

21. Altri mezzi di trasporto

Industria navalmeccanica

Ateco 35.11

Nel 2004 è proseguito, con il commercio mondiale sospinto anzitutto dalle economie asiatiche, il «momento magico» del trasporto marittimo, in termini di noli, profitti e investimenti per l'ammodernamento e lo sviluppo delle flotte. Gli ordini ai cantieri hanno così toccato un nuovo record: 43,9 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata (+10,2% rispetto al pur eccezionale volume del 2003), portando a saturazione per circa un triennio le capacità produttive cantieristiche di Corea, Giappone e Cina, valutabili nell'insieme in oltre l'80% del totale mondiale. I prezzi non potevano non registrare, dopo oltre un decennio, una certa ripresa, anche per la pressione esercitata dall'aumento del costo dei materiali e dal deprezzamento del dollaro.

Gli ordinativi per navi da trasporto standard (petroliere, *bulk*, carico generale, *portacontainers*), benché continuino a rappresentare il grosso della domanda, sono scesi nel 2004 del 6%, mentre quelli per unità high-tech (chimichiere, metaniere, ro-ro, traghetti) sono aumentati del 64%. In netta ripresa anche la speciale nicchia delle navi da crociera: l'espansione di questo comparto del mercato delle vacanze ha ripreso, infatti, i ritmi ante 11 settembre 2001.

Dal lato dell'offerta, molto significativa è stata nel 2004 l'inversione di tendenza nelle acquisizioni della cantieristica europea: dal 7% (minimo storico verificatosi nel 2003) del totale mondiale al 12%. In termini di valore, peraltro, l'Europa si è collocata al primo posto, stante la complessità e l'elevato contenuto tecnologico delle sue produzioni. A determinare questo risultato ha anche concorso la possibilità di assicurare consegne più ravvicinate rispetto alla concorrenza asiatica; ma esso è anche il segnale di una «prima risposta» al mercato nella direzione indicata da LeaderSHIP 2015, il progetto comunitario elaborato nel 2003 con il massimo coinvolgimento dell'industria.

In questo quadro, che peraltro evidenzia anche estese aree di crisi, specie in Spagna, Francia e Finlandia-Norvegia, la cantieristica italiana ha consolidato in corso d'anno la sua indiscussa supremazia nei comparti delle navi da crociera e dei traghetti, acquisendo rispettivamente il 52% e il 50% della domanda mondiale. Tenuto anche conto di un certo risveglio di alcuni cantieri medio-piccoli impegnati in altre tipologie, il portafoglio ordini, a fine 2004, ha superato 1,9 milioni di tslc (circa tre anni di lavoro), per un valore di 6,1 miliardi di euro, di cui 4,6 per commesse estere. Talune crisi aziendali appaiono in via di superamento anche nel senso di una diversificazione/conversione verso attività simili come la nautica da diporto, in forte espansione.

Tab. 21.1 - Industria navalmeccanica: Quadro di sintesi

Variabili	Unità di misura	2003	2004
Fatturato	Milioni di euro	2.296,7	2.124,8
Esportazioni	Milioni di euro	1.211	1.295
Importazioni	Milioni di euro	331	326
Saldo commerciale	Milioni di euro	880	969
Produzione	Migliaia di tslc (a)	550	480
Investimenti fissi lordi	Milioni di euro	48	48
Utilizzazione degli impianti	In %	100,0	100,0
Numero di addetti	Unità	9.224	8.958
Costo del lavoro per addetto	Variazioni %	+ 4,8	+ 8,1

(a) Tonnellate di stazza lorda compensata, riferite alla sola produzione mercantile.
Fonte: Assonave.

