

istat working papers

N.1
2023

La nuova stima degli investimenti fissi lordi in navi

*The new estimate of Gross Fixed Capital
Formation in ships*

Paolo Forestieri e Antonio Regano

istat working papers

N.1
2023

La nuova stima degli investimenti fissi lordi in navi

*The new estimate of Gross Fixed Capital
Formation in ships*

Paolo Forestieri e Antonio Regano

Direttrice Responsabile:

Patrizia Cacioli

Comitato Scientifico**Presidente:**

Gian Carlo Blangiardo

Componenti:

Corrado Bonifazi	Vittoria Buratta	Ray Chambers	Francesco Maria Chelli
Daniela Cocchi	Giovanni Corrao	Sandro Cruciani	Luca De Benedictis
Gustavo De Santis	Luigi Fabbris	Piero Demetrio Falorsi	Patrizia Farina
Maurizio Franzini	Saverio Gazzelloni	Giorgia Giovannetti	Maurizio Lenzerini
Vincenzo Lo Moro	Stefano Menghinello	Roberto Monducci	Gian Paolo Oneto
Roberta Pace	Alessandra Petrucci	Monica Pratesi	Michele Raitano
Giovanna Ranalli	Aldo Rosano	Laura Terzera	Li-Chun Zhang

Comitato di redazione**Coordinatrice:**

Nadia Mignolli

Componenti:

Ciro Baldi	Patrizia Balzano	Federico Benassi	Giancarlo Bruno
Tania Cappadozzi	Anna Maria Cecchini	Annalisa Cicerchia	Patrizia Collesi
Roberto Colotti	Stefano Costa	Valeria De Martino	Roberta De Santis
Alessandro Faramondi	Francesca Ferrante	Maria Teresa Fiocca	Romina Fraboni
Luisa Franconi	Antonella Guarneri	Anita Guelfi	Fabio Lipizzi
Filippo Moauro	Filippo Oropallo	Alessandro Pallara	Laura Peci
Federica Pintaldi	Maria Rosaria Prisco	Francesca Scambia	Mauro Scanu
Isabella Siciliani	Marina Signore	Francesca Tiero	Angelica Tudini
Francesca Vannucchi	Claudio Vicarelli	Anna Villa	

Supporto alla cura editoriale:

Alfredina Della Branca

Istat Working Papers**La nuova stima degli investimenti fissi lordi in navi***(The new estimate of Gross Fixed Capital Formation in ships)*

N. 1/2023

ISBN 978-88-458-2096-0

© 2023

Istituto nazionale di statistica

Via Cesare Balbo, 16 – Roma

Salvo diversa indicazione, tutti i contenuti pubblicati sono soggetti alla licenza

Creative Commons - Attribuzione - versione 3.0.

<https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/it/>

È dunque possibile riprodurre, distribuire, trasmettere e adattare liberamente dati e analisi dell'Istituto nazionale di statistica, anche a scopi commerciali,



a condizione che venga citata la fonte.

Immagini, loghi (compreso il logo dell'Istat), marchi registrati

e altri contenuti di proprietà di terzi appartengono ai rispettivi proprietari

e non possono essere riprodotti senza il loro consenso.

La nuova stima degli investimenti fissi lordi in navi

(The new estimate of Gross Fixed Capital Formation in ships)

Paolo Forestieri e Antonio Regano¹

Sommario

Il presente lavoro descrive il metodo di stima, e la sua evoluzione nel tempo, degli investimenti fissi lordi in Navi e congegni galleggianti che lo hanno reso completamente coerente con il Sistema dei Conti Nazionali (SEC 2010). In linea con le raccomandazioni del SEC 2010 e delle Task Force internazionali, la stima tiene in considerazione sia il naviglio nuovo sia quello usato. Nello specifico per il nuovo sono utilizzate diverse liste nazionali ed estere, relative al settore navale (RINA e IHS FAIRPLAY), poi integrate dai bilanci aziendali e dati di fonte Istituto Nazionale di Statistica - Istat di origine amministrativa e statistica; per la componente usata la fonte è costituita dalle statistiche sul commercio internazionale di merci (ITGS). I risultati ottenuti dall'applicazione di questo nuovo metodo di stima sono analizzati per il periodo tra il 2015 e il 2018.

Parole chiave: Conti nazionali, investimenti fissi lordi, navi, ITGS, dati amministrativi, proprietà economica.

Abstract

This paper describes the estimation method, and its evolution over time, of Gross Fixed Capital Formation - GFCF in ships and floating structures which made it completely consistent with the European System of Accounts (ESA 2010). According to the recommendations of the ESA 2010 and the international Task Forces the estimate takes into account both new and used ships. In particular, the estimate of new ships are used various national and foreign lists, related to the maritime sector (RINA and IHS FAIRPLAY), which are integrated by company financial statements, administrative and statistical data by the Italian National Institute of Statistics - Istat; instead the statistics on International Trade in Goods (ITGs) is the source used to estimate used ships. The results obtained from the application of this new estimation method are analyzed for the period 2015-2018.

Keywords: National accounts, Gross Fixed Capital Formation - GFCF, ships, ITGs, administrative data, economic ownership.

¹ Paolo Forestieri (forestieri@istat.it); Antonio Regano (regano@istat.it), Istituto Nazionale di Statistica – Istat. Sebbene il documento sia frutto dello sforzo congiunto di entrambi gli autori, i paragrafi 1, 2.2, 3.2, 4.2 e 5 sono stati curati da Paolo Forestieri, i paragrafi 2.1, 3.1 e 4.1 da Antonio Regano.

I punti di vista espressi sono quelli degli autori e non riflettono necessariamente le opinioni ufficiali dell'Istituto Nazionale di Statistica - Istat.

Gli autori ringraziano i revisori anonimi (almeno due per ogni lavoro, coinvolti su base volontaria e gratuita, con un approccio di tipo double – anonymised) per i loro commenti e suggerimenti, che hanno migliorato la qualità di questo Istat working papers N. 1/2023.

