



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori



Assemblea
Roma, 17 giugno 2014



CONFINDUSTRIA



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

A s s e m b l e a
Roma, 17 giugno 2014

Annual General Meeting
Rome, 17th June 2014

aderente a



Premessa

Emanuele Grimaldi, Presidente Confitarma



IL 2013 è stato molto difficile, soprattutto perché è stato il quinto anno di un lungo periodo di crisi iniziato nel 2008. Possiamo dire che il peggio sia passato e nello *shipping* si cominciano a vedere segnali di recupero, che potrebbero essere gli anticipatori di una ripresa economica mondiale.

Gli armatori peraltro sono consapevoli del fatto che non si deve mai abbassare la guardia, anche di fronte a segnali positivi dei mercati, perché tutto potrebbe essere rimesso di nuovo a rischio per eventi imprevedibili, come un nuovo aumento del prezzo del petrolio, o una ricaduta della finanza globale, oppure l'instabilità politica di una qualsiasi area del nostro pianeta, per non parlare degli eventi meteorologici che da qualche tempo condizionano non poco le economie e i traffici mondiali.

Nella generale situazione di crisi, l'armamento italiano, anche grazie al lavoro di Confitarma, è riuscito a mantenere la posizione sulla scena del trasporto marittimo mondiale: anzi, grazie agli oltre 15,5 miliardi di euro investiti negli ultimi dieci anni per il rinnovo del naviglio, è stato in grado di migliorare anche qualitativamente la flotta di bandiera, che alla fine del 2012 aveva superato i 19 milioni di tonnellate di stazza e nel 2013 si situa poco al di sotto con una contrazione modesta e temporanea compensata dalle nuove costruzioni che entreranno in esercizio tra il 2014 e il 2015.

Il settore ha tenuto. Per questo ci auguriamo che le istituzioni continuino a guardare ai trasporti marittimi come una importante risorsa, nella consapevolezza di avere di fronte attori economici forti e credibili.

La situazione dell'industria armatoriale italiana è migliore di quella di altri Paesi, anche se di maggiori dimensioni, grazie soprattutto al fatto che le nostre imprese, per la maggior parte a conduzione familiare, hanno saputo agire con cautela e senza lasciarsi troppo coinvolgere da iniziative finanziarie rischiose.

Nel prossimo futuro, ritengo importante che l'armamento italiano, oltre che a salvaguardare la competitività della flotta italiana e ad effettuare investimenti in nuove navi sempre più efficienti, competitive e a ridotto impatto ambientale, sia in



grado da un lato di creare maggiori connessioni con tutti quei settori con i quali si confronta quotidianamente (industria, *automotive*, energia, ecc.) in modo da coordinare strategie comuni di sviluppo, e dall'altro lato di affermare il suo prestigio non solo sui mari ma anche in tutte le sedi internazionali ed europee, ove prendono vita le numerose norme che regolano il settore marittimo, norme che l'Italia fino ad oggi spesso si è limitata a recepire senza contribuire in modo sostanziale ad elaborare.

Ciò è tanto più urgente in questo momento, in cui sappiamo che la sfida del futuro si identifica con navi sempre più avanzate sotto il profilo tecnologico, sempre più efficienti e in grado di soddisfare l'utenza con servizi di alto livello qualitativo: navi capaci di rispondere ai crescenti requisiti richiesti, ma anche di navigare con un risparmio dei costi del combustibile fino al 10-15% rispetto alle navi attualmente in servizio, riducendo ulteriormente le emissioni di zolfo nell'atmosfera.

In un futuro molto vicino le navi non potranno che essere *green*: in ottemperanza a norme europee che nelle acque di Stati dell'Unione obbligano gli armatori a utilizzare combustibili con un bassissimo tenore di zolfo, ma anche perché i costi del carburante non lasciano altra scelta. Peraltro, incertezze tecniche ed economiche impediscono la soluzione di gravi problemi prima dell'entrata in vigore delle norme SECA (*Sulphur Emission Control Areas*), data la scarsità di combustibili alternativi, la volatilità dei loro prezzi e la mancanza di infrastrutture di rifornimento adeguate.

Di fatto, la regolamentazione delle emissioni di zolfo potrebbe portare ad uno spostamento modale perverso dal mare alla strada, con inevitabile ed inesorabile aumento dei costi esterni complessivi del sistema dei trasporti europeo. Un pericoloso passo indietro rispetto a tutto ciò che è stato fatto nel corso degli ultimi anni per sviluppare le autostrade del mare. Il problema è già stato portato all'attenzione delle autorità di Bruxelles da parte degli armatori europei, che chiedono sia alla Commissione sia ai governi degli stati membri di dare alta priorità a provvedimenti provvisori e di supporto per convertire le navi in modo da allinearle ai nuovi requisiti, per una crescita ed uno sviluppo sì rispettosi dell'ambiente, ma commercialmente sostenibili.

È evidente che sono molti i problemi tecnici ed economici da risolvere nel breve e medio termine, senza dimenticare l'importanza della formazione in un settore come quello marittimo, ove la qualificazione professionale si coniuga con la sicurezza e l'efficienza. È altrettanto evidente l'esigenza di un intervento deciso delle nostre istituzioni a tutela di un settore importante come quello dei trasporti marittimi, che opera non solo sulle rotte nazionali ma a livello globale, rappresenta il 2,6% del PIL nazionale e occupa quasi 500mila persone tra addetti diretti e indotto.

Sottolineo peraltro con soddisfazione l'intenso lavoro svolto con le varie componenti dell'Amministrazione e in particolare, da ultimo, con il ministero dell'Interno, grazie al quale nel 2013 è stato completato il quadro normativo per la difesa delle navi mercantili italiane. Con la possibilità di imbarcare guardie giurate qualora non siano disponibili i Nuclei Militari di Protezione della Marina, oggi abbiamo tutti gli strumenti per contrastare la pirateria marittima.