In campo militare è proseguita anche nel 2004 la realizzazione del programma di rinnovamento della flotta della Marina italiana (portaeromobili, sommergibili, fregate, pattugliatori, ecc.), anche con importanti collaborazioni con Marine e industrie di altri paesi europei. È attesa a breve l'implementazione di ulteriori accordi di cooperazione internazionale, quali l'avvio del programma italo-francese di fregate multiruolo, per il quale peraltro manca ancora il finanziamento da parte italiana. Una certa ripresa, infine, sta registrando in Italia l'attività di riparazione navale, in connessione alla forte espansione dei traffici marittimi.

Motoveicoli e biciclette

Ateco 35.41, 35.42

L'industria italiana delle due ruote è costituita da oltre 170 aziende, per un totale di 13.500 occupati (più di 100.000 con l'indotto), 5 miliardi di euro di fatturato e un contributo di oltre 2 miliardi di euro all'export, con il 40% della produzione destinato all'estero. Il mercato italiano è il più grande in Europa nel campo delle due ruote a motore e vanta complessivamente il maggior volume produttivo, sempre in ambito europeo.

Nel 2004 il mercato dei veicoli due ruote a motore ha raggiunto complessivamente 551.771 unità, registrando un calo del 3,3% rispetto allo scorso anno.

Le immatricolazioni di veicoli con cilindrata superiore a 50cc, quindi targati, sono state 421.489, con una crescita del 3,1% rispetto alle 408.617 del 2003. All'interno del comparto, gli scooter (273.977 unità, pari al 65% dell'immatricolato) hanno mostrato una lieve flessione (-1,3%), ampiamente compensata dall'andamento del segmento moto, in crescita del 12,7% a 147.512 unità, coerentemente con un progressivo spostamento del mercato dalle cilindrata più piccole a quelle medio-alte.

Per i ciclomotori (veicoli fino a 50cc) l'anno si è invece chiuso con 130.282 consegne, in sensibile calo (-19,5%) rispetto alle 161.893 del 2003. In tema di accessori è da segnalare la flessione del mercato dei caschi (-11,6% in Italia e -18,9% per le esportazioni in Europa), riconducibile in larga misura alla aggressiva concorrenza di prodotti del Far East a basso costo. Nel 2004 il mercato ha, quindi, confermato un andamento difforme tra veicoli a motore targati e non targati. I primi hanno tenuto bene, diversamente da quanto accaduto negli altri paesi europei, mentre i cinquantini hanno

Tab. 21.2 - Motoveicoli e biciclette: Quadro di sintesi

Variabili	Unità di misura	2003	2004
Fatturato	Milioni di euro	5.000	5.000
Esportazioni	Milioni di euro	1.891	2.095
Importazioni	Milioni di euro	1.400	1.617
Saldo commerciale	Milioni di euro	491	478
Produzione	Unità	3.260.500	3.294.400
Numero di addetti	Unità	16.000	13.500

Fonte: Ancma; Istat.

Tab. 21.3 - Motoveicoli e biciclette: Produzioni (Unità)

Prodotti	2003	2004	Variaz. %
Ciclomotori	291.000	245.000	-15,8
Motocicli e moto-scooter	406.000	440.500	+ 8,5
Tre ruote	13.500	8.900	-34,1
Biciclette	2.550.000	2.600.000	+ 2,0
Totale	3.260.500	3.294.400	+ 1,0

Fonte: Ancma.

registrato un arretramento molto pesante, cui ha corrisposto un calo di fatturato di 60 milioni di euro e una forte penalizzazione per l'industria italiana, che detiene la quota di mercato più rilevante.

Nel mercato del ciclo è proseguita la crisi strutturale diffusa a livello europeo. I volumi (costituiti ancora per il 30% dalla *mountain bike*, che contrassegnò la fase di espansione dei primi anni Novanta) si mantengono su una produzione di poco inferiore ai 3 milioni di unità. I fattori che influenzano negativamente il settore (con la parziale eccezione dei modelli da corsa) sono da ricercare, oltre che nell'oggettivo calo dei consumi, nelle massicce importazioni di prodotti del Far East con prezzi bassi, che, inoltre, non si limitano più ai soli prodotti di fascia bassa e media.