Indice

	Pag.
1. Introduzione	8
2. Contesto teorico	9
2.1 Definizione del dominio di analisi.....	9
2.2 Definizioni teoriche e manuali di riferimento	11
3. La procedura di stima	11
3.1 Investimenti fissi lordi in navi nuove	11
3.2 Investimenti fissi lordi in navi usate (il circuito dell'usato).....	13
4. Risultati	15
4.1 La componente del nuovo	15
4.2 L'impatto del circuito dell'usato.....	16
5. Conclusioni	18
Riferimenti bibliografici	19

1. Introduzione

In questo lavoro si illustrerà il percorso metodologico che ha portato all'attuale metodo di stima degli investimenti fissi lordi in "Navi e congegni galleggianti". Le navi, come alcuni altri beni (ad esempio gli aerei), costituiscono una tipologia di investimento particolare; infatti l'aggregato che ci si propone di stimare in termini di valore per i Conti Nazionali è costituito da un numero relativamente ridotto di beni con un valore elevato. Questa caratteristica ci pone dinanzi alla presenza di beni non standard, singoli, con tutte le conseguenze che ne scaturiscono in termini di stima del valore.

Per questa tipologia di bene una stima fondata solamente sulla procedura prezzo per quantità potrebbe non risultare completamente adeguata, per la difficoltà della ricerca di prezzi di riferimento soddisfacenti. Allo stesso tempo una stima basata esclusivamente sui valori di bilancio delle imprese non sarebbe adeguata perché l'esaustività delle stime potrebbe essere compromessa anche dalla mancanza di poche unità, che dovrebbero essere inserite nel valore di stima.

Accanto alla singolarità delle navi è necessario considerare altri aspetti rilevanti che possono influenzare la stima di questo aggregato, ossia la difficoltà di attribuire in maniera immediata la nazionalità della stessa nei termini della Contabilità Nazionale e l'esistenza di un mercato dell'usato internazionale sviluppato.

Per le ragioni sopra indicate la stima degli investimenti in navi è un tema che è stato trattato a diversi livelli in *Task Force* internazionali, che affrontavano temi come la proprietà economica dei beni o la registrazione delle transazioni economiche nei *cluster* marittimi. Da questi contesti è stato possibile conoscere l'esperienza maturata in altri paesi e valutare la migliore strategia di stima per l'Italia date le risorse disponibili. A tale proposito è stata sviluppata una metodologia di stima a più fasi, che si è evoluta nel tempo anche in base alle indicazioni provenienti dai manuali e dalle *Task Force* internazionali. La metodologia, oggetto di questo lavoro, è basata su di un sistema di fonti complesse, prevedendo l'utilizzo di liste e dati amministrativi provenienti dall'interno e dall'esterno dell'Istituto, integrate da verifiche puntuali sui bilanci aziendali.

2. Contesto teorico

2.1 Definizione del dominio di analisi

Fino alla revisione straordinaria dei conti nazionali del 2014, il metodo di stime degli investimenti fissi lordi² per “Navi e congegni galleggianti”³ (da ora semplicemente navi) era basato sulla lista fornita dall’ente classificatore italiano delle navi (RINA), costituito dalle imbarcazioni battenti bandiera italiana.

In questo contesto si va ad innestare un ampio dibattito internazionale circa l’effettiva valenza dell’utilizzo del criterio della bandiera per l’attribuzione della nazionalità, e la relativa registrazione del bene come investimento nel sistema dei conti nazionali. A tale proposito si segnala la discussione sviluppata all’interno della *Task Force*: “Trade in Ships and Aircraft” promossa da Eurostat nel 2013, in cui fu stabilito che l’elemento per l’attribuzione della nazionalità delle navi era la proprietà economica (come richiesto anche dai manuali di CN che vedremo più avanti) dell’*asset*, e da cui scaturirono le linee guida per l’individuazione della proprietà economica stessa.

2 Secondo il Regolamento (UE) n. 549/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 maggio 2013 relativo al Sistema europeo dei conti nazionali e regionali nell’Unione Europea, gli investimenti fissi lordi (P.51) sono costituiti dalle acquisizioni, al netto delle cessioni, di capitale fisso effettuate dai produttori residenti durante un periodo di tempo determinato, più taluni incrementi di valore dei beni non prodotti realizzati mediante l’attività produttiva delle unità di produzione o istituzionali (SEC 2010, par. 3.124). Il capitale fisso è costituito dai beni prodotti che sono utilizzati nella produzione per più di un anno e comprendono valori sia positivi sia negativi:

a) valori positivi:

1) beni nuovi o usati acquistati; 2) beni prodotti e destinati dal produttore a uso proprio (compresa la produzione di capitale fisso per uso proprio non ancora completata o non pienamente matura); 3) beni nuovi o usati acquistati tramite operazioni di baratto; 4) beni nuovi o usati ricevuti nel quadro di trasferimenti in conto capitale in natura; 5) beni nuovi o usati acquistati dall’utilizzatore tramite operazioni di leasing finanziario; 6) miglioramenti di rilievo apportati a beni e a monumenti storici esistenti; 7) crescita naturale delle risorse biologiche coltivate che generano ripetutamente nuovi prodotti;

b) valori negativi (ossia cessioni di beni registrate come acquisizioni negative):

1) beni usati venduti; 2) beni usati ceduti tramite operazioni di baratto; 3) beni usati ceduti nel quadro di trasferimenti in conto capitale in natura.

A loro volta gli investimenti fissi lordi sono specificati in diversi tipi, una di queste è quella dei mezzi di trasporto di persone e cose (AN.1131), in cui ricadono le navi e i congegni galleggianti.

3 Il prodotto “Navi e congegni galleggianti” nello schema SUT dei Conti Nazionali è descritto dal codice 30.11 a livello di Classification of Products by activity (classificazione CPA) a 4 digit. Di seguito sono elencate le descrizioni di tutte le CPA a 6 digit comprese.