Un pensiero particolare va ai marò Massimiliano Latorre e Salvatore Girone, da più di due anni trattenuti in India, auspicando che la vicenda possa risolversi con il loro rientro in Italia al più presto.

Purtroppo, da tempo assistiamo ad un depauperamento delle competenze della nostra Amministrazione marittima: nel corso degli anni le competenze relative all'amministrazione pubblica, particolarmente importanti data la forte regolazione internazionale, europea e nazionale, sono state drammaticamente frammentate. Oggi sono sette i Ministeri che si occupano della risorsa mare, con il grave rischio di disperdere professionalità ed esperienze indispensabili per l'economia del nostro Paese.

Non resta che augurarsi che nel 2014 si possa avviare un'inversione di tendenza per evitare di danneggiare uno dei pochi comparti economici del nostro Paese che ha dimostrato di funzionare sempre, nonostante la crisi mondiale e le avverse situazioni nazionali.



INDICE

3 Premessa di Emanuele Grimaldi, presidente Confitarma

7 La navigazione mercantile italiana nel 2013

7 *Maritime Labour Convention – MLC 2006*

8 Armatori e finanza

10 Turismo che viene dal mare

11 Regole e competitività

13 Pirateria e *security*

13 Cabotaggio e bunkeraggio marittimo

16 Navigazione internazionale

17 Porti e logistica

Grafici e tabelle / *Graphs and tables*

51 Flotta mercantile italiana / *Italian merchant fleet*

51 Evoluzione della flotta mercantile italiana / *Italian merchant fleet evolution*

52 Armamento italiano / *Ownership of the Italian fleet*

52 Età della flotta italiana e mondiale / *Age of the Italian and world fleet*

53 Rinnovo della flotta italiana / *Italian merchant fleet renewal*

53 Pirateria / *Piracy*

54 Commercio estero dell'Italia nel 2013 per modalità di trasporto / *Italian foreign trade by mode of transport on 2013*

54 Movimento crocieristi nei porti italiani / *Passengers movement in Italian ports*

55 Servizi di trasporto *ro-ro* per la Sicilia / *Ro-Ro services to Sicily*

55 Servizi di trasporto *ro-ro* per la Sardegna / *Ro-Ro services to Sardinia*

56 Servizi di trasporto *ro-ro* internazionali / *Ro-Ro international services*

57 Traffico di *container* nei principali porti italiani / *Movement of containers in Italian ports*

23 La navigazione internazionale e i traffici marittimi

23 La flotta mondiale

23 Il traffico marittimo

24 I mercati

Grafici e tabelle / *Graphs and tables*

58 PIL, commercio mondiale e commercio marittimo / *GDP, world trade and maritime trade*

58 Traffico marittimo mondiale / *World seaborne trade*

58 Evoluzione della flotta mondiale / *World merchant fleet evolution*

59 Flotta mondiale: tonnellaggio da carico controllato dai principali Paesi marittimi

World fleet: cargo tonnage controlled by main maritime countries

60 Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri / *World fleet: ships on main registers*

61 Ripartizione delle commesse ai cantieri / *Break-down of shipyards orders*

61 Ordini ai cantieri mondiali / *World orderbook*

62 Flotta cisterniera mondiale / *World tanker fleet*

62 Principali flotte mondiali di navi cisterna / *World leading tanker fleets*

63 Andamento dei noli delle navi cisterna / *Tanker ships charter market performance*

63 Andamento dei noli delle navi chimichiere / *Chemical ships charter market performance*

63 Flotta mondiale per il trasporto di LNG e LPG / *World LNG and LPG fleet*

64 Traffico marittimo di LNG e LPG / *Maritime traffic of LNG and LPG*

64 Andamento dei noli delle navi LPG / *LPG ships charter market performance*

64 Flotta mondiale di navi portarinfuse / *World bulk carrier fleet*

65 Principali flotte mondiali di navi portarinfuse / *World leading bulk carrier fleets*

65 *Baltic dry index*

66 Principali flotte mondiali di navi portacontainer / *World leading container fleets*

67 Andamento dei noli delle navi portacontainer / *Container ships charter market performance*

67 Traffico mondiale di container / *World container traffic*

67 Traffico di container per aree geografiche / *Container trade by geographic area*

68 Principali flotte mondiali di navi traghetto / *World leading ro-ro fleets*

68 Evoluzione della flotta crocieristica mondiale / *World cruise fleet evolution*



30 La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

30 Il valore economico dell'industria marittima europea

Grafici e tabelle / *Graphs and tables*

- 69 Flotta dell'Unione europea / *European Union fleet*
- 70 Contributo al PIL dell'industria europea della navigazione, 2012
Contribution to GDP of the Eu shipping industry, 2012
- 70 Impatto dell'occupazione dell'industria europea della navigazione, 2012
Employment impact of the Eu shipping Industry, 2012
- 70 Contributo fiscale dell'industria europea della navigazione, 2012 / *Tax contribution of the Eu shipping industry, 2012*
- 71 Commercio dell'Unione europea per sistema di trasporto / *Eu trade by system of transport*
- 71 Importazioni dell'Unione europea per modo di trasporto / *Eu imports by mode of transport*
- 72 Esportazioni dell'Unione europea per modo di trasporto / *Eu exports by mode of transport*
- 73 Movimento *container* nei principali porti europei / *Containers mouvement in the major European ports*
- 74 Confronto tra porti del Nord Europa e del Sud Europa / *Northern and Southern European ports comparison*

33 Il lavoro a bordo e la formazione

33 Relazioni industriali

36 Convenzione STCW 1978/1995

37 Formazione

Grafici e tabelle / *Graphs and tables*

- 75 Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane / *Estimated jobs on board Italian ships*
- 75 Stima allievi formati in Italia e in Europa / *Estimated Cadets in training in Italy and in Europe*
- 76 Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova: Allievi ufficiali ammessi dal 2005 al 2014
per regione di provenienza / *Genoa Italian Academy of Merchant Marine Cadet's district of origin, 2005-2014*
- 76 Istituto Tecnico Superiore Fondazione G. Caboto di Gaeta: Allievi dal 2011 al 2013
Gaeta ITS Fondazione G. Caboto: Cadets 2011-2013

