associazioni dei costruttori navali e adottato dal gruppo di lavoro del Consiglio dell'OCSE per il settore navale (WP6) negli anni '70 per fornire una misura più accurata delle attività del cantiere rispetto a quelle ottenibili con la stazza lorda e con la portata lorda/*Deadweight ton* (TPL/dwt).
- ❑ Il concetto ha subito una serie di revisioni, da quando il sistema fu introdotto nel 1984 e aggiornato più di recente nel 1994. Da quel momento le Associazioni dei Costruttori navali hanno intrapreso un'importante revisione del concetto, al fine di migliorare l'accuratezza e riflettere meglio i cambiamenti della progettazione navale e dei metodi di lavoro nei cantieri navali.
- ❑ Il nuovo sistema di cgt è stato sviluppato congiuntamente, nell'ambito dell'OCSE, dalla Comunità delle associazioni europee dei cantieri navali (CESA), dall'Associazione dei costruttori navali del Giappone (SAJ) e dall'Associazione cantieri navali coreani (KSA), che insieme rappresentano circa il 2/3 della produzione navale mondiale.

- ❑ **Il nuovo sistema di CGT, entrato in vigore il 1° gennaio 2007, è stato promulgato dal gruppo di lavoro del Consiglio dell'OCSE sulla costruzione navale al fine di dare al sistema una migliore e più solida base per il suo continuo e diffuso utilizzo all'interno dell'industria.**
- ❑ Il nuovo sistema prevede il calcolo della cgt mediante una formula, anziché i coefficienti del vecchio sistema utilizzati per convertire le tonnellate di stazza lorda (gt) in quelle compensate(cgt).
- ❑ **Le cifre in tonnellate di stazza lorda sono disponibili per tutti i tipi di nave, ma non il numero di ore uomo, l'uso dei materiali e la quantità di hardware del cantiere utilizzato nella produzione. Le risorse utilizzate per costruire una tonnellata lorda differiscono ampiamente per le dimensioni e per il tipo di nave.**
- ❑ Un punto debole del sistema precedente era la definizione dei tipi di nave. ***È stato pertanto intrapreso un attento esame della classificazione del tipo di nave, al fine di ridurre al minimo tali difficoltà nella revisione proposta.***

35. The new formula is:

$$cgt = A * gt^B$$

where A represent mainly the influence of ship type, and B is the influence of ship size and gt is the gross tonnage of the vessel.¹ A brief User Guide is given in the Annex to this document.

36. The A and B factors are shown in the table below.

Ship type	A	B
Oil tankers (double hull)	48	0.57
Chemical tankers	84	0.55
Bulk carriers	29	0.61
Combined carriers	33	0.62
General cargo ships	27	0.64
Reefers	27	0.68
Full container	19	0.68
Ro ro vessels	32	0.63
Car carriers	15	0.70
LPG carriers	62	0.57
LNG carriers	32	0.68
Ferries	20	0.71
Passenger ships	49	0.67
Fishing vessels	24	0.71
NCCV	46	0.62

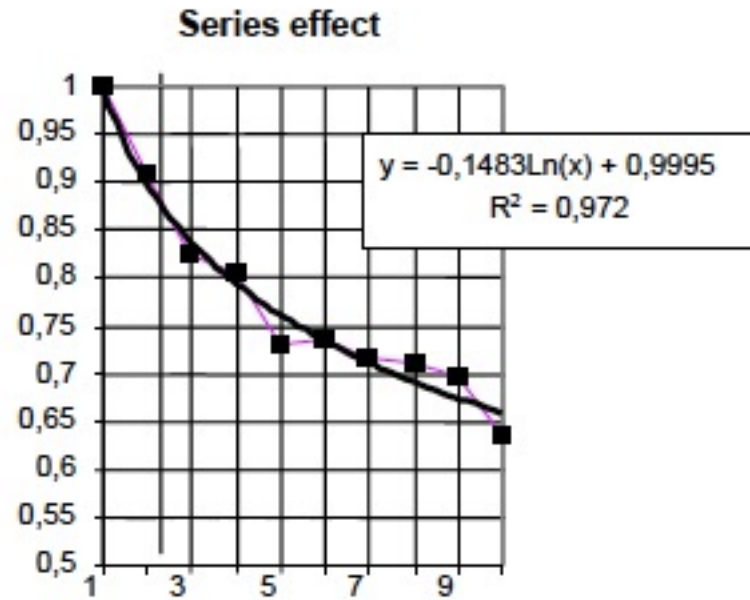


Fig. 1: Reduction of workload (series effect) from the first to the 10th ship.

ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT

**OECD Directorate for
Science, Technology and Industry (STI)**

COUNCIL WORKING PARTY ON SHIPBUILDING

COMPENSATED GROSS TON (CGT) SYSTEM



<https://www.oecd.org/industry/ind/37655301.pdf>

Cos'è L'OCSE

- ❑ L' **Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE)** , è un'organizzazione intergovernativa, fondata nel 1961 e con sede in Parigi, per stimolare il progresso economico e il commercio mondiale. E' un forum di paesi che si definiscono impegnati nella democrazia e nell'economia di mercato, confrontando diverse esperienze politiche e cercare risposte a problemi comuni, definire e coordinare pratiche e politiche nazionali e internazionali dei suoi membri. La maggior parte dei Paesi sono economie ad alto reddito e con un indice di sviluppo umano elevato (Paesi cosiddetti sviluppati).
- ❑ Nel 2017 gli Stati membri sommano il **62,2% del PIL nominale globale** (49.600 miliardi di US\$). L'OCSE è un osservatore ufficiale delle Nazioni Unite.
- ❑ **Nel 1948**, l'OCSE nacque come **Organizzazione per la Cooperazione Economica Europea (OEEC)**, per aiutare a gestire il **Piano Marshall**, consistente in aiuti finanziari degli Stati Uniti per attuare programmi economici per la ricostruzione dell'Europa dopo la seconda guerra mondiale.
- ❑ **Nel 1961**, l'OEEC è stato riformato nella Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo è stata estesa agli Stati non europei.