CPA 6 digit	Descrizione CPA 6 digit
30.11.10	Navi militari
30.11.21	Piroscafi, navi da crociera e navi simili adibiti al trasporto di persone
30.11.22	Navi cisterna per il trasporto di petrolio greggio, prodotti petroliferi, sostanze chimiche, gas liquefatti
30.11.23	Navi frigorifere (escluse navi cisterna)
30.11.24	Navi da carico secco
30.11.31	Pescherecci
30.11.32	Rimorchiatori e spintori
30.11.33	Draghe
30.11.40	Navi d’altura e relative infrastrutture
30.11.50	Altri congegni galleggianti (ad esempio: zattere, serbatoi, cassoni, boe da ormeggio e gavitelli)
30.11.91	Trasformazione e rimessa in efficienza di navi e di piattaforme e congegni galleggianti
30.11.92	Servizi di allestimento di navi e di piattaforme e congegni galleggianti

La *Task Force* fornì un elenco di criteri per identificare il proprietario economico dei beni, e riconobbe il primo criterio della lista riportata di seguito⁴ come il più importante, lasciando i restanti come ulteriori elementi per la valutazione.

Un'unità istituzionale è proprietaria economica di una nave, anche se non risulta esserne il proprietario legale, se:

1. l'unità accetta tutti o la maggior parte dei rischi operativi (perdite) relativi all'uso (funzionamento) della nave e riceve tutte o la maggior parte dei benefici economici (utili) derivanti dal suo utilizzo (funzionamento);
2. l'unità è responsabile del pagamento della riparazione e della manutenzione della nave;
3. l'unità ha la possibilità di acquistare la nave al termine del periodo di locazione ad un prezzo che è inferiore a quello di *fair value*;
4. l'unità affitta la nave in modo che il valore attuale del canone di locazione sia pari al *fair value* della nave al momento della stipula del contratto di locazione;
5. l'unità affitta la nave per la maggior parte della sua vita economica;
6. l'unità ha il diritto di rescindere unilateralmente il contratto di locazione;
7. l'unità ha la responsabilità di sostituire la nave in caso di guasto grave e prolungato;
8. la nave è stata noleggiata dalla società attraverso un intermediario puramente finanziario, anche se tale soggetto può essere chiamato società di leasing;
9. l'unità utilizza la nave per la sua attività principale.

La *Task Force* stabilì inoltre, per i casi in cui era stipulato un contratto di leasing la possibilità di assegnare la proprietà economica dei beni attraverso l'analisi di bilancio, sempre che compilati secondo gli standard IAS17 (*International Accounting Standards*, N. 17). I criteri definiti da IAS17 con riferimento ai contratti di leasing sono infatti molto simili a quelli del Sistema Europeo dei Conti (SEC2010). Quando i conti aziendali di una società seguono i criteri stabiliti nello IAS17, includere o escludere una nave dallo stato patrimoniale del proprio bilancio è un segnale chiaro del possibile cambiamento della proprietà economica.

Tuttavia dal 2019, con l'introduzione degli *International Financial Reporting Standards* 2016 (IFRS16), i criteri utilizzati per la compilazione delle voci relative al leasing nel bilancio civilistico delle imprese non sembrerebbero permettere una chiara identificazione della proprietà economica compatibile con le definizioni di CN. Le conseguenze dell'implementazione del principio IFRS16 sono state ampiamente discusse nell'ambito dei lavori della *Task Force* “*on the recording and compilation of maritime transactions in national accounts and balance of payments*”, tenutasi tra il 2017 e il 2019. È stato chiarito, in particolare, che con l'introduzione dell'IFRS16, i paesi che utilizzano i bilanci delle imprese per la stima degli investimenti in navi, potrebbero incorrere in errori di stima, dovuti al fatto che una imbarcazione oggetto di leasing potrebbe trovarsi sia nel bilancio del locatario sia in quello del locatore. Infatti, l'IFRS16 prevede per il locatario come unico modello di contabilizzazione quello finanziario, che cancella il dualismo presente in precedenza; di conseguenza un bene preso in leasing genererà un attivo e un passivo (rispettivamente il

4 Il primo criterio deriva dalla definizione di proprietà economica del SEC2010.

valore dell'immobilizzazione locata e il valore attuale dei cannoni di leasing) nello stato patrimoniale di un'impresa. Invece, per quanto riguarda il locatore rimane la distinzione tra leasing finanziario e operativo⁵.

2.2 Definizioni teoriche e manuali di riferimento

Nel SEC 2010, quando vengono definite le attività e le passività nel capitolo relativo ai Conti Patrimoniali, si afferma che:

“Il proprietario economico di un'attività non ne è necessariamente anche il proprietario giuridico. Il proprietario economico è l'unità istituzionale cui spettano i benefici associati all'utilizzo dell'attività, per effetto dell'accettazione dei rischi correlati” (SEC 2010, par. 7.17).

Tale definizione è coerente con quella del manuale di Bilancia dei Pagamenti (BPM6) e con quella delle statistiche sul commercio internazionale di merci (ITGS). In particolare, il paragrafo 5.3 della BPM6 definisce la proprietà economica di un bene come:

“Every economic asset has an owner. The economic owner of the asset is the party who has the risks and rewards of ownership. Rewards of ownership usually include the right to use, rent out, or otherwise generate income, or to sell the asset. The risks include the potential losses caused by damage, theft, and holding losses; that management, transfer, or maintenance costs are greater than anticipated; and, in the case of financial assets, default of the counterparty. Ownership may be subject to costs such as maintenance and taxes. Usually, the economic owner is the same as the legal owner, but they may differ in cases such as financial leases [...]”.

Anche il manuale ITGS adotta una definizione coerente con quella del SEC 2010 e della BPM6:

“The economic owner of a vessel/aircraft is a taxable person (in intra-EU trade) and a natural or legal person (in extra-EU trade) who claims the benefits associated with the use of a vessel/aircraft in an economic activity and therefore the person who accepts also the associated risks”. (Compilers guide on European statistics on international trade in goods, par. 570).