40 La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione

40 Emissioni

41 Acque di zavorra

42 Sicurezza della navigazione

Grafici e tabelle / *Graphs and tables*

- 77 Quota del trasporto marittimo internazionale sulle emissioni globali di CO₂
CO₂ emissions from shipping compared with global total emissions
- 77 Sversamenti di petrolio dal 1970 al 2013 / *Number of spills from 1970 to 2013*
- 78 Acque di zavorra / *Ballast water*
- 78 Limiti di zolfo nei carburanti marini / *Sulphur limits in marine fuel*

43 L'organizzazione di Confitarma

45 Cariche confederali

46 Commissioni

47 Giovani Armatori

79 English version



La navigazione mercantile italiana nel 2013



Maritime Labour Convention – MLC 2006

Il 20 agosto 2013, dopo il raggiungimento delle trenta ratifiche necessarie, entra in vigore la *Maritime Labour Convention* (MLC 2006), adottata dalla Conferenza Internazionale del Lavoro di Ginevra il 23 febbraio 2006.

Tale Convenzione stabilisce gli *standard* minimi internazionali che garantiscono condizioni di lavoro dignitose a oltre 1,5 milioni di lavoratori marittimi impiegati a bordo delle circa 100mila navi che compongono la flotta mercantile mondiale. In base alle sue prescrizioni, ogni lavoratore marittimo ha diritto a svolgere la propria attività lavorativa in un luogo di lavoro sicuro e protetto, che sia conforme alle norme di sicurezza, in condizioni di lavoro eque, adeguate condizioni di vita a bordo delle navi, tutela della salute, cure mediche, misure di *welfare* e altre forme di protezione sociale.

Dal 19 novembre 2013, data in cui il Governo italiano ha provveduto a depositare presso il direttore generale dell'*International Labour Organization* (ILO) lo strumento di ratifica della MLC 2006, anche l'Italia è tra i paesi ratificanti e, dal 19 novembre 2014, la Convenzione entrerà in vigore anche nel nostro Paese, che in qualità di Stato membro ratificante potrà rilasciare Certificazioni definitive del lavoro marittimo. Fino a quella data l'amministrazione italiana potrà, invece, rilasciare soltanto certificazioni provvisorie (*statement of compliance*).

L'armamento italiano valuta positivamente questa prima fase di applicazione della MLC 2006 e con soddisfazione evidenzia che né le Autorità marittime nazionali né i *Port State Control* esteri abbiano segnalato gravi inadempienze da parte delle navi di bandiera italiana, a riprova dell'elevato livello di attenzione degli armatori italiani a garantire adeguate condizioni di lavoro del personale marittimo imbarcato a bordo delle proprie navi.



È bene altresì ricordare che, nonostante la positiva conclusione dell'iter legislativo, restano ancora aperte alcune questioni di carattere attuativo, sulle quali spetta alle pubbliche amministrazioni nazionali adottare le disposizioni applicative, fra le quali di particolare rilievo è la problematica relativa alla definizione di "garanzia finanziaria" del rimpatrio del lavoratore marittimo in caso di insolvenza dell'armatore, sulla quale regna ancora l'incertezza.

All'adozione della Convenzione si è arrivati grazie ad un lungo ed importante lavoro di concertazione fra i tre attori fondamentali, i Governi, la rappresentanza sindacale dei lavoratori e quella dei datori di lavoro, concertazione alla quale Confitarma ha attivamente partecipato.

L'auspicio è che le future questioni e problematiche continuino ad essere affrontate attraverso il metodo del dialogo tripartito a livello sia internazionale che nazionale, nel presupposto che la partecipazione e la consultazione delle parti sociali nei processi decisionali è elemento importante per trovare soluzioni equilibrate ai problemi.

Confitarma, a nome degli armatori italiani, sottolinea la funzione fondamentale che la Convenzione dovrà svolgere al fine di promuovere lo sviluppo delle attività marittime in un contesto di leale concorrenza fra gli armatori di tutte le nazionalità.

La Convenzione deve rappresentare lo strumento che, nel settore della navigazione, eviti quanto più possibile fenomeni di *dumping* in materia di tutele e diritti fondamentali dei lavoratori marittimi. Per questo, un'attenta verifica da parte delle autorità dei vari stati preposte al *Port State Control* della conformità delle navi alle regole della Convenzione è condizione necessaria per creare un uguale *level playing field*, prestando tuttavia particolare attenzione a che le ispezioni non determinino eccessi burocratici che danneggino il normale svolgimento delle attività marittime.

Per questo, è necessario che sia i *Port State* sia i *Flag State* utilizzino una certa flessibilità nella pratica applicazione della Convenzione, flessibilità che del resto è stata sin dall'inizio dei lavori preparatori uno dei principi ispiratori della Convenzione, fondamentale per il conseguimento dell'obiettivo della sua adozione e per il raggiungimento di un numero di ratifiche così significativo in un arco di tempo tutto sommato abbastanza breve. Infatti, i precedenti strumenti normativi dell'ILO dedicati al lavoro marittimo avevano prodotto scarsi risultati per via di un numero di ratifiche piuttosto limitato determinato proprio dalle difficoltà applicative da parte di molti Stati Membri derivanti dalle notevoli differenze fra le varie legislazioni nazionali in materia sociale, giuslavoristica e di *welfare*.

Pertanto, guardando al futuro, con specifico riferimento alle norme attuative emesse dagli Stati nazionali ed alla fase ispettiva da parte dei *Port State Control*, l'auspicio è che tale principio di flessibilità si concretizzi in una applicazione non formale e burocratica, ma sostanziale dei principi e delle regole della Convenzione.

