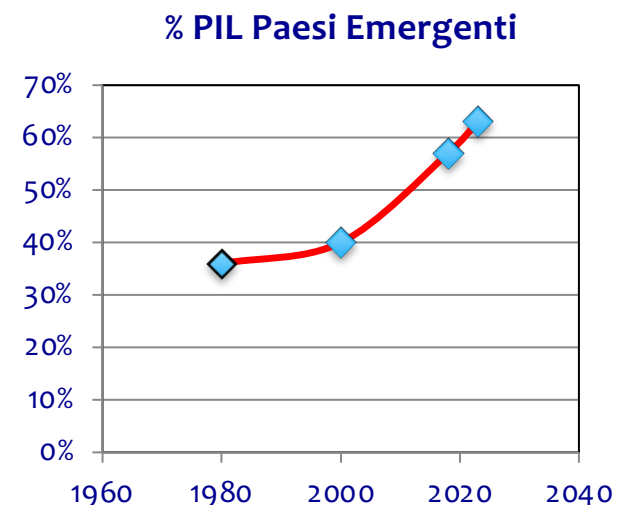


1 - ECONOMIA DEL MARE E CANTIERISTICA NAVALE

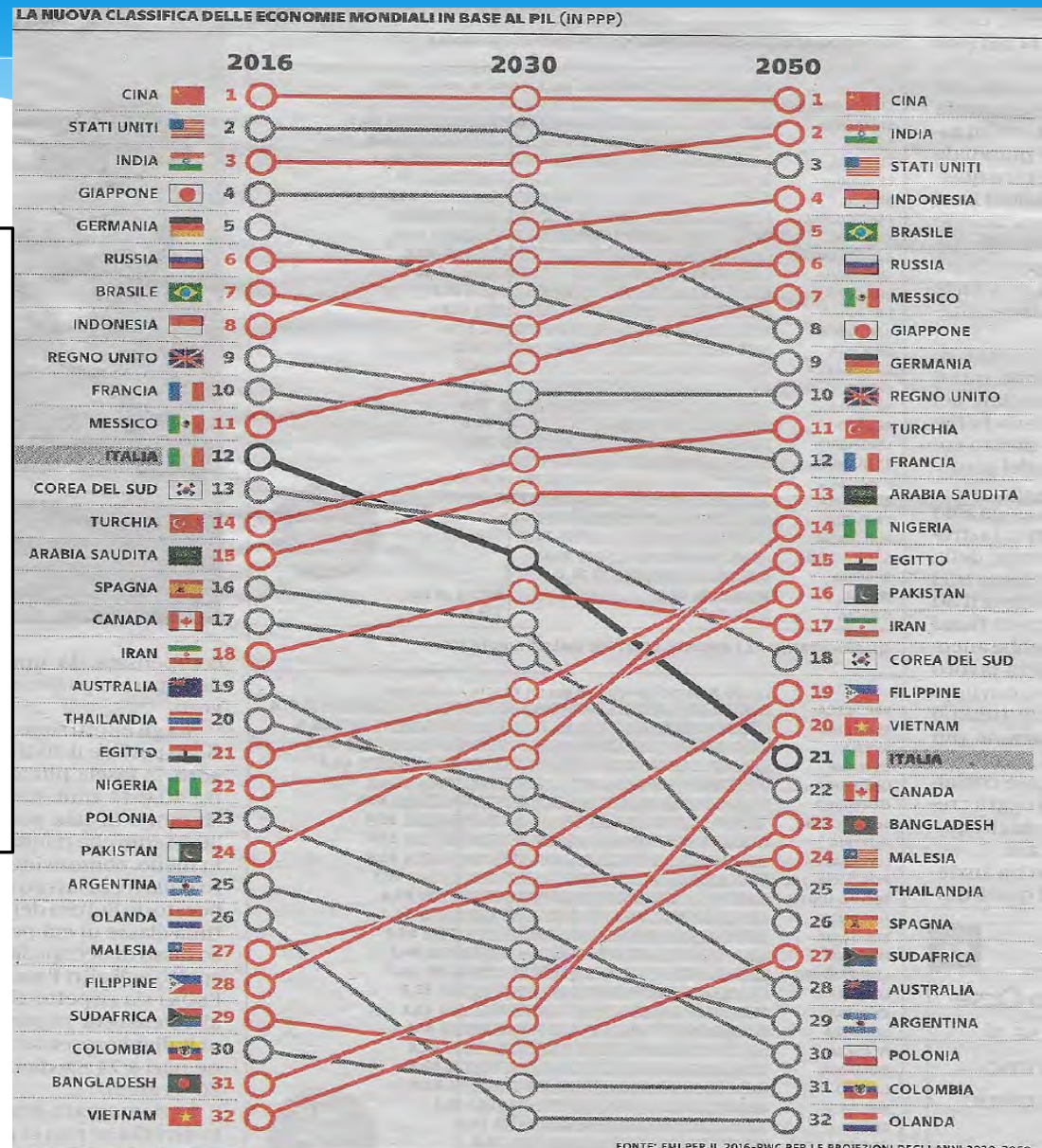
- 1.1 - Consistenza e tipologia del trasporto via mare
- 1.2 – Economia del mare. Il Cluster marittimo italiano
- 1.3 - Tipologia dei mezzi navali. Produzione cantieristica mondiale
- 1.4 - Posizionamento tecnologico e competitivo
- 1.5 - La Cantieristica Italiana
- 1.6 - Scheda: Stazza Lorda Compensata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

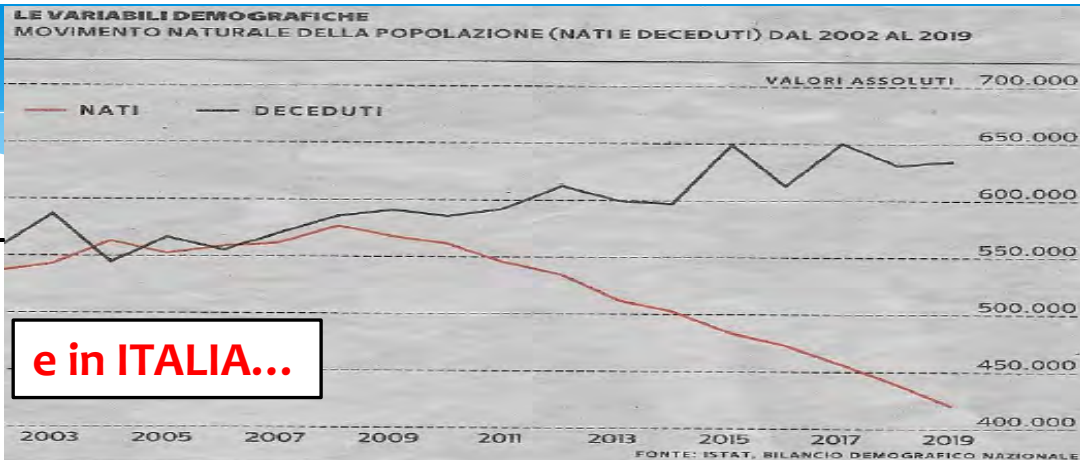
- ❑ Nell'economia globalizzata il trasporto, diversamente dal passato, non si limita al trasferimento di merci da un luogo all'altro, dal produttore al consumatore ma è parte integrante del processo produttivo e della sua economia: **ha assunto quindi una dimensione logistica, nella quale il trasporto marittimo ha 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.
- ❑ **Trasporto container e merci solide** (dry bulk) hanno trainato questa espansione.
- ❑ Lo scenario, in termini di **“geografia economica globale”** presentava, *prima della pandemia da Covid 19 e della guerra russa-ucraina*, dinamiche di crescita che, negli ultimi 20 anni, convergevano verso **Cina, India e i Paesi Emergenti.**
- ❑ **Nel 2020-21, la pandemia di SARS-Cov-19, con i provvedimenti di forte limitazione al movimento delle persone e delle merci, aveva inceppato questo meccanismo e fatto ripensare dal punto di vista strategico a questo modello economico-produttivo.**



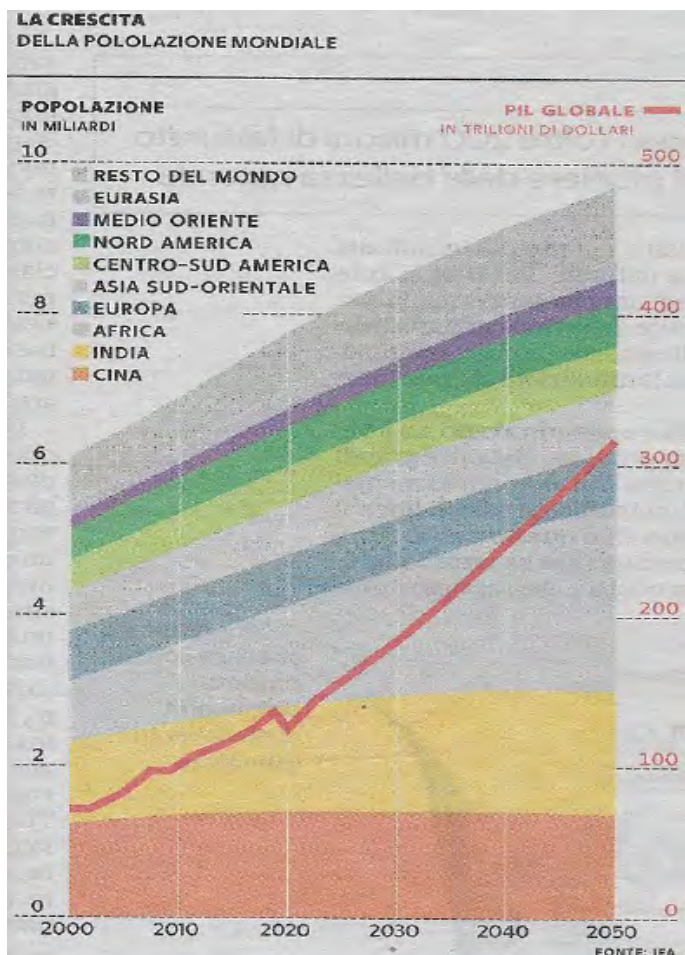
□ Evoluzione della «geografia economica globale», *prima della pandemia e del conflitto russo-ucraino*, delle prime 32 economie del mondo, misurata in base al **Prodotto Interno lordo a parità del potere di acquisto (PPP)**, secondo le previsioni del Fondo Monetario Internazionale (FMI)



Andamento demografico mondiale ed evoluzione del mercato del lavoro

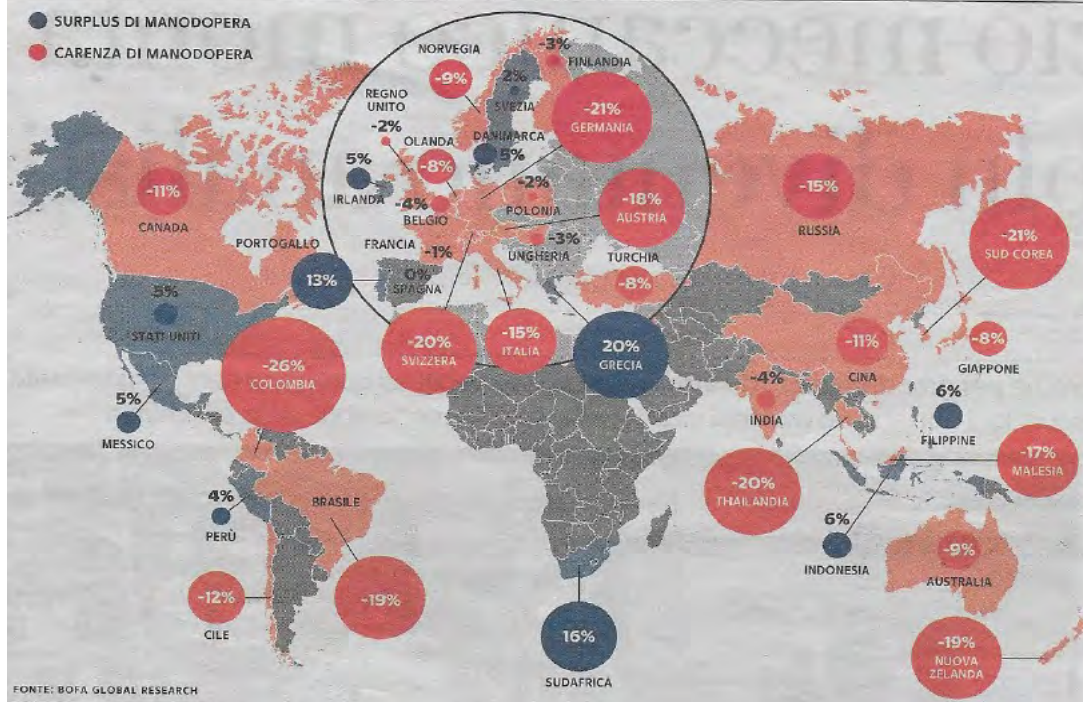


e in ITALIA...

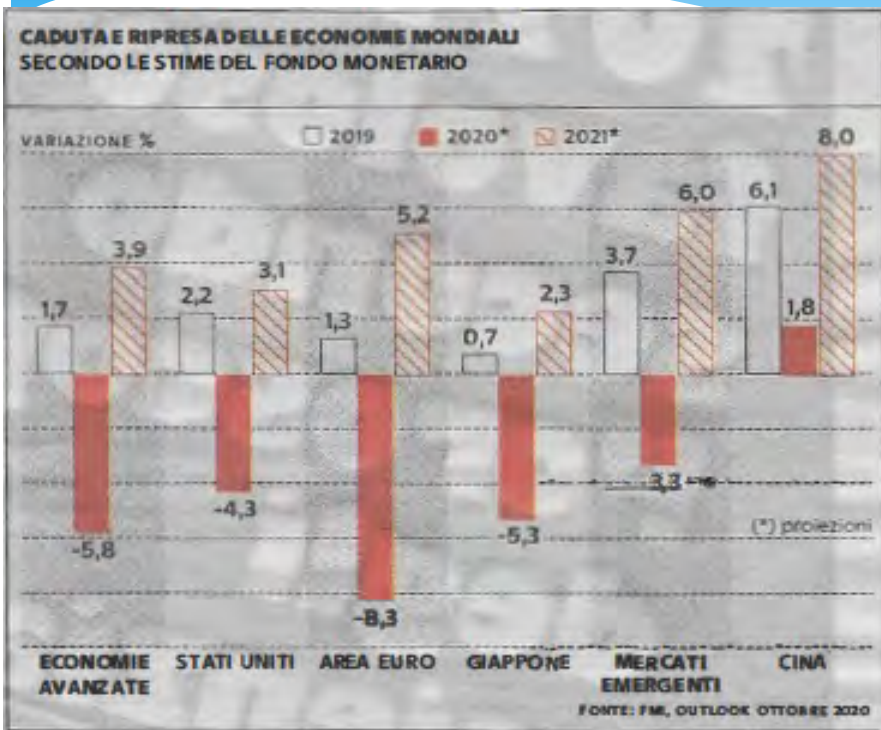


Dove va il lavoro

Le previsioni dell'offerta di lavoro nel 2030

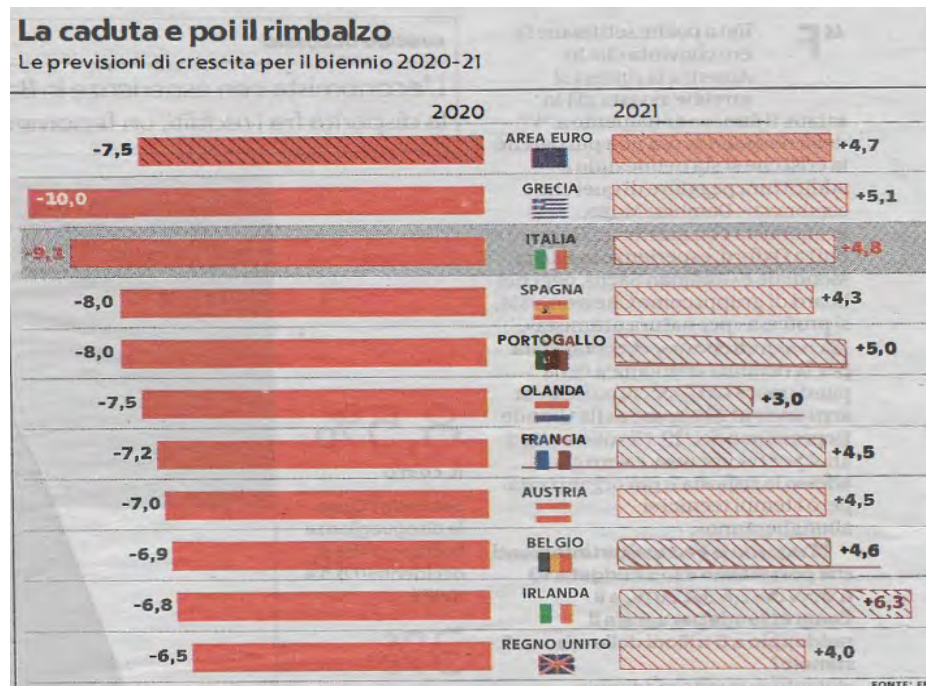


L'impatto della pandemia da Covid-19 sulle economie mondiali

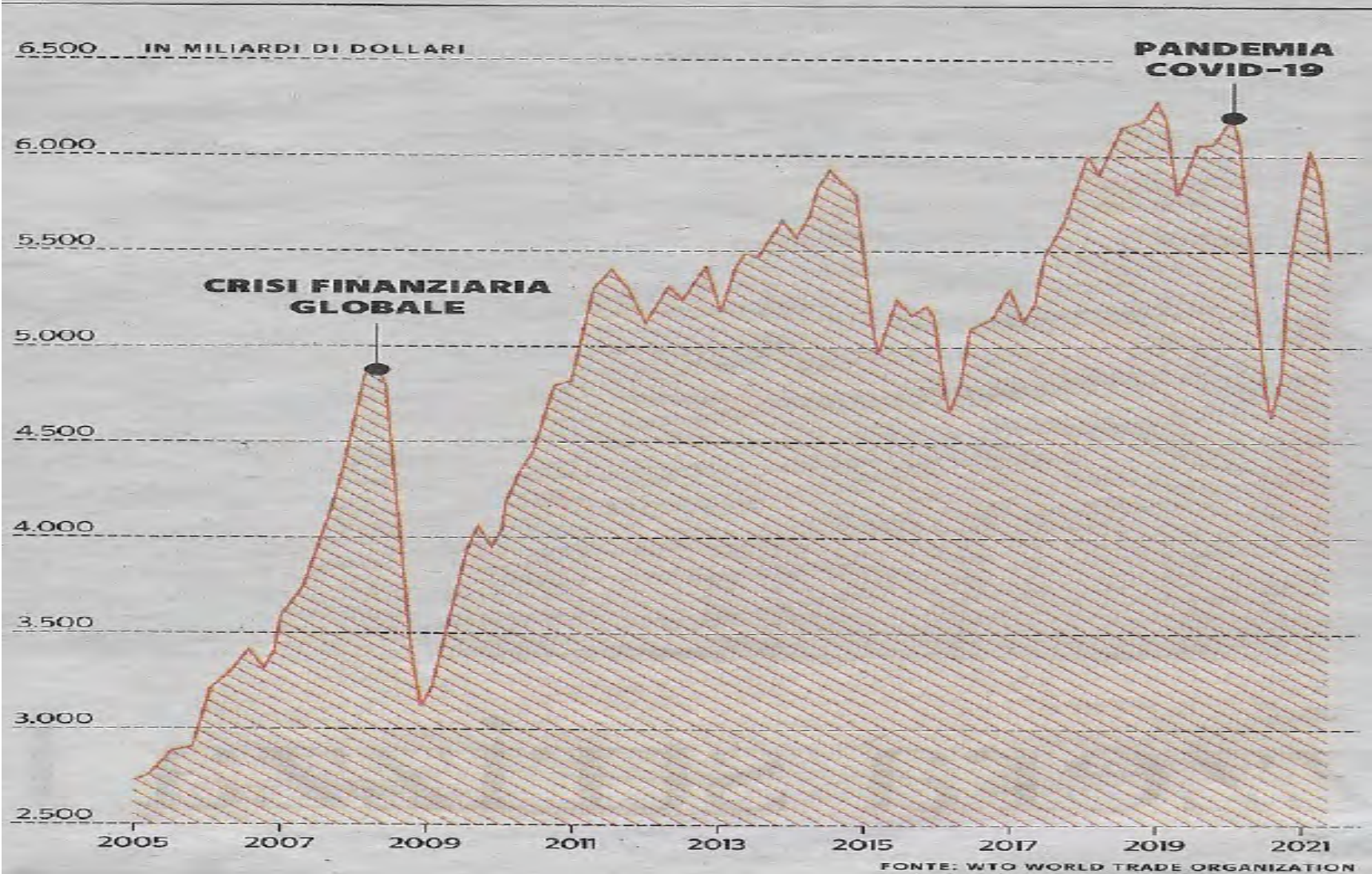


L'immediato post-pandemia da Covid-19 ha confermato il processo di spostamento della ricchezza prodotta verso la Cina ed i Paesi cosiddetti emergenti

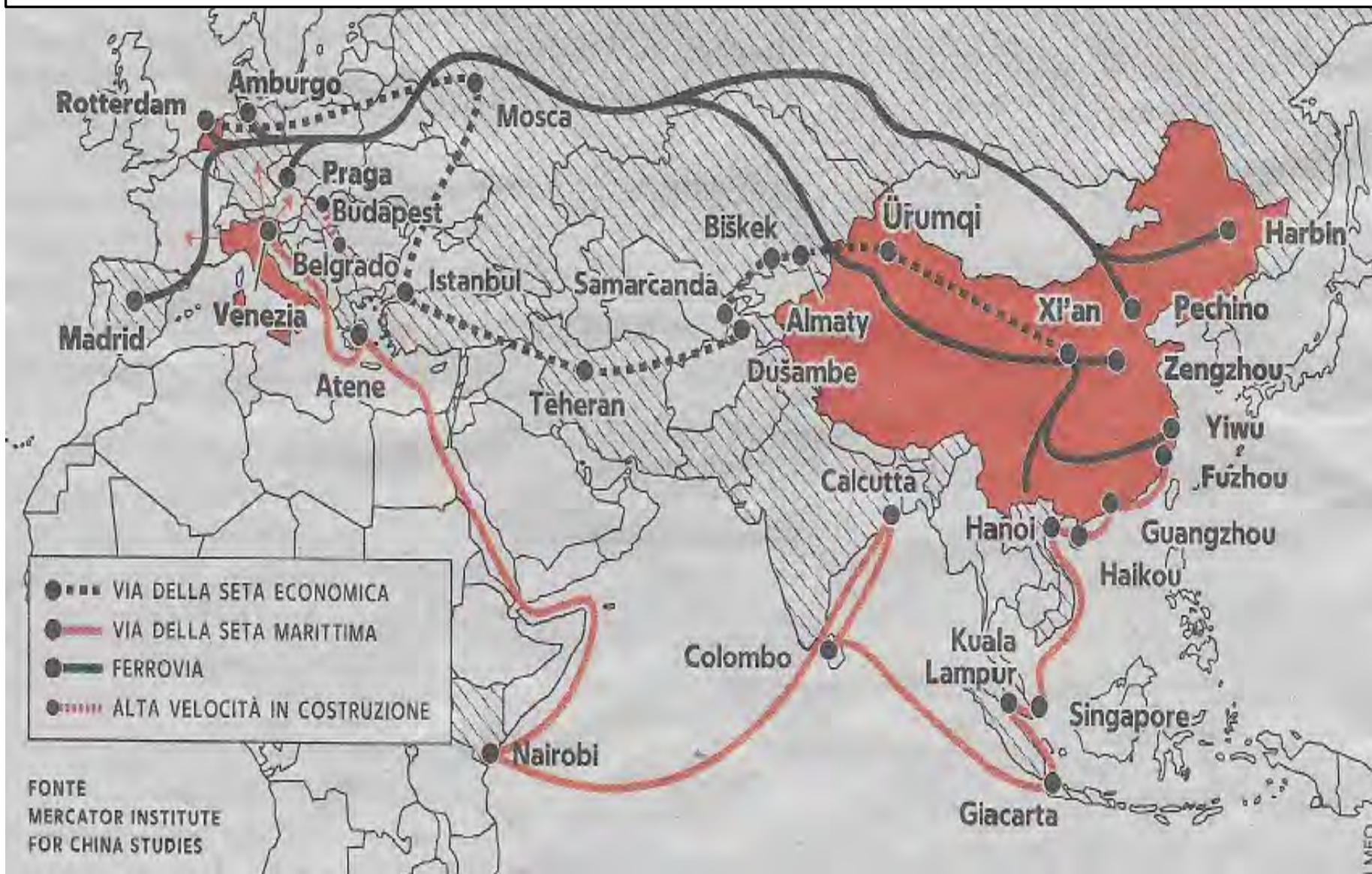
Alla caduta delle economie mondiali è seguito, nel 2021 ed anche in parte nel 2022, per effetto degli interventi di sostegno dei vari Governi, una ripresa economica (in gergo: «rimbalzo»)