Considerando quanto riportato sopra, la definizione di proprietà economica utilizzata in contabilità nazionale sembra essere coerente con quella dei domini relativi al commercio estero e alla bilancia dei pagamenti. Tale omogeneità definitoria rende possibile l'utilizzo di queste due fonti (anche attraverso un processo di integrazione) per la stima degli investimenti fissi lordi in navi.

5 I nuovi principi hanno lo scopo di migliorare la trasparenza nei bilanci per permettere ad azionisti e finanziatori di comprendere con più facilità le fonti dei finanziamenti delle imprese e valutarne la posizione patrimoniale (ostacolando il fenomeno dei debiti fuori bilancio, utilizzato da molte società che sfruttano la possibilità di classificare i contratti come leasing operativo per oscurare i debiti relativi).

3. La procedura di stima

3.1 Investimenti fissi lordi in navi nuove

La stima delle navi di nuova costruzione destinate a investimenti fissi lordi è stata rivista in occasione delle revisioni straordinarie dei Conti Nazionali del 2011 e 2014 (*Benchmark 2011* e *Benchmark 2014*) e confermata per il 2019 (*Benchmark 2019*).

Il punto di partenza della procedura di stima è la lista delle navi certificate nell'anno t, ricavata dal Registro Navale Italiano (RINA). L'atto di classificazione nel registro è il documento che certifica che una nave è stata progettata e costruita in conformità con i regolamenti e i criteri previsti dall'Organizzazione Marittima Internazionale. In Italia l'iscrizione al RINA è obbligatoria per avere l'atto di nazionalità. Tale registro ha il compito di certificare il valore (classe) delle navi sia dal punto di vista tecnico-costruttivo sia da quello economico. L'archivio contiene tutte le navi classificate dall'ente per tipologia, stazza lorda (da ora in poi SL) e armatore e che entrano a far parte della flotta mercantile e del naviglio da trasporto e da pesca battente bandiera italiana⁶.

Tale lista è stata integrata con le informazioni provenienti dal registro *IHS FAIRPLAY*⁷ (da ora IHS), che raccoglie i dati su tutte le navi mercantili e marittime con una stazza lorda maggiore o uguale a 100SL. Il registro IHS fornisce informazioni commerciali nell'ambito del settore marittimo, ed ha una copertura quasi totale sul settore navale, raccogliendo informazioni sulla flotta mercantile e di trasporto classificate dai principali registri internazionali (Bureau Veritas, Veristar, Germanischer Lloyd e American Bureau of Shipping). Il registro inoltre elabora specifici indicatori del settore marittimo.

Attraverso l'integrazione dei due registri (RINA e IHS) è possibile definire una lista esaustiva delle navi nuove acquisite da unità economiche residenti in base al principio del trasferimento di proprietà, superando il limite dell'individuazione della nazionalità di una nave attraverso il solo criterio della bandiera e della nazionalità dell'operatore. Nel registro IHS, infatti, è presente il campo *country of economic benefit* (da ora COEB), che indica il paese di accoglienza iniziale e di vantaggio economico diretto della proprietà o della gestione di una nave. Questa variabile combina diversi indicatori ed è adattata alle peculiarità dei singoli paesi. Il concetto di COEB sviluppato da IHS indica il paese che riceve il vantaggio economico iniziale e diretto derivante dalla proprietà o dal funzionamento di una nave. Tale misurazione combina i campi *Owner/Parent Group Country* e *Operator/Fleet Manager Country* e fornisce uno strumento affidabile per confrontare le flotte nazionali sulla base del vantaggio economico che percepiscono gli operatori economici nazionali.

6 Il registro RINA ha una periodicità annuale e come unità d'indagine le navi classificate nell'anno. Le principali variabili rilevate sono l'identificativo della nave, il nome, la bandiera, la tipologia, l'armatore, la stazza lorda, il cantiere di costruzione e l'anno di costruzione.

7 Il registro IHS ha una periodicità annuale e come unità d'indagine le navi classificate nell'anno. Le principali variabili registrate sono le seguenti: identificativo della nave, nome, bandiera, tipologia, operatore, nazionalità operatore, proprietario, nazionalità proprietario, *country of economic benefit*, stazza lorda, cantiere di costruzione, anno di costruzione. Tale registro non può essere utilizzato come lista principale in quanto esclude le navi con una stazza lorda inferiore a 100.

Il processo di identificazione della proprietà economica delle navi nel registro IHS segue il seguente schema logico:

- a. i Paesi sono suddivisi in: Paesi proprietari tradizionali (a1), “Proprietari di comodo” (a2) in base alla nazionalità del proprietario registrato;
- b. se il proprietario registrato della nave proviene da un paese (a1) la nazionalità del proprietario registrato diventa la nazionalità COEB. Se il proprietario registrato della nave è invece di un paese di tipo (a2), la ricerca del COEB avviene attraverso una matrice data dalla combinazione delle nazionalità del *Fleet Manager* con quella del *Parent Owner*. Più specificatamente se il *Fleet Manager* è uguale al *Parent Owner*, il COEB è assegnato per impostazione predefinita, mentre quando il *Fleet Manager* non è uguale al *Parent Owner*, il COEB è allocato in base al risultato di questa matrice che assegna la nazionalità in base alla categoria in cui rientra la combinazione ricercata.

Riassumendo l’integrazione dei registri RINA e IHS consente di redigere una lista unica, che per ciascuna nave contiene l’anno di costruzione, la stazza lorda, l’armatore/proprietario (e di conseguenza la proprietà economica), la tipologia e la descrizione del tipo di nave.

La variabile “nazionalità dell’armatore” è utilizzata come criterio per identificare la proprietà economica delle navi per l’elenco del registro RINA. Questo elenco è integrato dalle navi certificate da altri enti di classificazione internazionale, presenti nel registro IHS, in cui l’identificazione della proprietà economica viene ricavata dal criterio COEB (si considerano i casi in cui COEB è uguale a Italia).