Armatori e finanza

TAVOLO
BANCHE

Nel corso del 2013 prosegue il confronto tra Confitarma e il settore bancario, attraverso lo strumento del Tavolo tecnico, con il quale viene aggiornato lo stato di attuazione dei processi di ristrutturazione delle posizioni debitorie verso il sistema bancario. In particolare, vengono messe in luce le principali criticità dei processi in corso, e viene espresso un giudizio globale sull'implementazione delle *best practices*. Sembra che l'impostazione stia dando buoni frutti.

Confitarma sottolinea la richiesta di una maggiore rapidità nei processi decisionali, al fine di non stressare eccessivamente dal punto di vista organizzativo le imprese. Ciò potrà avvenire con l'applicazione di *team* specifici dedicati da parte delle banche al fine di "standardizzare" i meccanismi di comprensione dell'industria. Tale messaggio sembra, nei fatti, essere ben recepito dalle banche. Inoltre, Confitarma evidenzia la necessità di una omogeneità di trattamento delle diverse situazioni al fine di contrastare atteggiamenti a volte poco razionali da parte di banche estere, le





quali solo recentemente stanno correttamente interpretando la normativa italiana che richiede un approccio “corporate” ai processi di ristrutturazione.

Durante i numerosi incontri, coordinati da ABI, Confitarma fornisce periodici *outlook* al fine di dare agli interlocutori bancari i *trend* di mercato e le aspettative prospettiche dei principali segmenti dello *shipping* (*tanker, dry*).

Gli accordi di Basilea II-III recepiti dalle Direttive europee 2006/48/CE, 2006/49/CE, 2013/36/EU prevedono, come è noto, le regole per il trattamento prudenziale degli attivi bancari, determinando i requisiti minimi di capitale che le banche devono rispettare in rapporto ai loro attivi, opportunamente ponderati per il rischio (credito, controparte, operativi). Nell’ambito delle metodologie applicate (*Standard, IRB Foundation/Advanced*) per la suddetta misurazione e per la relativa mitigazione del rischio di credito (*CRM-Credit Risk Mitigation*), viene riconosciuto un esplicito trattamento di favore ai crediti garantiti da ipoteca immobiliare, mentre nulla viene previsto per le ipoteche su altri beni mobili registrati (navi, aerei, etc.). Anzi, nello specifico, laddove il credito navale sia valutato applicando specifici criteri regolamentari (*Object Finance*) risulta dubbio se il medesimo possa avvalersi delle garanzie previste su altri beni che non siano gli immobili.

Da qui l’iniziativa assunta da Confitarma dei primi mesi del 2014, di avviare l’elaborazione, assieme all’ECSA, organizzazione europea degli armatori, di un documento finalizzato ad evidenziare il trattamento discriminatorio che subisce la garanzia reale rappresentata dall’ipoteca navale e dalle esposizioni parimenti garantite, con riferimento ai requisiti minimi regolamentari in termini di assorbimento patrimoniale per le banche che erogano finanziamenti navali. D’altro canto il riconoscimento dell’ipoteca navale viene espressamente richiamato per i *covered bond* emessi dalle banche, quindi per analogia se ne sollecita l’applicazione anche per le usuali esposizioni rappresentate dai finanziamenti navali).

POSITION
PAPER
ECSA
SU BASEL
II/III





In particolare l'azione congiunta Confitarma/ECSA, supportata anche da UGS (*Union of Greek Shipowners*) mira a sensibilizzare gli Organismi dell'Ue ad attivarsi per una modifica/integrazione della disciplina del Regolamento n. 575/2013 e della Direttiva 2013/36/UE con cui viene ridefinita l'intera materia (c. d. "Basel III"). Lo scopo è quello di alleviare le banche in termini di capitale necessario allo svolgimento delle attività nel settore armatoriale facendo sì che le attuali e future esposizioni si giovino di una minore onerosità e minori restrizioni: un evidente vantaggio per il nostro settore, che tra l'altro presenta numerose componenti di rischio inferiori al settore immobiliare, che invece viene trattato preferenzialmente. Il *paper*, servirà anche a sensibilizzare (e di qui il loro coinvolgimento) organizzazioni rappresentative delle banche (ABI per l'Italia, EBF per l'Europa), al fine di indurre gli associati ad una maggiore attenzione nei processi di implementazione dei sistemi di *rating* interno.

INVESTIMENTI NAVALI

La legge di Stabilità per il 2014 approva il rifinanziamento della legge n.88 del 2001 sugli investimenti navali, sia pure parzialmente nei limiti di €5 milioni distribuiti su 20 anni: ciò permetterà di completare i previsti interventi di riduzione degli interessi di credito navale per quasi tutte le costruzioni interessate dalla legge, da tempo ultimate.

Turismo che viene dal mare

Nel 2013 si registra un aumento del 4,1% dei passeggeri movimentati nei porti italiani: ad eccezione del 2012 la crescita registrata negli ultimi cinque anni in Italia è ampiamente superiore alla media europea.

Secondo i dati della *Cruise Line International Association Europe* (CLIA Europe), nel 2013 si conferma il *trend* positivo del settore crocieristico europeo, che continua a crescere nonostante la crisi mondiale generando 327.000 posti di lavoro ed un impatto economico di 37,9 miliardi di euro all'anno.

Con oltre 11,3 milioni di passeggeri imbarcati e sbarcati nel 2013, l'Italia mantiene la *leadership* europea: Civitavecchia si conferma il primo porto crocieristico italiano con oltre 2,538 milioni di crocieristi movimentati (+5,8% rispetto al 2012), seguita da Venezia con oltre 1,815 milioni (+3,3%), Napoli con circa 1,175 milioni (-4,4%) e Genova con 1,050 milioni.





L'anno è stato caratterizzato dall'ampio dibattito sul passaggio di "grandi navi" nella Laguna di Venezia, dibattito che a novembre porta il Governo ad annunciare la decisione di vietare il transito delle navi da crociera dirette o in partenza da Venezia per il canale della Giudecca, in attuazione del decreto Clini-Passera del 2012, e di prevedere una nuova via di accesso alla Stazione marittima, individuata nel canale Contorta-Sant'Angelo come diramazione del canale Malamocco-Marghera, pur prevedendo, nella valutazione di impatto ambientale di questa opzione, di considerare eventuali soluzioni alternative, come quella del canale Vittorio Emanuele o della bonifica e riconversione del porto di Marghera.

