



marzo 2007

INDICE

INTRODUZIONE	1
PREMESSA.....	1
DEFINIZIONI.....	2
1. METODOLOGIA	4
2. LA FLOTTA ITALIANA	6
2.1 I DATI DISPONIBILI.....	6
2.2 IL DATABASE LLOYD'S.....	6
2.3 LA FLOTTA 2006.....	8
2.4 LA FLOTTA MONDIALE.....	14
3. L'ATTIVITÀ MARITTIMA	15
3.1 IL TRAFFICO DEI PORTI.....	17
3.2 IL TRAFFICO GESTITO DAGLI OPERATORI ITALIANI.....	18
4. I NOLI COMPLESSIVI	21
5. CONCLUSIONI	25

INDICE DELLE TABELLE

TAB. 1	FLOTTA ITALIANA: RIPARTIZIONE SECONDO IL REGISTRO (NAVI > 100 TSL).....	9
TAB. 2	CONSISTENZA DELLA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA (SETTEMBRE 2006).....	10
TAB. 3	TRAFFICO AFFERENTE I PORTI ITALIANI – MILIONI DI TON /ANNO (2005).....	18
TAB. 4	ATTIVITÀ DELLA FLOTTA: SETTORE RINFUSE SECCHIE.....	18
TAB. 5	ATTIVITÀ DELLA FLOTTA: SETTORE RINFUSE LIQUIDE PETROLIFERE.....	19
TAB. 6	ATTIVITÀ DELLA FLOTTA: SETTORE RINFUSE LIQUIDE CHIMICHE E GAS.....	19
TAB. 7	ATTIVITÀ DELLA FLOTTA: SETTORE GENERAL CARGO E RO-RO.....	19
TAB. 8	ATTIVITÀ DELLA FLOTTA: SETTORE PORTACONTAINER.....	19
TAB. 9	ATTIVITÀ DELLA FLOTTA: RIPARTIZIONE DEL TRAFFICO SECONDO IL SEGMENTO E IL TIPO DI TRAFFICO (MILIONI DI TONNELLATE/ANNO).....	20
TAB. 10	ATTIVITÀ DELLA FLOTTA: SETTORE RINFUSE SECCHIE.....	21
TAB. 11	ATTIVITÀ DELLA FLOTTA: SETTORE RINFUSE LIQUIDE PETROLIFERE.....	22
TAB. 12	ATTIVITÀ DELLA FLOTTA: SETTORE RINFUSE LIQUIDE CHIMICHE E GAS.....	22
TAB. 13	ATTIVITÀ DELLA FLOTTA: SETTORE GENERAL CARGO E RO-RO.....	22
TAB. 14	ATTIVITÀ DELLA FLOTTA: SETTORE PORTACONTAINER.....	23
TAB. 15	NOLI INCASSATI PER TRASPORTO DI CABOTAGGIO (MILIONI DI EURO), 2005.....	23
TAB. 16	NOLI INCASSATI SECONDO LA TIPOLOGIA DI TRAFFICO (MILIONI DI EURO), 2005.....	23
TAB. 17	NOLI MEDI INCASSATI SECONDO LA TIPOLOGIA DI TRAFFICO (EURO/T), 2005.....	24
TAB. 18	ESTERO SU ESTERO: NOLI COMPLESSI E SERVIZI AUSILIARI (MILIONI DI EURO), 2005.....	24



INDICE DELLE FIGURE

Fig. 1 Schema metodologico	5
Fig. 2 Flotta operata: segmentazione secondo la portata complessiva (dwt)	12
Fig. 3 Flotta operata: segmentazione secondo il numero di navi	12
Fig. 4 Flotta operata: dimensione media delle navi secondo la tipologia (dwt).....	13
Fig. 5 Età media della flotta di proprietà italiana.	13
Fig. 6 Consistenza ed evoluzione della flotta di proprietà italiana (bandiera nazionale e bandiere estere) in dwt	14
Fig. 7 Consistenza ed evoluzione della flotta mondiale in dwt per alcuni anni di riferimento ...	15
Fig. 8 Segmenti di mercato per tipo di nave.....	16



Introduzione

Premessa

Obiettivo dello studio è di stimare la quota di attività effettuata completamente all'estero dagli armatori italiani (attività cosiddetta e definita in seguito come *estero su estero*). Tale quota, misurata in quantità di merce trasportata e in fatturato complessivamente sviluppato all'estero, è di ausilio per integrare il calcolo della Bilancia dei Pagamenti del settore relativo ai servizi di trasporto marittimo di merci.

La società **TRT Trasporti e Territorio** di Milano è stata incaricata della realizzazione di questo studio, che è risultato piuttosto complesso, non tanto dal punto di vista metodologico quanto dal punto di vista della quantità di dati da analizzare, dell'interpretazione di dati e informazioni raccolte e dell'attribuzione di corretti valori unitari.

Il mercato, composto da un numero relativamente elevato di operatori, presenta una casistica molto ampia di tipologie di gestione della nave legata a: tipo di contratti, durata degli stessi, variabilità degli importi relativi, complessità delle strutture societarie e suddivisione dei ruoli tra i diversi soggetti coinvolti a vario titolo nella gestione del naviglio.

Obiettivo della metodologia è la definizione del fatturato totale prodotto dalla flotta italiana e la suddivisione tra quanto deve essere attribuito agli scambi import-export, al trasporto di cabotaggio e all'attività estero su estero.

I capitoli successivi includono gli aspetti metodologici dello studio e la descrizione quantitativa delle variabili considerate. Al paragrafo successivo si premettono alcune definizioni che dovrebbero agevolare la lettura del rapporto.



Definizioni

Si ritiene utile premettere alcune definizioni riguardanti termini specifici utilizzati nel rapporto.

Stazza lorda	misura della dimensione della nave (espressa in tsl, tonnellate di stazza lorda o gt, gross tonnage) in termini di volume.
Dead weight tonnage (dwt)	misura della capacità di carico massima della nave (espressa in tonnellate metriche); è la variabile in base alla quale si classificano le navi.
Time charter (nolo a tempo)	modalità contrattuale di acquisizione della nave attraverso contratti di affitto su base temporale; vi corrisponde il mercato dei noli definibile <i>Time charter market</i> .
Trip charter (nolo a viaggio)	Modalità contrattuale di acquisizione della nave attraverso contratti di affitto per viaggio (singolo o multiplo); vi corrisponde il mercato dei noli definibile <i>Spot market</i> .
Ship owner	il proprietario della nave che in genere cede in gestione la nave all'operatore (<i>ship operator</i>).
Ship operator	l'operatore della nave, rappresenta il soggetto (anche definibile <i>disposal owner</i>) che gestisce la nave ed i contratti relativi all'utilizzo della nave per il trasporto.
Ship manager	meglio definibile come <i>technical manager</i> , è il soggetto che cura gli aspetti tecnici riferiti alla gestione della nave.

Queste definizioni saranno riprese nel capitolo 2, nel quale è inserita una completa descrizione dei contenuti del database Lloyd's utilizzato.



Di seguito vengono riportate alcune definizioni dei tipi dimensionali delle navi più comuni.

Handysize e Handymax	Nome utilizzato per indicare navi portarinfuse di piccola dimensione, rispettivamente fino a 35.000 dwt e fino a 50.000 dwt. Le Handymax operano in aree caratterizzate da scambi commerciali limitati e geograficamente dispersi, trasportando principalmente grano e rinfuse minori quali acciaio, prodotti forestali e fertilizzanti. Sono adatte per attraccare in porti che presentano restrizioni sul fronte della lunghezza di banchina e del pescaggio massimo, o che non dispongono di infrastrutture dedicate al trasbordo delle merci. Questa categoria viene anche utilizzata per definire le petroliere di piccola dimensione.
Panamax	Navi caratterizzate dalla dimensione massima accettabile per il transito del Canale di Panama (274,3 m di lunghezza, 32,3 m di larghezza e 11,28 m di pescaggio). Utilizzata per identificare sia navi cisterna che portarinfuse e navi specializzate, la categoria delle Panamax è compresa tra i 50.000 e gli 80.000 dwt, con una media attestata intorno ai 65.000 dwt.
Capesize	Definizione utilizzata per navi inadatte al transito dai canali di Panama e Suez, non necessariamente per limitazioni relative al tonnellaggio massimo ma piuttosto per la loro dimensione. Una nave Capesize si trova quindi obbligata a “doppiare” rispettivamente il Capo Horn (Sud America) ed il Capo di Buona Speranza (Sud Africa).
Aframax	Si riferisce a navi cisterna di dimensioni standard comprese tra 75.000 e 120.000 dwt, ovvero il limite dimensionale nel sistema di classificazione AFRA (Average Freight Rate Assessment).
Suezmax	Questo standard ha subito alcune evoluzioni nel corso del tempo in ragione dei lavori di allargamento che hanno interessato il canale di Suez. Nel 1967 da Suez potevano transitare navi non superiori agli 80.000 dwt. Dopo la riapertura del canale, nel 1975, la portata lorda massima è passata a 180.000 dwt. Nel 2010 i lavori di adattamento della profondità del canale dovrebbero consentire il passaggio di navi fino a 360.000 dwt.