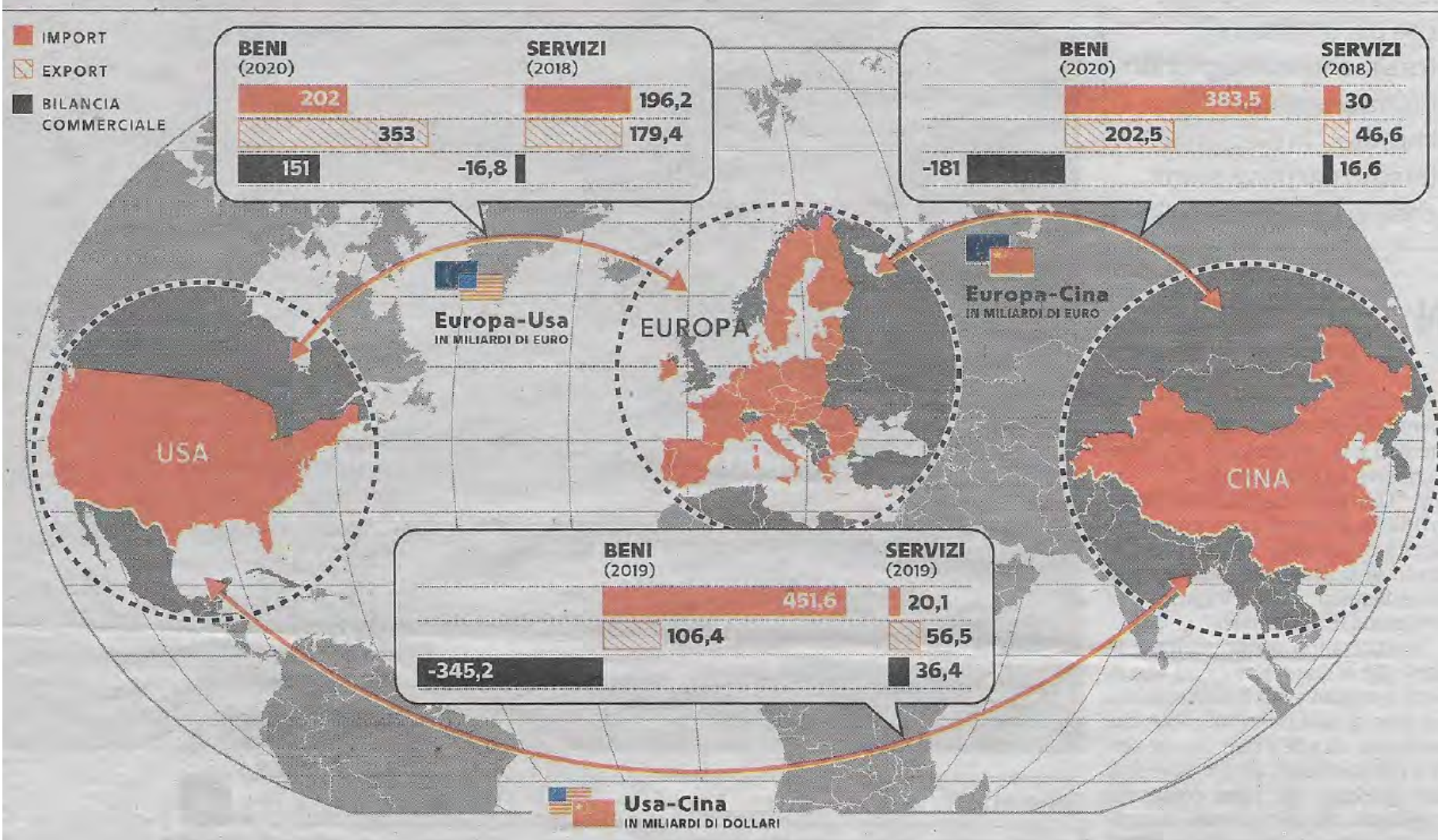
LE MONTAGNE RUSSE DEL COMMERCIO MONDIALE
ANDAMENTO ANNUALE NEI 164 PAESI ADERENTI ALLA WORLD TRADE ORGANIZATION



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

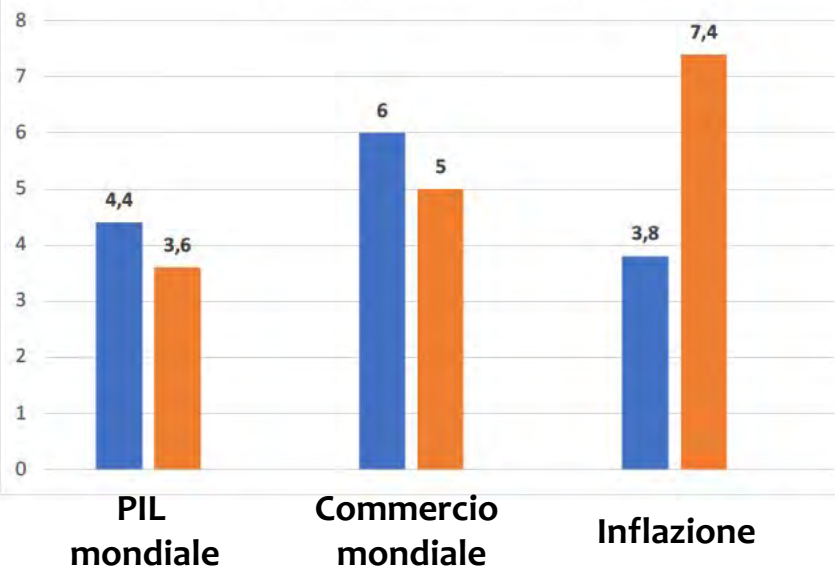


Valori pre-Covid dell'interscambio commerciale tra Europa-Stati Uniti-Cina con il peso crescente e preponderante della Cina



- ❑ Nel periodo della pandemia sono esplosi i prezzi del trasporto a mezzo container, a causa principalmente della scarsa disponibilità di container; nel 2022 tale fenomeno si è normalizzato.
- ❑ L'aumento dei prezzi delle materie prime, la conseguente forte inflazione e **da ultimo Il conflitto Russia-Ucraina**, che ha ulteriormente limitato la disponibilità delle risorse energetiche a basso costo, hanno messo in discussione la ripresa economica e le strategie inerenti la divisione e la ripartizione del lavoro e delle produzioni a livello globale.
- ❑ Oggi, la ricerca di fonti alternative di rifornimento e quindi il riposizionamento geografico delle rotte di approvvigionamento, fa crescere i prezzi del trasporto cisterniero.
- ❑ In termini di strategia è in atto un ripensamento sulla globalizzazione dell'attività economica, sul reshoring delle attività in particolare di quelle che condizionano l'indipendenza delle singole nazioni, sul riposizionamento strategico quindi delle produzioni e delle relazioni geopolitiche tra le principali aree di influenza nel mondo: USA, Europa, Russia, Cina, India e resto dell'Asia.

Previsioni di crescita economica prima e dopo il conflitto Russia-Ucraina

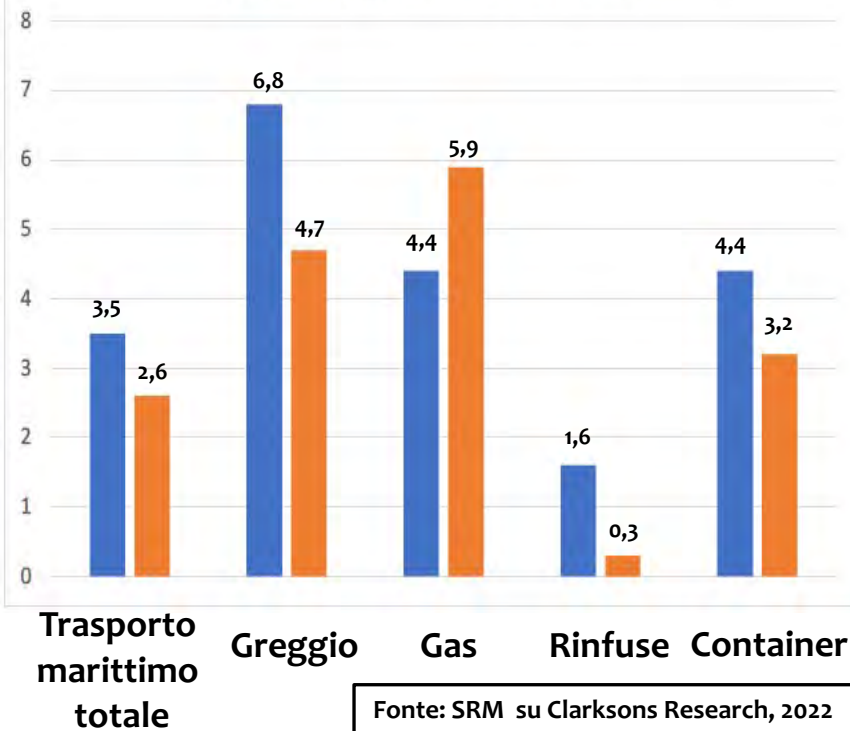


Previsioni economiche, del commercio e del trasporto marittimo nello scenario del conflitto Russia-Ucraina

Fonte: SRM su Fondo Monetario Internazionale

Previsioni a Gennaio 2022
 Previsioni a Aprile 2022

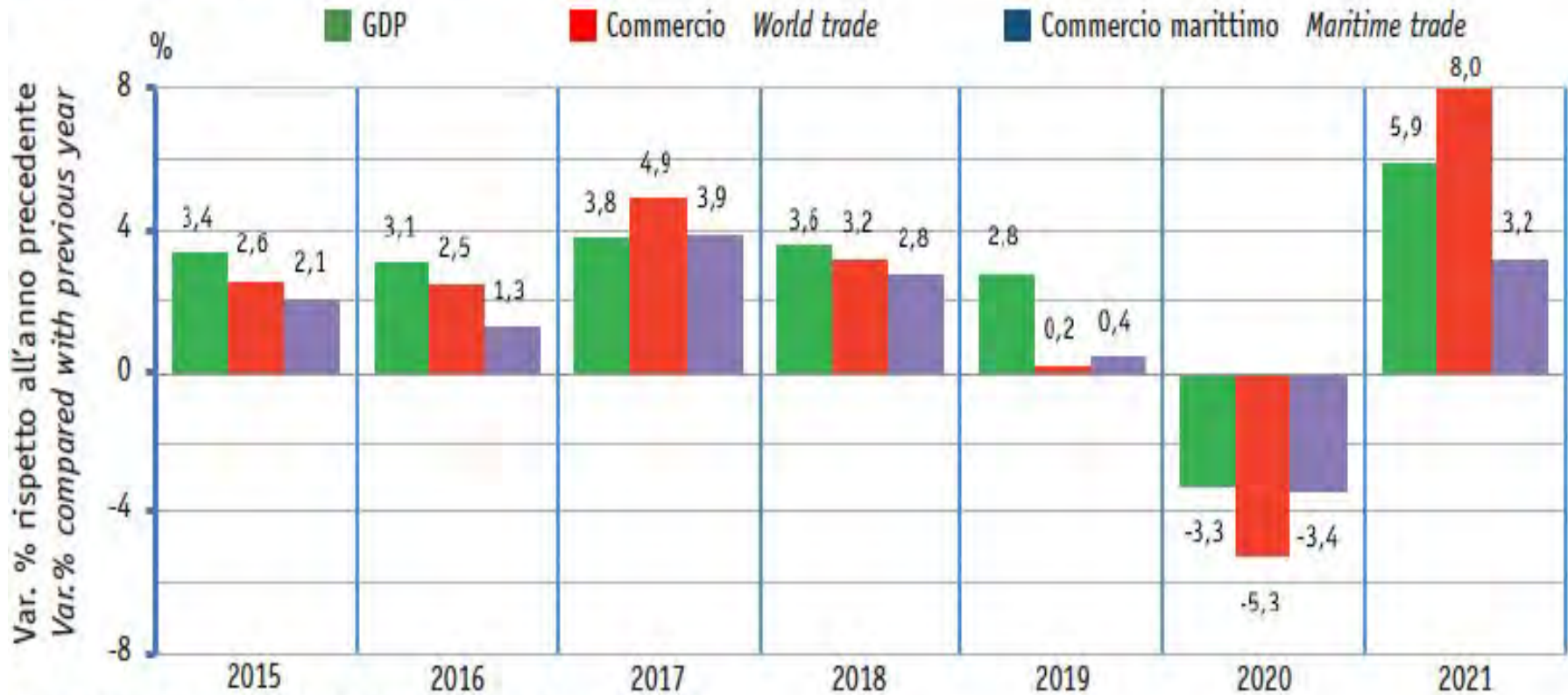
Differenza delle previsioni di crescita dei diversi segmenti dello shipping per il 2022 tra ante e post inizio conflitto. in Ucraina



Fonte: SRM su Clarksons Research, 2022

PIL, commercio mondiale e commercio marittimo

GDP, world trade and maritime trade



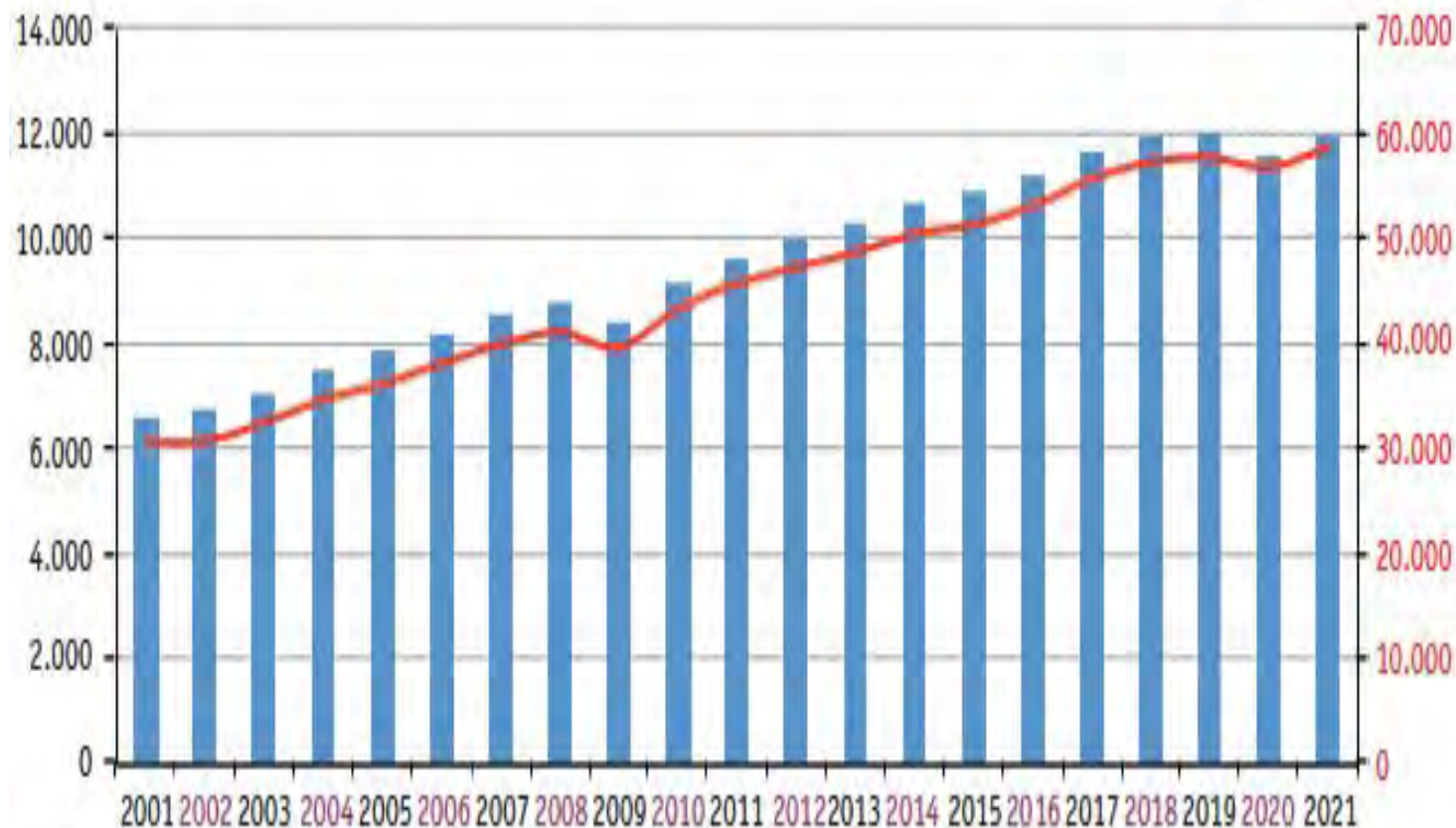
Fonte/Source: IMF, WTO, Clarkson Research Service Ltd

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

Miliardi di tonnellate-miglia
Billion tonnes-miles



Fonte/Source: Clarkson Research Service Ltd

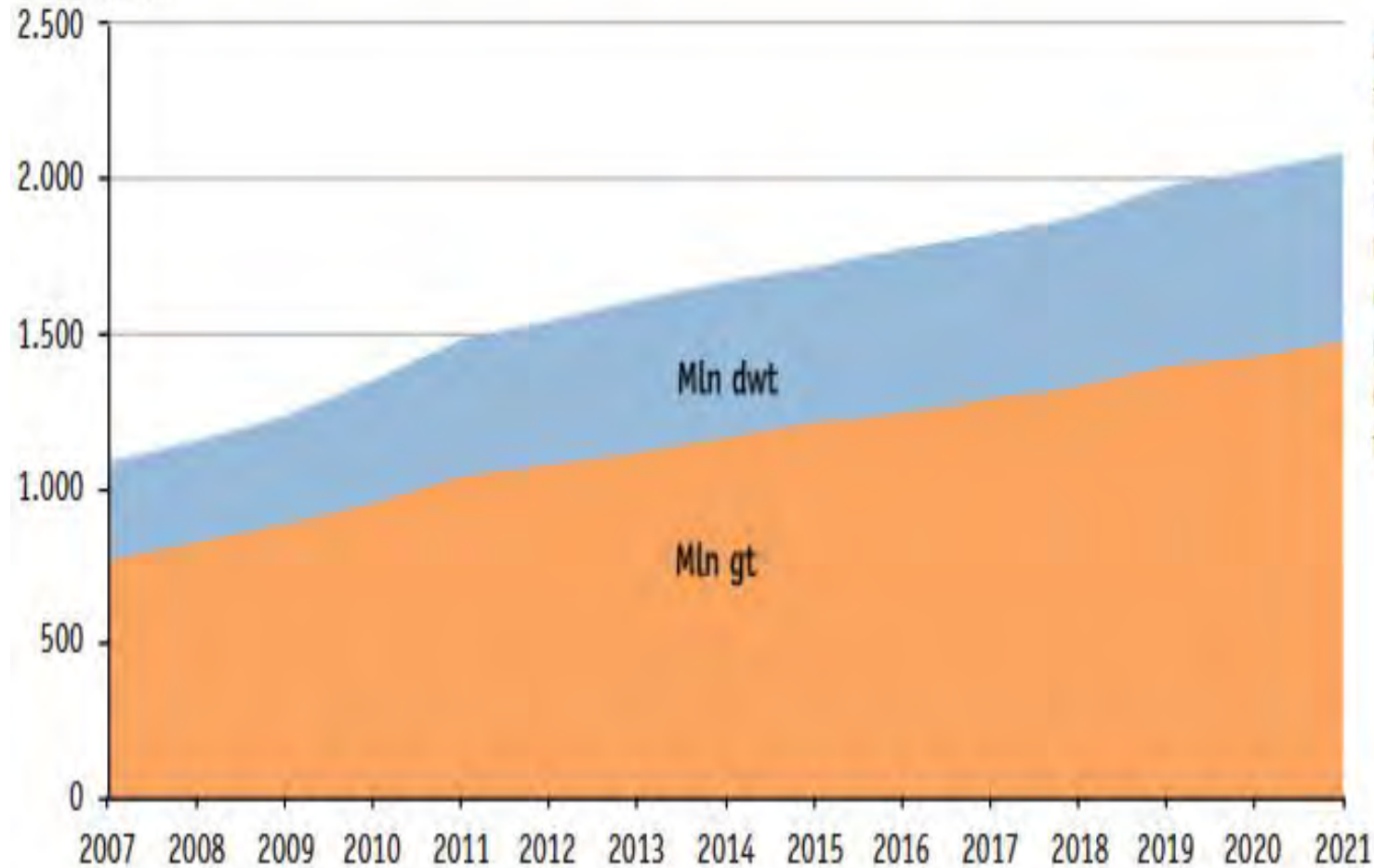
Il commercio marittimo mondiale, dopo la riduzione del 3,4% registrata nel 2020, aumenta del 3,2% con un totale di volumi trasportati pari a 11.967 milioni di tonnellate.

Parimenti, la domanda di servizi di trasporto marittimo, cioè le quantità di merci trasportate per le distanze percorse, nel 2021 aumenta del 3,2% (1,6% nel 2020) per un totale di 58.363 miliardi di tonnellate-miglia.

Evoluzione della flotta mondiale *World merchant fleet evolution*

Milioni di tonnellate

Million tonnes

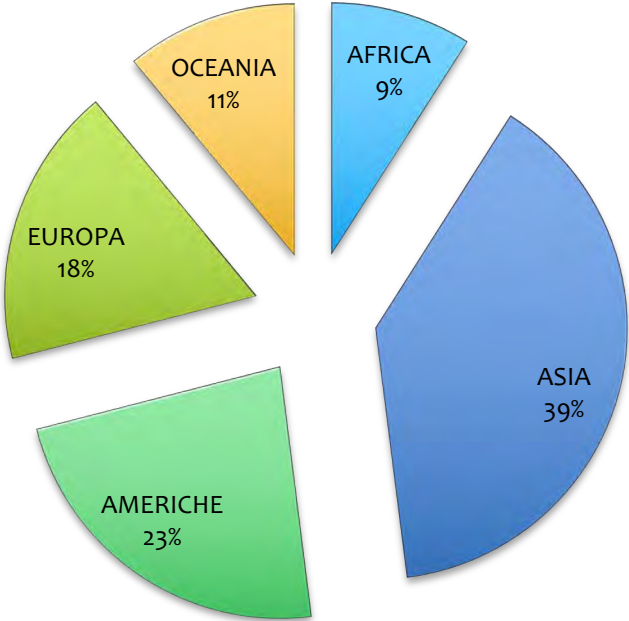


Alla fine del 2021 la flotta mondiale registra un aumento di circa il 3%, in termini di tonnellate di stazza lorda con oltre 1.475 milioni gt e oltre 2.085 milioni di dwt in termini di tonnellate di portata.