In attesa della realizzazione della nuova via di accesso alla Stazione marittima, il Governo decide di mettere in atto al più presto misure efficaci per mitigare significativamente il traffico nel canale della Giudecca, stabilendo: dal 1° gennaio 2014 il divieto di passaggio dei traghetti nello stesso canale, con conseguente riduzione del 25% dei transiti davanti a San Marco e del 50% delle emissioni inquinanti; la riduzione fino al 20% (rispetto al 2012) del numero delle navi da crociera di stazza superiore alle 40.000 tsl abilitate a transitare per il canale della Giudecca; dal 1° novembre 2014 la preclusione al transito delle navi da crociera superiori a 96.000 tonnellate di stazza lorda. Tali limiti vengono fissati con un'ordinanza della Capitaneria di Porto di Venezia in attuazione del decreto Clini-Passera.

Il 17 marzo 2014, il Tribunale Amministrativo Regionale per il Veneto, con due ordinanze ha accolto i ricorsi proposti da Venezia Terminal Passeggeri (VTP), Bassani e Rimorchiatori Riuniti Panfido, con l'intervento del Comitato *Cruise Venice* e di alcune imprese portuali, per l'annullamento, previa sospensione dell'efficacia, dell'ordinanza della Capitaneria di Porto di Venezia. Le ordinanze del Tar stabiliscono la sospensione di tali limiti, fino alle udienze per la trattazione di merito dei ricorsi fissate al 12 giugno 2014.

Regole e competitività

L'entrata in vigore della Convenzione MLC 2006 rende urgente la revisione delle disposizioni relative alle dotazioni medicinali per le navi mercantili, il cui ultimo aggiornamento risale al 1988. In effetti, il decreto del febbraio 2012, è ancora sospeso a seguito delle richieste di modifica avanzate da Confitarma e da altre associazio-

FARMACIA
DI BORDO



ni di categoria interessate. In particolare, Confitarma chiede di adottare il criterio della navigazione effettivamente svolta, come previsto dalla Direttiva europea recepita dalle principali bandiere comunitarie.

Inoltre, Confitarma segnala la difficoltà di ottemperare alle disposizioni nazionali relative all'approvvigionamento e smaltimento dei medicinali stupefacenti all'estero e delle differenti normative straniere vigenti nei porti di approdo delle navi.

LIBRI
DI BORDO
E REGISTRI
IDROCARBURI

Confitarma chiede all'Amministrazione dei Trasporti l'eliminazione del troppo minuzioso rendiconto su libri e altri documenti di bordo con un obbligo non previsto dal Codice della Navigazione e conseguenti difficoltà di tenuta corretta dei libri da parte degli equipaggi a bordo delle navi italiane.

Basti considerare che la distribuzione alle Capitanerie di porto dei nuovi registri per idrocarburi, aggiornati a seguito delle modifiche alla Convenzione Marpol entrate in vigore nel 2011, è avvenuta con quasi due anni di ritardo rispetto alla pubblicazione dei nuovi modelli sulla Gazzetta Ufficiale.

CERTIFICATI
DI SICUREZZA
RADIO NAVI
DA CARICO

L'armamento è ancora in attesa della disposizione, da molto tempo annunciata, che dovrebbe eliminare la necessità di recarsi nei Consolati italiani in occasione delle visite all'estero per il rilascio e il rinnovo dei certificati di sicurezza radio delle navi da carico.

Sebbene su tale finalità sia stata raggiunta un'intesa da parte delle amministrazioni competenti, deve essere ancora risolto il nodo relativo alla forma del provvedimento con cui introdurre la disposizione, se atto amministrativo o legge.

RESPONSABILITÀ
DELLE IMPRESE
(DLGS
231/2001)

Il Comitato *ad hoc*, costituito nel 2012 in ambito Confitarma per definire le Linee-Guida specifiche del settore armatoriale sulla responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, redige un documento portato all'attenzione del ministero della Giustizia, e prosegue i lavori di affinamento per la loro successiva approvazione e diffusione.





Pirateria e security

Nel 2013 prosegue l'intensa attività di Confitarma volta a promuovere tutte le attività connesse ad un efficace contrasto della pirateria marittima attraverso il *"modello duale"*, rafforzando ancor più il collegamento con lo Stato Maggiore della Marina Militare e favorendo al tempo stesso le iniziative ministeriali per l'attivazione del secondo pilastro della legge 130 del 2011, cioè quello della sicurezza di natura privata.

La Circolare esplicativa del DM n. 266 firmata ad ottobre dal capo della Polizia, detta finalmente le modalità operative per l'utilizzo delle società di sicurezza privata nazionali e consente di avviarsi al completamento della strategia di difesa della flotta italiana impegnata in Area Rischio Pirateria, quando non siano disponibili i Nuclei Militari di Protezione (NMP).

Pur in assenza dei corsi di formazione previsti dalla legge, grazie all'estensione della possibilità di imbarcare guardie giurate ex appartenenti alle forze armate, il sistema di protezione oggi definito sta dando i suoi frutti: oltre ai quasi 300 viaggi messi in sicurezza dai NMP (con i quali è proseguita un'intensa attività di reciproca informazione), ha avuto concreto inizio anche l'imbarco dei *team* privati.

Cabotaggio e bunkeraggio marittimo

Durante l'anno, Confitarma monitora attentamente la crisi del cabotaggio nazionale, avviando una serie di attività volte a ricompattare il comparto in funzione associativa e cercando anche di riarmonizzare le politiche nazionali per *"grande"* e *"piccolo"* cabotaggio. Prendendo spunto dal documento *"Analisi strutturale del trasporto combinato marittimo"*, predisposto in seno alla Consulta generale dell'autotrasporto, vengono anche promossi due studi di settore, riguardanti l'impatto socio-economico del cabotaggio italiano e i suoi costi esterni, soprattutto ambientali.