1. Metodologia

La metodologia dello studio è riassumibile nei seguenti punti:

a. Analisi dei dati disponibili su consistenza della flotta, andamenti volumi di traffico commerciale via mare.

L'attività consiste nel raccogliere i dati dalle fonti disponibili, confrontarli e verificarne la coerenza, in quanto accade spesso che elaborazioni riportate da diversi studi siano simili ma non possano essere direttamente confrontate. E' il caso di elaborazioni e segmentazioni della flotta effettuate sulla base del tonnellaggio lordo delle navi piuttosto che sulla capacità di carico o di elaborazioni che includono o classificano le navi in maniera differente: caso che accade più frequentemente con le navi general cargo.

b. Definizione della flotta italiana, consistenza, descrizione del naviglio secondo la tipologia, analisi del mercato delle compagnie operanti;

Sulla base delle informazioni disponibili e di un'attenta analisi dei dati è stato possibile qualificare le navi considerabili come italiane. Sono suddivise tra i diversi settori di mercato distinguendo le navi per rinfuse secche, le navi per rinfuse liquide (separando le petroliere dalle navi gasiere e chimichiere), le navi portacontainer e le navi general cargo (che includono anche le navi ro-ro e le navi multi-purpose).

c. Calcolo del fatturato complessivo prodotto dalla flotta italiana per diverso tipo di traffico

In base alla tipologia di nave e ripartendo le navi in classi dimensionali, si è potuto attribuire un nolo medio unitario (dato 2005) disaggregato secondo le variabili sopra definite in modo da pervenire alla stima del fatturato secondo tale articolazione.

d. Elaborazione dei dati quantitativi riguardanti il traffico complessivamente gestito dagli operatori italiani e suddivisione tra: cabotaggio, import-export ed estero su estero

Le elaborazioni UIC valide per il 2005 hanno prodotto il dato complessivo attribuibile agli scambi import-export italiani. Le elaborazioni su dati ISTAT hanno consentito di stimare i dati di traffico sul cabotaggio differenziati secondo i settori merceologici principali. Per differenza si ottiene la quota di traffico operato interamente all'estero dagli operatori italiani.

e. Suddivisione del fatturato complessivo secondo la tipologia di traffico, elaborazione della stima di attività condotta interamente all'estero.

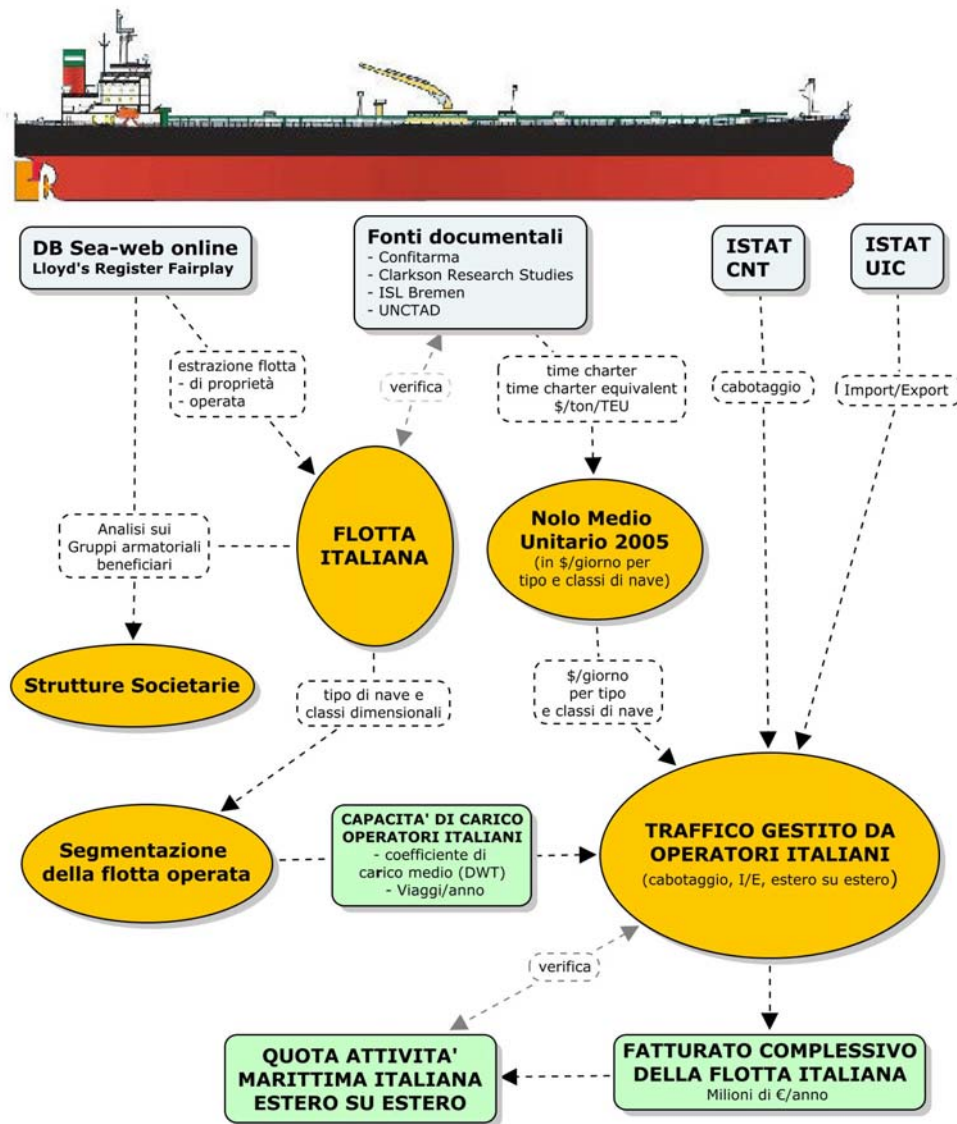
Il fatturato complessivo è suddiviso, per ciascun settore in: traffico di cabotaggio, traffico per import export e traffico per attività estero su estero. Il valore riferito al traffico di cabotaggio è ottenuto nell'ipotesi che sia gestito interamente da operatori italiani, applicando noli medi agli scambi di merce. Il fatturato import-export è ottenuto dalle elaborazioni UIC per il calcolo della Bilancia dei Pagamenti. La quota di estero su estero è ottenuta per differenza.



f. Controllo ed analisi di consistenza dei risultati.

Al fine di controllare la validità dei risultati sono stati effettuati alcuni controlli incrociati rispetto alla coerenza dei valori ottenuti. Il valore di controllo principale è quello riferito al nolo medio per tonnellata trasportata. Per l'attività estero su estero, anche se riferita a trasporti con origini e destinazioni ignote e potenzialmente più remunerative in termini unitari rispetto a quelle di import/export italiano, devono comunque risultare valori di ordine di grandezza comparabile.

Fig. 1 Schema metodologico



2. La flotta italiana

2.1 I dati disponibili

Preliminarmente alla stima dell'attività marittima complessiva operata con naviglio italiano occorre definire la consistenza e tipologia della flotta controllata da armatori italiani.

Il tema è rilevante in quanto, come è già stato anticipato, le navi sono frequentemente gestite utilizzando diverse società per le quali non risulta agevole definire chi in ultima istanza sia il beneficiario del nolo pagato per il trasporto. Il criterio base adottato per la definizione della flotta è consistito nell'identificazione dei soggetti proprietari ed operatori delle navi.

In realtà i beneficiari sono spesso diversi; più esattamente, il nolo complessivo corrisposto subisce diversi passaggi in relazione ai ruoli ricoperti dalle diverse società nella gestione della nave. L'operatore incassa il nolo lordo, inclusivo delle spese di gestione della nave e ne trasferisce parte al proprietario come canone di locazione, parte al manager per la manutenzione e parte ad altri soggetti per altri servizi.

I dati disponibili che hanno costituito oggetto di analisi e attraverso i quali è stato possibile convalidare le assunzioni fatte, sono:

- le elaborazioni di Confitarma, che nella propria relazione annuale include un'analisi della flotta italiana;
- le pubblicazioni ISL ("Shipping Statistics and Market Review"), Clarkson ("Shipping Review and Outlook") e Drewry ("The Drewry Monthly"), che forniscono dati riguardanti il naviglio mondiale con approfondimenti tematici su specifici settori.
- il database Lloyd's, "Sea Web online" che consente la consultazione dei dati del registro navale dei Lloyd's contenente tutte le informazioni necessarie.

2.2 Il database Lloyd's

Il database Sea-Web riporta le informazioni su circa 160.000 navi di dimensione superiore a 100 tonnellate di stazza lorda, nonché informazioni su circa 200.000 compagnie attive come proprietari, operatori, gestori o costruttori delle navi presenti in database.