Una volta definita la lista, ai fini della stima degli investimenti dell’anno t è necessario procedere a un’analisi degli anni di costruzione. Nella lista infatti possono essere presenti sia navi costruite nell’anno t (navi nuove), sia navi costruite in anni precedenti a t (navi usate); in questa categoria sono comprese sia le navi usate acquistate dall’estero da un armatore nazionale che contribuiscono ad incrementare il livello della stima in investimenti fissi in navi nella componente usata (cfr par. 2.2), sia le navi usate scambiate nel mercato interno tra operatori nazionali che non contribuiscono ad incrementare il livello degli investimenti fissi e sono di conseguenza escluse dalla stima.

Una volta predisposta la lista delle navi di proprietà economica italiana costruite e immatricolate nell’anno t (Navi Nuove), l’elenco è suddiviso in base al peso delle unità navali (stazza lorda) distinguendo tre categorie:

- la flotta mercantile con $SL > 100$;
- la flotta mercantile con $SL < 100$;
- i pescherecci con $SL > 100$.

Dato che per ciascuna nave è possibile risalire all’armatore, la stima del valore viene effettuata a livello di singola unità; infatti il costo d’acquisto viene attribuito attraverso il valore desumibile dalla Nota Integrativa al Bilancio della società che l’ha acquistata. Essendo un bene strumentale all’attività dell’impresa tale valore è riportato nella sezione relativa alle acquisizioni di immobilizzazioni materiali. Per le navi il cui valore non è desumibile dal bilancio, la stima è ottenuta con una procedura prezzo per quantità. In particolare, visto che per tutte le navi presenti in lista è disponibile la stazza lorda, la stima in valore è ottenuta

moltiplicando il prezzo unitario – calcolato a partire dal rapporto tra valore monetario e SL di una nave con caratteristiche simili per servizio e stazza lorda a quella da imputare – per la SL. Per stimare il valore degli yacht (solitamente classificati nella flotta mercantile con SL < 100) sono utilizzati listini di settore (ad esempio, Yacht online).

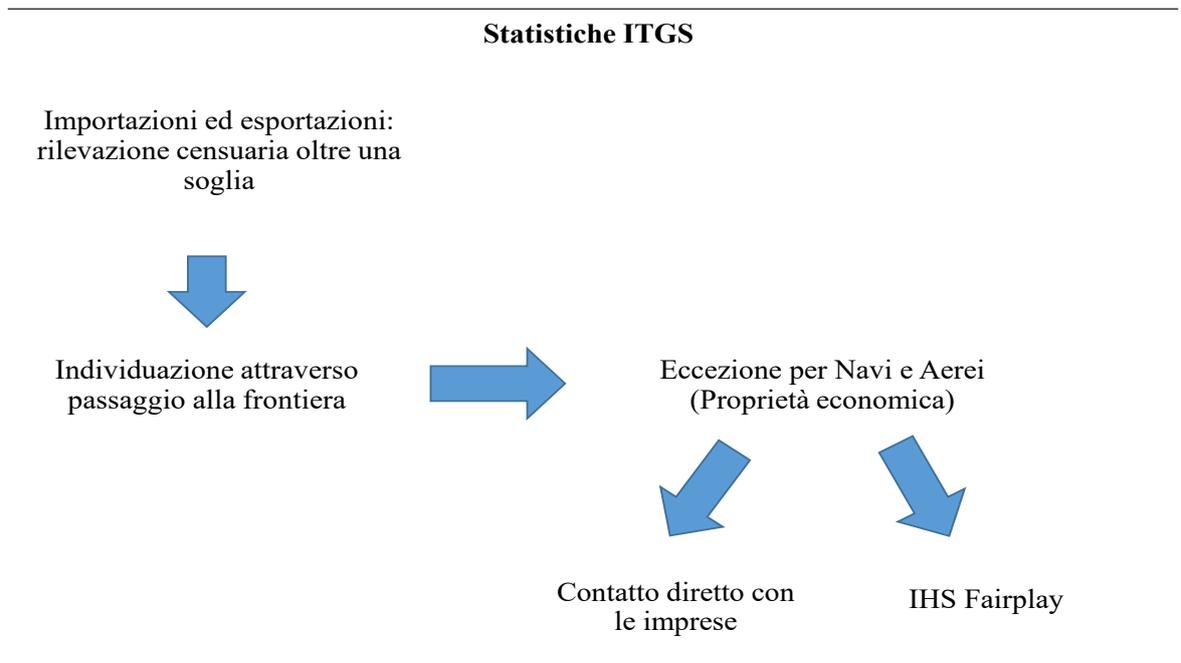
Alla stima ottenuta, relativa ai soli investimenti effettuati da operatori *market*, viene poi aggiunta la spesa sostenuta dalle Amministrazioni Pubbliche, costituita dagli acquisti nell'anno *t* fatti prevalentemente dal Ministero della Difesa dalle Capitanerie di porto.

3.2 Investimenti fissi lordi in navi usate (il circuito dell'usato)

In occasione della revisione generale dei Conti Nazionali del 2019 è stata introdotta un'importante innovazione nella procedura di stima che tiene conto degli scambi di navi usate tra operatori residenti e non residenti. In precedenza si utilizzava l'ipotesi che il valore delle navi usate importate ed esportate coincidesse, così da poter considerare le navi nuove uguale all'investimento dell'anno.

In accordo con il SEC 2010, che definisce gli investimenti fissi lordi come le acquisizioni, al netto delle cessioni, di capitale fisso effettuate dai produttori residenti durante un periodo di tempo determinato (par. 3.124 SEC 2010), e sotto l'ipotesi che le navi siano acquistate esclusivamente con la finalità di investimento, è necessario, al fine di rappresentare il circuito dell'usato, considerare solo gli scambi relativi ad importazioni ed esportazioni di navi usate in quanto il passaggio di proprietà tra due operatori residenti non comporta alcuna variazione del volume degli investimenti.