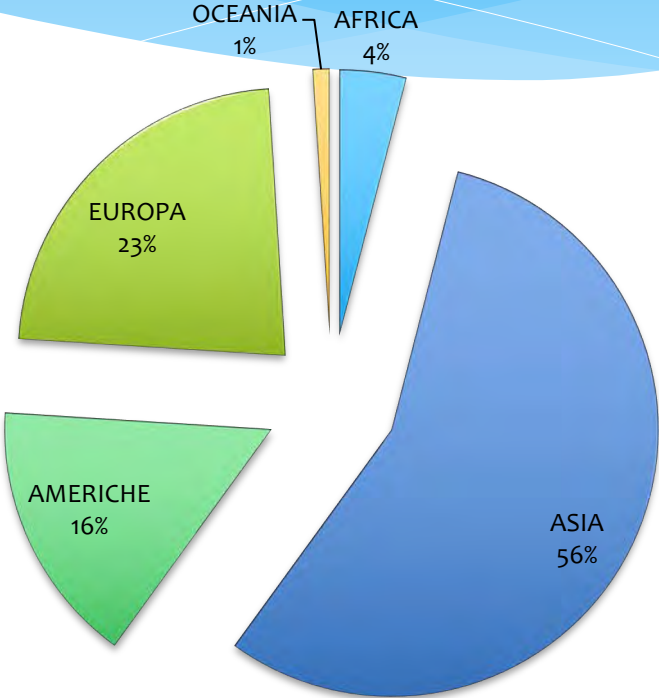
Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*

Traffico marittimo. Peso delle diverse Aree

IMBARCO %



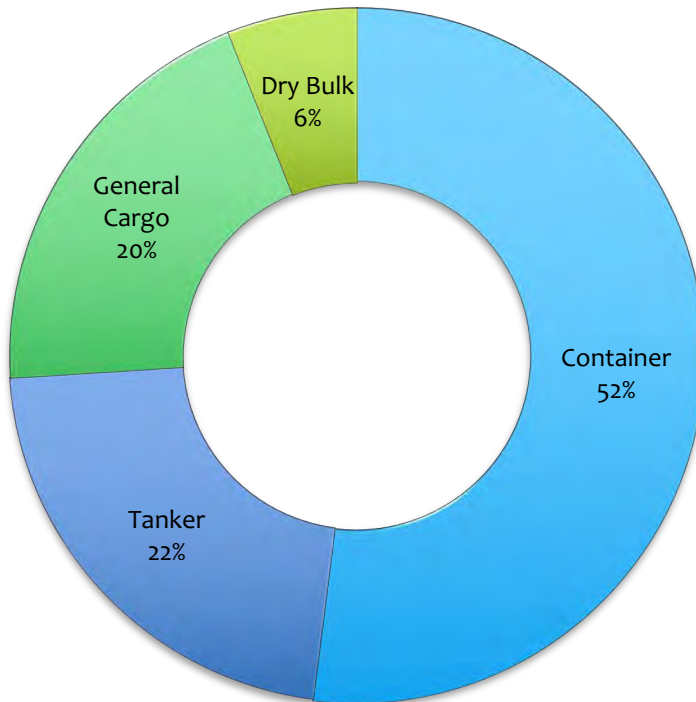
SBARCO %



(Fonte: Elaborazione SRM)

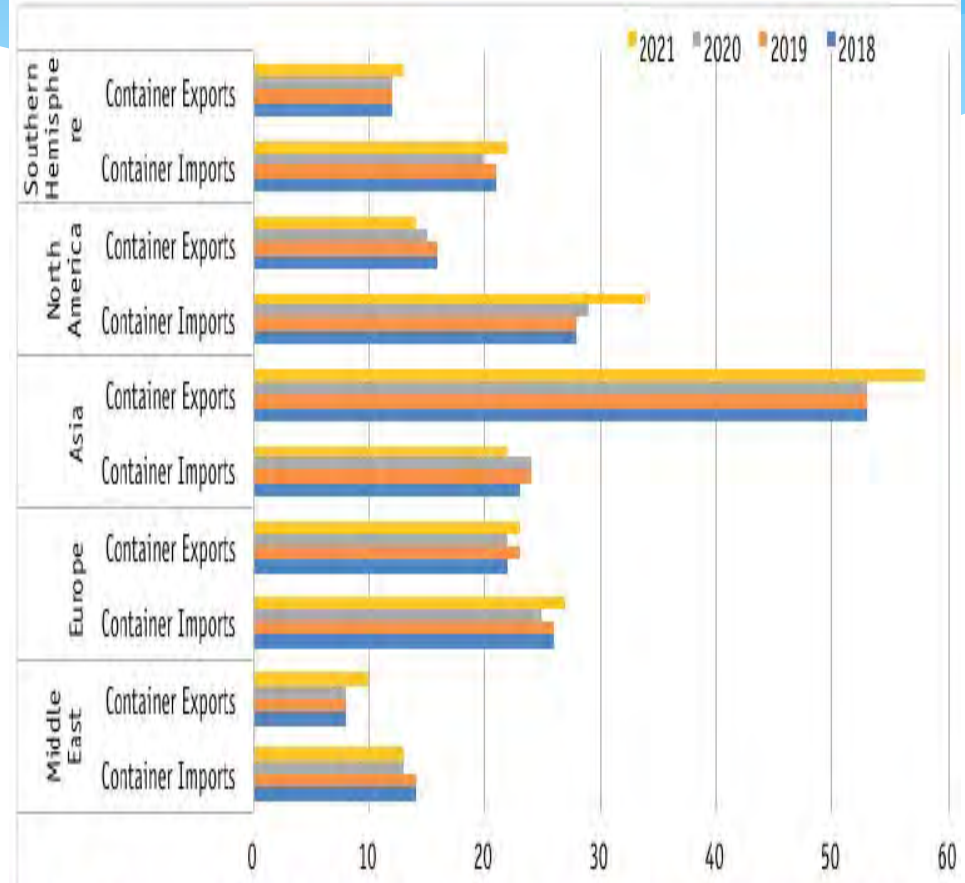
Valore del commercio marittimo e traffico container mondiale

Valore del Commercio Marittimo (% di US \$)



(Fonte: Elaborazione SRM)

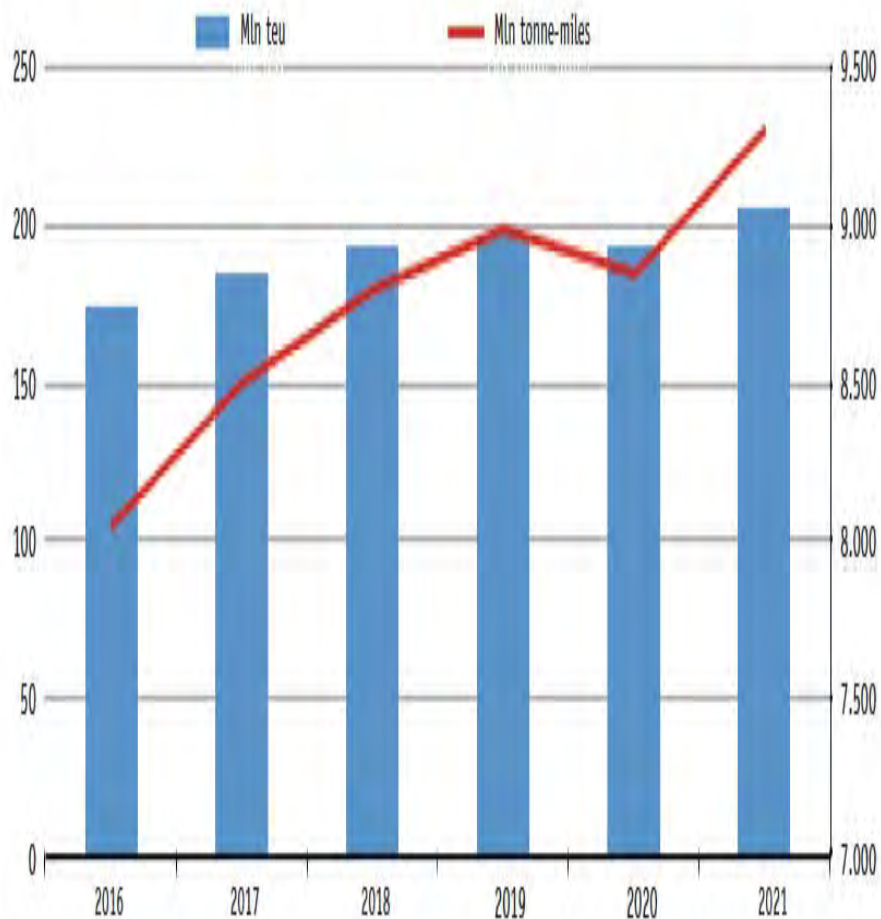
Traffico di contenitori per aree geografiche *Container trade by geographic area* million teu lift



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

Traffico mondiale di contenitori *World container traffic*

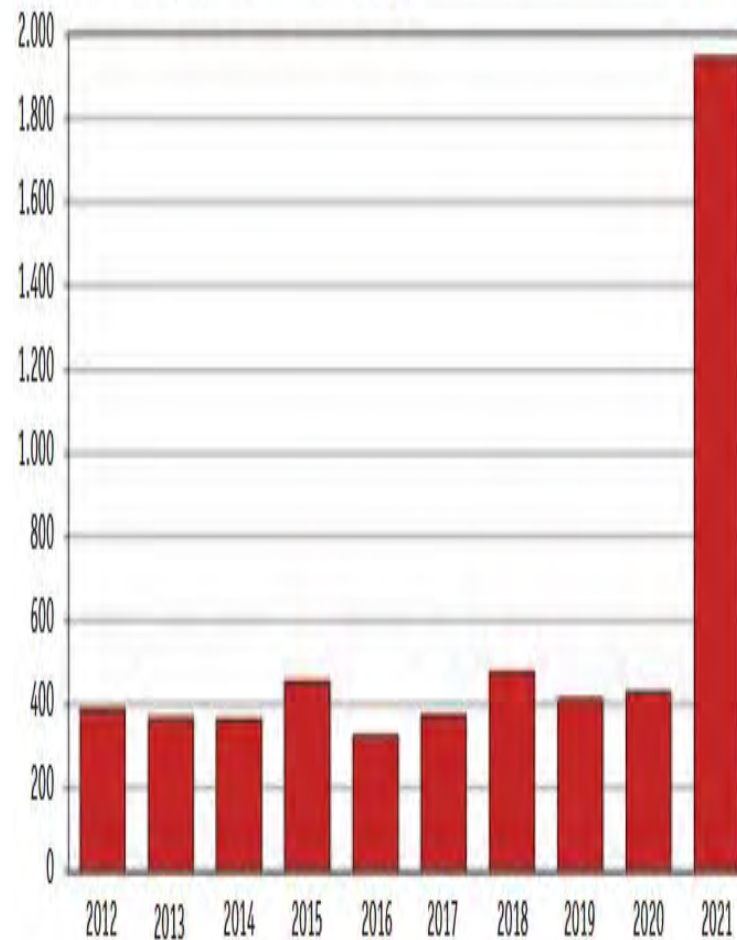
million teu and billion tonnes-mile



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

Andamento dei noli delle navi portacontenitori *Container charter market performance*

Vhss Container Index (media annuale annual average)



Fonte/Source: VHSS Banchemo Costa

Movimento container nei principali porti mondiali, europei, mediterranei e italiani

Containers movement in the major World, European, Mediterranean and Italian ports

Teu e var. % Teu and var. %

Major World ports		2021	2020	Var.% 2021/20	Major European and Mediterranean ports		2021	2020	Var.% 2021/20	Major Italian ports		2021	2020	Var.% 2021/20	
1	Shanghai	47.000.000	43.500.000	8,0	1	Rotterdam	15.000.000	14.349.000	4,5	1	Gioia Tauro	3.146.533	3.193.364	-1,5	
2	Singapore	37.500.000	36.900.000	1,6	2	Anversa	12.000.000	12.023.000	-0,2	2	Genova	2.574.795	2.352.769	9,4	
3	Ningbo	31.080.000	28.700.000	8,3	3	Amburgo	8.700.000	8.527.000	2,0	3	La Spezia	1.375.000	1.173.660	17,2	
4	Shenzhen	28.800.000	26.500.000	8,7	4	Tanger-Med	7.173.900	5.748.000	24,8	4	Livorno	791.000	716.233	10,4	
5	Guangzhou	24.200.000	23.200.000	4,3	5	Valencia	5.630.000	6.415.000	-12,2	5	Trieste	757.200	776.022	-2,4	
6	Qingdao	23.700.000	22.000.000	7,7	6	Pireo	5.320.000	6.437.000	-17,4	6	Napoli	650.000	643.540	1,0	
7	Busan	22.690.258	21.800.000	4,1	7	Bremerhaven	5.019.000	4.770.000	5,2	7	Venezia	513.800	529.064	-2,9	
8	Tianjin	20.300.000	18.360.000	10,6	8	Algeciras	4.789.000	5.106.000	-6,2	8	Salerno	419.100	377.886	10,9	
9	Hong Kong	17.778.000	17.950.000	-1,0	9	Port Said	3.865.000	4.010.000	-3,6	9	Savona	223.265	146.081	52,8	
10	Rotterdam	15.000.000	14.349.000	4,5	10	Felixstowe	3.800.000	3.778.000	0,6	10	Ravenna	185.000	194.868	-5,1	
11	Dubai	13.700.000	13.490.000	1,6	11	Barcellona	3.602.800	2.958.000	21,8	11	Ancona	176.200	158.677	11,0	
12	Anversa	12.000.000	12.023.000	-0,2	12	Gioia Tauro	3.146.500	3.193.000	-1,5	12	Cagliari	111.000	68.406	62,3	
13	Xiamen	12.000.000	11.410.000	5,2	13	Le Havre	3.070.000	2.445.000	25,6	13	Marina di Carrara	101.300	86.332	17,3	
14	Los Angeles	10.700.000	9.200.000	16,3	14	Marsaxlokk	3.000.000	2.440.000	23,0	14	Civitavecchia	100.293	106.695	-6,0	
15	Long Beach	9.300.000	8.113.000	14,6	15	Ambarli	2.932.000	2.888.000	1,5	15	Bari	70.000	71.233	-1,7	
16	New York	8.880.000	7.590.000	17,0	16	Genova	2.557.850	2.353.000	8,7	16	Catania	58.446	62.177	-6,0	
17	Amburgo	8.700.000	8.527.000	2,0	17	Danzica	2.118.000	1.924.000	10,1	17	Taranto	11.800	5.512	114,1	
18	Tanger-Med	7.173.900	5.748.000	24,8	18	Mersin	2.100.000	2.010.000	4,5	18	Palermo	10.000	13.294	-24,8	
19	Valencia	5.630.000	6.415.000	-12,2	19	Zeebrugge	2.077.000	1.800.000	15,4	19	Trapani	10.000	10.580	-5,5	
20	Pireo	5.320.000	6.437.000	-17,4	20	Southampton	1.900.000	1.925.000	-1,3						
TOTALE TOTAL		361.452.158	342.212.000	5,6	TOTALE TOTAL		97.801.050	95.099.000	2,8	TOTALE TOTAL		11.284.732	10.686.393	5,6	

Nel 2021 i porti italiani hanno chiuso l'anno con buoni risultati per Teus movimentati.

È stato registrato complessivamente il transito di quasi 11.300.000 container, con un aumento del 5,6 rispetto all'anno 2020, numero superiore anche a quello raggiunto nel periodo precedente la pandemia quando i Teus si attestarono intorno ai 10.800.000.

Il primato nella classifica dei porti italiani è stato conseguito da Gioia Tauro con 3.146.500 Teus, in lieve calo rispetto al 2020, ma in ripresa sul 2019.

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Assoport e altri Confitarma processing Assoport e other data

I maggiori Operatori/Armatori del trasporto globale di container

Global figures

6,516 active ships including 5,709 fully cellular

26,379,692 TEU
25,983,787 TEU fully cellular

315,884,187 DWT

	Flotta al 26.12.2022		Quota	Posiz.	Paese	Nuovi ordinativi	
	Navi	TEU				Navi	TEU
2M ALLIANCE			36,6%				
• Mediterranean Shipping Company (MSC)	714	4.598.373	17,4%	1	Svizzera	124	1.727.210
• MOELLER MAERSK(MM)	709	4.240.817	16,1%	2	Danimarca	31	374.013
• Hyundai Merchant Marine (HMM)	75	816.365	3,1%	8	Corea	17	184.027
<i>Totale</i>	1498	9.655.555				172	2.285.250
OCEAN ALLIANCE			29,1%				
• CMA GCM Group	594	3.384.377	12,8%	3	Francia	81	689.257
• CHINA COSCO SHIPPING	468	2.871.859	10,1%	4	Cina	46	884.272
• Evergreen Line	208	1.637.861	6,2%	6	Taiwan	51	489.922
<i>Totale</i>	1270	7.894.097				178	2.063.451
THE ALLIANCE			15,3%				
• Hapag Lloyd	249	1.784.267	6,8%	5	Germania	20	377.554
• Ocean Network Express (K-Line, Mitsui Line, NYK)	203	1.527.159	5,8%	6	Giappone	30	418.430
• Yang Ming Marine Transport Corp.	94	707.354	2,7%	9	Cina	0	0
<i>Totale</i>	546	4.018.780				50	795.984
TOTALE	3314	21.568.432	81,0%			400	5.144.685

(Fonte: Alphaliner: Flotta al 26.12.2022 costituita da navi di proprietà e noleggate)

<https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>

Evoluzione della flotta crocieristica mondiale *World cruise fleet evolution*



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Services Limited *Confitarma processing of Clarkson Research Services Limited*

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



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

Passeggeri *Passengers (N.)**

	Traghetti <i>Ferries</i>	Crociere <i>Cruises</i>	Locali* <i>Locals*</i>	Totale <i>Total</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	9.643.156	640.936	22.167.565	32.451.657
2021	13.485.308	2.442.143	27.428.618	43.356.069
% sul totale	31	6	63	100
Var. % 2021/2020	39,8	281,0	23,7	33,6

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

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

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	17.425	10.775	53.157
2019	179.551	58.759	111.138	106.383	23.371	481.221	37.605	17.977	11.873	67.455
2020	156.869	49.248	114.305	105.009	16.384	443.835	22.168	9.643	641	32.452
2021	163.808	56.800	117.012	122.573	20.420	482.634	27.429	13.485	2.442	43.356
% sul totale	35	11	26	24	4	100	68	30	2	100
Var. % 2021/2019	-9	-3	5	15	-13	0	-27	-25	-79	-36
Var. % 2021/2016	-10	-17	0	24	-10	-2	30	-20	-77	-11
9 mesi 2022	125.889	45.465	92.532	93.293	15.382	372.561	28.043	13.828	6.696	48.567
Var.estrap.2022/21	2%	7%	5%	1%	0%	3%	36%	37%	266%	49%

(Fonte/Source: Assoport)

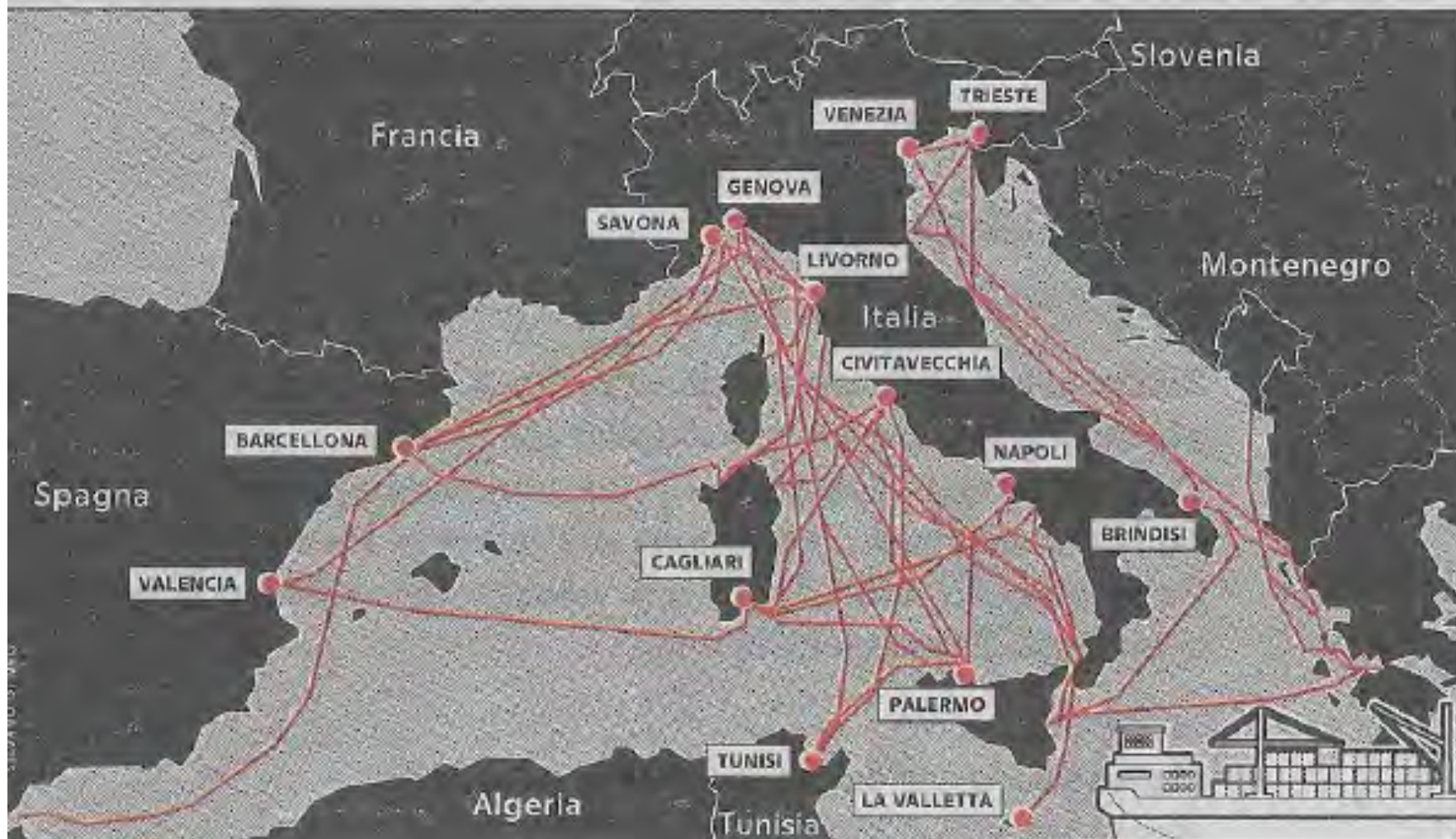
* Passeggeri su rotte inferiori alle 20 miglia. (Passengers on routes under 20 miles)

Principali flotte mondiali di navi traghetti *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>	197	2.523.384	68	3.043.020	265	5.566.404
2	Malta	12	125.194	47	2.033.967	59	2.159.161
3	Giappone <i>Japan</i>	292	1.083.469	82	736.794	374	1.820.263
4	Cina <i>China</i>	186	1.624.495	17	88.746	203	1.713.241
5	Cipro <i>Cyprus</i>	80	1.539.144	8	118.059	88	1.657.203
6	Danimarca <i>Denmark</i>	75	646.582	19	671.966	94	1.318.548
7	Indonesia	362	958.550	37	221.047	399	1.179.597
8	Finlandia <i>Finland</i>	51	604.612	29	508.286	80	1.112.898
9	Grecia <i>Greece</i>	199	1.002.866	10	61.167	209	1.064.033
10	Panama	57	569.050	66	441.731	123	1.010.781
11	Svezia <i>Sweden</i>	59	808.158	10	165.901	69	974.059
12	Turchia <i>Turkey</i>	82	158.670	30	700.124	112	858.794
13	Norvegia <i>Norway</i>	324	862.688	10	313.642	334	1.176.330
14	Francia <i>France</i>	54	795.002	4	27.972	58	822.974
15	USA	114	307.145	13	470.043	127	777.188
16	Spagna <i>Spain</i>	47	535.219	7	119.391	54	654.610
17	Regno Unito <i>UK</i>	87	456.366	9	183.886	96	640.252
18	Canada	116	539.883	12	93.983	128	633.866
19	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	17	292.522	19	332.877	36	625.399
20	Filippine <i>Philippines</i>	186	328.061	21	148.299	207	476.360
	Altri <i>Others</i>	855	3.401.993	311	2.774.276	1.166	6.176.269
	TOTALE <i>TOTAL</i>	3.452	19.163.053	829	13.255.177	4.281	32.418.230

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

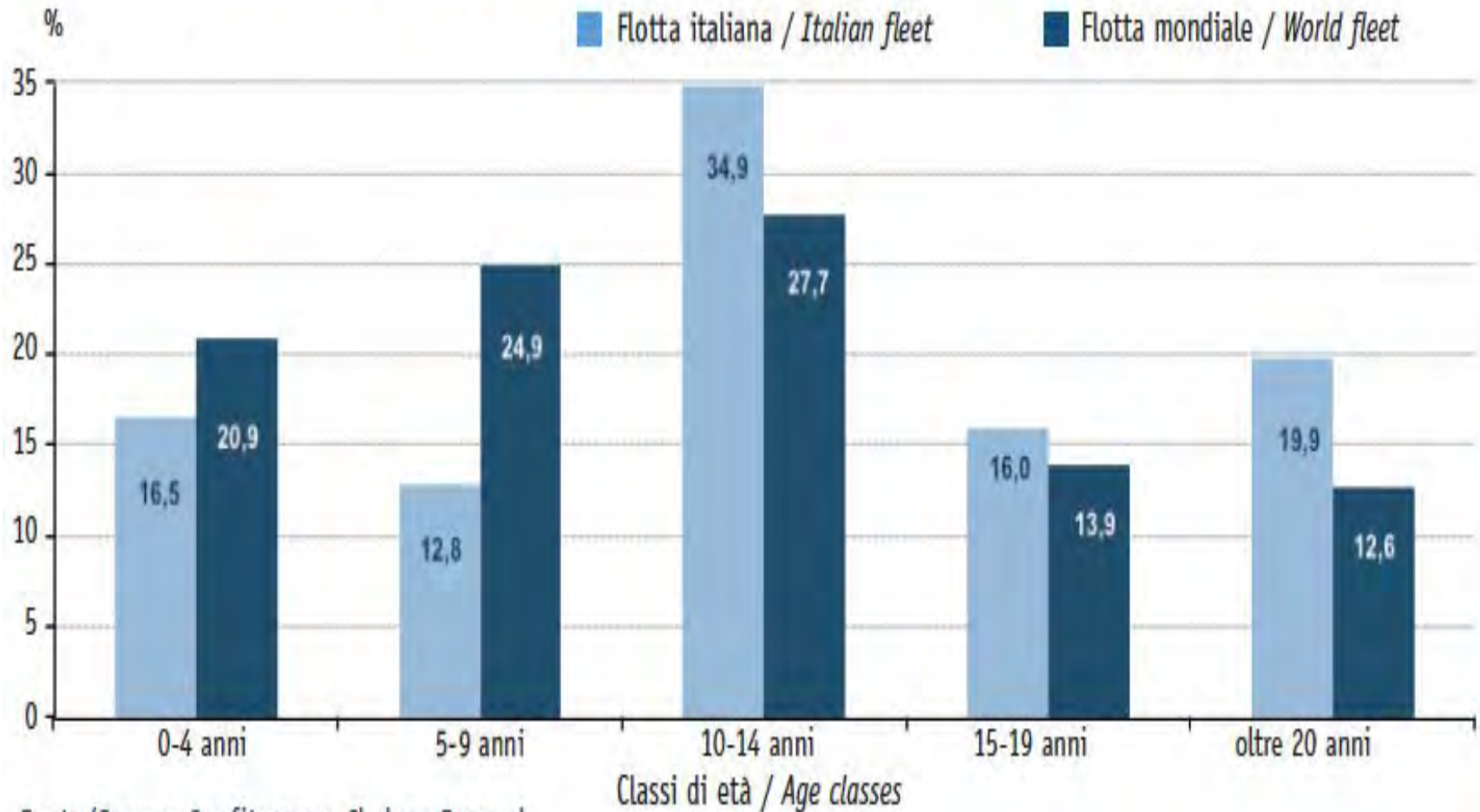
LE ROTTE DELLE AUTOSTRADE DEL MARE NEL MEDITERRANEO
COLLEGAMENTI COMMERCIALI PER IL TRAFFICO MERCI