Il tema più rilevante ai fini del presente studio è quello sulla proprietà e gestione della nave. Secondo i campi e le informazioni riportate nel database tale aspetto, piuttosto complesso, può essere analizzato attraverso cinque diverse figure o "livelli proprietari". Si tratta di soggetti titolari di diversi diritti di utilizzo, proprietà o godimento riferiti ad una stessa nave. In base alle definizioni utilizzate dal *Lloyd's Register* possono quindi essere individuati:



- il **Registered Owner** (*proprietario registrato*) – ovvero il soggetto in possesso del titolo legale che attribuisce la proprietà della nave, così come appare dai documenti di registrazione della stessa. Questo potrebbe essere un proprietario-gestore della nave o una società interamente controllata da un gruppo armatoriale; oppure una banca (o una società di scopo costituita dalla banca per la singola nave) nel caso di finanziamento per l’acquisto della nave senza passaggio immediato della proprietà all’armatore; o ancora una *brass-plate company*, ossia una società creata sulla carta, che non possiede nulla se non il titolo della nave, al fine di limitare la responsabilità del “reale” proprietario e/o beneficiare di leggi vigenti nei paradisi fiscali. L’esistenza di una società di scopo nazionale potrebbe anche essere un requisito legale richiesto espressamente dal paese di registrazione (bandiera) della nave.
- l’**Operator (Fleet Manager)** – rappresenta la società che ha la responsabilità delle scelte commerciali riferite all’impiego della nave, ossia il soggetto che decide come e dove tale risorsa dovrà essere impiegata. Questa società potrebbe anche essere responsabile delle decisioni riguardanti l’acquisto di servizi portuali e di bunkeraggio. Operatore della nave può essere anche un noleggiatore di medio o lungo periodo, o un *bareboat charterer*. Lo sono anche quelle compagnie a capo di raggruppamenti di operatori (ad esempio la Cool Carriers o la Gearbulk). Molte navi sono attualmente possedute da banche o da società finanziarie/di leasing che non hanno comunque nessun interesse operativo nella gestione delle stesse. È probabile che le navi siano state vendute dall’armatore alla banca per esigenze di cassa. In questo caso la banca finanzia l’armatore che rientra in possesso delle navi mediante un contratto di leasing, continuando quindi a “disporne” commercialmente nella maniera più appropriata. Le compagnie che ricorrono questa formula vengono definite “**Disponent Owner**” (*proprietarie disponenti*) e sono spesso indicate come Operator della nave.
- il **Group Beneficial Owner** (*gruppo beneficiario*), ovvero il gruppo imprenditoriale o la società madre di appartenenza del *proprietario registrato* (oppure del *proprietario disponente* nel caso in cui la nave sia posseduta da una banca). Il gruppo o società beneficiaria può possedere le navi in qualità di proprietario registrato ma non necessariamente. Potrebbe coincidere con il Fleet Manager (Operator), e la nave a sua volta essere posseduta da proprie controllate; oppure, anche in questo caso, la gestione commerciale della nave potrebbe essere affidata su base contrattuale ad un soggetto terzo.
- lo **Shipmanager** – si riferisce alla società, incaricata dal proprietario o dall’operatore della nave, cui spetta la responsabilità della gestione quotidiana della nave sotto il profilo dei rifornimenti, ricambi, equipaggio, riparazioni, ecc. Tale gestione deve essere svolta in modo da garantire l’efficiente funzionamento della nave. Questa società potrebbe inoltre essere responsabile di alcuni acquisti principali per la flotta, quali la classificazione, le assicurazioni, le indagini, il carenaggio ecc.
- **Document of Compliance (DOC) Company** – è la Compagnia che ha in carico l’espletamento delle pratiche e dei documenti di conformità della nave. Può essere il proprietario della nave, oppure ogni altra organizzazione o persona (ad esempio il manager o il *bareboat charterer*) che ha assunto dal proprietario la responsabilità per le operazioni della nave, e che sulla base di tale assunzione ha preso in carico tutti gli obblighi e le



responsabilità imposte dal Codice ISM¹. Si tratta di una società documentata dai certificati DOC e SMC² rilasciati dalle amministrazioni dello Stato di bandiera, le cui informazioni sono disponibili anche presso le organizzazioni incaricate di effettuare le verifiche, come ad esempio le società di classificazione e certificazione.

- il **Technical Manager** – la società, incaricata dal proprietario o dall'operatore o ancora dallo shipmanager, responsabile delle operazioni tecniche e della supervisione tecnica della nave. Questa società potrebbe anche essere responsabile degli acquisti riferiti al naviglio, come nel caso di riparazioni, ricambi, classificazione, rimessaggi, indagini, carenaggio, ecc.

In molti casi lo *shipmanager*, il *technical manager* e la *DOC company* coincidono.

Sulla base di questa classificazione è possibile dunque effettuare una prima distinzione tra attività che riguardano la gestione tecnica e/o documentale della nave e attività di carattere più strettamente commerciale, in diretta relazione con il carico e il mercato per il quale la nave è stata espressamente costruita e varata. Proprio per quest'ultimo aspetto, oltre alle motivazioni di carattere finanziario e/o fiscale, la differenza tra proprietario beneficiario ed operatore della nave deriva proprio da elementi riconducibili in gran parte ad attività commerciali.

2.3 La flotta 2006

Come già noto, le modalità di controllo delle navi sono molteplici. Per tale motivo risulta difficile rilevare con certezza i meccanismi di controllo delle singole navi e di conseguenza la nazionalità dell'operatore che ne beneficia in termini economici. La casistica, verificabile grazie alle informazioni contenute nei registri internazionali (Lloyd's) e oggetto anche di altre pubblicazioni a livello internazionale, è piuttosto varia.

Per questo, la consistenza della flotta italiana è quantificata tenendo conto delle relazioni che intercorrono in particolare tra due figure principali, l'*owner*, proprietario del naviglio e l'*operator* che costituisce, di fatto, il soggetto beneficiario dell'attività commerciale riferita al naviglio, ovvero colui che ne dispone a livello operativo.

Si parla quindi di flotta "di proprietà italiana" quando si fa riferimento all'*owner* e di flotta "di controllo italiano" quando si fa riferimento all'*operator*. Esiste anche il fenomeno reciproco, ossia parte della flotta italiana è controllata da operatori esteri.

¹ Il Codice ISM (*International Safety Management*) è un sistema di gestione con certificazione stabilito dall'IMO (*International Maritime Organization*) per la salvaguardia della vita umana in mare, la proprietà e l'ambiente.

² Il *Document of Compliance* (DOC) certifica, per la compagnia cui è attribuito, l'aderenza del sistema di gestione della sicurezza alle prescrizioni del codice ISM per quel particolare tipo di nave. In questo senso, è inteso come conformità della struttura aziendale al rispetto delle norme internazionali sulla sicurezza, mentre il *Safety Management Certificate* (SMC) è rilasciato a seguito di audit e valido per la singola nave. Entrambi devono trovarsi a bordo della nave, anche se solo il SMC in originale.



Quale utile termine di paragone, si riportano in premessa alcune statistiche sulla consistenza della flotta mercantile di proprietà italiana.

La relazione annuale di Confitarma riporta a fine 2005 un totale complessivo di 1.434 navi e 11.848.404 tonnellate di stazza lorda (navi oltre 100 tsl). Il dato, riferito al solo naviglio impiegato per il trasporto delle merci e considerando anche l'incidenza delle navi traghetto, diventa pari a 690 navi e circa 10.200.000 tsl.

La tabella che segue riporta, da Confitarma, la ripartizione delle navi di proprietà italiana secondo il registro.

Tab. 1 Flotta italiana: ripartizione secondo il registro (navi > 100 tsl)

Registro	Numero navi	Stazza lorda (tsl)
Registro internazionale italiano	530	10 424 743
Registro ordinario	902	1 398 072
Bareboat charter (bandiera estera)	2	25 590
Totale	1 434	11 848 405

Le cifre di Confitarma considerano le navi iscritte nel Registro internazionale italiano, quelle iscritte nel Registro ordinario e due sole unità (25.590 tsl) battenti temporaneamente bandiera estera. Si tratta dunque di dati riferiti alla società italiana proprietaria della nave (*owner*), non considerando il naviglio in base al gruppo beneficiario (proprietario) italiano³ e, soprattutto, non considerando la reale "proprietà commerciale" della nave che per le analisi effettuate è riferibile all'*operator*.

Il numero di navi considerate nello studio secondo la tipologia di nave è riportato nella tabella che segue. Oltre al numero di navi è importante accompagnare l'analisi con i dati relativi alla capacità di trasporto della flotta, misurabile attraverso il dwt. La tabella che segue riporta numero di navi e dwt per la flotta italiana.

³ In pratica non sono considerate navi (battenti bandiera estera) possedute da società estere, a loro volta controllate da società o gruppi armatoriali italiani.