In considerazione della necessità di assicurare competitività ai traffici marittimi di linea, Confitarma ottiene di posticipare l'applicazione della nuova normativa





in materia di uso dei combustibili a basso tenore di zolfo nella Zona di Protezione Ecologica del Mar Tirreno.

ECOBONUS

Grazie ad un'intensa attività con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, viene rifinanziato l'*ecobonus* (circa € 30 mln) per i viaggi effettuati nel 2010. Bruxelles non accoglie invece la richiesta di proroga per i viaggi effettuati nel 2011, ma l'esperienza dell'*ecobonus*, determinante per la crescita delle autostrade del mare, sarà utilizzata dall'Unione europea per dare vita a nuovi e diversi strumenti di incentivazione dell'intermodalità nell'ambito del Programma Magellano, in corso di svolgimento.

DIRITTI DEI PASSEGGERI

Con l'entrata in vigore della Convenzione di Atene e del Regolamento sui diritti dei passeggeri, Confitarma affronta tali delicate questioni con particolare riferimento ai diritti dei passeggeri con mobilità ridotta.

LIBERALIZZAZIONE DEL CABOTAGGIO EUROPEO

Reiterati gli interventi di Confitarma, presso le Amministrazioni competenti a Roma e a Bruxelles, per richiamare il principio della corretta applicazione della liberalizzazione del cabotaggio europeo (soprattutto cabotaggio insulare).

Confitarma incontra anche i vertici dei principali noleggiatori nazionali, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e l'Agenzia delle Entrate, per richiamare tutti gli attori del cabotaggio cisterniero al rispetto del principio della "genuinità comunitaria" di chi svolge viaggi di cabotaggio in Italia.

Il comparto cisterniero lamenta poi crescenti problemi connessi al *de-slopping* (smaltimento residui liquidi del carico) nei porti adriatici, nonché costi di approdo sempre più elevati in tutti i porti italiani.

CABOTAGGIO CON LE ISOLE MINORI

Dopo la fine del regime degli sgravi degli oneri sociali per le unità navali iscritte al registro ordinario, le aziende operanti nel cabotaggio con le isole minori, non usufruendo di alcuna misura volta a sostenere la loro competitività, devono affrontare gravi difficoltà derivanti dall'aumento del costo del combustibile e dalla riduzione della domanda di trasporto.





Inoltre, il comparto risente in maniera particolare del regime più pesante dell'Iva derivante dal recente adeguamento alle norme europee circa l'applicazione del regime Iva per l'alto mare.

Anche il bunkeraggio, al pari del cabotaggio con le isole minori, nel 2013 soffre della mancanza di misure a tutela di questo importante segmento. **BUNKERAGGIO**

In particolare, il settore, molto importante perché da sempre impiega solo personale italiano ed assicura anche nei rifornimenti la continuità territoriale con le isole, dopo aver effettuato notevoli investimenti per il rinnovo della flotta, con l'eliminazione di gran parte delle unità a scafo singolo, continua a subire il drastico calo dei consumi di bunker nei porti italiani derivante dalla crisi economica pur a fronte di costi invariati o in ascesa.

In questo contesto, permane alto il rischio per gli operatori nazionali di dover subire la concorrenza di bandiere comunitarie più performanti e soprattutto di dover soggiacere a scelte gestionali ultimative, pena il rischio della scomparsa dal mercato.





Navigazione internazionale

Grazie al diretto e puntuale coinvolgimento dei *Designated Person Ashore* (DPA) e dei *Company Security Officer* (CSO) ed al costante dialogo con le istituzioni competenti, Confitarma si accredita quale luogo di confronto, approfondimento e possibile risoluzione dei problemi della flotta italiana nelle relazioni internazionali e nella gestione delle normative applicate a bordo (*quality, safety e security*).

CONSOLATI ITALIANI ALL'ESTERO

Costante il rapporto di collaborazione con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, che di recente ha potenziato l'Ufficio di rappresentanza istituito presso la Farnesina per seguire le problematiche che le unità italiane all'estero incontrano nei contatti con i consolati.

RILASCIO/RINNOVO DELLE LICENZE E DEI CERTIFICATI DI SICUREZZA RADIO

Per il già ricordato problema del rilascio/rinnovo delle licenze e dei certificati di sicurezza radio, nel 2013 i contatti di Confitarma con il ministero dello Sviluppo economico portano a un primo risultato, con l'elaborazione di una procedura che dovrebbe permettere di non coinvolgere, salvo rarissimi casi, i consolati. Si attende l'accordo con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sulla forma dell'atto che dovrà essere emanato.

ACCORDI BILATERALI

Per tutelare gli interessi armatoriali nell'ambito degli accordi bilaterali tra l'Italia e paesi terzi in cui esistono traffici di linea internazionali (Algeria, Brasile, Marocco, Tunisia e Turchia) Confitarma prosegue nel 2013 l'intensa attività con i ministeri delle Infrastrutture e dei trasporti e degli Affari esteri. In particolare, con quest'ultimo si condividono anche le problematiche derivanti dall'applicazione delle sanzioni contro Iran e Siria.

È fortemente sentita l'esigenza di una normativa per la difesa della bandiera italiana contro politiche restrittive adottate da altri paesi.

Nel 2013, si verificano episodi di particolare gravità a danno della bandiera italiana, a causa di un prolungato boicottaggio attuato nel porto di Tunisi-La Goulette.

CERTIFICAZIONI ASSICURATIVE DELLE NAVI

Prosegue la cooperazione con Consap (Concessionaria pubblica per le assicurazioni pubbliche), per la certificazione assicurativa delle navi italiane che risponde ai requisiti richiesti dalle Convenzioni internazionali dell'IMO. Nel 2013, si aggiungono alle certificazioni per l'*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* (CLC) e *Bunker Oil Convention*, quelle per la Convenzione d'Atene del 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, e per la *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims* (LLMC).





