



ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
PROVVEDITORI APPALTATORI
NAVALI

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Ischia, 23 Giugno 2017

Signore, Signori, Autorità, gentili Ospiti, cari colleghi ed Amici

Benvenuti a Ischia, località prescelta per la 46° Assemblea Nazionale della nostra Associazione.

Certamente la nave, con le molteplici caratteristiche tecniche, è il vettore più usato a livello mondiale : come potete vedere dalle immagini, il mare è "invaso" da navi, che seguono rotte commerciali ben precise. E questa immagine esprime un segnale di economia in "salute". Ma come mai così tante navi ? C'è eccesso di stiva ? I dati che le statistiche riportano relativamente a questo settore evidenziano sicuramente un eccesso di stiva: il che trova spiegazione per tre aspetti principali:

- 1) la necessità di costruire naviglio sempre più sicuro ed "ecologico" dopo i naufragi degli anni novanta, su tutti EXXON VALDEZ(1989), HAVEN (1991) ed ERIKA (1999);
- 2) la crisi economica mondiale che ebbe inizio alla fine del 2008 ed ancora oggi è tangibile;
- 3) il conseguente crollo dei traffici.

Gli "incidenti" cui facevo riferimento hanno destato le preoccupazioni della collettività internazionale e le autorità preposte hanno deciso di imporre nuove norme e caratteristiche tecniche per il naviglio in esercizio e per quello di nuova costruzione. I naufragi hanno catalizzato l'attenzione della opinione pubblica perché sono stati veri e propri catastrofi ambientali: il greggio fuoriuscito dalle cisterne di queste petroliere hanno distrutto l'ecosistema di una zona dell'Alaska (1900 km di costa !!), del mare ligure e del golfo di Biscaglia.

Da allora è iniziata una vera e propria corsa alle nuove costruzioni: si è arrivati ad un numero così elevato di ordini, che i cantieri navali, in particolar modo quelli asiatici, garantiscono la consegna delle unità non prima di due anni dalla data della firma del contratto. Questo fermento ha destato l'attenzione del sistema bancario e creditizio che si è così schierato al fianco degli Armatori che hanno deciso di investire ingenti capitali nei progetti di rinnovamento della propria flotta. Parte un

movimento finanziario che in pochi anni porterà le Compagnie di Navigazione ad affrontare non solo i venti della crisi economica mondiale ma la contestuale impossibilità a fare fronte ai debiti contratti in un momento di grande euforia economica e necessità di ringiovanimento delle flotte.

E' notizia di pochi mesi fa che dopo quarant'anni di attività, di cui gli ultimi in amministrazione controllata, la settima compagnia marittima mondiale per il trasporto di container chiude i battenti. La Suprema Corte di Seul ha dichiarato il fallimento della Hanjin Shipping dopo due settimane di attesa per eventuali appelli o ricorsi, come da prassi.

Hanjin Shipping è stata fondata nel 1977 a Seul, quando il gruppo Hanjin, per diversificare l'attività, acquisì la Hanjin Container Line Ltd, ribattezzata Hanjin Shipping. L'anno scorso, a settembre, l'avvio dell'amministrazione controllata ed oggi il triste epilogo.

Immaginate che la Compagnia di Seul operava ben 85 navi, molte delle quali sono rimaste alla deriva in acque internazionali per sottrarsi ai sequestri dei creditori ed ai proprietari che rivendicavano la restituzione delle loro merci.

Ma la crisi ha fatto recentemente vittime anche nel Vecchio Continente: a fine maggio è stato dichiarato il fallimento del gruppo armatoriale tedesco Rickmers: una società fondata nel 1807 che è arrivata a gestire sino a 130 navi.

Per combattere la crisi gli Armatori hanno dato vita a nuove coalizioni al fine di ridurre i costi e il numero di navi impiegate: pionieri sono stati MSC e MAERSK che l'anno scorso hanno dato vita a 2M mentre CMA CGM, COSCO, EVERGREEN e OOCL hanno dato vita a OCEAN ALLIANCE e "K" Line, Mol, Nyk e Yang Ming hanno dato vita a THE ALLIANCE.

Anche HAPAG-LLOYD e UASC si uniranno entro i prossimi due mesi e nascerà così il 5° carrier per capacità a livello mondiale.