Tab. 2 Consistenza della flotta mercantile italiana (settembre 2006)

	Navi di proprietà italiana			Navi operate da Italiani	
	Totale	Operate da italiani	Operate da stranieri	Totale	Di proprietà estera
Porta rinfuse					
Carico secco					
Numero di navi	71	60	11	84	24
DWT	4 551 893	3 713 209	838 684	5 402 854	1 689 645
Dimensione media	64 111	61 887	76 244	64 320	70 402
Petroliere					
Numero	209	158	51	185	27
DWT	6 950 829	4 442 820	2 508 009	5 440 048	997 228
Dimensione media	33 258	28 119	49 177	29 406	36 934
Chimichiere					
Numero	49	40	9	46	6
DWT	442 222	325 468	116 754	340 926	15 458
Dimensione media	9 025	8 137	12 973	7 411	2 576
Gasiere					
Numero	44	32	12	32	-
DWT	407 838	311 887	95 951	311 887	-
Dimensione media	9 269	9 746	7 996	9 746	-
Carico Generale					
Portacontainer					
Numero	24	15	9	79	64
DWT	676 828	320 923	355 905	2 252 442	1 931 519
Dimensione media	28 201	21 395	39 545	28 512	30 180
General Cargo					
Numero	83	73	10	135	62
DWT	769 308	604 857	164 451	1 214 514	609 657
Dimensione media	9 269	8 286	16 445	8 996	9 833
Ro-ro / GC					
Numero	69	61	8	71	10
DWT	1 150 934	1 008 336	142 598	1 091 477	83 141
Dimensione media	16 680	16 530	17 825	15 373	8 314
Traghetti					
Numero	175	156	19	181	25
DWT	535 402	463 105	72 297	507 726	44 621
Dimensione media	3 059	2 969	3 805	2 805	1 785
Altre					
Numero	11	10	1	16	6
DWT	32 851	25 895	6 956	31 049	5 154
Dimensione media	2 986	2 590	6 956	1 941	859
Totale					
Numero	735	605	130	829	224
DWT	15 518 105	11 216 500	4 301 605	16 592 923	5 376 423
Dimensione media	21 113	18 540	33 089	20 016	24 002

Fonte: Sea-web online – Lloyd's register Fairplay



Il database Lloyd's utilizzato tiene conto di tutte le navi superiori alle 100 tonnellate di stazza lorda. Secondo quanto riportato, le navi mercantili di proprietà italiana sono 735. Di queste ben 175 sono traghetti utilizzati prevalentemente per trasporto passeggeri che però contribuiscono in parte al trasporto di cabotaggio (trasporto di camion). Si è quindi tenuto conto del loro apporto nell'analisi del traffico marittimo di cabotaggio in quanto la loro rilevanza ai fini del trasporto internazionale è nulla: le navi utilizzate per servizi Ro-ro tipo autostrade del mare sono infatti incluse nella categoria "Ro-ro/GC".

Per comprendere meglio le dinamiche del mercato ed il ruolo dei diversi operatori, sono state effettuate alcune analisi sulle caratteristiche dei gruppi armatoriali italiani. Prendendo in considerazione le prime 34 società estratte dal database del Lloyd's per numero di navi possedute, il naviglio considerato nel campione risulta piuttosto rappresentativo, contando ben 505 navi su un totale di 735.

Sono 4 i gruppi con una flotta superiore alle 30 navi, 15 gruppi possiedono una flotta compresa tra 10 e 29 navi, mentre le restanti 15 società del campione (nonché quelle considerate per la restante parte dello studio) hanno una consistenza di naviglio inferiore alle 10 unità.

Il numero di navi controllate commercialmente da ciascun gruppo viene derivato dalla flotta di proprietà sottraendo le navi di proprietà noleggiate ad altri operatori e sommando quelle non di proprietà noleggiate da altri armatori. Il numero finale di navi controllate passa dunque da 505 a 540, evidenziando un discreto bilanciamento tra navi *chartered-in* (142) e navi *chartered-out* (107).

Le società partecipate o di totale proprietà dei gruppi armatoriali che svolgono l'attività di *operator* sono pari a 57, un numero che sottolinea in alcuni casi la presenza di più società "di scopo" per gli armatori sul totale del naviglio da loro controllato. Per le flotte maggiori, gli *operator* direttamente collegati al gruppo non superano comunque le 3/4 società, con una media sulla flotta considerata di 1,7 società operative per armatore.

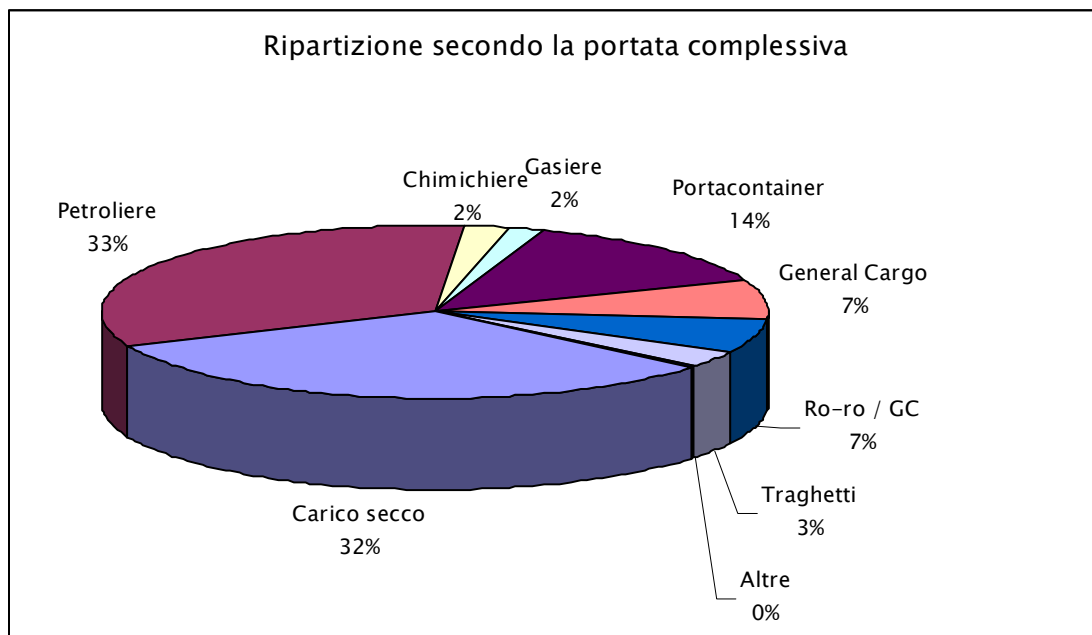
Diverso invece il caso delle società che risultano proprietarie registrate delle navi. Il totale ammonta a 146 aziende (con una media di 3,5 navi per società registrata), evidenziando una certa difficoltà del dato riferito al primo proprietario del naviglio registrato nel rappresentare l'effettiva concentrazione della proprietà della flotta italiana.

I grafici riportati di seguito, riferiti alla flotta totale operata da imprese italiane, illustrano come alcuni segmenti siano nettamente prevalenti qualora si consideri la capacità di carico: in particolare le navi porta rinfuse da carico liquido e da carico secco. La loro rilevanza misurata in base al numero di navi è molto inferiore (vedi anche grafico successivo su dimensione media delle navi).

Nel capitolo successivo i segmenti vengono analizzati in dettaglio in modo da tenere conto delle classi dimensionali delle navi.

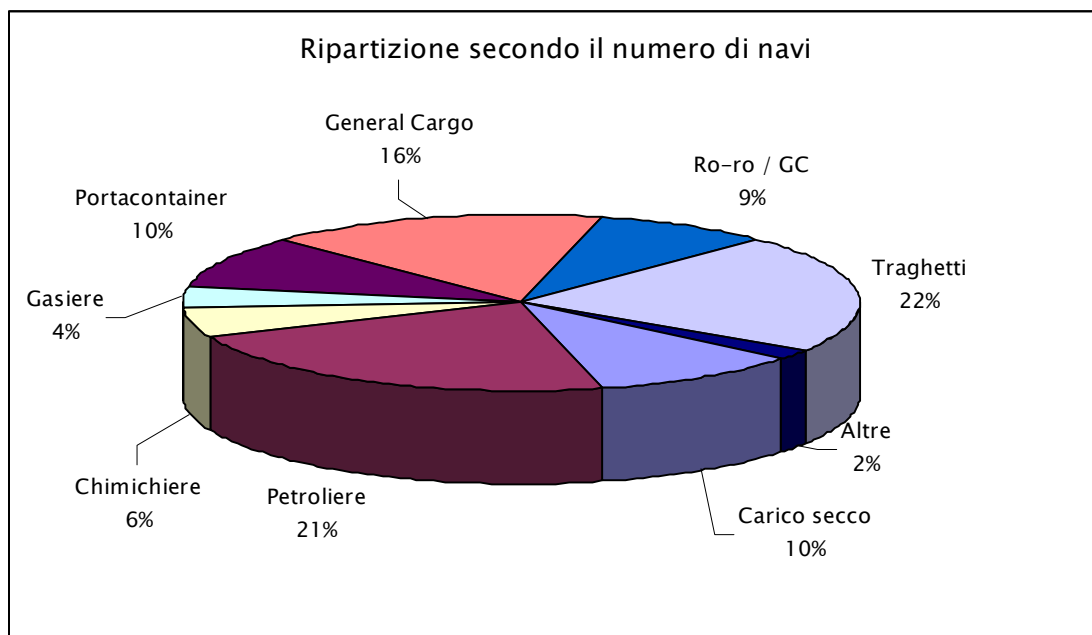


Fig. 2 Flotta operata: segmentazione secondo la portata complessiva (dwt)