Figura 3.1 – Schema per la stima ITGS



Il circuito dell'usato, qui riassunto in due punti fondamentali, garantisce un'accuratezza delle stime maggiore rispetto al passato:

- il valore delle importazioni di navi usate si aggiunge al valore di quelle provenienti dalla lista iniziale, aumentando il GFCF;
- il valore delle esportazioni di navi usate agisce in direzione opposta: le navi cedute all'estero diminuiscono il valore dei GFCF.

La fonte per stimare le importazioni e le esportazioni di navi sono i dati ITGS, che, tuttavia, non distinguono tra natanti nuovi ed usati. Di conseguenza, la lista di navi importate derivante da ITGS viene depurata da quelle già presenti nella lista iniziale per evitare duplicazioni di valore. Parallelamente non sono considerate per il circuito dell'usato le navi esportate da società la cui attività economica principale è la costruzione di navi (si suppone siano navi nuove).

Come è chiaro da quanto affermato finora i dati ITGS sono utilizzati non solo per il circuito dell'usato che contribuisce all'accuratezza della stima, ma è di supporto al processo di stima anche in altre fasi del processo, per tale ragione il contributo dell'unità ITGS è molto importante. Si evidenzia a tale proposito l'eshaustività dei microdati ITGS (informazioni complete e dettagliate per le osservazioni al di sopra di una certa soglia, che includono tutte le importazioni ed esportazioni di navi), e l'approfondito lavoro di verifica sottostante i dati stessi (identificazione del passaggio di proprietà economica, con l'utilizzo complesso del database *IHS FAIRPLAY* e contatto diretto con le imprese e le unità economiche coinvolte negli scambi).

Riportiamo nella Figura 3.1 lo schema utilizzato per la stima ITGS: in tali statistiche l'elemento dirimente che individua le importazioni o le esportazioni è il passaggio della merce alla frontiera. A tale regola generale fanno eccezione navi ed aerei; infatti per tali beni è la proprietà economica l'elemento che definisce il passaggio tra operatori economici (importazioni ed esportazioni). Di conseguenza per tali beni le stime ITGS sono allineate alle definizioni di CN, dove l'unico fattore che identifica la cessione/acquisizione di un bene è il cambiamento della proprietà economica

4. Risultati

4.1 La componente del nuovo

Di seguito sono presentate le stime ottenute in base alla metodologia descritta nei paragrafi precedenti. Con riferimento al periodo 2015-2018 è stata estratta dal registro IHS la lista di navi che combina tre criteri:

1. la nazionalità dell'*Operatore*;
2. la nazionalità del *Country of Economic Benefit* (COEB);
3. la nazionalità della *Bandiera*.

Nella Tavola 4.2 sono riportate il numero di navi presenti per ciascun anno, con la seguente specifica: nelle Tavole di sinistra (a, c, e, g) l'estrazione è quella complessiva proveniente dal Registro IHS, mentre nelle Tavole di destra (b, d, f, h) le navi nel Registro IHS sono al netto di quelle già presenti nella lista RINA. Quest'ultimo insieme consente di individuare le navi da aggiungere alla stima, che a livello teorico-concettuale sono quelle contraddistinte dall'aver *Operatore* e *COEB* italiano, a prescindere dalla nazionalità della *Bandiera* (celle colorate in grigio della Tavola 4.1).

Tavola 4.1 – Navi nuove censite nel registro IHS FAIRPLAY per tipo di Bandiera, Operatore e Country of Economic Benefit (COEB) negli anni 2015, 2016, 2017 e 2018.

a					b				
Totale Navi da IHS FAIRPLAY 2015					di cui: Navi non presenti nella Lista RINA 2015				
Bandiera	COEB	Operatore		Totale	Bandiera	COEB	Operatore		Totale
		Italia	Straniera				Italia	Straniera	
Italia	Italia	13	1	14	Italia	Italia	2	1	3
	Straniera	-	-	-		Straniera	Straniera	-	-
Straniera	Italia	7	2	9	Straniera	Italia	7	2	9
	Straniera	4	18	22		Straniera	Straniera	4	18
Totale		24	21	45	Totale		13	21	34
c					d				
Totale Navi da IHS FAIRPLAY 2016					di cui: Navi non presenti nella Lista RINA 2016				
Bandiera	COEB	Operatore		Totale	Bandiera	COEB	Operatore		Totale
		Italia	Straniera				Italia	Straniera	
Italia	Italia	9	2	11	Italia	Italia	2	1	3
	Straniera	-	-	-		Straniera	Straniera	-	-
Straniera	Italia	7	6	13	Straniera	Italia	7	6	13
	Straniera	1	26	27		Straniera	Straniera	-	-
Totale		17	34	51	Totale		9	7	16
e					f				
Totale Navi da IHS FAIRPLAY 2017					di cui: Navi non presenti nella Lista RINA 2017				
Bandiera	COEB	Operatore		Totale	Bandiera	COEB	Operatore		Totale
		Italia	Straniera				Italia	Straniera	
Italia	Italia	13	2	15	Italia	Italia	4	-	4
	Straniera	-	1	1		Straniera	Straniera	-	-
Straniera	Italia	3	2	5	Straniera	Italia	3	2	5
	Straniera	4	15	19		Straniera	Straniera	4	15
Totale		20	20	40	Totale		11	17	28
g					h				
Totale Navi da IHS FAIRPLAY 2018					di cui: Navi non presenti nella Lista RINA 2018				
Bandiera	COEB	Operatore		Totale	Bandiera	COEB	Operatore		Totale
		Italia	Straniera				Italia	Straniera	
Italia	Italia	12	1	13	Italia	Italia	1	1	2
	Straniera	-	1	1		Straniera	Straniera	-	-
Straniera	Italia	1	1	2	Straniera	Italia	-	1	1
	Straniera	1	5	6		Straniera	Straniera	1	5
Totale		14	8	22	Totale		2	7	9

Fonte: Elaborazione su dati Registro IHS FAIRPLAY e RINA

Per gli anni di stima qui considerati sono state aggiunte all'elenco iniziale RINA nove navi per il 2015 e il 2016, sette per il 2017 e una per il 2018 (Tavola 4.2). A livello di incidenza le Navi nuove aggiunte alla stima sono state circa il 26% per il 2015, oltre un terzo per il 2016 e il 24% per il 2017, mentre nel 2018 tale quota è stata poco rilevante (circa il 3%). In termini di valore economico, invece, l'impatto di tale integrazione è stato meno significativo, incidendo per il 15,5% nel 2015 e circa il 10% nel 2016 e nel 2017. Di contro, la lista RINA ha mostrato un livello di esaustività molto alto grazie al fatto di coprire oltre l'85% del valore delle navi su tutti gli anni considerati.