Un analista della società danese Sea Intelligence Consulting, ha evidenziato che queste fusioni e le nuove realtà armatoriali stabiliscono uno scenario per cui «... È un gioco dove contano solo le economie di scala», precisando che «questo trend aumenta la pressione sulle rimanenti compagnie di navigazione di taglia media». Secondo l'esperto nel 2020 il mercato sarà in mano a non più di 6 o al massimo 8 global carrier.

Il direttore finanziario del colosso di spedizioni DSV, a proposito delle ultime operazioni di fusioni e acquisizioni, ha sottolineato invece che «queste azioni potranno anche innescare brevi rialzi dei noli ma non risolveranno i problemi strutturali del mercato. C'è un eccesso di offerta di stiva rispetto alla domanda di trasporto e né i fallimenti né le fusioni rimuoveranno dal mercato le portacontainer che sono in circolazione che, di fatto, cambieranno solo proprietario».

Attualmente il business del trasporto via mare di container riceve notizie sempre meno confortanti sul suo futuro a breve termine.

Recentemente la compagnia giapponese Nyk Line ha preannunciato svalutazioni finanziarie sulla propria flotta di navi per 972 milioni di dollari, con conseguente perdita prevista pari a circa 1,9 miliardi di dollari nella prossima semestrale. Prima di Nyk anche gli altri carrier nipponici Mol e K-Line avevano aggiornato a bilancio il valore attuale delle proprie navi mentre tutte le altre primarie compagnie di navigazione ad oggi non lo hanno ancora fatto. Per capire la portata di questa azione basta considerare che, secondo la società di ricerca Alphaliner, se tutti i primi 18 vettori marittimi mondiali del business container procedessero a effettuare le stesse svalutazioni attuate da Nyk si avrebbe un write off (aggiornamento al ribasso) del valore delle flotte pari a complessivi 35 miliardi di dollari.

I segnali che arrivano dalle ultime trimestrali delle compagnie di navigazione sono preoccupanti: sempre secondo analisti di Alphaliner i margini operativi di guadagno sono negativi per tutti i vettori marittimi. L'unica società che quest'anno ha guadagnato soldi trasportando via mare container è stata la taiwanese Wan Hai Lines che opera su rotte Asia - Americhe e Asia - Medio Oriente.

Secondo i dati riportati nei bilanci d'esercizio 2015 solo cinque aziende (tra cui OOCL e CMA-CGM) possono considerarsi fuori pericolo di bancarotta.

Questo desolante scenario di mercato ha generato un aumento delle demolizioni, in particolare portacontainer, che a fine 2016 ha raggiunto i 670.000 Teu, tre volte di più dei numeri visti nel 2015 (185.000 Teu) e ben di più rispetto al precedente anno record 2013 (427.000 Teu). In particolare è scesa l'età delle navi demolite considerato che il fenomeno coinvolge naviglio vecchio di 10 anni. Un dato parzialmente vanificato dalle nuove costruzioni in consegna dai cantieri navali, perché nel 2016 è entrata nuova capacità di stiva sul mercato pari a 1,1 milioni di Teu. La crescita netta della stiva mondiale per il trasporto marittimo di container è cresciuta dunque del 2,2% nel 2016, dopo che già nel 2015 era cresciuta del 8% e dovrebbe

aumentare del 5% anche nel 2017. Secondo una società di brokeraggio tedesca, attualmente una quota compresa fra il 5% e il 6% della flotta portacontainer mondiale è in disarmo e questa percentuale dovrebbe rimanere stabile.

La corsa al gigantismo navale non è ancora finita: il cantiere sudcoreano SAMSUNG HEAVY INDUSTRIES ha consegnato la OOCL HONG KONG che ha una capacità di trasporto di ben 21.413 TEU, una lunghezza di poco inferiore ai 400 mt (399,8) una larghezza di 58,8 mt. La nave sarà impiegata sulla rotta Asia Nord Europa ed è la prima unità a superare la capacità di trasporto di 21.000 TEU.

Fenomeno che si registra anche nel settore crocieristico, che pare in controtendenza alla crisi che ha ridotto gli ordini di nuove costruzioni ai cantieri navali.