Fonte: elaborazione su dati Lloyd's

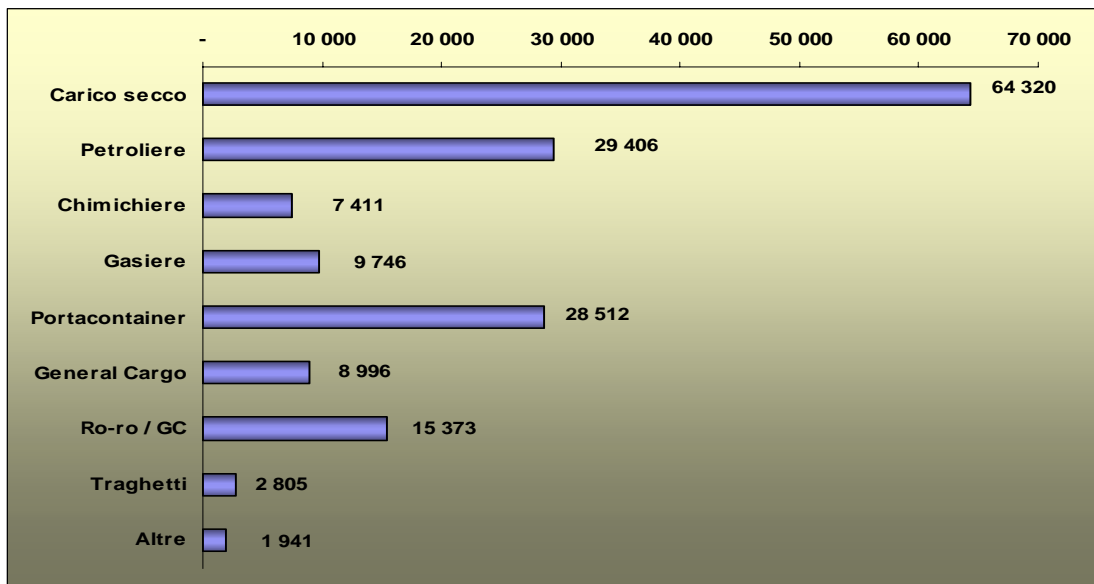
Fig. 3 Flotta operata: segmentazione secondo il numero di navi



Fonte: elaborazione su dati Lloyd's



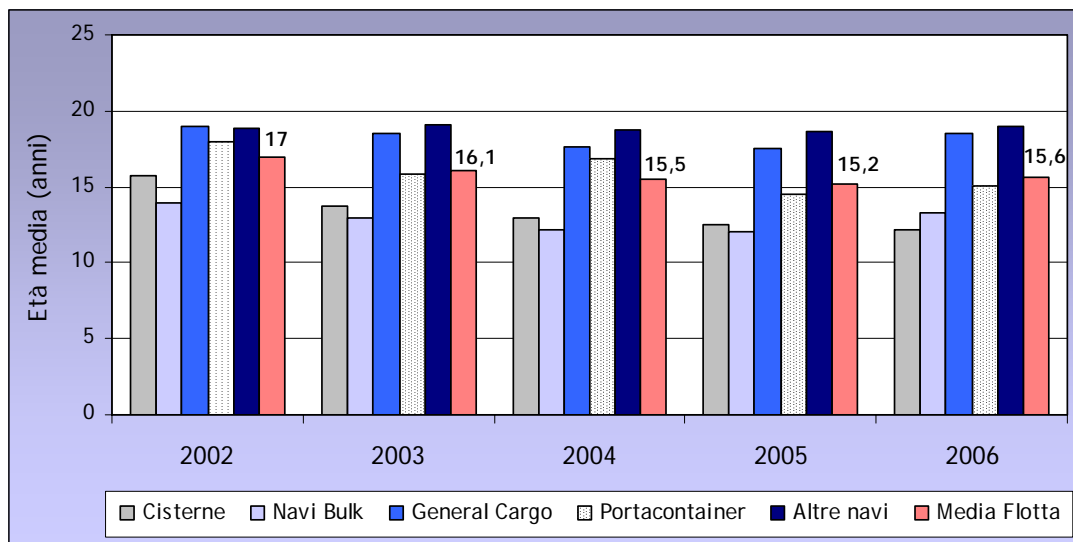
Fig. 4 Flotta operata: dimensione media delle navi secondo la tipologia (dwt)



Fonte: elaborazione su dati Lloyd's

Per concludere, viene riportato nella figura successiva l'andamento dell'età media del naviglio di proprietà italiana, da cui emerge un trend di lungo periodo di riduzione dell'età media, in conseguenza di significativi investimenti nel settore e di un elevato tasso di rinnovamento della flotta. Con riferimento ai primi 34 armatori italiani, si evidenzia, infatti, una consistenza degli ordini pari a 114 nuove navi su 505 attualmente possedute, che corrisponde ad una flotta aggiuntiva o di rinnovo superiore al 22% prevista per i prossimi anni.

Fig. 5 Età media della flotta di proprietà italiana.

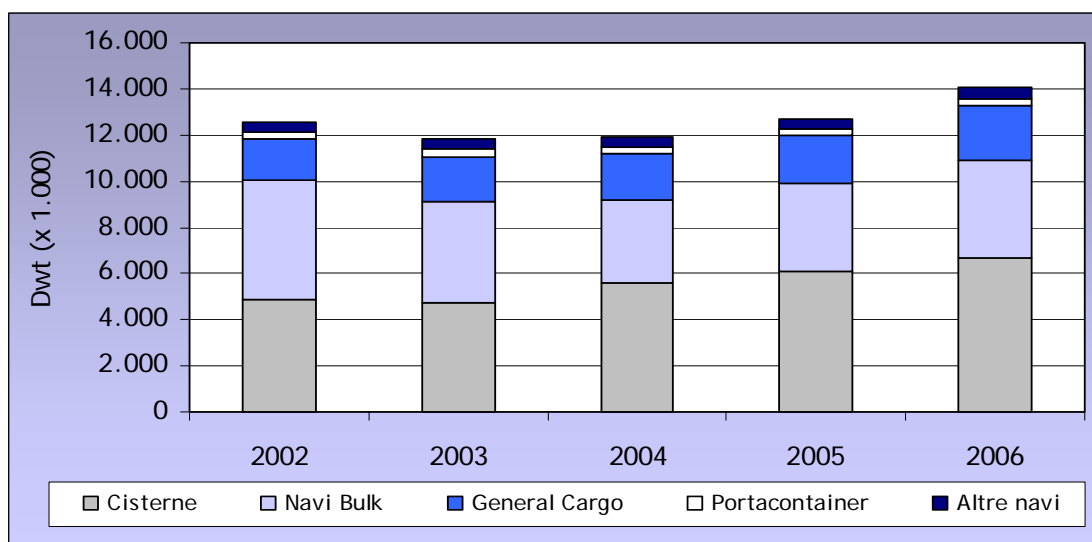


Fonte: elaborazioni su dati ISL Bremen



L'evoluzione della flotta di controllo italiano, inclusiva di bandiera italiana e bandiera estera, ha visto una marcata progressione tra gli anni 2004 e 2005. Al 1 gennaio 2006, la flotta totale italiana di oltre 1.000 tsl ha superato i 14 milioni di dwt (portata lorda) come illustrato nel grafico seguente.

Fig. 6 Consistenza ed evoluzione della flotta di proprietà italiana (bandiera nazionale e bandiere estere) in dwt



Fonte: elaborazioni su dati ISL Bremen

2.4 La flotta mondiale

La dimensione complessiva raggiunta dalla flotta mondiale al primo gennaio 2006, in termini di portata lorda (dwt), ammonta ad oltre 960 milioni di tonnellate. La variazione rispetto all'anno precedente è stata del 7,2%, l'incremento più consistente registrato dal 1989, anno in cui si è avuta un'inversione di tendenza rispetto alle contrazioni di capacità verificatesi nei primi anni '80.

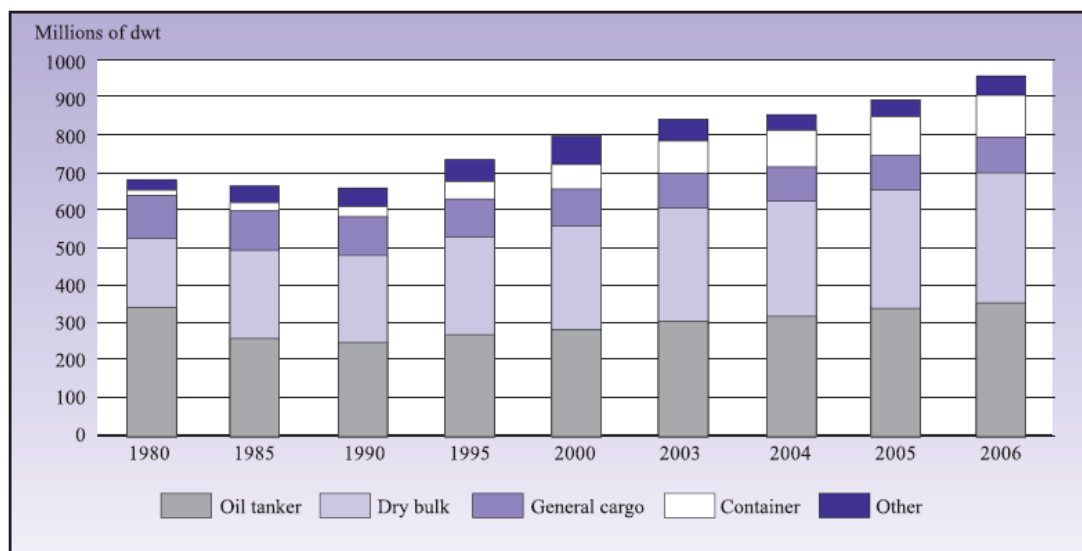
L'attuale fase di dinamismo è caratterizzata dalla crescita consistente delle portacontainer che, nel 2005, sono aumentate di ulteriori 13 milioni di dwt (+13,3%) arrivando a costituire oltre l'11,6% del totale. Il segmento delle navi cellulari è anche quello nel quale si attendono gli aumenti più consistenti della capacità di stiva per i prossimi anni⁴. Il trend è in larga parte determinato dall'aumento delle navi di capacità superiore ai 7.500 TEU.