BACK-UP

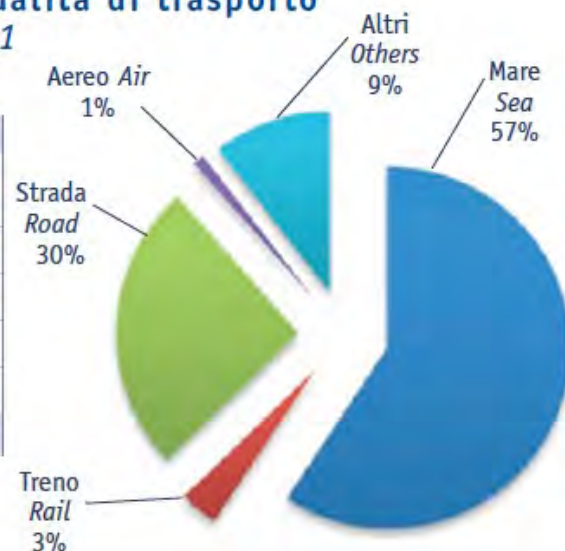
Età della flotta italiana e mondiale *Age of the Italian and World fleet*



Commercio estero dell'Italia nel 2021 per modalità di trasporto

Italian foreign trade by mode of transport on 2021

	import		export		total	
	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%
Mare Sea	182,229	59,7	76,835	51,1	259,064	56,9
Treno Rail	11,566	3,8	4,564	3,0	16,129	3,5
Strada Road	68,632	22,5	66,522	44,3	135,155	29,7
Aereo Air	0,798	0,3	1,840	1,2	2,638	0,6
Altri Others	41,801	13,7	0,491	0,3	42,292	9,3
TOTALE TOTAL	305,026	100	150,253	100	455,279	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 2021 January-December 2021

	Importazioni		Esportazioni		Totale	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Mare/Sea	1.164.900.432	72,6	564.045.609	76,6	1.728.946.041	74
Treno/Rail	73.406.268	4,6	20.305.162	2,8	93.711.430	4
Strada/Road	101.716.655	6,3	123.379.964	16,8	225.096.619	9,6
Aria/Air	5.173.437	0,3	11.204.125	1,5	16.377.562	0,7
Idrovie/Inland waterways	9.052.220	0,6	8.474.732	1,2	17.526.952	0,7
Altri/Others	249.442.074	15,6	8.686.123	1,2	258.128.197	11
TOTALE TOTAL	1.603.691.086	100	736.095.715	100	2.339.786.801	100

Secondo i dati Eurostat, nel 2021 il commercio estero dell'Ue è pari a circa 2.340 miliardi di tonnellate di cui il 74% (1.729 Mln tonn.) utilizza la via marittima. Ai primi posti nell'interscambio europeo via mare sono i Paesi Bassi (352 mln), la Spagna (229 mln tonn.) e l'Italia (200 mln 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	2021
NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	4.160	3.910	3.830
Petroliere <i>Oil tankers</i>	1.580	1.530	1.555
Gasiere <i>Gas tankers</i>	380	360	335
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	1.710	1.550	1.475
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	490	470	470
NAVI DA CARICO SECCO <i>DRY CARGO SHIPS</i>	3.510	3.420	3.045
Carico generale <i>General cargo</i>	405	375	345
Portacontenitori <i>Container ships</i>	245	245	225
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	910	800	425
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	1.950	2.000	2.050
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	35.860	34.960	34.710
Crociera <i>Cruise</i>	22.010	22.250	20.490
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	1105	1.070	1.230
Traghetti <i>Ferries</i>	11.675	11.550	11.900
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	1.070	1.090	1.090
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	4.090	4.000	3.890
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	2.800	2.760	2.660
Altri tipi di navi <i>Others</i>	1.290	1.240	1.230
TOTALE <i>TOTAL</i>	47.620	46.290	45.480
di cui: personale alberghiero <i>of which hotel staff</i>	20.310	19.686	19.251

Si stimano i posti di lavoro a bordo della flotta italiana, pari a 45.480, di cui circa 25.720 coperti da marittimi italiani o comunitari e circa 19.760 da personale non europeo. Su tali posti ruotano circa 65.000 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 2021 in circa 8.300 unità.

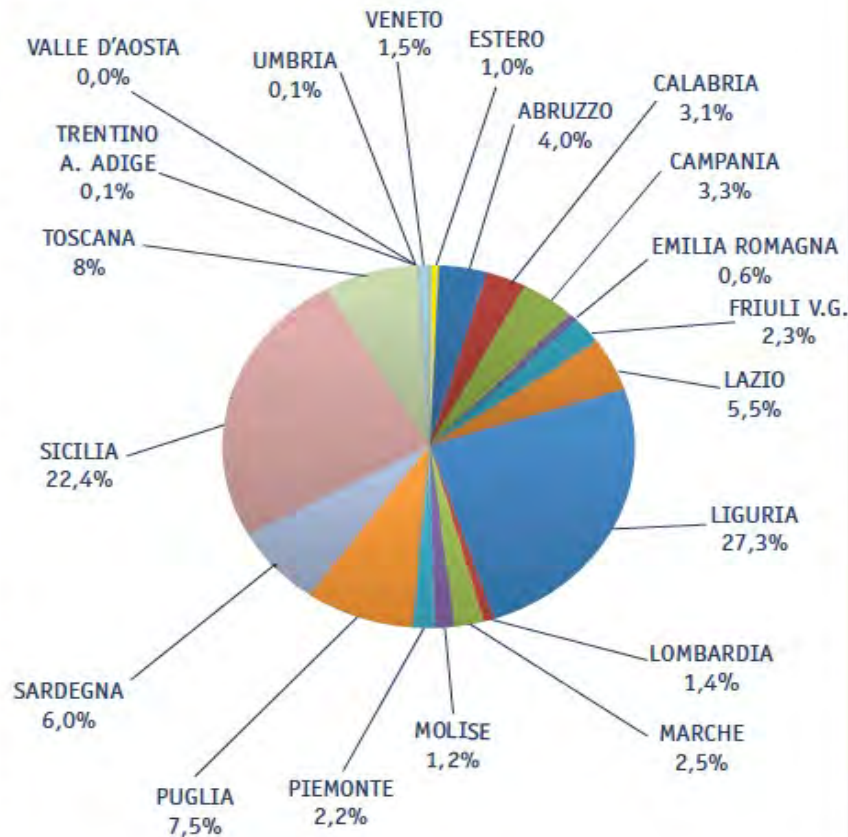
La stima totale dei posti di lavoro risulta pertanto pari a oltre 73,3 migliaia.

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

Fonte/Source: Confitarma



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	59	ABRUZZO	24
CALABRIA	37	CALABRIA	28
CAMPANIA	42	CAMPANIA	26
EMILIA ROMAGNA	8	EMILIA ROMAGNA	4
FRIULI V. GIULIA	39	FRIULI V. GIULIA	9
LAZIO	63	LAZIO	51
LIGURIA	347	LIGURIA	222
LOMBARDIA	23	LOMBARDIA	6
MARCHE	44	MARCHE	9
MOLISE	9	MOLISE	15
PIEMONTE	33	PIEMONTE	12
PUGLIA	91	PUGLIA	66
SARDEGNA	77	SARDEGNA	47
SICILIA	210	SICILIA	257
TOSCANA	101	TOSCANA	66
TRENTINO A. ADIGE	2	TRENTINO A. ADIGE	0
UMBRIA	2	UMBRIA	1
VAL D'AOSTA	1	VAL D'AOSTA	0
VENETO	24	VENETO	8
ESTERO	9	ESTERO	11
TOTALE TOTAL	1.070	TOTALE TOTAL	862



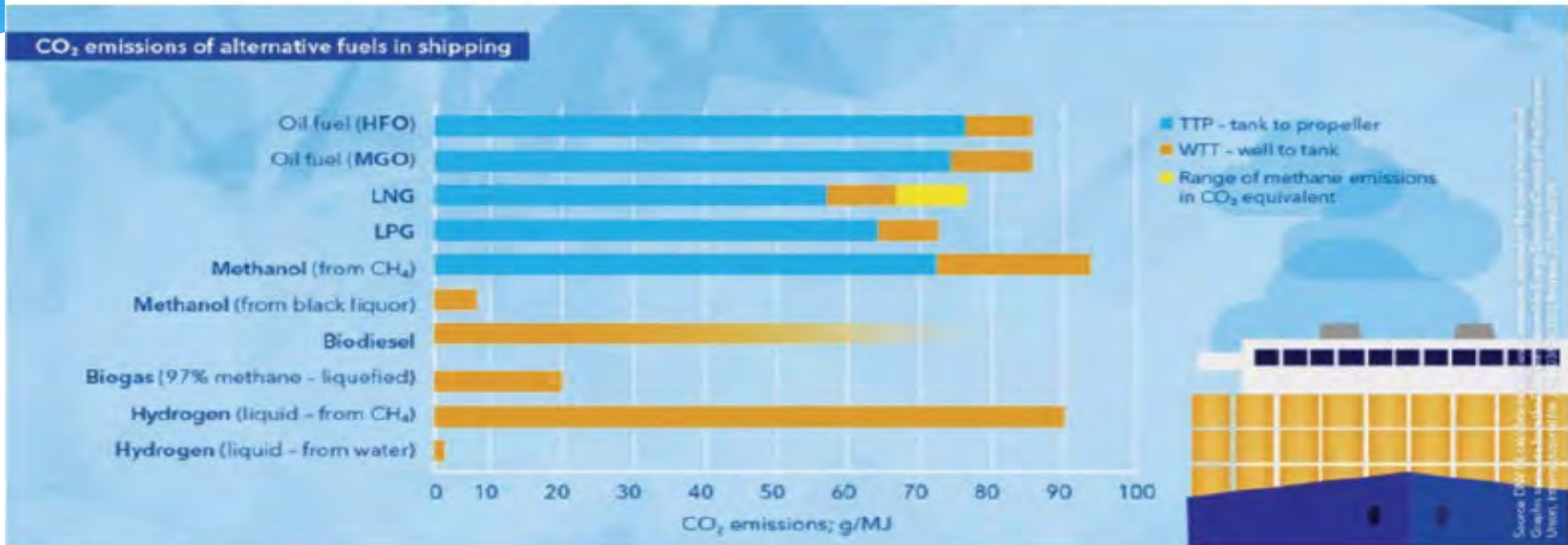
Migranti dal mare *Migrant at sea*

Interventi SAR delle navi mercantili <i>Sar operation by merchant ships</i>	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Totale 2014-21
Totale navi mercantili dirottate da MRCC* <i>Total merchant ships diverted by MRCC</i>	381	416	84	14	27	81	2.377
di cui/of which: mercantili di bandiera italiana/ <i>Italian merchant ships</i>	149	148	38	8	16	25	659
Totale navi mercantili coinvolte in soccorso <i>Total Merchant ships involved in rescue operations</i>	121	119	25	5	12	18	693
Totale migranti salvati/ <i>Total people saved</i>	178.415	114.286	19.782	7.586	25.465	59.967	724.214
Totale migranti salvati da unità mercantili <i>Total people saved by merchant ships</i>	13.888	11.350	1.438	285	580	1.596	87.356
% migranti salvati da unità mercantili <i>% of total people saved by merchant ships</i>	8%	10%	7%	4%	2%	3%	12%
di cui/of which: da navi mercantili di bandiera italiana <i>Italian merchant ships</i>	6.492	6.245	644	285	461	773	27.901
% migranti salvati da unità mercantili di bandiera italiana <i>% of total people saved by Italian merchant ships</i>	47%	55%	45%	100%	79%	48%	32%
Unità soccorse <i>Ships saved</i>	119	119	25	5	12	9	682

*Maritime Rescue Co-ordination Centre-Rome

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

Emissioni di CO₂ dei combustibili alternativi *CO₂ emission of alternative fuels in shipping*



Fonte/Source: DNV/GL

Evoluzione flotta con motori ecologici *Evolution of ships with ecological engines*



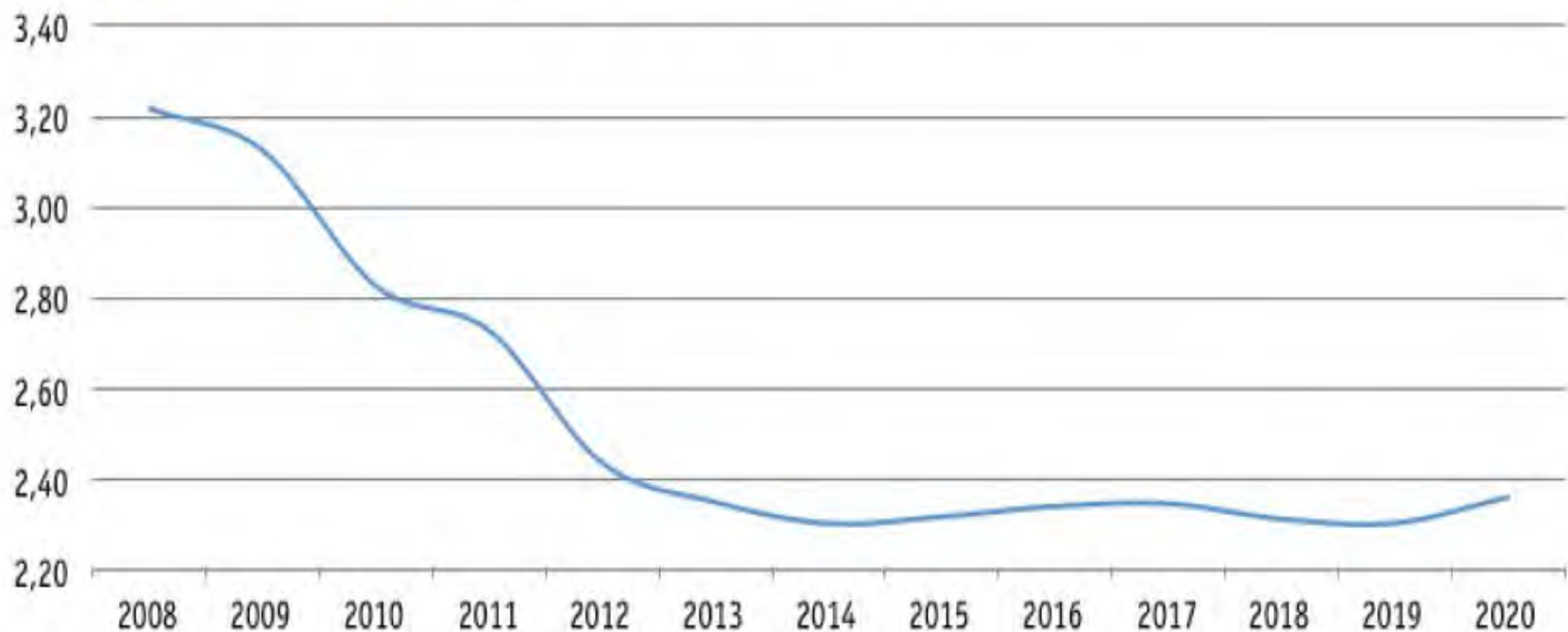
Fonte/Source: Watson Farley & Williams

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

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**:



Riferimenti: X Rapporto sull'Economia del mare 2022 - Unioncamere

<https://www.informare.camcom.it/x-rapporto-nazionale-sull-economia-del-mare-ecco-quanto-pesa-la-blue-economy-italiana/>

LE IMPRESE IN ITALIA

Anno di riferimento dati: 2021

DINAMICA DEL TESSUTO IMPRENDITORIALE

224.677

Le imprese della
Economia del Mare

3,7%

L'incidenza sul
totale economia

VARIAZIONE 2021/2019

Economia del Mare

+6.104

+2,8%

Valori assoluti








Variazione %

Totale economia

-24.505

-0,4%

DINAMICA DEI COMPARTI

		NUMEROSITA' (Valori assoluti e incidenza %)		VARIAZIONE 2021/2019 (Valori assoluti e variazione %)	
	Servizi di alloggio e ristorazione	106.538	47,4%	+5.134	+5,1%
	Attività sportive e ricreative	33.684	15,0%	+161	+0,5%
	Filiera ittica	33.601	15,0%	-134	-0,4%
	Filiera della cantieristica	28.489	12,7%	-274	-1,0%
	Movimentazione di merci e passeggeri via mare	12.336	5,5%	+286	+2,4%
	Attività di ricerca, regolamenta- zione e tutela ambientale	9.510	4,2%	+959	+11,7%
	Industria delle estrazioni marine	521	0,2%	-28	-5,1%
	TOTALE	224.677	100%	+6.104	+2,8%

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 E OCCUPAZIONE








Anno di riferimento dati: 2020

DINAMICA DEL VALORE AGGIUNTO E DEGLI OCCUPATI

	Valori assoluti	ECONOMIA DEL MARE		TOTALE ECONOMIA
		Incidenza sul totale economia nazionale	Variazione % 2020/2019	Variazione % 2020/2019
 Valore aggiunto:	51,2 Mld di €	3,4%	-13,6%	-7,2%
 Occupati:	921.039	3,7%	-7,1%	-2,1%

VALORE AGGIUNTO DEI COMPARTI

(in miliardi di €. Tra parentesi, variazione % 2020/2019)

 Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	17,2 (+7,7%)
 Movimentazione di merci e passeggeri via mare	10,5 (-9,0%)
 Servizi di alloggio e ristorazione	8,1 (-47,5%)
 Filiera della cantieristica	7,3 (-2,4%)
 Attività sportive e ricreative	3,2 (-20,4%)
 Filiera ittica	3,1 (-5,0%)
 Industria delle estrazioni marine	1,8 (+14,8%)

COMMERCIO ESTERO

Anno di riferimento dati: 2021

PESO PERCENTUALE SUI FLUSSI COMMERCIALI NAZIONALI



FLUSSI COMMERCIALI DELL'ECONOMIA DEL MARE



Valore Export
7.390 Mln di €
Valore Import
8.871 Mln di €



Saldo commerciale
-1.481 Mln di €

I SETTORI DELL'EXPORT



Filiera della
cantieristica

6.580 Mln di €

4.063 Mln di €

Export +33,8%
Import +331,0%



VALE CIRCA
SALDO
COMMERCIALE
VARIAZIONE %
2021/2020



Filiera
ittica



810 Mln di €

-5.544 Mln di €

Export +11,5%
Import +19,1%

Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne - Unioncamere

GLI INVESTIMENTI DELLE IMPRESE PER LA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE - 2

Fonte: Indagine Unioncamere

IMPATTO DEGLI INVESTIMENTI GREEN EFFETTUATI DALLE IMPRESE SULLE PERFORMANCE AZIENDALI*

	ECONOMIA DEL MARE	TOTALE ECONOMIA
Riduzione dei costi aziendali	49,4%	40,5%
Miglioramento prodotti / servizi offerti	34,3%	30,8%
Aumento produttività ed efficienza	17,9%	21,0%
Aumento vendite, acquisizione nuovi clienti, ingresso nuovi mercati	8,6%	7,7%
Riqualificazione lavoratori già presenti	4,9%	6,4%
Aumento occupazione	3,6%	2,5%
Altro	0,8%	0,8%
Nessun impatto	13,1%	15,3%
Non sa / non risponde	11,0%	10,7%

IMPATTO DEGLI INVESTIMENTI GREEN EFFETTUATI DALLE IMPRESE SULLE PERFORMANCE AMBIENTALI*

	ECONOMIA DEL MARE	TOTALE ECONOMIA
Riduzione materie prime energetiche (intensità energetica dei processi produttivi)	43,1%	32,7%
Risparmio idrico (intensità idrica dei processi produttivi)	28,0%	10,4%
Riduzione dei rifiuti	21,3%	19,9%
Riduzione / eliminazione sostanze chimiche nocive, introduzione o sostituzione di sostanze tradizionali con prodotti di chimica verde	11,6%	13,8%
Crescita di utilizzo materie prime seconde (riciclate) e / o rinnovabili	10,6%	9,1%
Allungamento tempi di vita del prodotto e servizi di manutenzione e riparazione (anche collettiva)	9,1%	8,7%
Miglioramenti di logistica e trasporti (ad es. riduzione delle distanze, riduzione emissioni, ecc.)	5,7%	10,1%
Recupero di prodotti usati e riconversioni in prodotti nuovi da introdurre sul mercato	3,6%	4,8%
Altro	0,5%	1,2%
Nessun impatto	7,5%	9,8%
Non sa / non risponde	17,8%	18,4%

* Domanda a risposta multipla. Totale diverso da 100.

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

Anno 2020 (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.

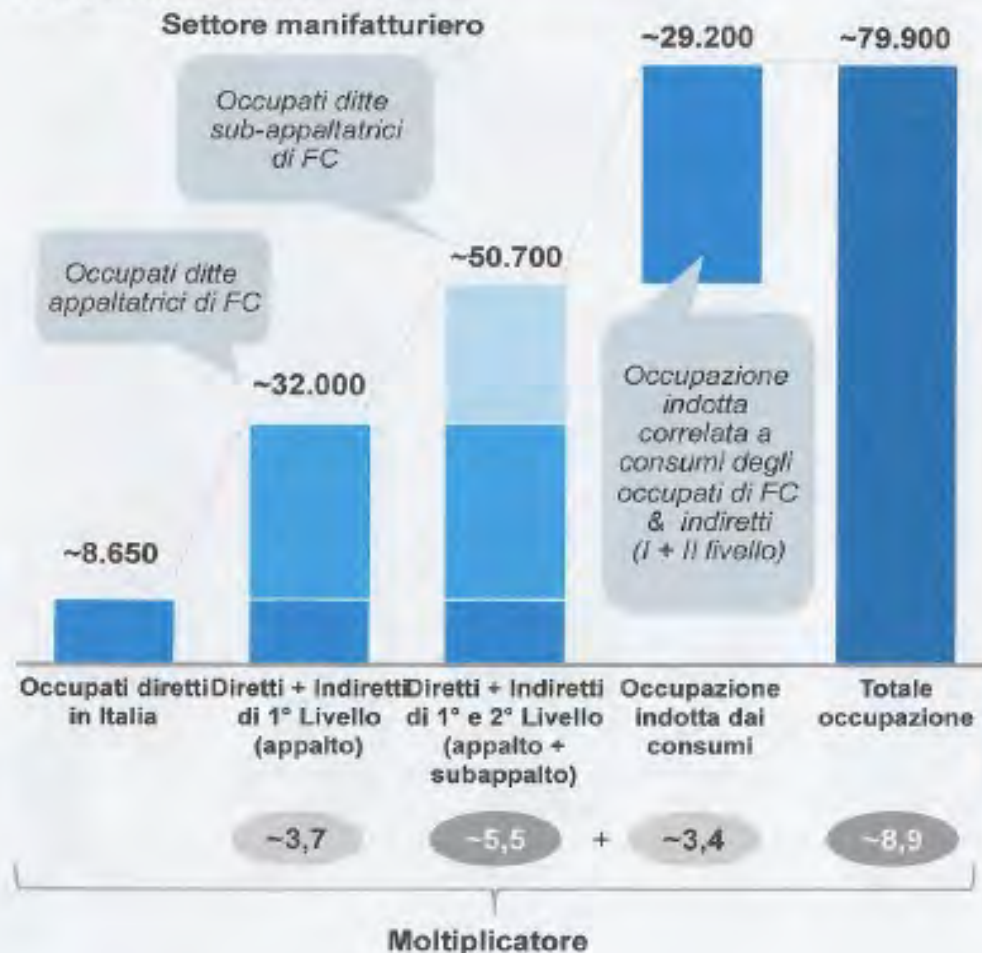
Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne - Unioncamere

FINCANTIERI: MOLTIPLICATORE 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

X Rapporto sull'Economia del Mare - 2022

LA BLUE ECONOMY A LIVELLO EUROPEO* IL CONTRIBUTO DELL'ITALIA

* Tutti i dati si riferiscono all'UE-27. Anno di riferimento dati: 2018

Fonte: The EU Blue Economy Report, 2021

L'ASCESA DELL'ECONOMIA BLU NELL'UNIONE EUROPEA (variazione % rispetto al 2009)



176 Mld di €
+15%

VALORE AGGIUNTO LORDO



68 Mld di €
+14%

UTILE LORDO



4,5 milioni
+1%

OCCUPATI

(+12% rispetto al 2017)

VALORE AGGIUNTO LORDO PER PAESE (composizione %)



OCCUPAZIONE PER PAESE (composizione %)



POSIZIONAMENTO E CONTRIBUTO DELL'ITALIA IN TERMINI DI VALORE AGGIUNTO LORDO PER SETTORE

Trasporto marittimo	2° posto	16%
Cantieristica navale e riparazioni	3° posto	19%
Risorse marine non biologiche	3° posto	19%
Turismo costiero	3° posto	13%
Risorse biologiche marine	4° posto	14%
Attività portuali	5° posto	9%

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 (%)*



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 consentirne 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 ⁽¹⁾	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.