Purtroppo le strutture di molti scali italiani non sono in grado di ospitare questi giganti: è recentemente cambiata la normativa europea sugli investimenti pubblici nei porti ed aeroporti che, entro i 150 milioni di Euro annui, potranno essere stanziati dagli Stati membri senza la prevista autorizzazione di Bruxelles. La Commissione Europea è giunta a questa conclusione onde facilitare gli investimenti pubblici e quindi creare occupazione e dare nuovo impulso all'economia. E proprio sulla scia di questa novità il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Delrio, ha recentemente annunciato al Forum degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, che si è tenuto a Genova a maggio, che il Governo finanzierà il progetto di spostamento della diga foranea del porto di Genova una volta approvato, per permettere alla attuale struttura di ricevere i nuovi carrier ed anche le navi da crociera di nuova generazione. Altri progetti di ammodernamento seguiranno in altri siti.

Tornando alle nuove costruzioni molti Armatori, di concerto con i cantieri, si stanno concentrando sempre più su progetti "GREEN", ovvero navi in grado di avere un impatto ambientale molto limitato sia per quanto riguarda le emissioni di fumi nell'atmosfera sia per quanto riguarda il trattamento delle acque di zavorra e i rifiuti che si producono a bordo. E' una scelta obbligata viste anche le recenti norme restrittive adottate da molte nazioni per cui è obbligatorio l'uso di bunker a basso contenuto di zolfo in particolari zone geografiche, denominate SECA (Sulphur Emission Control Area), e di conseguenza anche i produttori di "carburanti" sono stimolati ad una sempre più avvincente ricerca del prodotto perfetto per non inquinare l'ambiente. Attualmente la rete per il rifornimento di carburante GNL è inesistente nel nostro Paese: le navi a propulsione GNL

possono essere rifornite in Italia solo a mezzo di cisterne/container su camion. Non esistono stazioni di bunkeraggio per questo prodotto anche se sono al vaglio molti progetti per l'insediamento di strutture per tale scopo. D'altronde sono aumentati gli ordini ai cantieri di navi a propulsione dualfuel, ma il futuro vede un sempre maggiore utilizzo di questo prodotto non solo nel campo navale. Per ridurre l'impatto ambientale del trasporto, la Commissione Europea ha richiesto agli Stati membri con la direttiva DAFI di realizzare un numero minimo di punti di rifornimento di GNL entro il 2018 nei principali siti della rete di trasporto Trans-Europea ed entro il 2030 in tutta la rete. Molti progetti sono già partiti in diversi scali marittimi (Venezia, Livorno, Oristano, Cagliari e Livorno) mentre altri si apprestano ad iniziare studi in merito, come i porti di Napoli e Civitavecchia. Altri progetti lavorano su propulsione a batterie e "dual cell".

Il nostro Paese è l'unico fra le grandi economie avanzate per il quale il Fondo monetario internazionale ha tagliato le stime di crescita per quest'anno e il prossimo, nell'aggiornamento del "World Economic Outlook". L'economia italiana crescerà, secondo l'Fmi, dello 0,7% nel 2017 (dopo lo 0,9% dell'anno scorso), con una riduzione dello 0,2%.

L'analisi degli economisti dell'Fmi nota che, dopo l'avvio del rialzo dei tassi d'interesse americani, i rendimenti a lungo termine sono cresciuti moderatamente in Europa da agosto, di 35 punti base in Germania, ma di 70 in Italia, come riflesso dell'alta incertezza politica e sul settore bancario.

Fra i rischi per l'economia globale, che restano al ribasso, l'Fmi cita la possibilità che nei Paesi che hanno problemi di bilancio (che comprendono senz'altro l'Italia) «una continua caduta della domanda privata e progressi inadeguati sulle riforme (compreso il risanamento dei bilanci bancari) potrebbero portare a una crescita e a un'inflazione permanentemente più basse, con implicazioni negative per la dinamica del debito».

L'area dell'euro crescerà dell'1,6% quest'anno: la politica monetaria deve restare accomodante, sostiene l'Fmi, ma non può bastare da sola a far crescere la domanda: il Fondo chiede uno stimolo fiscale ai Paesi che hanno spazio in bilancio oltre che riforme strutturali.

Nel quadro globale, un altro rischio individuato dal Fondo monetario è lo sfaldamento del consenso sui benefici dell'integrazione economica e la possibilità che si intensifichino pressioni protezionistiche, con riferimento implicito alle posizioni assunte dal presidente eletto degli Stati Uniti, Donald Trump, e alle sue ripercussioni sul resto del mondo. L'incertezza sulle politiche della nuova amministrazione Usa e sulle sue ramificazioni globali è la ragione principale dell'incertezza sulle previsioni.