⁴ Un recente studio AXS-Alphaliner sull'evoluzione della flotta mondiale di portacontainer prevede nel 2010 un aumento in TEU del 65% rispetto alla capacità del 2005.



Il tonnellaggio delle navi cisterna e *bulk* è aumentato rispettivamente del 5,4% e del 7,9%. Soprattutto per il comparto petrolifero, il tonnellaggio è ormai stabilmente ritornato ai livelli del 1980, contando per circa il 37% sul totale della flotta e rappresentando, assieme all'altra componente rilevante delle portarinfuse, circa il 73% del tonnellaggio mondiale.

Fig. 7 Consistenza ed evoluzione della flotta mondiale in dwt per alcuni anni di riferimento



Fonte: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2006, elaborazioni su dati Lloyd's Register – Fairplay

3. L'attività marittima

Nel trasporto marittimo le società armatoriali non sono le sole protagoniste dell'offerta di mercato, intesa come disponibilità complessiva di stiva. Un ruolo fondamentale viene svolto in alcuni casi anche da altri soggetti, quali ad esempio gli stessi proprietari del carico (o *cargo owner*). Si tratta di società⁵ che in alcuni casi potrebbero decidere di non acquistare semplicemente il servizio di trasporto via mare, ma avere una visione di più lungo periodo ed entrare attivamente nel mercato dello *shipping* acquistando in proprio la flotta o, più frequentemente, assumendo la sola gestione commerciale di una flotta su base contrattuale in qualità di *operator*.

A disporre della proprietà del carico potrebbero essere anche i cosiddetti *trader*, che acquistano la merce a solo scopo speculativo, spesso determinato proprio dalla rivendita della merce in un luogo diverso da quello di origine. Lo scopo speculativo è anche quello che contraddistingue l'attività di altri intermediari, gli *shipbroker*, storicamente attivi nei diversi mercati del trasporto

⁵ Generalmente industrie petrolifere, acciaierie, manifatturiere o grossisti importatori di materie prime.



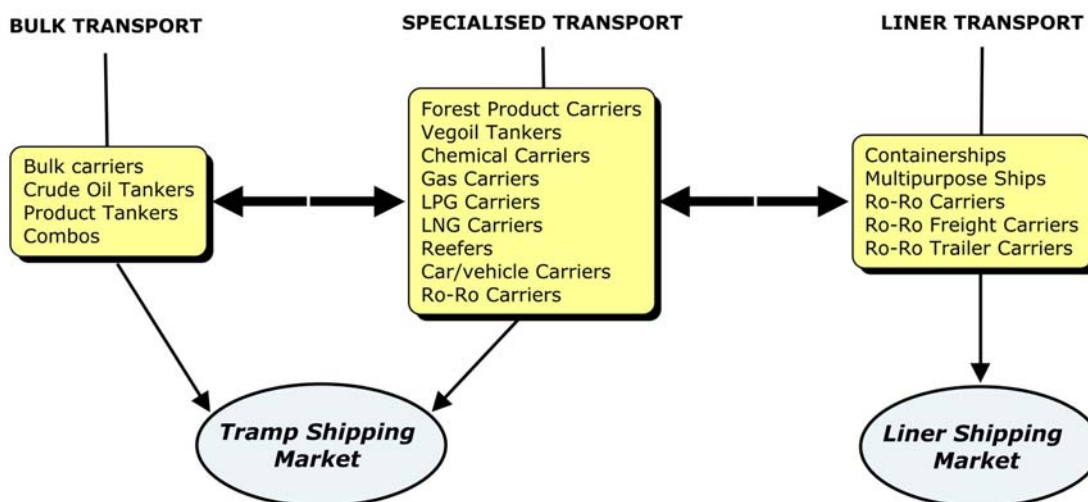
marittimo, tra cui soprattutto quello dei noli e del noleggio delle navi. Anche in tal caso l'orizzonte temporale di riferimento potrebbe essere tale da rendere conveniente per questi intermediari l'assunzione diretta della responsabilità commerciale della nave.

La coesistenza di differenti prospettive imprenditoriali e specializzazioni nella gestione delle navi è spiegata solo in parte dalla complessità tecnica dell'attività marittima e dalla necessità di coprire il rischio economico insito nelle fluttuazioni del mercato dei noli. Occorre considerare ciascuna relazione marittima come l'espressione geografica più significativa della struttura assunta dal commercio internazionale. Il ruolo chiave dello *shipping* nel garantire e sviluppare le relazioni economiche tra le diverse sponde continentali rende, quindi, più comprensibile la presenza dei *cargo owner* e degli intermediari nel settore marittimo.

Prendendo a riferimento il carico trasportato, e quindi il tipo di nave appositamente progettata per le diverse categorie di merce, è possibile dividere il mercato in tre grandi segmenti: il trasporto alla rinfusa (*bulk transport*), il trasporto specializzato (*specialised transport*) e il trasporto di linea (*liner transport*).

La segmentazione proposta considera sia la quantità di carico oggetto di singola consegna (*parcel size cargo*) sia le caratteristiche fisiche della merce trasportata. Le diverse tipologie di naviglio impiegate danno luogo, come detto, a servizi distinti nel mercato del trasporto marittimo che è possibile riportare alle due grandi categorie della navigazione libera (*tramp shipping market*) e della navigazione di linea (*liner shipping market*).

Fig. 8 Segmenti di mercato per tipo di nave



Fonte: elaborazione TRT da Clarkson Research Studies

La navigazione *bulk* interessa singole partite di carico omogeneo di dimensioni considerevoli, capace in alcuni casi di saturare integralmente o quasi integralmente la capacità di stiva della nave. Si distinguono le rinfuse liquide (principalmente oli minerali grezzi e prodotti della



raffinazione) dalle rinfuse solide (minerali metalliferi, carbone, cereali), trasportate rispettivamente su navi cisterna (*tankers*) e portarinfuse. Sono poco numerose le navi portarinfuse combinate, che dispongono di stive adatte al trasporto sia di rinfuse secche che liquide.

Altri carichi singoli, ugualmente consistenti, necessitano invece di navi costruite appositamente per trasportare carichi speciali e che per questo adottano tecniche di stivaggio e movimentazione differenti. Nel caso delle rinfuse viene individuato il comparto delle navi gasiere, delle chimichiere e delle navi adatte al trasporto di oli vegetali e prodotti forestali. Le navi refrigerate sono utilizzate per il trasporto a temperatura controllata di prodotti alimentari, mentre le *ro-ro* (roll-on, roll-off) impiegate sulla navigazione libera sono spesso del tipo *vehicle carriers* e trasportano in gran parte autoveicoli nuovi.

La diminuzione della consistenza media dei carichi singoli ha portato all'affermazione della navigazione di linea, organizzata offrendo, in maniera programmata e indipendente dalla presenza del carico, frequenze e rotazioni regolari dei porti scalati sulle diverse direttrici. Il comparto nel quale tale tipo di servizio ha avuto l'impulso maggiore è quello dei prodotti delle lavorazioni manifatturiere, il cui orizzonte di trasporto si è trasformato enormemente, spostandosi dal fronte continentale a quello marittimo per effetto della delocalizzazione produttiva nei paesi emergenti e dell'aumento di tale tipo di scambio tra le diverse sponde continentali.

La forma organizzativa ormai consolidata nell'ambito del trasporto di merci varie e carichi generali è quella del trasporto unitizzato, che interessa le navi *full container* e *ro-ro* (container, semirimorchi gommati e autocarri).

Rientrano nella categoria del trasporto di linea anche le navi di tipo tradizionale, adatte per il trasporto di carichi generali non unitizzabili e, come nel caso delle *multipurpose*, anche rinfuse secche. Le frecce orizzontali della fig. 8 indicano che a volte navi di diverso tipo possono essere impiegate in mercati o servizi diversi da quelli per i quali sono state classificate e/o progettate. Le navi *ro-ro* sono spesso impiegate per servizi di linea o specializzati, così come per alcune *multipurpose* o rinfusiere del segmento *bulk*.

La versatilità del naviglio è comunque limitata a pochi casi e categorie di merce. Le caratteristiche della flotta mondiale sono oggi in gran parte quelle determinate dall'accentuata specializzazione, conseguenza delle innovazioni organizzative, nelle tecniche costruttive e nei processi di manipolazione delle merci nei punti terminali.