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)

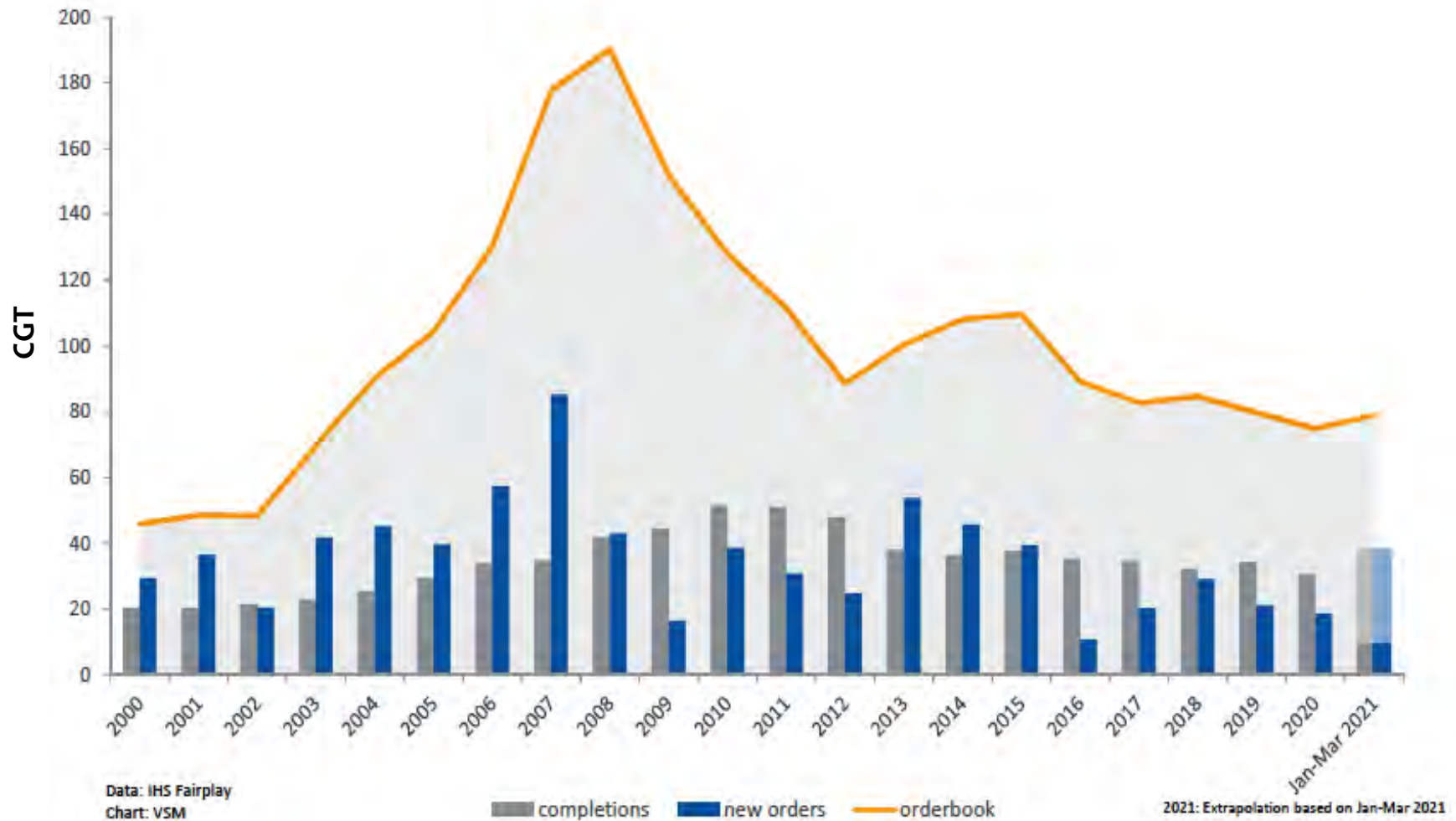
○ Bassa ● Alta

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

1.3.2 – Produzione cantieristica mondiale



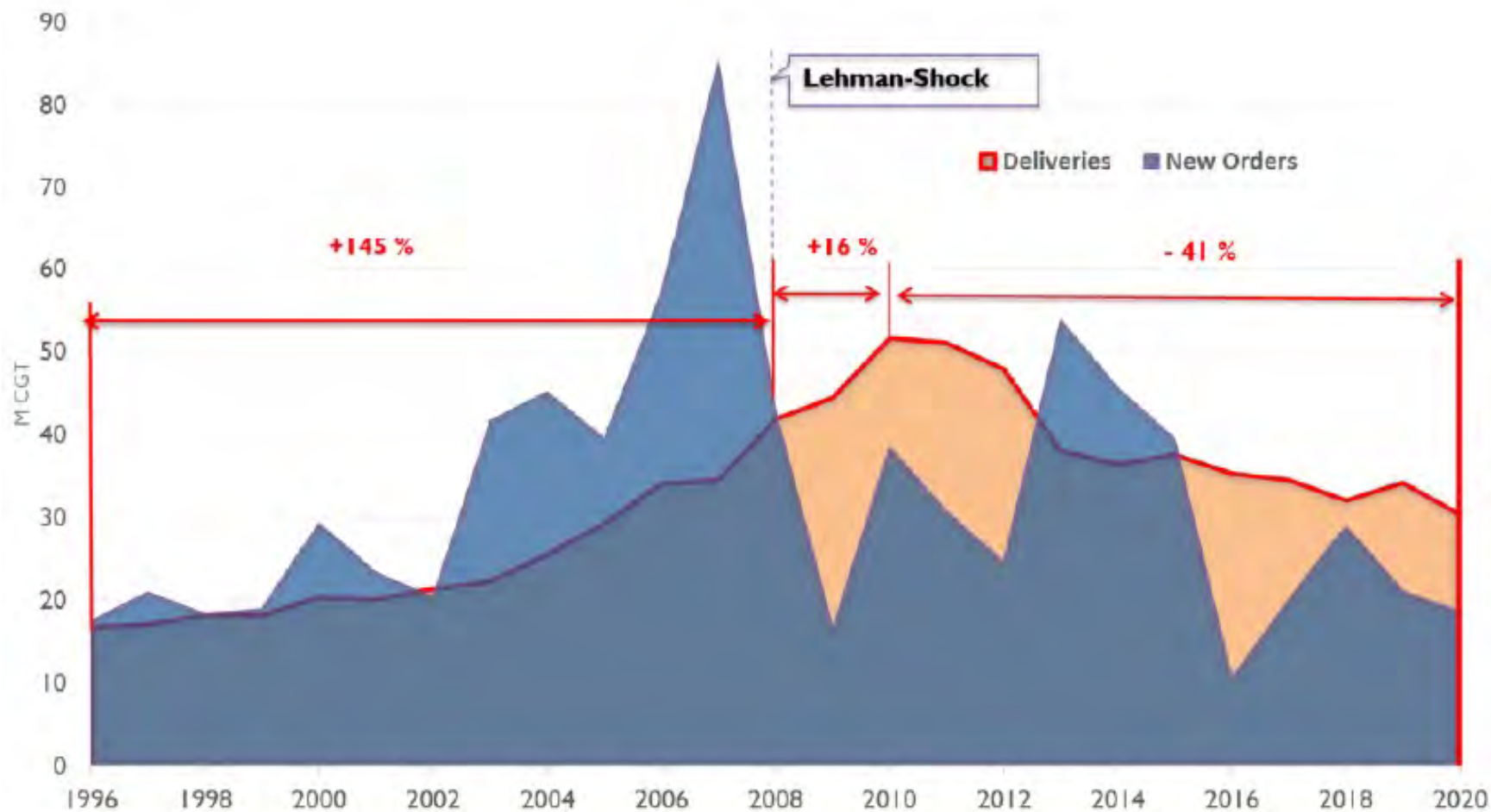
La situazione della domanda mondiale di navi prima del 2020 (pre-Covid19)

- ❑ L'andamento di mercato tendenzialmente peggiorativo del decennio scorso è frutto :
 - del progressivo calo dei nuovi ordini di navi mercantili, di fatto ridottisi mediamente del 40% e con un andamento altalenante, **particolarmente penalizzante per la cantieristica europea, se si esclude il comparto cruise.**
 - dell'eccesso di capacità produttiva generato, prevalentemente, dai cantieri asiatici, i quali, supportati dallo Stato, hanno portato avanti una **pericolosa politica di dumping.**
 - della **costante riduzione del portafoglio ordini.**

- ❑ **Le consegne per anno non sono mai state inferiori a 35 mil. Tslc**, superando talvolta i 50 mil di Tslc. Gli incentivi pubblici e i bassi prezzi hanno 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).

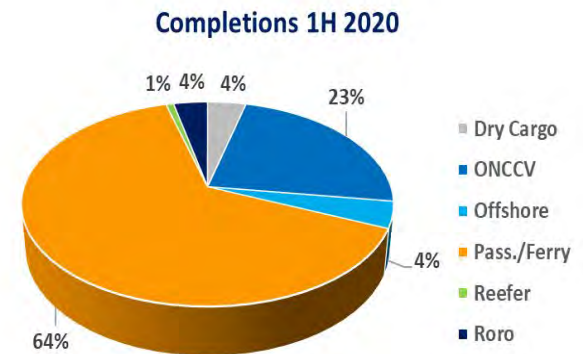
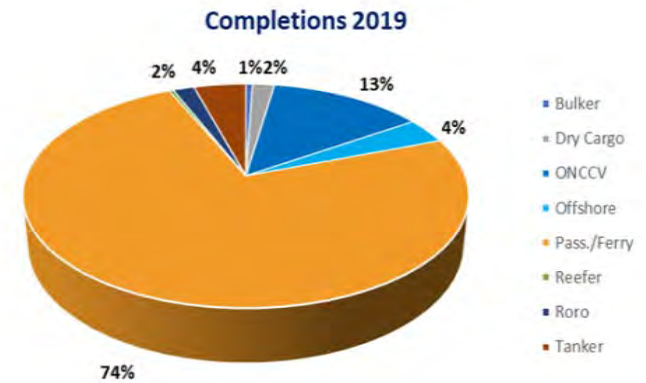
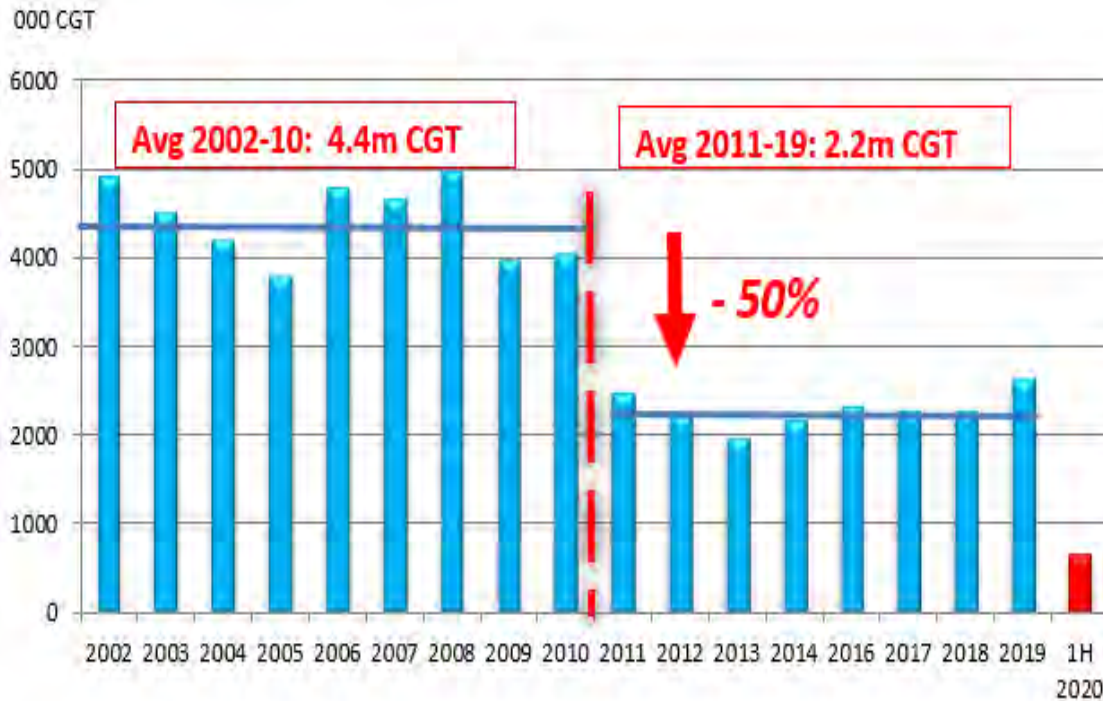
- ❑ **La relativa ripresa degli anni 2017-18 comunque non era stata omogenea**, con settori quali quello **crocieristico** che si confermava in ottima salute, i settori **militare e nautico** che evidenziavano prospettive sempre più promettenti, quello delle **navi standard e High Tech** in ripresa, mentre il segmento **Offshore** risultava essere praticamente fermo. Si trattava quindi di una «**ripresa selettiva**».

Relazione Assonave: Evoluzione Mercato Globale fine 2020



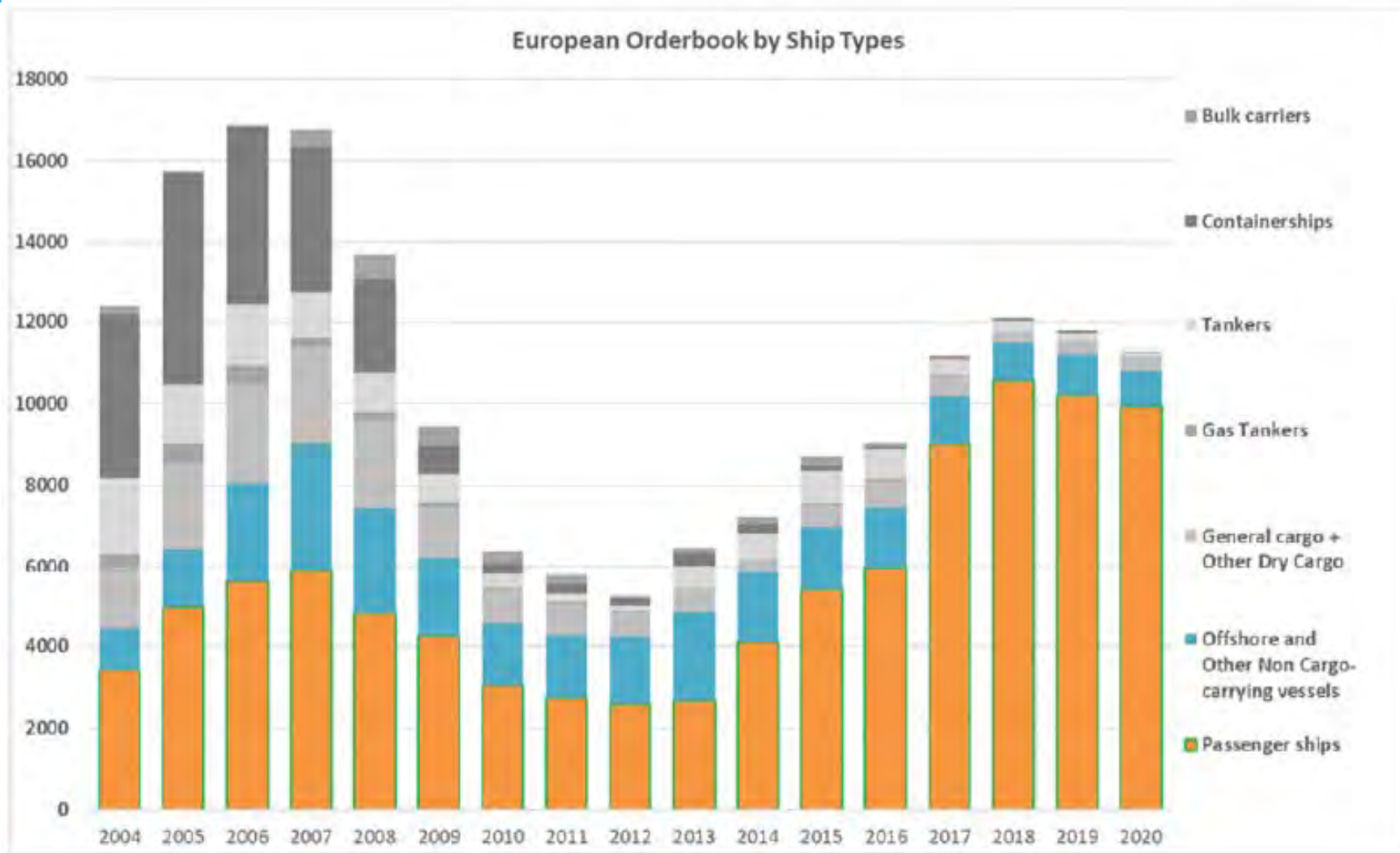
Source: IHS Fairplay

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



Source: IHS Fairplay

Relazione Assonave: Evoluzione Orderbook Europeo in CGT



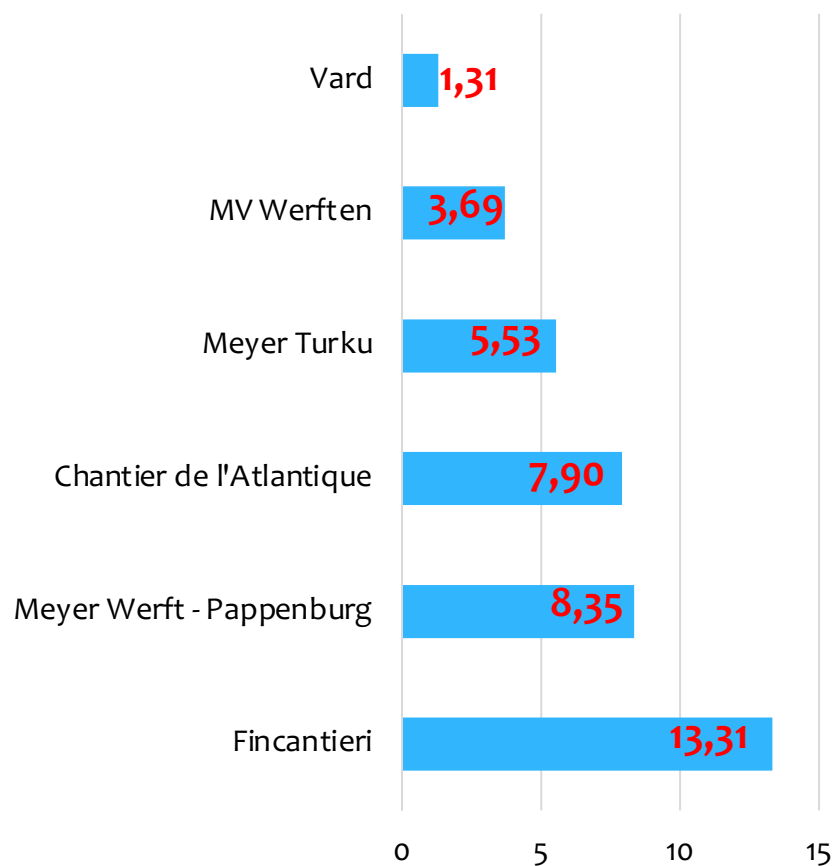
Source: IHS Fairplay

- ❑ **Il comparto delle navi da crociera si era 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 già 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: un blocco del mercato cruise peraltro proseguito nel 2021.
- ❑ **Ciò nonostante, al 30 giugno 2020 il portafoglio ordini era 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.

Portafoglio ordini navi passeggeri 2019

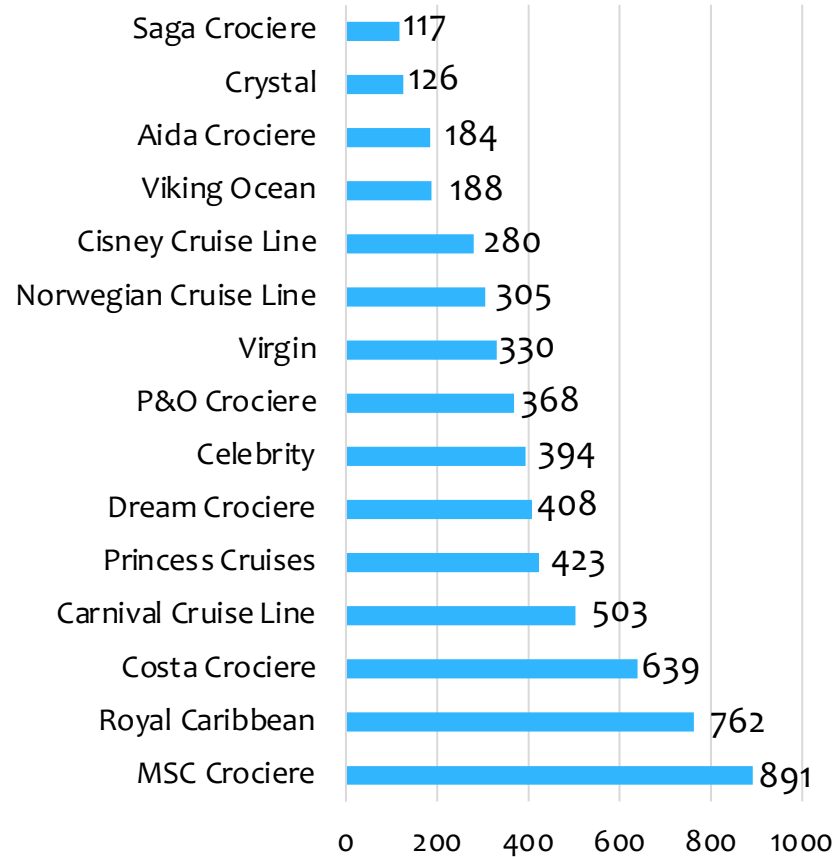
Società Cantieristiche

Portafoglio Ordini in US\$ x 10⁹



Società Armatoriali

Ordini in TSL x 10³



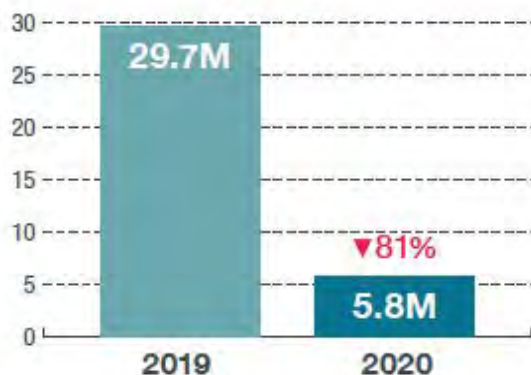
PANDEMIC IMPACT AND RECOVERY

Pandemic Reveals Significance of Cruise Economic Impact

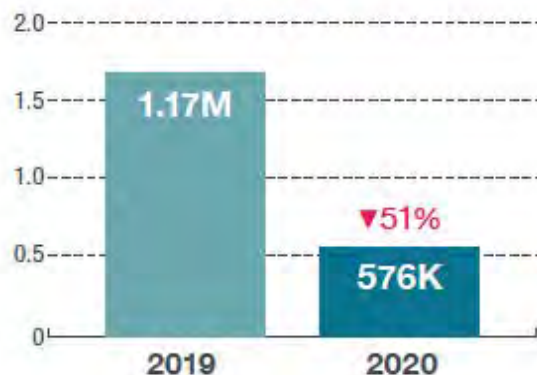
Given the importance of cruise tourism to economies around the world, the impact of the suspension of cruising in 2020 had far-reaching effects across the cruise community, which includes ports, destinations, service providers, tour operators, travel agents, and hundreds of thousands of small and medium-sized businesses.