La restrizione delle condizioni finanziarie è la spiegazione della limatura nelle previsioni di crescita di molti Paesi emergenti, con l'eccezione della Cina, sostenuta dallo stimolo pubblico: vengono tagliate le stime per India, Brasile e Messico.

A giugno 2016 il referendum indetto in Gran Bretagna ha sancito l'uscita dall'Europa degli Inglesi: è la prima volta che accade che un paese che aveva aderito alla Comunità Europea, seppur con limitazioni (non hanno adottato l'Euro come moneta), esce dalla coalizione per effetto della volontà espressa dai cittadini. Nel recente passato si era verificata la possibilità di uscita dall'Europa della Grecia ma per ragioni di carattere economico e politico e non per scelta dei Greci; situazione risolta dopo lunghe trattative e con sforzi enormi da parte degli altri paesi dell'Unione. Certo è che il segnale dato dimostra oggi che il modello Europa è venuto o sta venendo meno: anche in Francia si sono tenute le elezioni politiche che hanno visto la vittoria di Macron, convinto europeista.

A proposito di Francia merita di essere ricordata la recente operazione di FINCANTIERI. Il Gruppo, leader della cantieristica mondiale, ha appena concluso l'acquisizione del 66% (poi scenderà al 48%) delle quote di Chantier de l'Atlantique, storico rivale concorrente nella costruzione di navi da crociera. Ricordo che il cantiere, di maggioranza azionaria coreana, ha costruito la quasi totalità della flotta di navi da crociera del gruppo MSC. Lo stesso cantiere ha varato lo scorso anno la HARMONY OF THE SEAS, di proprietà del gruppo RCCL, la più grande nave da crociera mai costruita, capace di ospitare sino a 5400 passeggeri ed oltre 2000 membri di equipaggio. Quindi una realtà italiana che rafforza e consolida la presenza nel mercato internazionale delle costruzioni navali. Il neo eletto Presidente della Repubblica francese ha fatto recentemente visita alle maestranze del Cantiere, il più grande ed attivo del Paese, ed ha espresso

preoccupazione per l'acquisizione da parte di Fincantieri, contestando l'accordo siglato dal suo predecessore.

Anche l'Armatore Gianluigi Aponte ha avuto parole dure contro Bono, Amministratore Delegato, e Fincantieri, denunciando un possibile "spezzettamento" del cantiere a favore dei siti italiani in un prossimo futuro. Non poche le perplessità da parte degli esperti di settore visto anche gli ultimi ordini confermati dal gruppo MSC al cantiere francese che hanno di fatto garantito lavoro alla struttura per gli anni a venire.

Restano stabili gli ordini di nuove commesse nei cantieri navali, che quest'anno si attesteranno sulle 790 unità (in aumento rispetto alle 590 dello scorso anno): secondo una previsione di analisti di una nota società di brokeraggio inglese, gli Armatori torneranno prepotentemente a costruire dal 2018, anno in cui si prevede un portafoglio ordini di 1300 unità, tendenza ad incrementare il numero sino a 1900 unità previste per il 2020.

In Italia i segnali di dinamicità provenienti dal lato dell'offerta e dal commercio estero stentano a rafforzarsi. L'occupazione è in una fase di stabilizzazione mentre i prezzi registrano un nuovo aumento. L'indicatore anticipatore rimane positivo ma evidenzia una decelerazione, conferma l'Istat nella Nota mensile sull'andamento dell'economia.

L'Istat ricorda che a febbraio il settore manifatturiero ha registrato variazioni positive dell'indice di produzione e di fatturato dopo la caduta segnata a gennaio. Nella media del trimestre dicembre-febbraio la produzione industriale è aumentata dello 0,7% su trimestre, trainata dall'andamento positivo dell'energia e dei beni intermedi (+2,7% e +1,3% rispettivamente). Il fatturato dell'industria a dicembre-febbraio ha segnato +2,6%, con variazioni positive per tutti i comparti tranne i beni di consumo (-0,2%). Nello stesso periodo si rileva una forte crescita per la componente estera degli ordinativi (+6,1%) e un aumento più contenuto di quella interna (+3,5%). Prosegue inoltre il miglioramento degli scambi con l'estero: le esportazioni hanno segnato +3,7% e le importazioni +5,6%.