3.1 Il traffico dei porti

Il traffico complessivo dei porti italiani è stato stimato sulla base dei dati ISTAT per quanto riguarda il trasporto di cabotaggio e dei dati UIC per quanto riguarda gli scambi Italia-Estero (elaborazioni su dati ISTAT di commercio con l'estero).

La tabella che segue sintetizza il totale degli scambi e la relativa quota gestita da operatori italiani.



Tab. 3 Traffico afferente i porti italiani – milioni di ton /anno (2005)

Tipo traffico	A Import	B Export	Totale A + B	C Quota operatori italiani	D Cabotaggio	Totale operato da Italiani C + D
Rinfuse liquide	115,7	24,1	139,8	29,1	30,7	59,8
Rinfuse secche	72,8	5,2	78,0	6,7	11,0	17,7
Container	19,7	27,2	46,9	4,2	13,3	17,5
General cargo	23,7	14,8	38,5	6,8	12,5	19,3
Totale	231,9	71,3	303,2	46,8	67,5	114,3

Fonte: elaborazioni su dati UIC, ISTAT, Conto Nazionale dei Trasporti

Si osserva che una parte dell'attività di cabotaggio è effettuata con navi traghetto passeggeri che operano in particolare sulle tratte di collegamento con la Sicilia e la Sardegna. Le navi passeggeri non sono state incluse nell'analisi della flotta mercantile italiana, ma occorre tenerne conto sia pure in misura marginale; sulla base del traffico gestito dalla Tirrenia (riportato nel Conto Nazionale dei Trasporti), è stato stimato un contributo complessivo del settore passeggeri al traffico merci pari a 3,5 milioni di tonnellate annue.

3.2 Il traffico gestito dagli operatori italiani

Per quantificare il traffico gestito dalla flotta controllata dagli operatori italiani, si è accorpata la flotta italiana in 5 segmenti principali: le rinfuse secche, le rinfuse liquide petrolifere, le rinfuse liquide non petrolifere (gas e chimico), il trasporto container ed il general cargo.

A ciascuna tipologia di nave è stato attribuito un determinato modello di esercizio, in base ad un "coefficiente di carico medio" e al numero di viaggi annui mediamente realizzabili. Il comportamento è differenziato non solo in base alla tipologia ma anche secondo le dimensioni delle navi. Si nota che il contributo al traffico complessivo delle navi di piccole dimensioni risulta di entità minore, pur effettuando un numero maggiore di viaggi. Le tabelle che seguono riassumono i valori ottenuti per le diverse tipologie di carico e per le diverse classi dimensionali.

Tab. 4 Attività della flotta: settore **rinfuse secche**

Classe della nave (dwt)	Numero	Capacità totale (dwt)	Capacità media (dwt)	Viaggi/anno	Trasporto/anno (tonnellate)
0-10000	3	16 977	5 659	50	721 523
10000-20000	6	88 911	14 819	30	2 267 231
20000-30000	11	303 965	27 633	20	5 167 405
30000-50000	11	425 558	38 687	15	5 425 865
50000-70000	8	502 724	62 841	10	4 273 154
70000-100000	37	2 791 922	75 457	8	18 985 070
oltre 100000	8	1 272 797	159 100	8	8 655 020
Totale	84	5 402 854	64 320		45 495 266



Tab. 5 Attività della flotta: settore **rinfuse liquide petrolifere**

Classe nave (dwt)	Numero	Capacità totale (dwt)	Capacità media (dwt)	Viaggi/anno	Trasporto/anno (t)
0-1000	16	10 558	660	100	1 003 010
1000-5000	42	96 524	2 298	100	9 169 780
5000-10000	23	167 128	7 266	50	7 938 580
10000-20000	17	263 448	15 497	35	8 759 646
20000-30000	12	304 668	25 389	25	7 235 865
30000-50000	44	1 713 735	38 949	12	19 536 579
50000-70000	8	422 529	52 816	12	4 816 831
70000-100000	8	665 131	83 141	10	6 318 745
oltre 100000	15	1 796 327	119 755	8	13 652 085
Totale	185	5 440 048	29 406		78 431 120

Tab. 6 Attività della flotta: settore **rinfuse liquide chimiche e gas**

Classe nave (dwt)	Numero	Capacità totale (dwt)	Capacità media (dwt)	Viaggi/anno	Trasporto/anno (t)
0-1000	3	1 608	536	50	76 380
1000-5000	37	117 157	3 166	20	2 225 983
5000-10000	15	112 720	7 515	15	1 606 260
10000-20000	17	231 390	13 611	15	3 297 308
20000-30000	3	79 854	26 618	10	758 613
30000-50000	3	110 038	36 679	10	1 045 361
Totale	78	652 767	8 369		9 009 905

Tab. 7 Attività della flotta: settore **general cargo e ro-ro**

Classe nave (dwt)	Numero	Capacità totale (dwt)	Capacità media (dwt)	Viaggi/anno	Trasporto/anno (t)
0-1000	14	5 769	412	50	115 380
1000-5000	63	204 200	3 241	50	4 084 000
5000-10000	53	387 739	7 316	50	7 754 780
10000-20000	32	457 003	14 281	25	4 570 030
20000-30000	31	785 001	25 323	25	7 850 010
30000-50000	13	466 279	35 868	25	4 662 790
Totale	206	2 305 991	11 194		29 036 990



Tab. 8 Attività della flotta: settore **portacontainer**

Classe nave (TEU)	Numero	Capacità totale (TEU)	Capacità media (TEU/nave)	Viaggi/anno	Trasporto/anno (TEU)
<499 TEU	14	4 180	299	50	167 200
500-999 TEU	5	3 624	725	50	144 960
1000-1999 TEU	27	40 335	1494	25	806 700
2000-2999 TEU	24	61 755	2573	15	741 060
3000-5000 TEU	4	14 406	3602	12	138 298
>5000 TEU	5	33 102	6620	12	317 779
Totale	79	157 402	1992		2 315 997

L'attività complessiva ammonta quindi ad un totale di 182,8 milioni di tonnellate, compresi i 2,3 milioni di TEU trasportati con navi container pure (*fully cellular*)⁶; per rendere omogenei i dati, è stato applicato un carico medio di 9 tonnellate per TEU trasportato.

Nella tabella successiva si riportano i volumi complessivi di merce e si evidenzia la quota in base al tipo di traffico: cabotaggio, import/export ed estero su estero.

Tab. 9 Attività della flotta: ripartizione del traffico secondo il segmento e il tipo di traffico (milioni di tonnellate/anno)

Settore	Capacità trasporto (A+B+C)	A) Cabotaggio	B) Import/export	C) Estero-estero
Rinfuse secche	45,5	11,0	6,7	27,8
Rinfuse liquide petrolifere	78,4	26,9	26,1	25,4
Rinfuse liquide gas e chimiche	9,0	3,8	3,0	2,2
General Cargo e Ro-Ro	29,0	9,0	6,8	13,2
Porta container	20,8	13,3	4,2	3,4
Totale	182,8	64,0	46,8	72,0

Dalla tabella 9 si osserva che la domanda di trasporto assegnata al trasporto estero su estero, stimata in termini residuali rispetto al cabotaggio e all'import/export, è pari a circa 72,0 milioni di tonnellate/anno, rappresentando quasi il 40% della capacità di trasporto totale.

⁶ Parte del traffico container è gestito da navi general cargo ro-ro o multi purpose. A livello mondiale la capacità di stiva di container si ripartisce circa 80% navi container pure e 20% in navi general cargo. Ne consegue che parte del traffico attribuito a navi general cargo è da computare come traffico container.



4. I noli complessivi

Per valutare il fatturato complessivo della flotta a controllo italiano, occorre stimare i noli incassati disaggregati per tipologia di nave. Le pubblicazioni disponibili⁷ sono state utilizzate per definire quali siano i noli di mercato per le diverse categorie di navi. L'analisi è riferita al 2005.

La base utilizzata per la stima è il nolo giornaliero (normalmente espresso in dollari americani) applicabile in base a contratti di tipo time charter o sulla base di valori equivalenti time charter (TCE – Time Charter Equivalent) derivati da noli per trasporti a viaggio. In ogni caso, si tratta di noli considerati al netto dei servizi ausiliari, che rappresentano quei costi connessi al trasporto delle merci derivanti da operazioni accessorie al trasporto in senso stretto (handling, commissioni per gli agenti di trasporto merci, costi portuali, etc.).

La scelta di utilizzare tariffe a tempo, peraltro largamente diffuse sul mercato, dipende dall'esigenza di un termine di raffronto idoneo per la stima dei noli incassati. L'applicazione di un valore medio per anno consente, inoltre, di inglobare la variabilità stagionale. Per quanto riguarda i settori di trasporti di linea (*container* e *general cargo*), si è invece ritenuto più corretto operare tenendo conto della capacità di trasporto annua e applicando quindi un nolo unitario (a tonnellata o a TEU, secondo i casi).

Le tabelle seguenti riassumono i diversi passaggi e quantificano il fatturato complessivo per tipologia di nave, riferendosi alla flotta controllata come sopra definita.