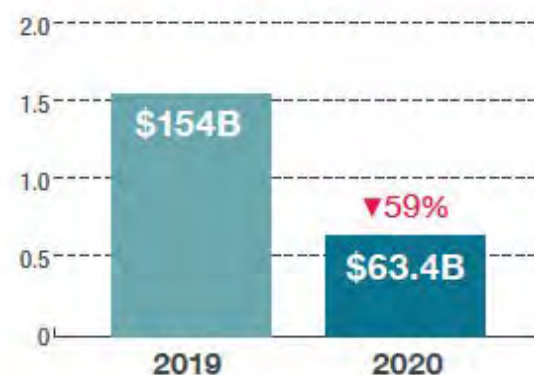
Passenger Embarkations
(millions)



Cruise-Supported Jobs
(millions)



Total Economic Contribution
(billions of USD)



Source: The Global Economic Contribution of Cruise Tourism in 2020, BREIA

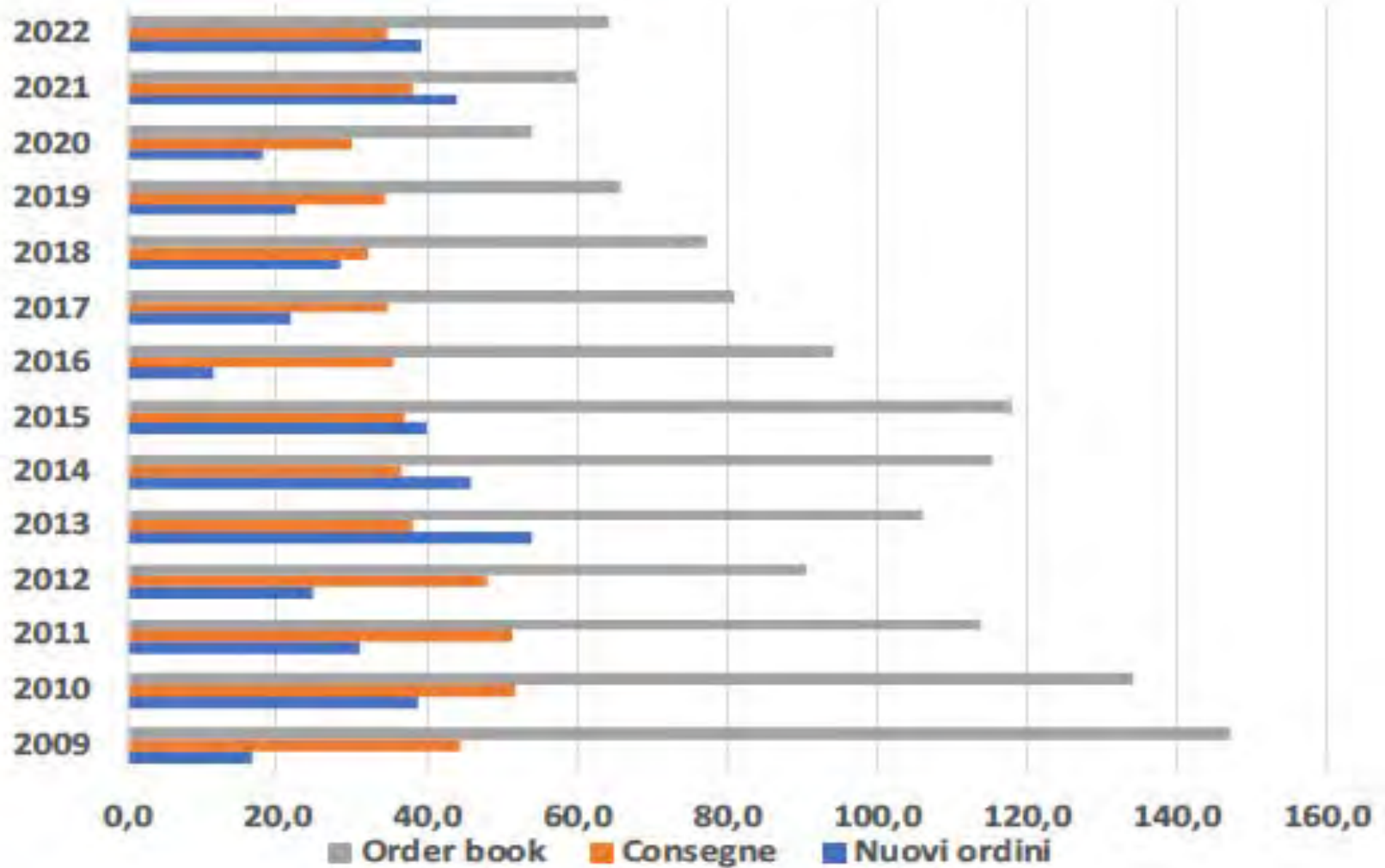
https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2022/clia-state-of-the-cruise-industry-2022_updated.ashx

- ❑ Nel comparto militare nel 2019 erano stati perfezionati ordini per un valore di circa Euro 36,9 Mld (pari a 165 unità). Tale valore risultava in diminuzione sensibile rispetto ai 51,2 Mld di Euro (con 167 unità ordinate) del 2018. Nel primo semestre del 2020, erano 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* aveva 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 registrava 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 era praticamente azzerato. Nel 2020, nel mercato globale, erano crollati i nuovi ordini in tutti i segmenti di mercato, ed era difficile prevedere un'inversione di tale tendenza almeno fino a tutto il 2022...

La situazione della domanda mondiale di navi dal 2021 ad oggi

- ❑ **L'andamento economico generale è stato caratterizzato nel 2021 da una forte ripresa post Covid-19 per effetto di politiche economiche espansive attuate dalle maggiori economie.**
- ❑ **Nel 2021, infatti, la domanda mondiale di navi mercantili è stata pari a 44 milioni di TSLC, contro i 18,1 del 2020.**
- ❑ La ripresa è stata però accompagnata da una crescita notevole dell'inflazione dovuta al forte aumento dei prezzi dell'energia e delle materie prime, quale squilibrio tra domanda ed offerta, squilibrio accentuato nel 2022 dal conflitto russo-ucraino e dalle conseguenti contromisure attuate dal mondo occidentale verso la Russia.
- ❑ Di conseguenza il trend di sviluppo si è ridotto rispetto alle aspettative e le misure di contenimento dell'inflazione stanno provocando una situazione di stagnazione.
- ❑ Queste dinamiche ovviamente stanno influenzando l'andamento del mercato navalmeccanico mondiale.

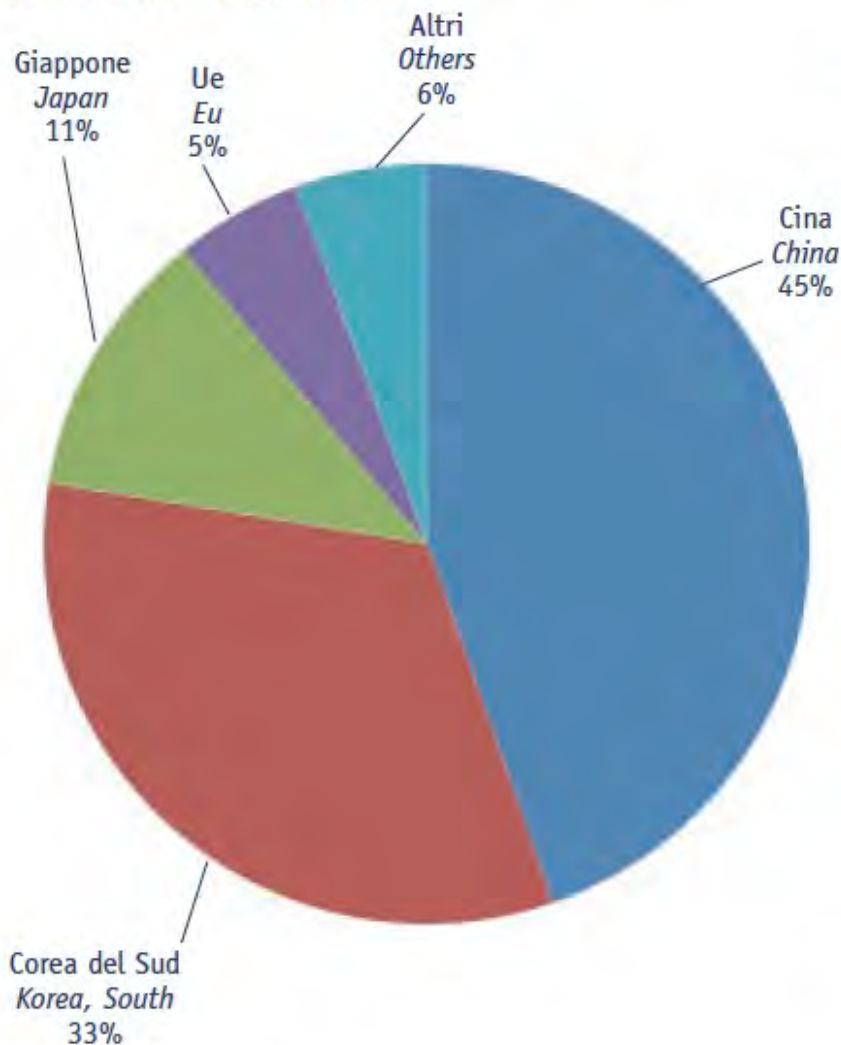
Portafoglio ordini-Consegne-Nuovi ordini per anno per navi mercantili



- ❑ Nel 2021, superato l'impatto generato sui nuovi ordini dal COVID-19, **la Cina ha confermato la sua quota di mercato del 45%** e quindi la propria posizione di leader a livello globale, seguita dalla Corea con il 40%.
- ❑ I nuovi ordini hanno riguardato in particolare le navi portacontenitori di grande dimensione, per le quali la Corea è leader, le LNG e le LPG.
- ❑ Per la prima volta, dal 2015, si è registrato un volume di ordini superiore alla capacità produttiva mondiale, stimabile al momento nell'area delle 40 Mil. di TSLC annue.
- ❑ La cantieristica europea è rimasta totalmente ai margini di questa ripresa essendosi aggiudicata una quota tra il 1% ed il 2%, a seconda delle fonti di rilevazione dati.
- ❑ Secondo **Assonave** « *i cantieri mondiali continuano a registrare profitti bassissimi, o, più probabilmente, una effettiva perdita complessiva, sostenibile, in termini di sistema navalmeccanico mondiale, solo a causa degli abbondanti sussidi statali in essere in Asia e che sono invece illegali in Europa*»

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

Dicembre 2021 *December 2021*



Fonte/Source: IHS Fairplay

Alla fine del 2021, secondo le statistiche IHS Fairplay, nel carnet degli ordini mondiali di nuove costruzioni risultano 4.757 navi per 160 milioni di tonnellate di stazza lorda (e 91 milioni di stazza lorda compensata), di cui 3.072 unità da carico pari a 154,9 milioni di gt (82,7 milioni cgt e 193,3 milioni dwt).

Si prevede che il 38 in termini di tonnellaggio (pari a 61,2 milioni di gt) sarà completato entro il 2022, il 36 (57,2 milioni di gt) nel 2023 e il 26 (41,9 milioni di gt) dal 2024 in poi.

I cantieri cinesi mantengono la leadership nella costruzione di nuove navi con il 45 dell'*orderbook* mondiale in termini di gt seguiti da quelli della Corea del Sud (33), Giappone (11) e Unione Europea (5).

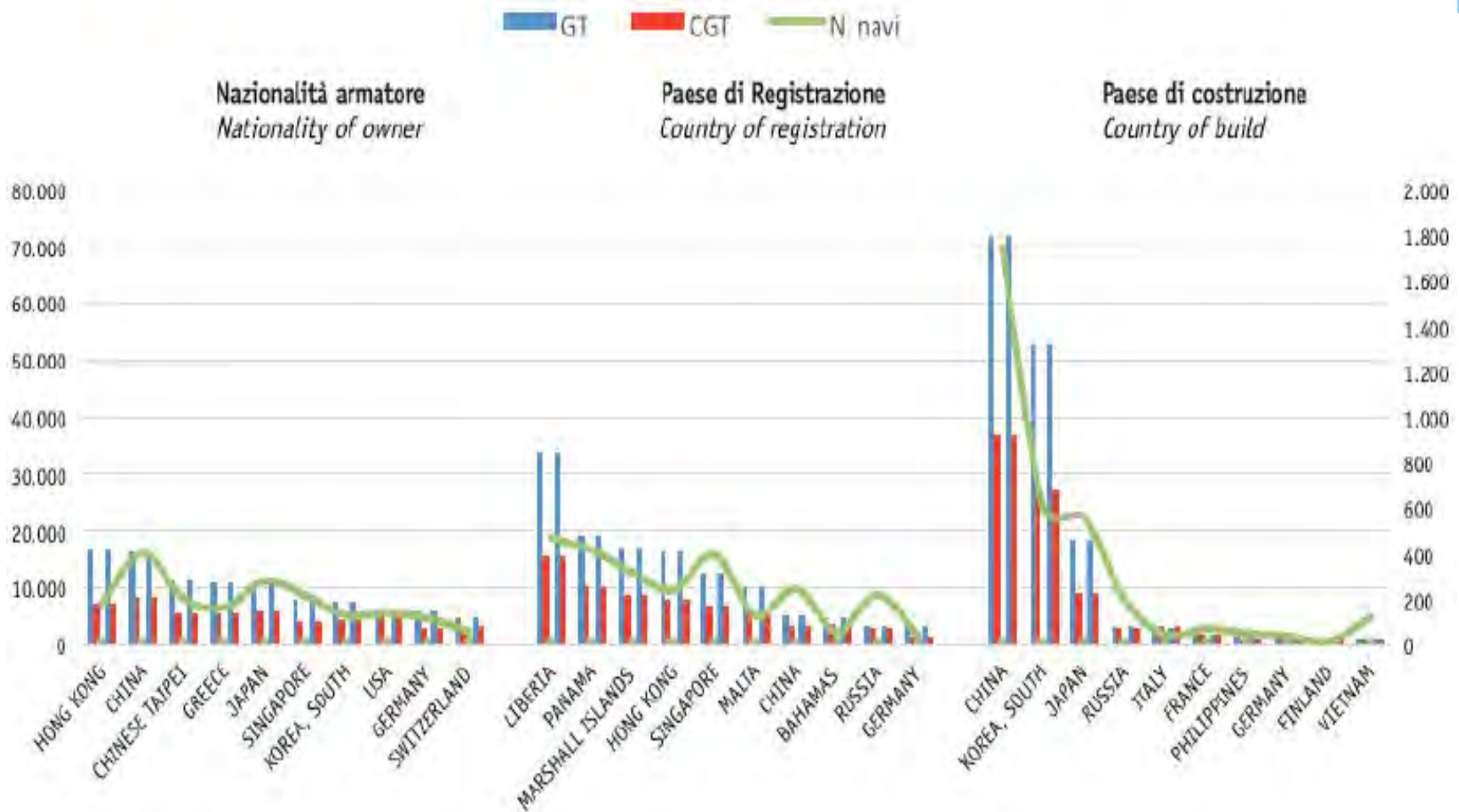
Con 40 navi per 2,9 milioni di gt, l'Italia è quinta nella graduatoria mondiale dei principali paesi costruttori, primo tra i paesi dell'Unione europea, seguita dalla Francia (69 navi per 1,8 milioni di gt) e dalla Germania (35 navi per 1,5 milioni di gt).

Nella costruzione di navi da crociera, i cantieri italiani con ordini per 32 unità e 2,9 mln di gt precedono quelli francesi (10 unità per 1,8 mln gt) e tedeschi (11 unità per 1,3 mln gt).

La Cina è il principale costruttore di *oil products tanker* (25 unità per 508mila dwt), *chemical/oil product tankers* (113 per 2,8 mln di dwt), navi portarinfuse (417 unità per 37,9 milioni dwt), da carico generale (95 unità per 1,7 mln dwt), portacontenitori (448 per 34,3 mln dwt), *ro-ro cargo* (14 per 647mila gt) e *passenger/ro-ro cargo ship* (26 unità per 1,1 mln gt). La Corea del Sud è prima nella costruzione di *crude oil tanker* (112 unità per 23 mln dwt), gasiere LNG (112 unità per 9,9 mln dwt) e LPG (78 unità per 3,6 mln dwt).

Ordini ai cantieri mondiali *World orderbook*

Dicembre 2021 *December 2021*



Fonte/Source: IHS Fairplay

- ❑ «L'enorme domanda di beni e di materie prime, frutto della ripresa economica del 2021, unita alla contemporanea scarsità di stiva, in particolar modo nei porti asiatici, a cui si sono sommati gli effetti di diversi blocchi operativi dovuti al perpetrarsi della pandemia (colli di bottiglia logistici), ha portato ad un sussulto nel sistema logistico mondiale.
- ❑ 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 nel 2021.
- ❑ Ciò ha indubbiamente incentivato i piani di sviluppo per la costruzione di nuove navi per gli armatori».
- ❑ Infatti, nel primo semestre 2022 la domanda di navi mercantili ha totalizzato circa 19,5 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata, -7 rispetto al 2021, con la conferma sostanziale delle quote, tra i vari segmenti di mercato registrati nel 2021.

- ❑ **La cantieristica europea, a causa del perdurare della crisi di nuovi ordini per navi cruise si è aggiudicata una quota di appena 3% di tali ordini, mentre il portafoglio ordini è pari al 10%, con conseguente riduzione della capacità produttiva complessiva, confermata anche dalla chiusura di alcuni cantieri, come avvenuto ad esempio in Germania (MV Werften), e visto che, ad oggi, oltre il 90% delle navi mondiali si realizzano al di fuori dell'Europa.**

- ❑ *Nel segmento delle **navi passeggeri**, nel 2021, è stato perfezionato un solo ordine per unità con stazza lorda superiore a 10.000 tonnellate (dal Meyer Werft).*

- ❑ *Al 31 dicembre 2021, il portafoglio ordini (esclusi MOA) per navi cruise si è attestato a 64 navi, di cui 22 con propulsione a LNG, comprese 5 unità con propulsione ibrida (batteria fuel cells), con consegne che si estendono fino al 2027.*

- ❑ *Da notare che a dicembre 2019, prima dello scoppio della pandemia, il portafoglio ordini mondiali contava 98 navi (dati Assonave).*

❑ Nel 2022 c'è stata una leggera ripresa degli ordini di nuove navi cruise:

- 7 acquisite da Fincantieri
- 2 da Chantiers de l'Atlantique
- 1 da Meyer Werft

❑ I grandi operatori del settore, soprattutto Carnival, Royal Caribbean e NCL, impegnati a superare le perdite dovute alla pandemia, non prevedono significativi investimenti a medio termine ma riorganizzazioni e ristrutturazioni delle flotte. **In controtendenza invece MSC.**

❑ **I cantieri europei quindi vedranno da qui al 2026 ridursi drasticamente il portafoglio ordini di navi cruise**, perché comunque le consegne delle nuove navi vanno avanti a ritmo sostenuto, pur scontando qualche riprogrammazione:

- Consegne 2022: 20 navi
- Consegne 2023 : previste 19 navi (secondo *Cruise Industry News*)

❑ Per quanto riguarda i traghetti con $L \geq 150$ m il portafoglio ordini annovera 25 mezzi, di cui 18 «green»; **i costruttori cinesi risultano ormai gli operatori di riferimento** (16 mezzi) a fronte di un divario di prezzo con i cantieri europei difficilmente colmabile concorrenza sleale asiatica. (fonte Assonave).

Ripartiranno gli ordini di navi cruise per il dopo 2025/26...?

PANDEMIC IMPACT AND RECOVERY

2022 is a Pivotal Transition Year for the Cruise Industry, with Full Recovery Projected in 2023

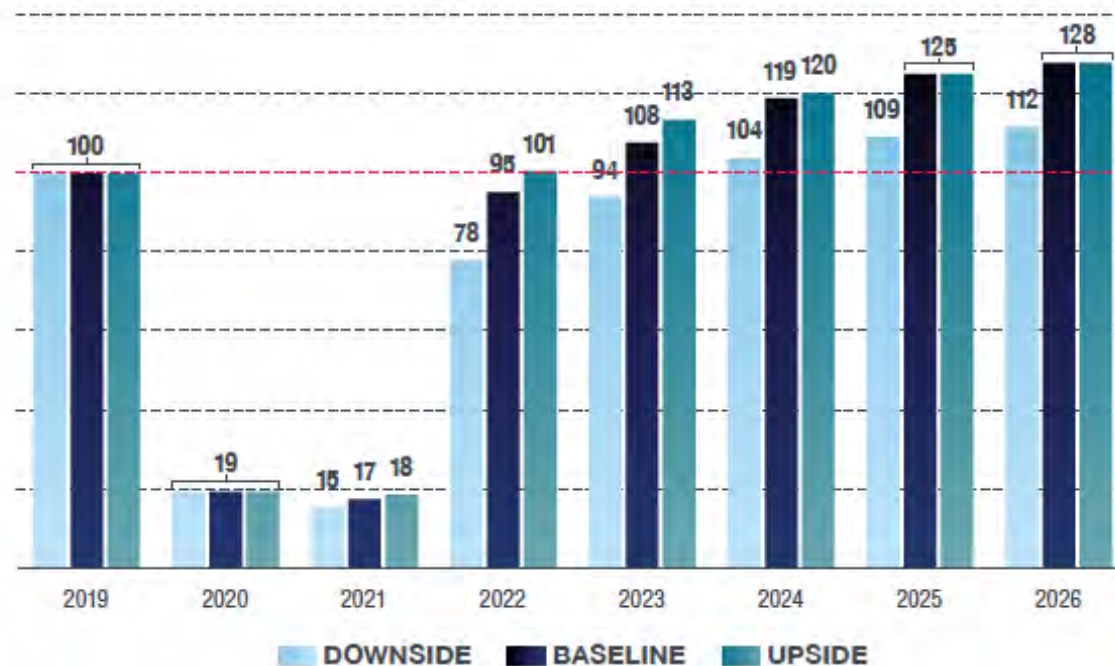
A Resilient Industry

The cruise industry has proven its resilience throughout its more than 50-year history—as is evident in the responsible return to operations that began in July 2020.

In the baseline forecast, passenger volume is expected to recover and surpass 2019 levels by the end of 2023. In the upside forecast, passenger volume is expected to recover to 101% of 2019 levels a year earlier, by the end of 2022. In all three scenarios, passenger volume is projected to recover in excess of 12% above 2019 levels by the end of 2026.

Projected global cruise passenger volume

Index (2019=100)



Numbers represent an index of volume relative to 2019 (2019=100).

Source: CLIA; Tourism Economics

- ❑ Nel ***campo militare***, nel 2021, sono stati perfezionati ordini per un valore di circa 20,5 miliardi di Euro (69 unità). In termini di valore i programmi assegnati ai cantieri domestici pesano per circa il 60%, con 40 unità ordinate.

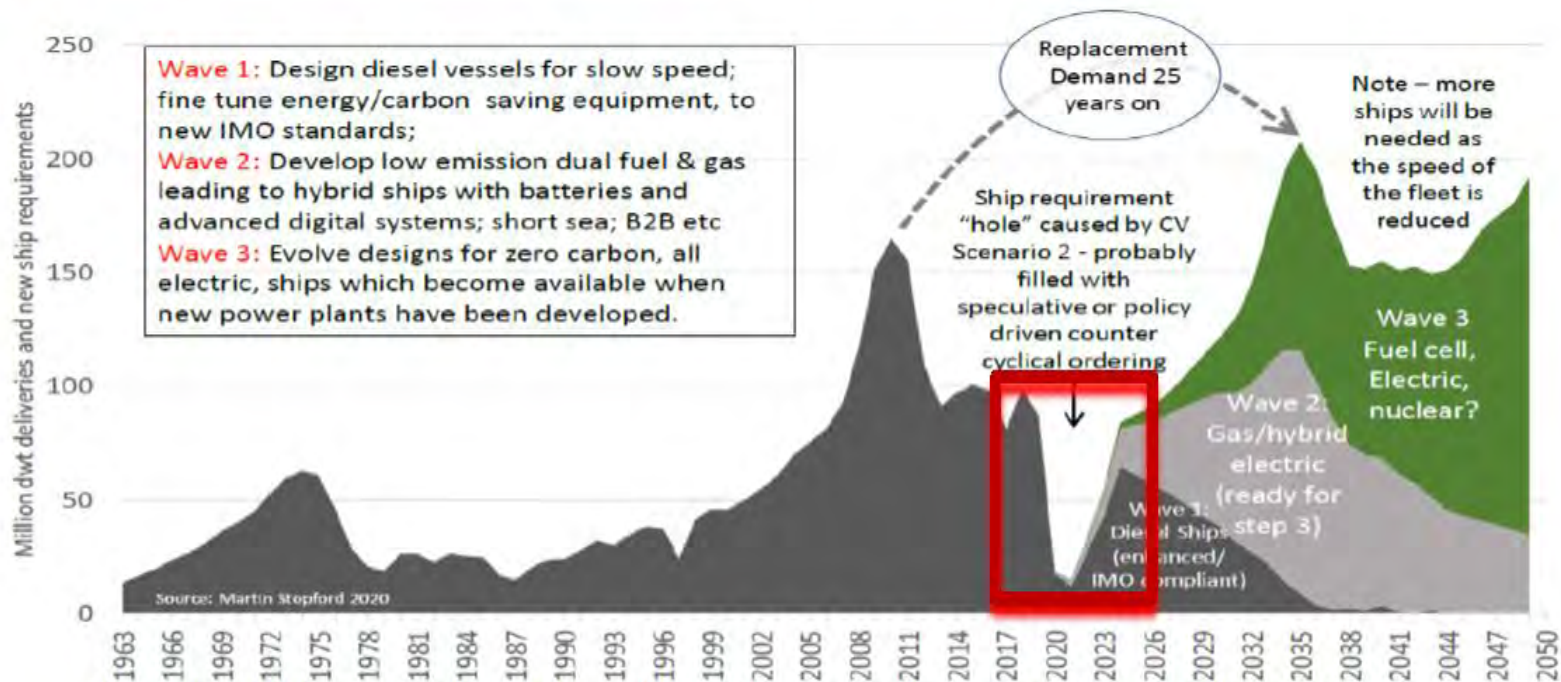
- ❑ Nella prima metà del 2022 sono stati perfezionati ordini per un valore di circa 8,5 miliardi di Euro (34 unità). In termini di valore i programmi assegnati ai cantieri domestici pesano per circa il 58%.