Il Pil italiano è cresciuto dello 0,2% nel 1° trimestre; in aprile la produzione industriale è aumentata dello 0,5%.

Il tasso di disoccupazione a marzo risale all'11,7% con un aumento di 0,1 punti rispetto a febbraio e di 0,2 punti rispetto a marzo 2016. I disoccupati nel mese di marzo erano a quota 3,022 milioni con un aumento di 41mila unità rispetto a febbraio e una crescita di 88mila unità rispetto a marzo 2016. Il tasso di occupazione è al 57,6%, invariato su febbraio e in crescita di 0,6 punti su marzo 2016. La disoccupazione dei giovani tra i 15 e i 24 anni a marzo era al 34,1%, ai minimi da cinque anni. Per trovare un dato più basso infatti, bisogna risalire a febbraio 2012 (33,4%).

Aumento a marzo 2017 dei disoccupati con più di 50 anni. Nel mese le persone in cerca di lavoro over 50 erano 567mila, 59mila in più rispetto a febbraio e 103mila in più rispetto a marzo 2016. Il numero di disoccupati in questa fascia di età è ai massimi dall'inizio delle serie storiche (2004) e supera quello dei disoccupati tra i 15 e i 24 anni (524.000).

Continua la crisi del petrolio: il prezzo del Brent è sceso a maggio (53,4 dollari al barile contro 56,2 registrati ad aprile), a causa dell'eccesso di offerta. I produttori dell'OPEC non si stanno accordando per il taglio all'estrazione mentre prosegue il boom USA, che tiene alte le scorte. Un petrolio meno caro frenerà i prezzi energetici al consumo in Italia, alzando il potere d'acquisto delle famiglie e consumi. C'è tensione a livello politico dopo la rottura delle relazioni tra Qatar e Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti, Egitto e Bahrein: gli Armatori che caricheranno le loro navi in Qatar verranno blacklistati e non potranno più approdare né rifornirsi di bunker nei paesi che hanno interrotto le relazioni con questo Paese. Il Qatar è accusato di finanziare e proteggere gruppi terroristici.

Sono attese le decisioni del governo del Cairo che se dovesse negare il transito alle navi con prodotti di provenienza del Qatar (che è il maggior fornitore mondiale di GNL con circa un terzo dell'offerta totale), cosa improbabile ma possibile, aprirebbe ad uno scenario economico dai risvolti drammatici. In Arabia Saudita il Governo ha appena introdotto tasse sui beni di conforto, per arginare il deficit di bilancio che a fine 2015 era di ben 98 miliardi di Dollari.

A quasi un anno dall'approvazione del Governo del Decreto sulla Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali, sono stati nominati tutti i Presidenti delle 15 AdSP: ci auguriamo che questa riforma possa portare i benefici

auspicati dal Ministro Delrio e che finalmente il nostro paese possa competere alla pari gli altri principali porti del Mediterraneo e del Nord Europa.

Le nostre Aziende si confrontano quotidianamente con le difficoltà del comparto marittimo, si adeguano alle nuove direttive degli organi competenti, con ANPAN sono impegnate su più tavoli anche di concerto con altre Associazioni per essere parte attiva e non spettatori dei cambiamenti presenti e futuri e sono sempre pronte ad evadere le richieste dei nostri Clienti.

Chiediamo alle Autorità, che oggi ci onorano con la loro presenza, di essere sempre al nostro fianco, di ascoltarci e sostenerci onde rendere forte e paritetica la competitività con i nostri colleghi stranieri che è alla base del commercio. Per questo necessitiamo di norme chiare, cosa che a volte non accade (a tal proposito meritano di menzione il decreto 101/2016 del Ministero dell'Ambiente e la risoluzione 2/E della Agenzia delle Entrate), e che siano in linea con il nuovo corso economico e di sviluppo che la Comunità Europea ha indicato da tempo e che lo scorso anno ha visto l'entrata in vigore del nuovo CDU.

Concludo questo intervento richiamando la Vostra attenzione alla immagine che vedete adesso sullo schermo: se ci sarà in futuro una selezione degli Armatori con conseguente riduzione del numero di navi in esercizio, avremo sempre ampi margini operativi per garantire continuità e futuro alle nostre Aziende.

Lavoriamo sodo e teniamo duro: la ripresa è dietro l'angolo e noi ci saremo.

Vi ringrazio,

Angelo Novelli