Tab. 10 Attività della flotta: settore rinfuse secche

Classe nave (dwt)	Numero	Capacità media (dwt)	Trasporto/anno	Nolo unitario (\$/giorno)	Nolo/anno (milioni \$)
0-10.000	3	5 659	721 523	10 000	11,0
10.000-20.000	6	14 819	2 267 231	16 690	36,6
20.000-30.000	11	27 633	5 167 405	23 040	92,5
30.000-50.000	11	38 687	5 425 865	23 040	92,5
50.000-70.000	8	62 841	4 273 154	27 855	81,3
70.000-100.000	37	75 457	18 985 070	35 000	472,7
oltre 100.000	8	159 100	8 655 020	49 335	144,1
Totale	84	64 320	45 495 266		930,6

⁷ Clarkson "Shipping Review and Outlook", ISL "Shipping Statistics and Market Review", Drewry "The Drewry Monthly".



Tab. 11 Attività della flotta: settore rinfuse liquide petrolifere

Classe nave (dwt)	Numero	Capacità media (dwt)	Trasporto/anno	Nolo unitario (\$/giorno)	Nolo/anno (milioni \$)
0-1.000	16	660	1 003 010	2 500	14,6
1.000-5.000	42	2 298	9 169 780	7 000	107,3
5.000-10.000	23	7 266	7 938 580	12 000	100,7
10.000-20.000	17	15 497	8 759 646	17 000	105,5
20.000-30.000	12	25 389	7 235 865	20 380	89,3
30.000-50.000	44	38 949	19 536 579	20 380	327,3
50.000-70.000	8	52 816	4 816 831	25 833	75,4
70.000-100.000	8	83 141	6 318 745	32 500	94,9
oltre 100.000	15	119 755	13 652 085	39 942	218,7
Totale	185	29 406	78 431 120		1 133,7

Tab. 12 Attività della flotta: settore rinfuse liquide chimiche e gas

Classe nave (dwt)	Numero	Capacità media (dwt)	Trasporto/anno	Nolo unitario (\$/giorno)	Nolo/anno (milioni \$)
0-1.000	3	536	76 380	9 880	10,8
1.000-5.000	37	3 166	2 225 983	9 880	133,4
5.000-10.000	15	7 515	1 606 260	9 880	54,1
10.000-20.000	17	13 611	3 297 308	14 335	88,9
20.000-30.000	3	26 618	758 613	16 890	18,5
30.000-50.000	3	36 679	1 045 361	16890	18,5
Totale	78	8 369	9 009 905		324,3

Tab. 13 Attività della flotta: settore general cargo e ro-ro

Classe nave (dwt)	Numero	Capacità media (dwt)	Trasporto/anno	Nolo unitario (\$/t)	Nolo/anno (milioni \$)
0-1.000	14	412	115 380	30	3
1.000-5.000	63	3 241	4 084 000	30	123
5.000-10.000	53	7 316	7 754 780	50	388
10.000-20.000	32	14 281	4 570 030	50	229
20.000-30.000	31	25 323	7 850 010	60	471
30.000-50.000	13	35 868	4 662 790	60	280
Totale	206	11 194	29 036 990	51	1 493



Tab. 14 Attività della flotta: settore portacontainer

Classe nave (TEU)	Numero	TEU medio	Trasporto/anno	Nolo unitario (\$/TEU)	Nolo/anno (milioni \$)
<499 TEU	14	299	167 200	150	25
500-999 TEU	5	725	144 960	250	36
1.000-1.999 TEU	27	1 494	806 700	400	323
2.000-2.999 TEU	24	2 573	741 060	500	371
3.000-5.000 TEU	4	3 602	138 298	500	69
>5.000 TEU	5	6 620	317 779	500	159
Totale	79	1 992	2 315 997		983

Il passaggio successivo consiste nel tradurre i valori in Euro/anno e nello scorporare dal fatturato complessivo tutti gli introiti attribuibili a trasporti aventi origine e/o destinazione in porti italiani.

La tabella che segue riassume i noli (al netto dei servizi ausiliari) incassati per i trasporti di cabotaggio.

Tab. 15 Noli incassati per trasporto di cabotaggio (al netto dei servizi ausiliari) - milioni di euro, anno 2005

Settore	Nolo unitario (Euro/t)	Domanda di trasporto (milioni ton)	Nolo complessivo
Rinfuse secche	5,0	11,0	55,0
Rinfuse liquide petrolifere	8,0	26,9	215,2
Rinfuse liquide gas e chimiche	20,0	3,8	76,0
General Cargo e Ro-Ro	15,0	9,0	134,8
Porta container	20,0	13,3	266,3
Totale	11,7	64,0	747,3

La tabella seguente riporta la suddivisione dei noli incassati secondo la tipologia di traffico.

Tab. 16 Noli incassati secondo la tipologia di traffico (al netto dei servizi ausiliari) - milioni di euro, anno 2005

Settore	Nolo complessivo	Cabotaggio	Import/export	Estero-estero
Rinfuse secche	736,3	55,0	114,0	567,3
Rinfuse liquide petrolifere	910,6	215,2	257,0	438,4
Rinfuse liquide gas e chimiche	260,5	76,0	96,0	88,5
General Cargo e Ro-Ro	1199,2	134,8	463,0	601,4
Porta container	789,2	266,3	240,0	282,9
Totale	3895,8	747,3	1170,0	1978,5



Dall'esame della tabella risulta che l'ammontare dei noli, considerati al netto dei servizi ausiliari, incassati nel 2005 per trasporti estero su estero si avvicina ai 2 miliardi di Euro, circa il 50% dell'intero fatturato. Per verificare la validità dei risultati raggiunti, occorre mettere in relazione le due variabili che la metodologia ha portato a stimare separatamente, le quantità trasportate ed i noli incassati. L'incrocio dei due fattori attraverso la comparazione dei noli medi è riportata nella tabella seguente.

Tab. 17 Noli medi incassati secondo la tipologia di traffico (Euro/t), anno 2005

Settore	Medio complessivo	Cabotaggio	Import/export	Estero-estero
Rinfuse secche	16,2	5,0	16,9	20,4
Rinfuse liquide petrolifere	11,6	8,0	9,8	17,2
Rinfuse liquide gas e chimiche	28,9	20,0	32,0	40,0
General Cargo e Ro-Ro	41,3	15,0	67,9	45,4
Porta container	37,9	20,0	57,7	84,0
Totale	21,3	11,7	25,0	27,12

Dal confronto dei valori unitari ottenuti per il trasporto import-export e per il trasporto estero su estero, emerge a livello complessivo una sostanziale equivalenza, a conforto dei risultati ottenuti. In generale si evidenzia un valore unitario più elevato per il trasporto estero su estero, tranne nel caso del *general cargo*, nell'ambito del quale la presenza italiana potrebbe essere maggiore nei settori di navigazione di corto raggio e/o nelle categorie di merce che pagano noli più bassi.

Infine, utilizzando i valori stimati nell'indagine sui costi del trasporto internazionale di merci che l'UIC conduce annualmente⁸, si possono calcolare i servizi ausiliari da aggiungere ai noli ottenuti per i trasporti estero su estero. La tabella che segue riassume i valori complessivi di noli e servizi ausiliari incassati per l'attività *estero su estero* della flotta a controllo italiano.

Tab. 18 Estero su estero: noli complessivi e servizi ausiliari (milioni di Euro), 2005

Settore	Noli "puri"	Servizi ausiliari	Totale noli incassati	Incidenza Ausiliari (su nolo)
Rinfuse secche	567,9	119,4	686,7	21%
Rinfuse liquide petrolifere	438,4	20,2	458,6	5%
Rinfuse liquide gas e chimiche	88,5	10,6	99,1	12%
General Cargo e Ro-Ro	601,4	332,2	933,7	55%
Porta container	282,9	84,6	367,4	30%
Totale	1 978,5	567,1	2 545,6	29%

⁸ Anche in questo caso l'indagine è commissionata alla società **TRT Trasporti e Territorio** di Milano.



5. Conclusioni

La stima del fatturato dell'attività estero su estero prodotto da operatori italiani segnala una forte e crescente presenza sul mercato dello *shipping* italiano.

Il metodo analitico applicato è di tipo *bottom up*, ovvero partendo dall'attività di ciascuna nave o classe di navi si è costruito il totale come sommatoria di più elementi cui poter applicare appropriati valori unitari, rilevati e analizzati a livello mondiale.

Pur risultando non agevole generalizzare comportamenti e attività delle singole navi o di gruppi di navi, l'utilizzo del nolo a tempo (medio giornaliero) applicato per periodi temporali caratteristici dello *shipping* (6-12 mesi) è da considerarsi come intermedio tra altre forme di *chartering* presenti sul mercato: il mercato *spot*, di tipo più speculativo, più facilmente utilizzato per operazioni di trading e sicuramente più volatile, e il mercato dei noleggi di più lungo periodo (anche 3-4 anni), che spesso sono utilizzati da grandi caricatori per mediare sul lungo periodo e per cautelarsi da improvvisi sbalzi del mercato. Va inoltre osservato che tale tariffa "intermedia" viene adottata a livello internazionale per costruire gli indici dei noli marittimi.

Il risultato emerso appare degno di interesse, anche se risente di alcune approssimazioni che potranno essere migliorate in presenza di dati definitivi (ad esempio, i dati relativi al cabotaggio non risultano ben dettagliati e l'ultimo anno disponibile era il 2004).