Porti e logistica

Il testo del disegno di legge di riforma della legge n. 84 del 1994, già approvato nella precedente legislatura dal Senato nel settembre 2012, viene ripresentato il 3 aprile 2013.

L'8ª Commissione del Senato (Lavori pubblici e comunicazioni), in settembre vota a favore dell'approvazione del disegno di legge con procedura di urgenza e delibera di concedere alcune audizioni ai principali interlocutori nazionali, tra cui Confitarma, che viene ascoltata il 15 ottobre 2013.

Nel mese di ottobre 2013, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti avanza la necessità di una radicale rivisitazione del quadro normativo in materia portuale. La bozza del decreto legge, non ancora resa ufficiale, ha quale principale obiettivo ispiratore la riduzione delle attuali 24 Autorità Portuali con 8 Autorità portuali logistiche di interesse strategico, alle quali, a differenza di quelle proposte nel disegno di legge in discussione al Senato, verrebbero affidate anche funzioni di regolazione.

Altro elemento di particolare rilevanza politica è la modifica dell'organigramma delle Autorità portuali, ove si prevede la sostituzione del Comitato portuale, nel quale attualmente sono rappresentate tutte le categorie degli operatori portuali, con un Consiglio direttivo, il quale ne assume tutte le competenze strategiche ma avreb-

**RIFORMA
DELLA LEGGE
N. 84
DEL 1994
SUI PORTI**





be una composizione del tutto diversa, dal momento che ne farebbero parte solo esponenti delle pubbliche amministrazioni. Gli operatori portuali verrebbero relegati nella Commissione consultiva, perdendo ogni effettivo controllo sulle decisioni strategiche della nuova Autorità portuale.

Nella proposta ministeriale viene inoltre prevista un'ulteriore accentuazione del ruolo imprenditoriale delle Autorità portuali, con la facoltà loro riconosciuta di acquisire partecipazioni in società operanti anche all'estero nei settori di pertinenza. Tale facoltà estende notevolmente l'ambito di applicazione dell'art. 6, comma 6 della legge n. 84 del 1994, norma questa già ampiamente oggetto di rilievi critici da parte dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato e da tempo considerata in contrasto con i principi comunitari. Norma che indubbiamente finirebbe per snaturare l'assetto dei compiti assegnati alle Autorità portuali essendo una palese modifica del principio ispiratore della legge n. 84 del 1994, che riconosceva alle Autorità portuali esclusivamente compiti regolatori di vigilanza e controllo ed escludeva ogni attività gestionale.

Nella proposta del ministro, viene altresì previsto l'affidamento alle Autorità portuali, ed al loro controllo, delle attività dirette alla fornitura dei servizi di interes-





se generale stabiliti con apposito decreto. Tale norma è già presente nel testo della legge del 1994, ma in quanto ribadita *ex novo* consentirebbe l'inserimento nell'elenco anche dei servizi tecnico-nautici, con conseguente trasferimento alle Autorità portuali dei poteri di affidamento dei servizi e di controllo delle relative tariffe, cancellando così l'art. 14 della legge n. 84/1994, nonché il contenuto dell'Accordo interassociativo del 2007.

Viene altresì prevista l'emanazione da parte delle nuove Autorità portuali logistiche di un Piano integrato logistico, nel quale sono stabiliti tra gli interventi infrastrutturali anche quelli di collegamento tra i porti e le aree retro-portuali nell'ambito di sistemi logistici doganali integrati.

Pertanto, il progetto del ministro, che catalizza l'attenzione di tutti gli operatori a vario titolo coinvolti, non è stato ancora tradotto, a tutto il mese di maggio 2014, in un testo legislativo ufficiale.

In ogni caso, in attesa di conoscere l'esatta portata del provvedimento governativo, è utile richiamare i principali contenuti del disegno di legge all'esame dell'8^a Commissione del Senato:

- previsione di una semplificazione della pianificazione, introducendo il principio del silenzio-assenso per garantire la certezza dei tempi di approvazione del Piano regolatore portuale da parte dei Comuni interessati;

- fissazione di nuove procedure per la nomina del presidente dell'Autorità portuale, al quale verrebbe anche attribuito il potere di assumere provvedimenti urgenti e definire autonomamente la pianta organica dell'Ente;

- miglioramento della *governance* dei porti, attraverso il riconoscimento all'Autorità portuale di un ruolo di coordinamento fra i vari soggetti pubblici che in porto esercitano le loro competenze;

- modifiche del regime concessorio, prevedendo la possibilità di prorogare la durata delle concessioni demaniali solo nel caso in cui il concessionario, trascorsi i due terzi della durata della concessione, dia luogo ad investimenti in opere infrastrutturali e in opere o impianti di non facile rimozione, ulteriori rispetto al programma originario;

- previsione, in materia di servizi tecnico-nautici, della titolarità statale per la loro disciplina e la relativa tariffazione;

- introduzione di una modifica dell'art. 14 della legge 84 del 1994, che di fatto recepisca l'Accordo interassociativo sottoscritto da tutte le Associazioni degli utenti e dei prestatori dei citati servizi nell'aprile del 2007.

Le audizioni, convocate dall'8^a Commissione del Senato, hanno registrato il



prevalente consenso delle categorie imprenditoriali operanti in porto rispetto ai contenuti del disegno di legge.

Inoltre, alcuni emendamenti al progetto di legge a firma del relatore, riguardanti i dragaggi e la possibile costituzione di sistemi o distretti multi-portuali e logistici, cui affidare compiti di coordinamento dei piani regolatori e delle politiche di sviluppo infrastrutturale e dei traffici e di promozione delle infrastrutture di collegamento stradale e ferroviario, ne migliorano ulteriormente il contenuto.

QUADRO
NORMATIVO
EUROPEO
PER L'ACCESSO
AL MERCATO
DEI SERVIZI
PORTUALI
E LA TRASPARENZA
FINANZIARIA
DEI PORTI

Il 23 maggio 2013 la Commissione europea presenta al Parlamento Europeo ed al Consiglio una proposta di Regolamento riguardante la normativa per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti.

