



ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
PROVVEDITORI APPALTATORI
NAVALI

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Sestri Levante, 20 Maggio 2016

Signore, Signori, Autorità, gentili Ospiti, cari Colleghi e cari Amici

Benvenuti alla 45° Assemblea Nazionale della nostra Associazione.

Un sentito ringraziamento a chi ci onora oggi della sua presenza: Istituzioni e rappresentanti delle categorie del settore marittimo con i quali abbiamo un rapporto costante volto ad affrontare e, soprattutto, risolvere le problematiche che incontriamo nell'espletamento della nostra attività.

Proprio tra poche settimane ricorrerà il 40° dalla fondazione di OCEAN.

OCEAN nasce per l'esigenza dei fornitori Europei di creare una Organizzazione che possa interagire e partecipare direttamente con gli Organi di Governo della Comunità Europea alla elaborazione ed emanazione delle norme che regolano il nostro settore.

Un ringraziamento particolare ad Alfredo Tosato, da anni nel *board* di ISSA con diversi incarichi nonché *past President* di OCEAN per due mandati da novembre 2011 e nostro *past President*, memoria storica e decano della nostra Associazione, che ha permesso la realizzazione di un fascicolo in cui sono contenuti i primi documenti a firma di OCEAN.

Proprio il primo maggio è entrato in vigore il nuovo codice doganale dell'Unione ed OCEAN ha recitato una parte determinante sotto la Presidenza di Alfredo Tosato con la partecipazione attiva, di due esperti del

settore, nella Commissione dedicata alla problematiche doganali.

L'armonizzazione del nuovo UCC nei vari stati membri permetterà ai nostri Associati di operare in concorrenza paritetica con i colleghi esteri, le linee guida allegate, fortemente volute da OCEAN, sono un aiuto per i funzionari della dogana e per gli operatori economici nell'applicazione uniforme della legislazione. Quindi non più una interpretazione nazionale della legislazione ma una coerente e unanime visione Europea.

Il 2015 doveva essere l'anno della ripresa dell'economia globale. In realtà nel corso dell'anno molti fattori hanno frenato questo processo evidenziando criticità vecchie e nuove.

Lo scorso anno, la Cina ha avuto un ruolo determinante per l'economia mondiale. La crisi cinese è stata un grave freno per il commercio e lo sviluppo economico, in modo particolare per i Paesi produttori di energia e materie prime. Il governo cinese, di fronte a questa frenata, ha messo in campo diverse misure tra cui la svalutazione monetaria. Quindi la prima incognita per il 2016 è sicuramente l'andamento della economia di questo paese: il perdurare della crisi, nonostante le misure di stimolo, oppure la ripresa. I segnali provenienti dall'Oriente indicano versioni contrastanti.

Bank of China ha rivisto al ribasso le stime di crescita per il 2016 che passano dal 6,9% al 6,8% allontanandosi ulteriormente dal target del 7% annuo.

Stesso discorso vale per gli altri Paesi emergenti sui quali anche l'OCSE, nel mese di novembre scorso, ha lanciato l'allarme. Il rallentamento dell'economie emergenti ha pesantemente inciso sulla

crescita mondiale del 2015: questa situazione ha spinto l'OCSE a parlare di nuova "recessione globale" e tagliare le stime di crescita: per il 2015 dal 3 al 2,9% e per il 2016 al 3,3% dal precedente 3,6%.

Il 2015 è stato anche l'anno del crollo dei prezzi delle materie prime scese ai minimi degli ultimi 20 anni. Il prezzo del petrolio rappresenta un'altra incognita per il 2016. Nel corso dell'anno hanno inciso sul crollo del prezzo delle materie prime l'eccesso di offerta, l'apprezzamento del dollaro e la frenata dei Paesi importatori primo tra tutti la Cina che è il secondo consumatore di energia al mondo.

I Paesi produttori di petrolio continuano a scontrarsi per conquistare sempre maggiori quote di mercato.

Nell'ultima riunione dell'OPEC è stato deciso di non tagliare la produzione giornaliera ma di aumentarla leggermente da 30 a 31,5 milioni di barili al giorno.

A gennaio 2016 è tornato in mercato anche il petrolio iraniano per effetto del termine dell'embargo.

Il PIL italiano del primo trimestre si attesta, secondo le stime preliminari dell'ISTAT, a +0,3% rispetto al trimestre precedente e dell'1% nei confronti del primo trimestre del 2015; la variazione acquisita per il 2016 è pari a +0,6%.