- ❑ Con la crisi Ucraina, lo scenario è cambiato sostanzialmente e nel 2022 il budget della difesa Europea è stimato fare un balzo dell'11% rispetto al 2021.

- ❑ Il segmento **Offshore** risulta di sempre minor interesse per i cantieri Europei, essendo lo stesso ormai passato sotto la quasi totale gestione Asiatica.
- ❑ Il segmento è sostanzialmente fermo da diversi anni, vista la grande over supply accumulata, sia a livello di Rigs che di Supply Vessels, nella prima metà dello scorso decennio.
- ❑ ***Ben diverse le prospettive per il segmento Offshore Rinnovabili. Gli ambiziosi obiettivi dell'Unione Europea in tema di de-carbonizzazione stanno facendo emergere opportunità sempre maggiori: Bruxelles intende aumentare la capacità europea eolica offshore a 300 GW entro il 2050, mentre anche Asia e Stati Uniti stanno spingendo verso lo sviluppo dell'eolico offshore (in forte crescita).***
- ❑ Si stima che i progetti di realizzazione di nuove offshore wind farm caratterizzati da un diverso grado di avanzamento e credibilità porteranno una espansione della capacità complessiva dagli attuali 40,7 GW ad oltre 244 GW nel 2030.

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

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

La NAUTICA: un'eccellenza italiana assoluta

- ❑ Secondo i dati di *Confindustria Nautica*, l'Italia conferma anche per il 2021/22 la **leadership a livello mondiale nel settore dei maxi-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 **il 50% di yacht** in costruzione, e un portafoglio ordini già acquisito copre la produzione per 2 - 4 anni, a seconda della tipologia di prodotto e del cantiere.
- ❑ Il fatturato complessivo del settore in Italia nel 2021 ha superato i 6 m.di di Euro, più che confermato nel 2022, registrando quindi un record storico.
- ❑ Il valore della produzione nazionale supera il 50% dell'intera produzione mondiale.
- ❑ Nella fascia lata della vela e del motore, oltre che della componentistica, il carico di lavoro del 2023 è già ampiamente coperto ed assegnato.
- ❑ Azimut-Benetti e Sanlorenzo occupano i primi due posti del ranking mondiale come volume di produzione nel campo dei maxi-yacht

Il mercato mondiale della nautica ha risentito debolmente della pandemia

Industria italiana della nautica, andamento del fatturato globale 2000-2021

valori in miliardi di euro



<https://www.superyacht24.it/> -Ediz. 2022

I principali poli produttivi territoriali della cantieristica navale italiana

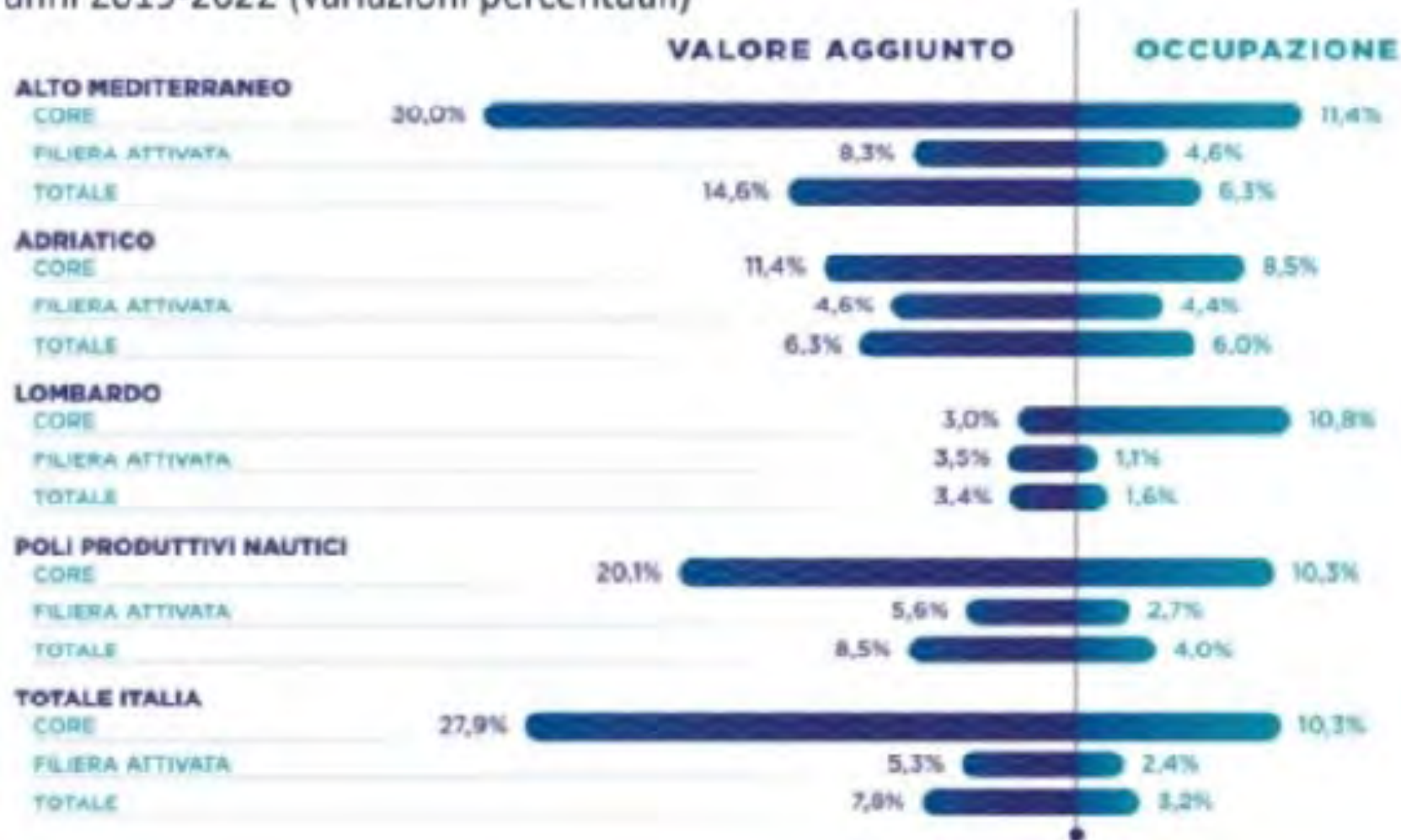
anno 2021 (in milioni di euro), in ordine per valore di fatturato

Poli produttivi territoriali	Imprese		Addetti		Fatturato		Export*	
	n.	Peso su Tot. Italia	n.	Peso su Tot. Italia	milioni €	Peso su Tot. Italia	milioni €	Peso su Tot. Italia
Polo produttivo Alto Mediterraneo	122	20,9%	3.772	50,7%	1.840,0	54,4%	2.200,1	33,5%
Distretto adriatico	72	12,3%	2.363	23,0%	790,0	23,3%	820,1	12,5%
Lombardia	92	15,8%	1.216	11,8%	324,5	9,6%	172,2	2,6%
Napoli	37	6,3%	361	3,3%	50,9	1,5%	70,1	1,2%
Torino	8	1,4%	498	4,8%	37,6	1,1%	73,2	1,1%
Totale 5 poli territoriali	331	56,7%	8.210	79,9%	3.051,1	89,8%	3.350,6	50,9%
Totale Italia	584	100%	10.280	100%	3.395,9	100%	6.580,2	100%

<https://www.superyacht24.it/> -Ediz. 2022

DINAMICA DEL VALORE AGGIUNTO E DELL'OCCUPAZIONE DELLA FILIERA NAUTICA NEI POLI PRODUTTIVI

anni 2019-2022 (variazioni percentuali)

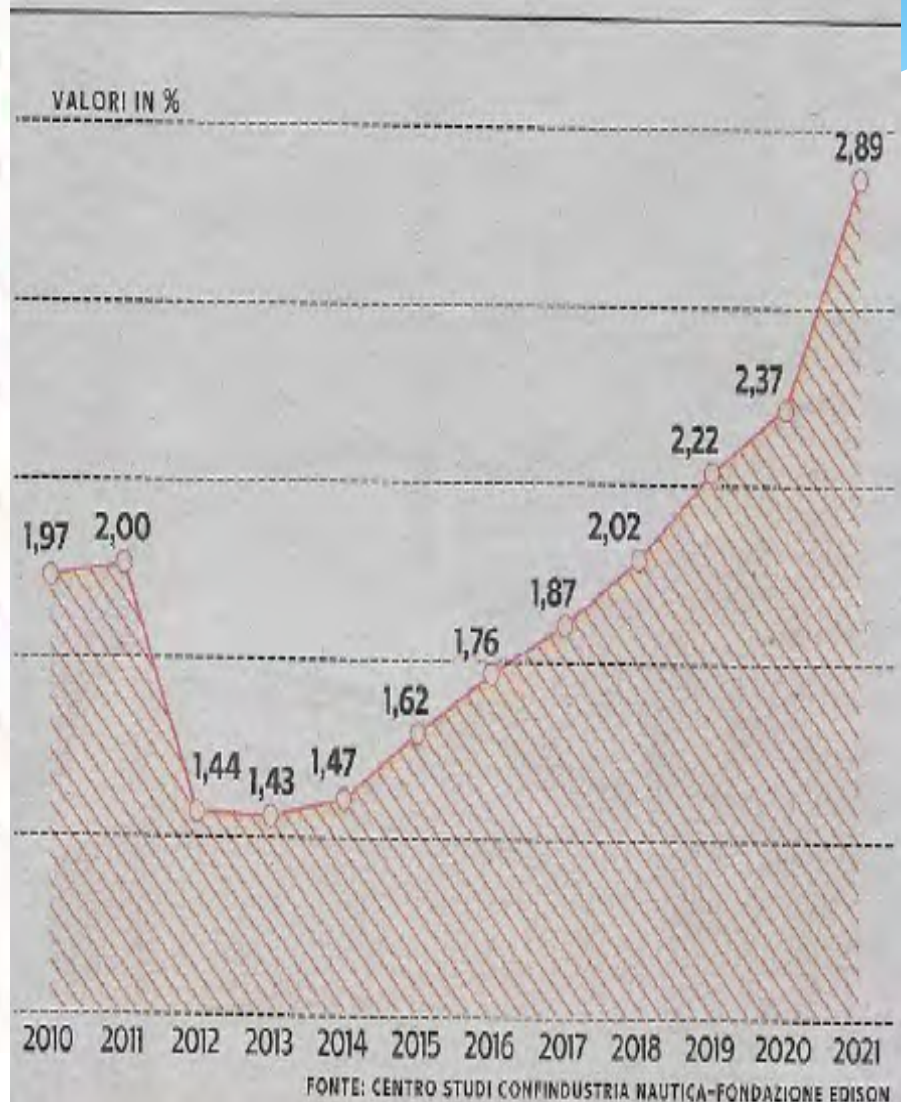


La produzione italiana di superyacht: variazioni di fatturato rispetto all'anno 2010

analisi di un campione, base fissa anno 2010 = 100



IL PESO DEL CONTRIBUTO DELLA NAUTICA AL PIL NAZIONALE NEL PERIODO 2010-2021



<https://www.superyacht24.it/> -Ediz. 2022

TOP BUILDERS BY TOTAL LENGTH OF CONSTRUCTION

2023 RANK	COMPANY	TOTAL LENGTH (M)	NUMBER OF PROJECTS	AVERAGE LENGTH (M)	NUMBER OF PROJECTS, 2022	2022 RANK
1	Azimut-Benetti	5,991	168	55.7	128	1
2	Sanlorenzo	4,577	128	55.8	117	2
3	Ocean Alexander**	2,382	73	32.6	47	3
4	Feadship*	1,672	N/A	N/A	N/A	4
5	Princess Yachts	1,588	63	25.2	N/A	N/A
6	Sunseeker	1,443	53	27.2	N/A	N/A
7	Lürssen*	1,233	11	112.1	9	5
8	The Italian Sea Group	1,149	21	54.7	12	8
9	Damen Yachting	1,022	15	68.1	13	7
10	Overmarine	1,017	25	40.7	24	6
11	Horizon**	826	29	28.4	24	9
12	Palumbo	768	18	42.7	12	15
13	Baglietto	749	16	46.8	14	10
14	Viking Yachts*	681	26	26.2	22	13
15	Heesen Yachts	634	11	57.6	11	11
16	Sunreef Yachts	564	22	25.6	18	16
17	Oceanco	561	5	112.2	5	14
18	Bilgin Yachts	523	8	65.4	N/A	N/A
19	Cantiere delle Marche	504	13	38.7	15	12

*data partially shared by the shipyard **shipyard not yet visited at press time

ANATOMIA DI UN GIGAYACHT

VALORI IN EURO - I PREZZI SONO INDICATIVI. LE STIME SULLE VOCI DI SPESA VARIANO MOLTO DA UNA CATEGORIA ALL'ALTRA

LE CATEGORIE

Yacht

24-50 m



5-35 milioni

Superyacht

50-70 m



35-70 milioni

Megayacht

70-90 m



70-150 milioni

Gigayacht

Oltre 90 m



150-500 milioni

GLI INTERNI

Acquario virtuale
80 mila



Vetrature
1 milione

Corrimano
300 mila

Pista di decollo/
atterraggio per elicotteri

Generatore/
propulsori di alta tecnologia

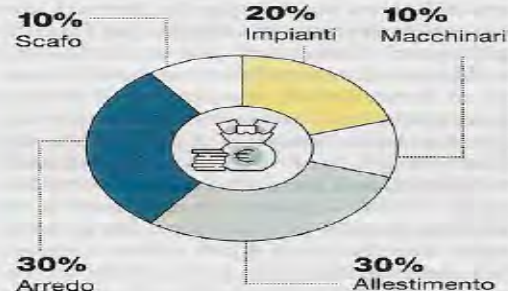
Due vasche di marmo
100 mila

Ascensore interno
500 mila

Cinema hi-fi
500 mila (senza arredo)

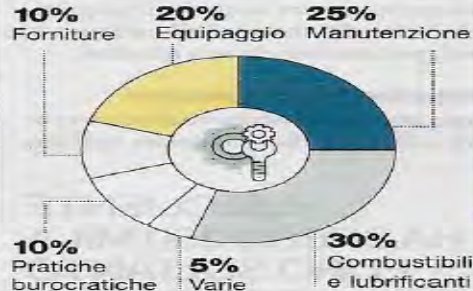
DOVE FINISCONO I SOLDI

Voci di spesa sul totale del prezzo



QUANTO COSTA ALL'ANNO

Circa il 10% del prezzo d'acquisto



IL MERCATO

Fonte: GRAND VIEW RESEARCH

6,85 miliardi nel 2020

+41,6%
Stima per il 2028

I RECORD DI VIAREGGIO



44%

Quasi la metà degli yacht sopra i 30 m dal 2016 sono stati costruiti a Viareggio
Fonte: SUPERYACHT TIMES

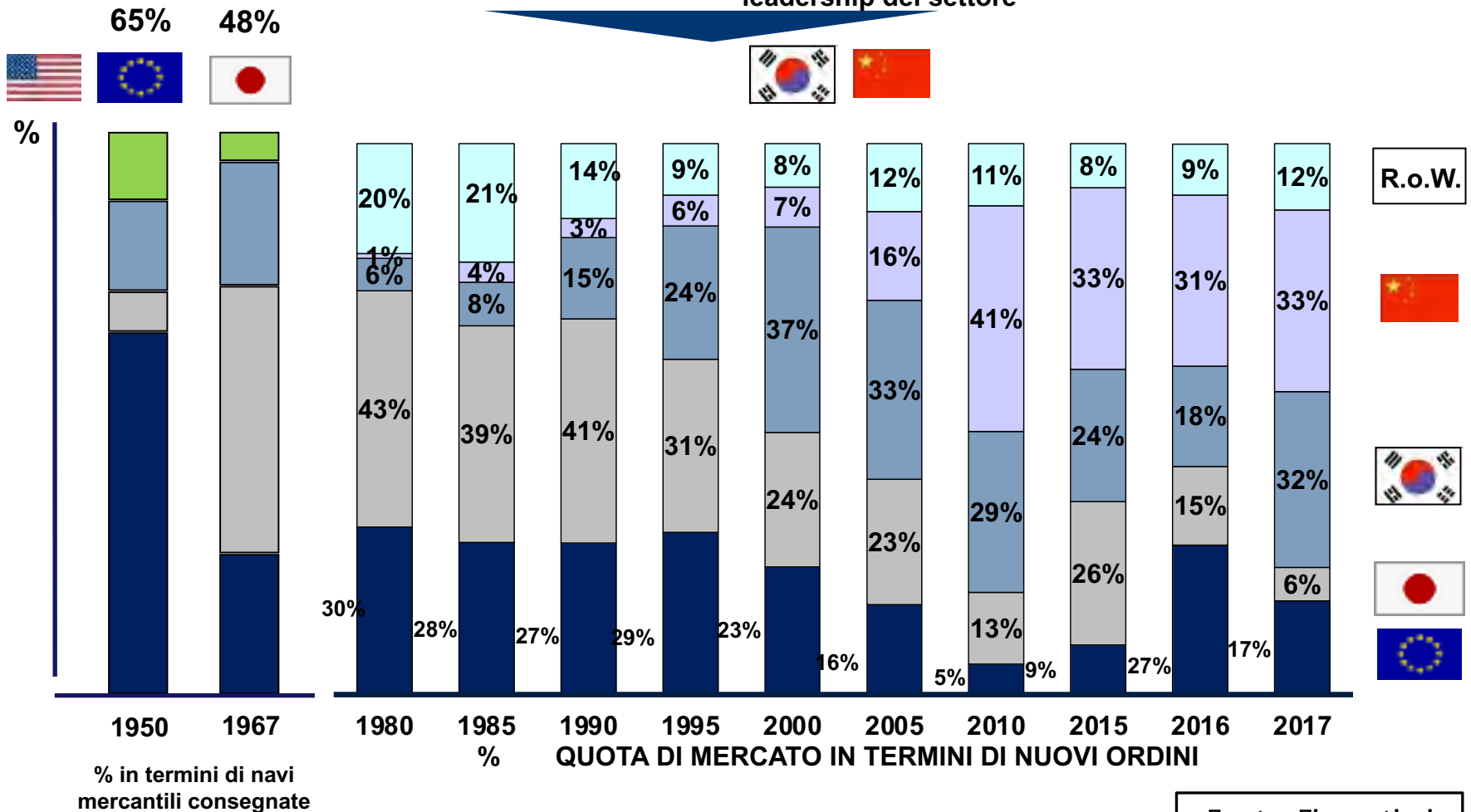
+47,8%

La crescita dell'export della nautica versiliese (3° trimestre del 2020)
Fonte: BANCA INTESA

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

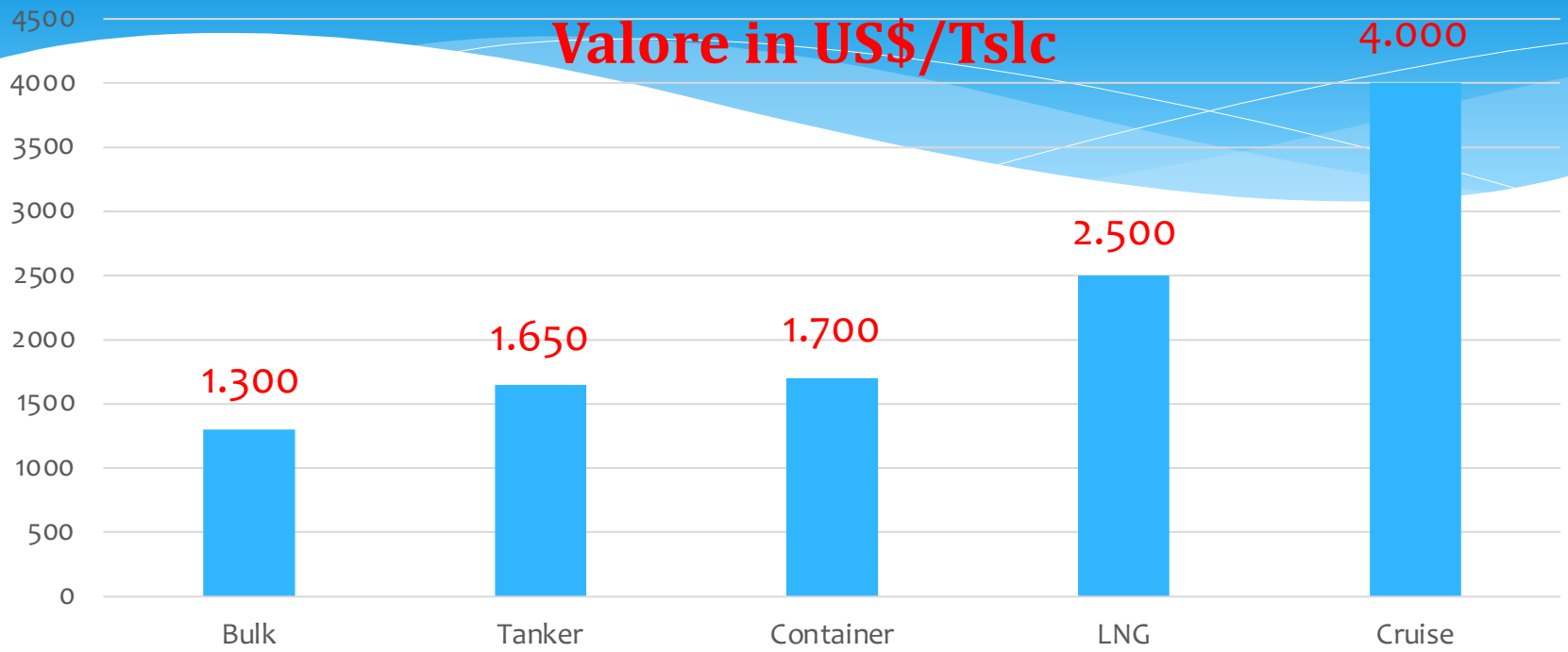


DOVE SIAMO

BARICENTRO DELLA PRODUZIONE CANTIERISTICA



Fonte: Elaborazione Fincantieri

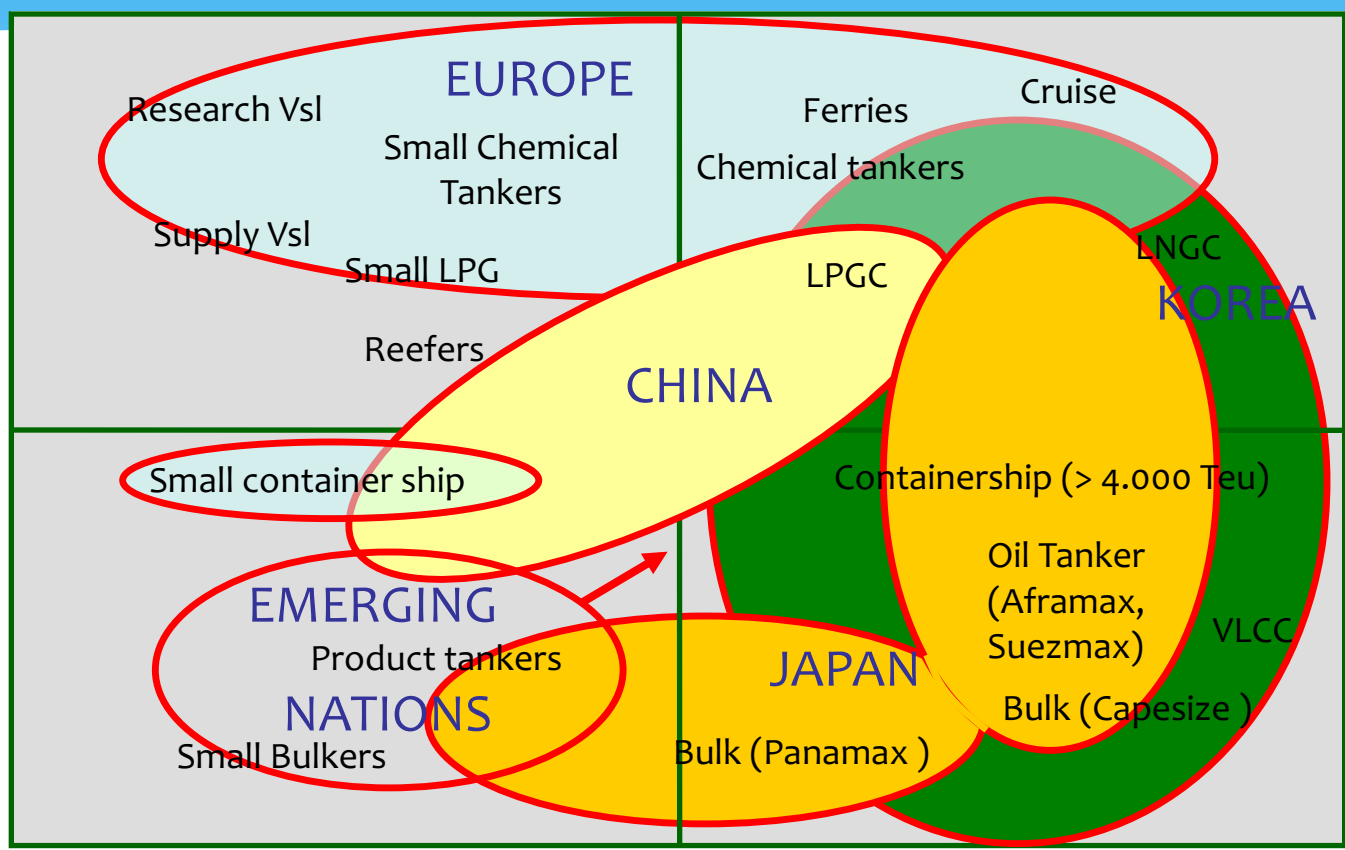


Complessità tecnologica



SEGMENTAZIONE DEI COMPETITORI

Complessità



- Europe
- Korea
- Japan
- China
- Developing Countries
- new entrants

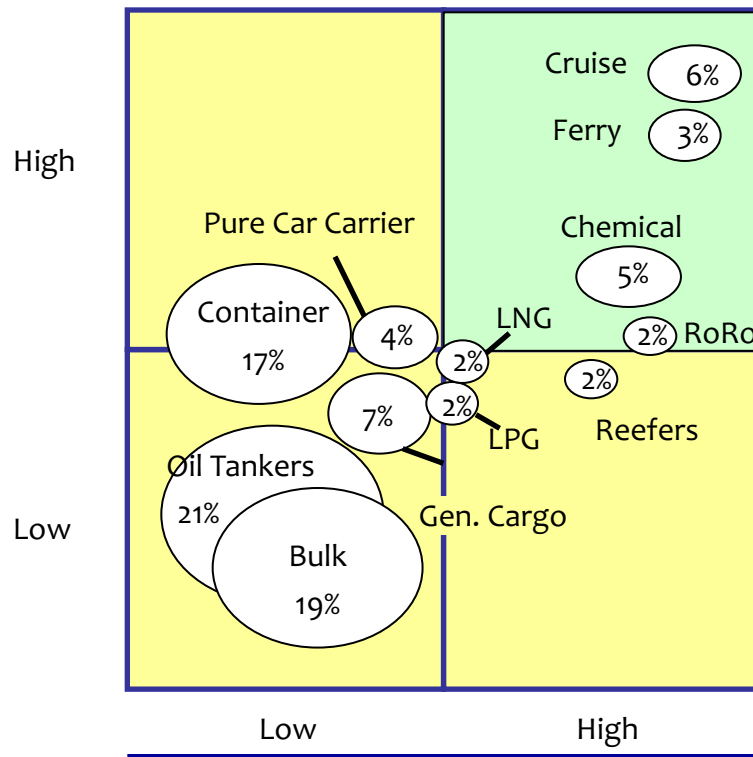
Dimensione delle navi

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

Imprese che partecipano al monitoraggio dell'attività dell'industria cantieristica:

Cantiere Navale di Augusta S.r.l. - <http://www.cantierenoe.com/>

Cantiere Navale Visentini S.r.l. - <https://cantierenavalevisentini.wordpress.com/>

Cantiere Navale Vittoria S.p.a - <http://www.vittoria.biz/>

Cantieri Del Mediterraneo S.p.A. - <http://www.cantieridelmediterraneo.it/>

Cantieri Mancini S.a.s. - <http://www.cantierimancini.com/>

Fincantieri S.p.A. - <http://www.fincantieri.it/>

Ignazio Messina & C. S.p.A. - <http://www.messinaline.it/>

Intermarine - <http://www.intermarine.it/>

Navalimpianti S.p.A. - <http://www.navim.com/>

Nuovi Cantieri Apuania S.p.A. - <http://www.nca-spa.it/>

Palumbo Group S.p.A. - <http://www.palumbo.it>

Rosetti Marino S.p.A. - <http://www.rosetti.it/>

San Giorgio Del Porto S.p.A. - <http://www.sangiorgiodelporto.it/>

T.Mariotti S.p.A. - <http://www.mariottiyard.it/>

Tringali S.r.l. - <http://www.cantieretringali.it/>

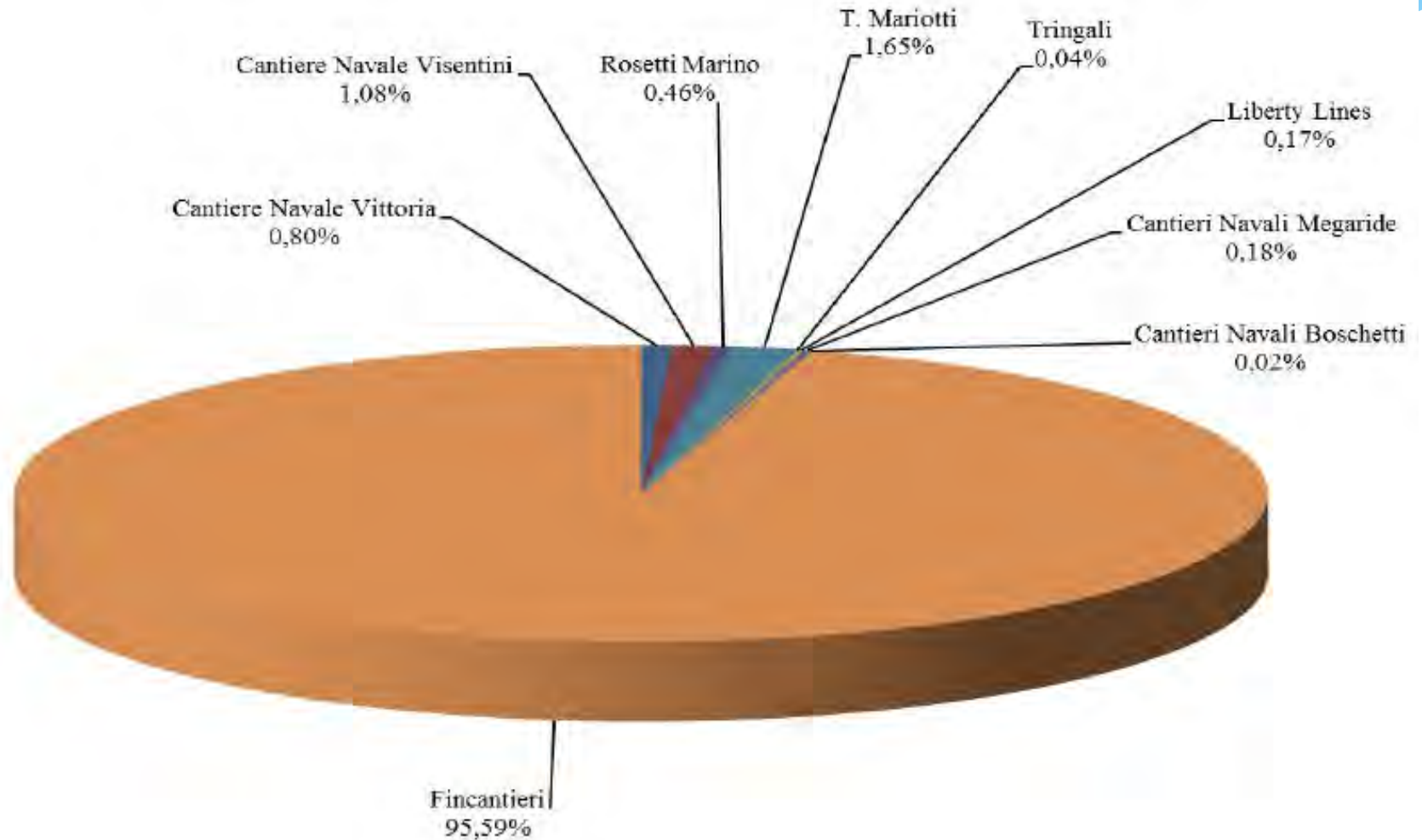
Ustica Lines S.p.A. - <http://www.usticalines.it/>

Data di ultima modifica: **28/10/2022**

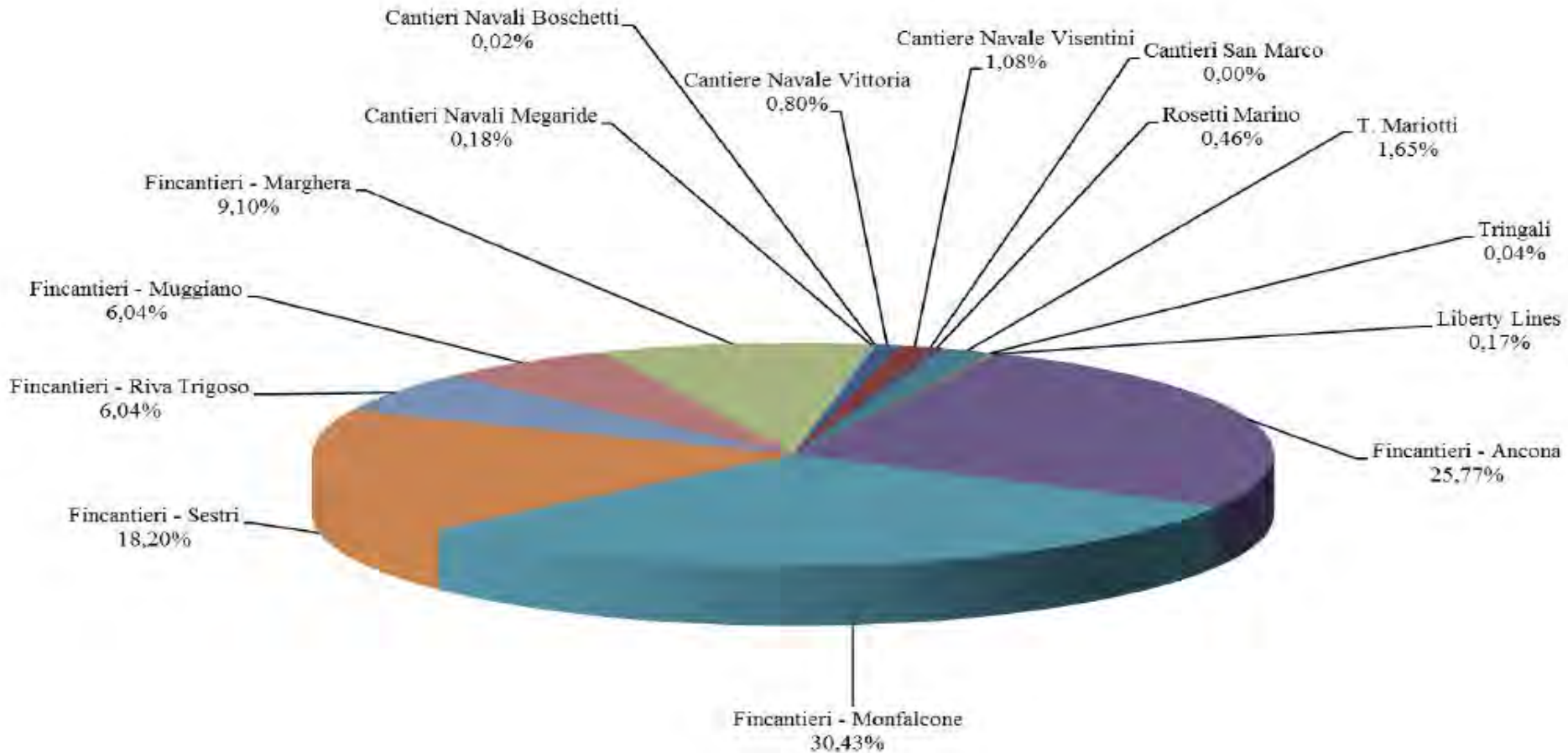
CANTIERISTICA ITALIANA – PRODUZIONE ANNO 2016 IN TSL E TSLC

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

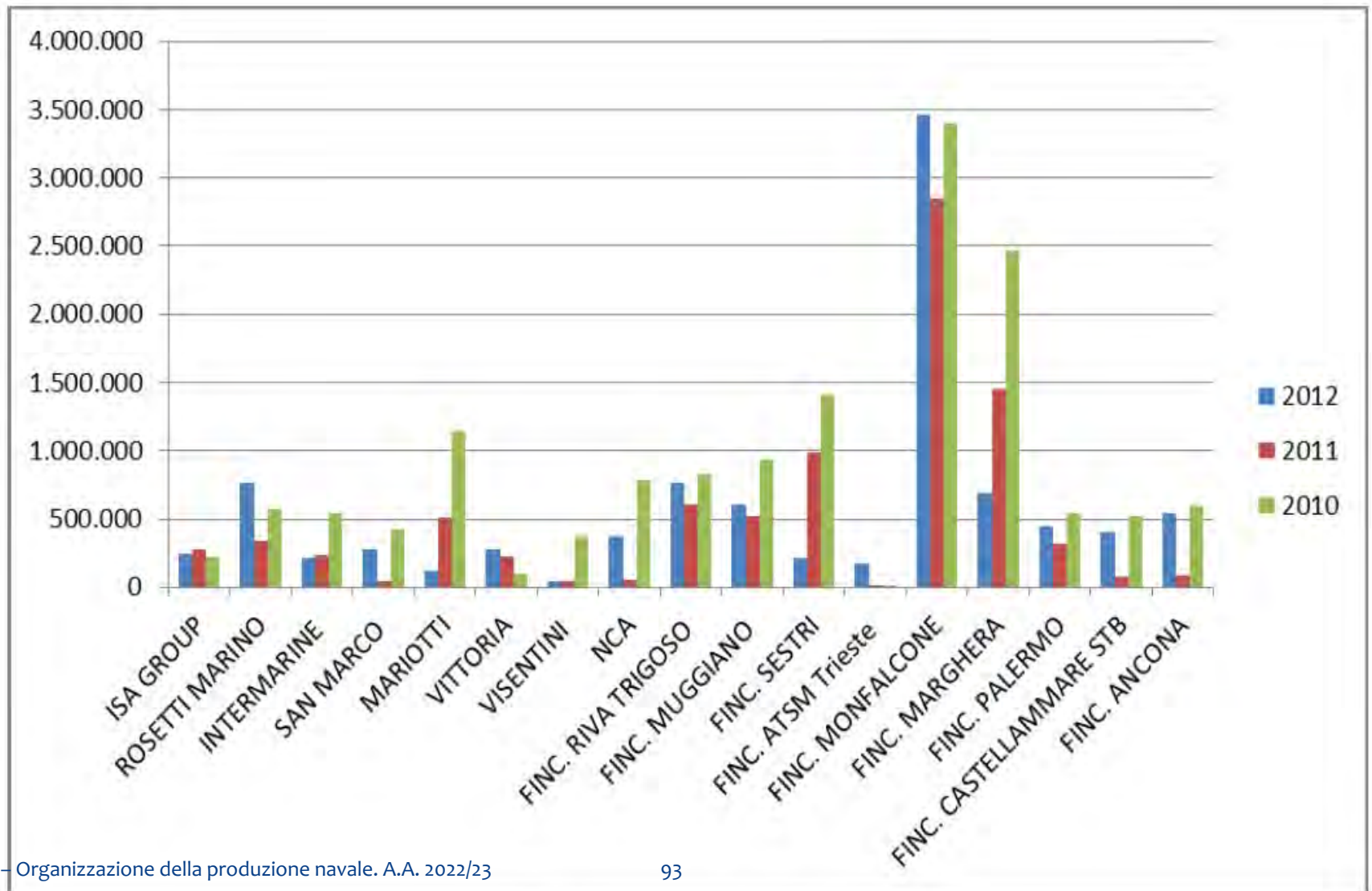
Anno 2016 - Produzione per Impresa in Tslc



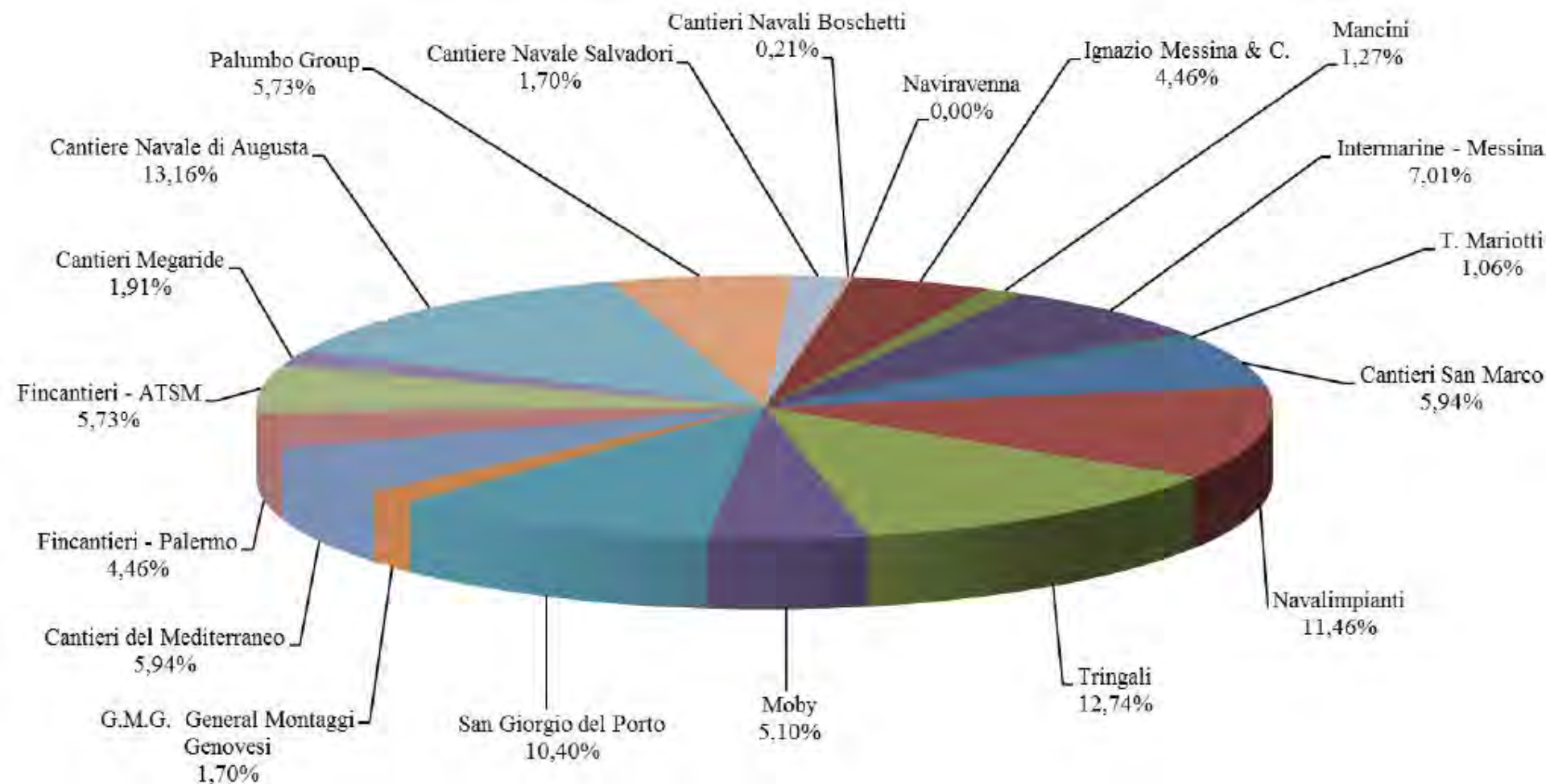
Anno 2016 - Produzione per stabilimento in Tslc



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



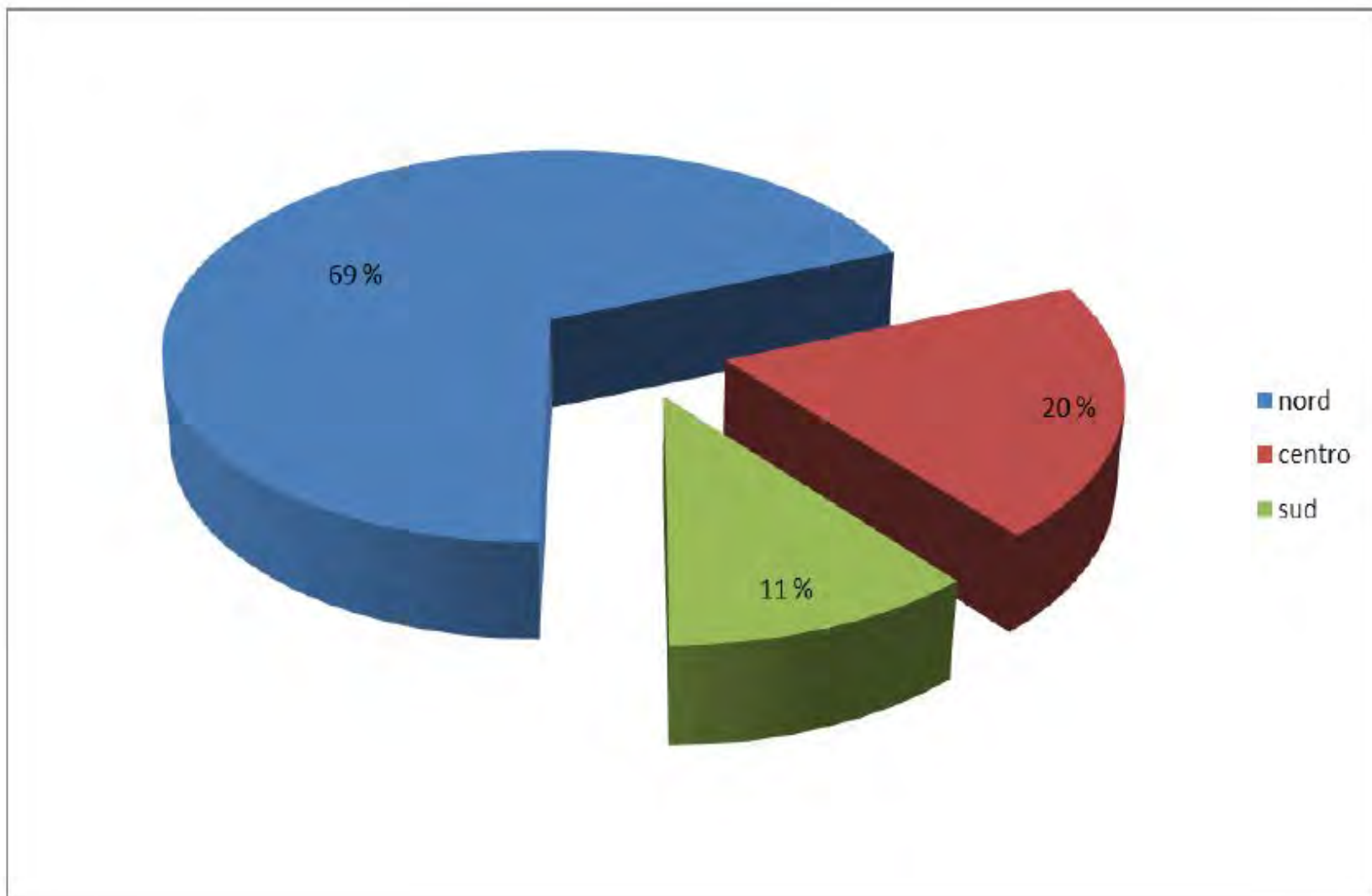
Anno 2016 - Riparazione navale per stabilimento - percentuale sul numero unità lavorate



CANTIERISTICA ITALIANA – DISTRIBUZIONE MANODOPERA PER REGIONE



CANTIERISTICA ITALIANA - DISTRIBUZIONE TERRITORIALE DELLA MANODOPERA



1 - CANTIERISTICA NAVALE E ECONOMIA DEL MARE

(Domande d'esame)

1. Tipologia del traffico marittimo e peso delle varie aree
2. Cosa si intende per economia del mare, peso del trasporto marittimo italiano rispetto agli altri mezzi di trasporto e contributo al Prodotto interno lordo
3. Posizionamento tecnologico e produttivo della cantieristica nel mondo, l'attuale situazione di mercato
4. Prodotto interno lordo, moltiplicatori di reddito e di occupazione del Cluster marittimo
5. Come si calcola la Stazza lorda compensata e perché si utilizza
6. Cosa si intende per "Industria 4.0"