Tavola 4.2 – Composizione del naviglio nuovo con proprietà economica nazionale utilizzato per la stima degli Investimenti in Navi, con distinzione per registro di classificazione e anno di stima.

	2015	2016	2017	2018
Numero Navi Nuove RINA	26	18	22	31
Numero Navi Nuove IHS	9	9	7	1
Numero Navi Nuove Totali	35	27	29	32
Inc.% in Numero di Navi Nuove RINA	74,3	66,7	75,9	96,9
Inc.% in Numero di Navi Nuove IHS	25,7	33,3	24,1	3,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
Inc.% in Valore delle Navi Nuove RINA	84,5	90,1	90,6	99,4
Inc.% in Valore delle Navi Nuove IHS	15,5	9,9	9,4	0,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
Effetto con integrazione IHS	+18,3	+11,0	+10,3	+0,6
Navi nuove Rina (prezzo medio – milioni di euro)	21,2	24,4	30,8	41,1
Navi nuove IHS (prezzo medio – milioni di euro)	11,2	5,4	10,0	7,9
Navi nuove Totali (prezzo medio – milioni di euro)	18,7	18,1	25,8	40,0

Fonte: Elaborazione su dati Registro *IHS FAIRPLAY*, RINA e Istat (Conti nazionali).

Analizzando il prezzo medio si può notare che le Navi IHS hanno un valore economico inferiore rispetto a quelle del RINA per tutti gli anni considerati; questo aspetto conferma ulteriormente che la lista RINA, anche se non del tutto esaustiva in termini di quantità (numero di navi), riesce comunque a registrare il naviglio nuovo di maggiore valore economico (navi con stazza lorda elevata e di conseguenza di valore economico più alto)⁸.

Infine, va sottolineato che l'utilizzo di IHS ha portato ad aumentare il valore ottenuto della stima finale di circa il 18% rispetto alla stima iniziale RINA con riferimento all'anno 2015, dell'11% per il 2016 e del 10.3% per il 2017 (Tavola 4.2). L'anno 2018 è stato invece solo marginalmente impattato dall'integrazione IHS.

4.2 L'impatto del circuito dell'usato

Come spiegato nei paragrafi precedenti, il circuito dell'usato coinvolge due aggregati: il valore delle navi usate esportate ed il valore delle navi importate. Le esportazioni e le importazioni di navi usate impattano sul totale degli investimenti fissi lordi in direzioni opposte, le prime ne riducono il valore le seconde lo aumentano. L'impatto complessivo sugli investimenti, quindi, può essere sia positivo, quando il valore delle importazioni eccede il valore delle esportazioni, sia negativo nel caso contrario.

Nella Tavola 4.3 e nella Figura 4.1 sono riportati il valore delle componenti del circuito dell'usato e il saldo, che rappresenta in ultima analisi l'impatto netto delle due componenti sull'aggregato degli investimenti in Navi.

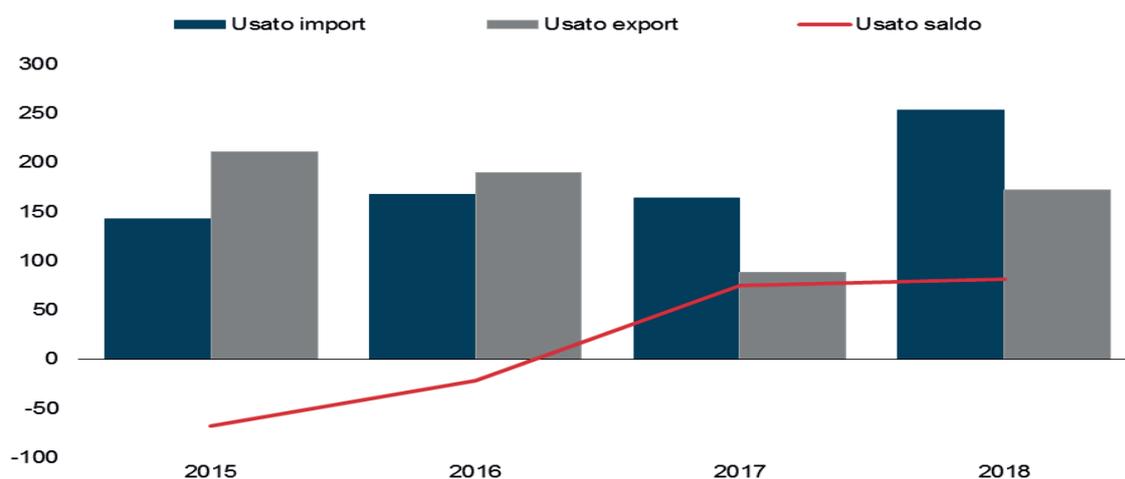
⁸ Infatti l'incidenza in valore delle Navi Nuove registrate dal RINA è almeno doppia e in alcune annate tripla o quadrupla rispetto a quello di IHS.

Tavola 4.3 – Componenti del circuito dell’usato in milioni di euro

	2015	2016	2017	2018
Usato import	143	168	164	253
Usato export	211	189	89	172
Usato saldo	-68	-21	75	81

Fonte: Elaborazione su dati Istat (Conti nazionali).

Figura 4.1 – Componenti del circuito dell’usato in milioni di euro



Fonte: Elaborazione su dati Istat (Conti nazionali).