Considerando la stima del PIL dell'intero anno 2016 evidenziata nel DEF dal governo (+1,2%) sorge il dubbio che non sarà facile raggiungere l'obiettivo. La seconda parte dell'anno sarà quella decisiva, ma per arrivare alla stima sarà necessario un vero balzo in avanti della crescita italiana.

La stima preliminare dell'ISTAT riflette ciò che l'istituto aveva evidenziato quando ha parlato di crescita ancora

“incerta” e dei “rischi di un rallentamento dell'attività economica nel breve periodo”, malgrado i segnali positivi “associati al miglioramento della produzione industriale, al consolidamento dell'occupazione permanente, alla riduzione della disoccupazione e alla crescita del potere di acquisto delle famiglie”.

La Germania ha registrato una crescita migliore delle attese: +0,7%. Secondo l'analisi diffusa da Destatis, l'ufficio federale di statistica, il PIL tedesco del primo trimestre è stato trainato dalla domanda interna cresciuta in tutti i suoi capitoli: consumi privati, pubblici e investimenti, anche grazie al notevole apporto del settore delle costruzioni. Al contrario l'export è risultato un fattore frenante in quanto cresciuto meno dell'import. Nello stesso periodo il PIL della Francia è cresciuto dello 0,5% e quello del Regno Unito dello 0,4%, che in termini di tendenza si traducono in un +2,1% per il Regno Unito e +1,3% per la Francia.

Anche a livello mondiale la crescita non ha affatto ripreso il volo e secondo il Fondo monetario internazionale anche nel 2016 è destinata a rimanere “debole” e “fragile”.

Nonostante l'incertezza del momento il tasso di disoccupazione nel nostro paese è sceso all'11,4%, che è il livello minimo registrato da dicembre 2012. Anche il tasso di disoccupazione giovanile, seppure sempre alto, è sceso al 36,7% che è il dato più basso da ottobre 2012.

Il perdurare della crisi economica ha aperto a nuovi scenari: in campo marittimo assistiamo a nuove coalizioni tra compagnie del settore container.

A gennaio 2015 è diventato operativo il VSA (Vessel Sharing Agreement) tra due dei più grandi operatori di

questo mercato: Maersk e MSC hanno dato vita a 2M. L'intesa ha lo scopo di migliorare i servizi alla clientela con una offerta maggiore ed una contemporanea riduzione dei costi per la Compagnia.

Il predetto accordo non ha lasciato indifferenti gli altri operatori; a metà aprile è stata siglata una nuova alleanza: CMA-CGM, COSCO, EVERGREEN e OOCL hanno dato vita a OCEAN ALLIANCE, società che diventerà operativa tra un anno.

I restanti operatori del settore hanno un destino segnato: è notizia di questa settimana della nascita di The Alliance, terzo polo costituito da Hapag-Lloyd, NYK, MOL, K Line, Yang Ming e Hanjin.

Attualmente 2M vanta il 36% dei traffici sulle rotte Asia-Europa, mentre la Ocean Alliance si attesterà sul 30%. Situazione opposta per le rotte tra Asia-Nord America dove Ocean Alliance registra un 35,8% di traffico contro il 23,3% di 2M.

Ocean Alliance e The Alliance al momento sono solo un accordo sulla carta: diventeranno operative una volta ottenuto il via libera dalle autorità antitrust competenti a livello internazionale e comunque non prima del prossimo anno.

Nonostante queste alleanze gli analisti di settore prevedono un 2016 che porterà forti perdite alle compagnie di navigazione: le cause principali sono i noli che si mantengono stabili al ribasso e l'aumento del costo del *bunker*.

Per quanto riguarda i noli del settore *liquid bulk* si registra un andamento positivo rispetto al passato ed il *trend* per il 2016 dovrebbe essere confermato senza scossoni al ribasso.

Notizie sempre negative per quanto riguarda invece il settore del *dry bulk* dove prosegue una crisi ormai consolidata da anni che, dopo una breve parentesi di miglioramento, è ripiombata a livelli di noli molto bassi.

Subisce le conseguenze della crisi anche il settore della cantieristica: i coreani di Hyundai Heavy Industries, primo cantiere navale al mondo, hanno ottenuto nuovi ordini nel primo trimestre 2016 per un valore complessivo di 1,7 miliardi di dollari, con una flessione di oltre il 40% rispetto ai primi tre mesi del 2015.

Se in Oriente con la crisi soffiano venti di burrasca, in Occidente la cantieristica per le navi da crociera registra una tendenza opposta.

La FINCANTIERI ha siglato contratti per nuove costruzioni che garantiranno lavoro alle maestranze per i prossimi dieci anni.

Recentemente ha preso il mare dai cantieri STX di Saint Nazaire la HARMONY OF THE SEAS, che oggi è la più grande nave da crociera in esercizio: oltre 360 m. di lunghezza, 65 m. di larghezza e 70 m. di altezza con una capacità di ospitare oltre 6.400 passeggeri e 2.100 persone di equipaggio.

Queste navi di ultima generazione sono all'avanguardia anche per quanto riguarda l'emissione di idrocarburi; i maggiori costruttori di apparati motore sono impegnati in progetti volti a trovare soluzioni alternative al classico *bunker*; sono state realizzate unità con propulsione a gas e pare che questo sarà il carburante del futuro che permetterà emissioni molto ridotte. Ad oggi non esiste una rete di stazioni di rifornimento per le unità che usano il gas come carburante, ma sono allo studio nuovi impianti in zone geografiche strategiche.

Da gennaio 2015 è in vigore l'obbligo di uso di carburante con una percentuale di zolfo inferiore allo 0,1% nelle aree SECA mentre dal 2020 sarà obbligatorio l'uso di carburante con una percentuale di zolfo inferiore allo 0,5% in qualsiasi mare.

L'incremento del naviglio crocieristico è confermato anche dallo sviluppo del traffico passeggeri in Italia: nel 2015 abbiamo registrato un movimento di oltre 11 milioni di passeggeri che stabilisce un record: siamo dietro solo a Gran Bretagna e Germania.

Nel 2016 sono previsti nei porti italiani 5.000 scali di navi da crociera (+3,7% rispetto al 2015) con Civitavecchia, Venezia e Napoli a dividersi il podio mentre Genova si attesta immediatamente dopo.

La forte crescita dei traffici passeggeri, sia del settore crocieristico che del settore dei traghetti, in contemporanea con l'entrata in servizio di navi sempre più grandi ha indotto le Autorità Portuali a sviluppare ed ammodernare le strutture al fine di garantire un miglior servizio.

Il Ministro Del Rio ha presentato la Riforma delle Autorità Portuali (modifica della Legge 84/94).

Le novità sono tante e dopo aver ottenuto l'approvazione delle varie commissioni e del Senato il DL è ora al vaglio della Camera. Se non ci saranno problemi "politici" la riforma potrebbe essere approvata entro l'estate.

Non mi addentro nei tecnicismi delle nuove norme: l'intendimento chiaro da parte dell'Amministrazione è snellire e adeguare un sistema che era in essere dagli inizi degli anni '90. Era quindi necessario intraprendere un nuovo corso che tenesse conto delle esigenze del mercato. Senza dubbio una riforma complessa che

comprende anche le strutture portuali esistenti, i terminal, gli snodi stradali e ferroviari, lo sportello unico doganale e le concessioni ai privati.

Se proprio posso esprimere un parere, la riforma è sicuramente necessaria ma nella sua formulazione intravedo meno spazio per i privati: la crisi economica porta le aziende a progetti mirati ed investimenti oculati. Bisogna incentivare quindi il privato ad investire risorse e questo sarà possibile solo con una politica chiara delle riforme.

Dal primo luglio saranno operativi gli emendamenti della SOLAS relativi alla sicurezza della navigazione in mare e delle navi adibite al trasporto dei *container* per quanto riguarda la pesatura.

Il regolamento prevede un periodo transitorio di un anno per permettere la necessaria implementazione dei processi di pesatura nelle varie strutture, così come richiesto dalle categorie interessate.

In questo scenario ANPAN supporta gli Associati ed interviene con le Autorità competenti al fine di trovare risposte e soluzioni alle problematiche che nascono nell'esecuzione della nostra quotidiana attività. A volte abbiamo ottenuto risultati confortanti a volte non abbiamo raggiunto lo scopo, ma non per questo ci arrendiamo.

Abbiamo problematiche non ancora risolte, come le transazioni in contanti superiori a € 3.000,00 e il limite di € 9.000,00 per singolo sul Memorandum, ma sono fiducioso in una soluzione nel prossimo futuro.

Alla fine del mio mandato sono a ringraziare il Consiglio Direttivo, Colleghi ma soprattutto Amici che hanno dedicato tempo ed esperienza alla causa comune e che mi auguro possano trasmettere al futuro Direttivo lo stesso entusiasmo e voglia di mantenere viva la nostra Associazione.

Concludo la relazione con la convinzione che la nostra categoria subirà ancora conseguenze negative della persistente crisi economica ma confido che i pur lievi segnali di ripresa di alcuni comparti del settore marittimo ci permetteranno di affrontare questi disagi e condurre le nostre aziende a navigare in acque tranquille.

Vi ringrazio per l'attenzione,

Angelo Novelli