Come è possibile notare, nel periodo considerato il saldo dell’usato e il conseguente effetto sugli investimenti in navi è stato negativo nei primi due anni e poi positivo per l’andamento crescente delle importazioni (in particolare nel 2018), e decrescente delle esportazioni (ad eccezione del 2018 il cui valore è stato tuttavia decisamente inferiore a quello delle importazioni).

Tavola 4.4 – Impatto percentuale del circuito dell’usato sugli investimenti in navi

	2015	2016	2017	2018
Impatto usato su Investimenti navi	-5,5	-1,3	3,7	4,2
Impatto usato su Investimenti navi – Market	-10,4	-4,4	10,0	6,3

Fonte: Elaborazione su dati Istat (Conti nazionali).

Tavola 4.5 – Componente percentuale delle navi sul totale dei mezzi di trasporto

	2015	2016	2017	2018
Componente navi su mezzi trasporto	7,3	8,2	9,1	8,6
Componente navi su mezzi trasporto - Netto Usato	7,7	8,3	8,7	8,2

Fonte: Elaborazione su dati Istat (Conti nazionali).

In termini relativi l’impatto del circuito dell’usato è rilevante (da -5,5% del 2015 a +4,2% nel 2018, vedi Tavola 4.4), e ancora più significativo se si considera solo gli investimenti market, ossia escludendo il naviglio acquistato dalle capitanerie di porto e dalla Marina Militare.

La Tavola 4.5 mostra infine come varia la componente Navi sul totale degli investimenti in mezzi di trasporto considerando il circuito dell’usato o al netto dello stesso.

5. Conclusioni

In questo lavoro è stata presentata l'evoluzione della stima degli investimenti fissi lordi in navi, attuata in ambito della Contabilità Nazionale nelle ultime due revisioni generali dei conti del 2014 e del 2019. È stato spiegato come da una stima prezzo per quantità basata sulla lista RINA si è passati ad un sistema più complesso, che prevede l'utilizzo integrato di diverse liste nazionali ed estere, bilanci aziendali e dati di fonte Istat di origine amministrativa e statistica.

La complessità della stima, come ora strutturata, ha permesso il raggiungimento di un livello di completezza ed esaustività coerente con le richieste del manuale SEC2010, oltre che con le conclusioni di diverse *Task Force* internazionali e dei manuali specifici dell'argomento, di cui si è dato conto nel presente lavoro.

Infine la costruzione del sistema di stima, recentemente consolidato con gli ultimi aggiornamenti come l'inserimento del circuito dell'usato, è stato possibile grazie alla buona disponibilità di fonti, alla collaborazione di diversi settori dell'Istat, in linea con quanto raccomandato dalle *Task Force* internazionali che si sono occupate dell'argomento.

Riferimenti bibliografici

Eurostat. 2020. “Handbook on the compilation of statistics on sea and air transport in national accounts and balance of payments - 2020 edition”. *Manuals and Guidelines*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.

Eurostat. 2020. *Task Force on the recording and compilation of maritime transactions in national accounts and balance of payments - Final report*. Luxembourg: Eurostat.

Eurostat. 2017. “Compiler guide on European statistics on international trade in goods - 2017 edition”. *Manuals and Guidelines*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.

Eurostat. 2013. *European system of accounts*. ESA2010. Luxembourg: Publications Office of the European Union.

Eurostat. 2013. *Task Force Trade in Ships and Aircraft - Final report*. Luxembourg: Eurostat.
IHS Maritime & Trade. <https://maritime.ihs.com/>.

International Financial Reporting Standards Foundation. 2016. *International Financial Reporting Standard 16 Leases – IFRS 16*. Delaware, U.S.: International Financial Reporting Standards Foundation.

International Monetary Fund - IMF. 2009. *Balance of Payments and International Investment Position Manual - Sixth Edition (BPM6)*. Washington, D.C., U.S.: IMF.

Registro Italiano Navale – RINA. <https://www.rina.org/it/>.

Informazioni per le autrici e per gli autori

La collana è aperta alle autrici e agli autori dell'Istat e del Sistema statistico nazionale e ad altri studiosi che abbiano partecipato ad attività promosse dall'Istat, dal Sistan, da altri Enti di ricerca e dalle Università (convegni, seminari, gruppi di lavoro, etc.).

Coloro che desiderano pubblicare su questa collana devono sottoporre il proprio contributo al Comitato di redazione degli Istat working papers, inviandolo per posta elettronica all'indirizzo: iwp@istat.it.

Il saggio deve essere redatto seguendo gli standard editoriali previsti (disponibili sul sito dell'Istat), corredato di un sommario in Italiano e in Inglese e accompagnato da una dichiarazione di paternità dell'opera.

Per le autrici e gli autori dell'Istat, la sottomissione dei lavori deve essere accompagnata da un'e-mail della/del propria/o referente (Direttrice/e, Responsabile di Servizio, etc.), che ne assicura la presa visione.

Per le autrici e gli autori degli altri Enti del Sistan la trasmissione avviene attraverso la/il responsabile dell'Ufficio di statistica, che ne prende visione. Per tutte le altre autrici e gli altri autori, esterni all'Istat e al Sistan, non è necessaria alcuna presa visione.

Per la stesura del testo occorre seguire le indicazioni presenti nel foglio di stile, con le citazioni e i riferimenti bibliografici redatti secondo il protocollo internazionale 'Autore-Data' del Chicago Manual of Style.

Attraverso il Comitato di redazione, tutti i lavori saranno sottoposti a un processo di valutazione doppio e anonimo che determinerà la significatività del lavoro per il progresso dell'attività statistica istituzionale.

La pubblicazione sarà disponibile su formato digitale e sarà consultabile on line gratuitamente.

Gli articoli pubblicati impegnano esclusivamente le autrici e gli autori e le opinioni espresse non implicano alcuna responsabilità da parte dell'Istat.

Si autorizza la riproduzione a fini non commerciali e con citazione della fonte.