La proposta mira all'apertura alla concorrenza dei mercati dei servizi portuali, eliminando in generale le relative restrizioni di accesso. I servizi portuali oggetto della proposta di Regolamento sono otto: bunkeraggio, dragaggio, ormeggio, pilotaggio, rimorchio, servizio trasporto passeggeri, servizio ritiro rifiuti e residui del carico. Vengono peraltro esclusi dall'ambito di applicazione del Regolamento i servizi di *cargo handling* cioè il lavoro portuale ed i servizi di assistenza ai passeggeri. Prevista altresì un'apposita normativa volta a limitare il numero degli erogatori dei servizi portuali fino ad arrivare alla previsione, in presenza di specifiche situazioni, di un solo erogatore, definito operatore interno.

Per quanto concerne la disciplina della trasparenza finanziaria dei porti la proposta di Regolamento riguarda la contabilità degli Enti di gestione dei porti ai quali sono assegnate risorse pubbliche. Si prevede anche la possibilità per gli Enti di gestione del porto di riscuotere diritti per l'uso delle infrastrutture portuali, diritti definiti in modo autonomo dagli stessi Enti sulla base della loro strategia commerciale.

La proposta di Regolamento è oggetto di forti critiche. In particolare l'Italia, con una lettera del 20 giugno 2013, fa pervenire un elenco di rilievi critici, mentre il 4 settembre il Senato della Repubblica invia un parere motivato alla Commissione giuridica del Parlamento Europeo con il quale evidenzia una serie di criticità.

Dopo un lungo dibattito in sede europea, preso atto dei vari problemi sollevati, il 13 marzo 2014 il relatore ritiene opportuno sospendere la procedura di appro-





vazione del provvedimento, vista l'impossibilità di pervenire alla conclusione del suo iter prima della scadenza dell'attuale legislatura europea.

Rimorchio. Il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti in riscontro alle richieste di Confitarma, nella prima metà di novembre 2012 ha aperto un tavolo i cui lavori si sono conclusi a dicembre. Nonostante le riserve avanzate da Confitarma il ministero, nel dicembre 2012 aveva emanato una circolare che stabiliva l'introduzione di coefficienti correttivi permanenti delle tariffe, lasciando invariati gli incrementi tariffari fino al +9% e riducendo gradualmente gli incrementi superiori a tale percentuale.

SERVIZI
TECNICO NAUTICI

La Circolare ministeriale del 2012 non prevedeva nulla in ordine all'assetto del sistema tariffario, ma a partire da maggio 2013 il ministero predispone varie bozze concernenti il procedimento di rilascio della concessione per l'esercizio del servizio di rimorchio, con conseguenti nuovi criteri e meccanismi di determinazione delle tariffe, i quali si concretizzano nella circolare conclusiva emanata il 18 dicembre 2013, con cui si stabiliscono le linee-guida in materia. I contenuti di tale circolare non soddisfano Confitarma, che intende aprire un confronto con le Associazioni rappresentative degli armatori concessionari del servizio di rimorchio al fine di individuare concordemente adeguate soluzioni in risposta alle principali criticità contenute nella circolare.

Ormeggio e battellaggio. Il 26 febbraio 2013 il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti rende noto l'esito dell'istruttoria per l'adeguamento periodico delle tariffe di ormeggio e battellaggio, nel corso della quale è stata accolta la richiesta, avanzata dai rappresentanti dell'utenza, di prolungarne il periodo di vigenza portandolo da due a tre anni e scaglionando gli incrementi in due tranches, la prima con durata fino al 30 giugno 2014 e la seconda con decorrenza dal 1° luglio successivo. Dalle decisioni assunte risultano incrementi tariffari la cui media nazionale ponderata è stimata nel triennio pari al +4,84%, fermo restando un incremento massimo del +9%, riconosciuto in via eccezionale solo a quei porti nei quali il gruppo ormeggiatori ha registrato una situazione di grave squilibrio gestionale, tale incremento è stato riconosciuto solo ad undici realtà delle quali nove di piccole dimensioni.

La circolare ministeriale del 10 aprile 2014 introduce per il servizio di ormeggio, come per il pilotaggio, l'istituto della mobilità degli ormeggiatori quale strumento necessario per ottimizzarne l'efficienza e l'economicità anche in presenza di situazioni gestionali critiche.





RITIRO RIFIUTI

Mentre in ambito comunitario continuano i lavori per la revisione della Direttiva 2000/59/CE, relativa agli impianti portuali di raccolta dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi, a livello nazionale prosegue la forte contestazione di Confitarma contro l'onerosità delle tariffe per il servizio di ritiro rifiuti applicate nei porti italiani, dovute soprattutto ad un'applicazione della normativa comunitaria e nazionale in materia, da parte delle Autorità portuali e marittime estremamente variegata a livello locale e molto spesso in palese contrasto con detta normativa.

Confitarma ha posto in essere ripetute iniziative presso le Autorità portuali competenti in materia e presso il Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto, per sollecitare un loro autorevole intervento volto ad eliminare tali criticità, senza però riuscire finora ad ottenere il risultato sperato.



La navigazione internazionale e i traffici marittimi



La flotta mondiale

Nel 2013 si registrano importanti cambiamenti nello *shipping* mondiale.

Per la prima volta dall'inizio della crisi economico-finanziaria, il volume degli ordini di nuove navi è superiore al tonnellaggio consegnato e dopo quattro anni di declino l'*orderbook* dei cantieri mondiali sembra si stia stabilizzando.

La flotta mondiale, pur continuando a crescere, registra un rallentamento: l'aumento del 4% è il più basso registrato negli ultimi dieci anni e nel corso del 2013 le consegne di nuove navi registrano una riduzione del 30% rispetto all'anno precedente.

La dimensione media di *bulkcarrier*, portacontenitori, navi da crociera e anche navi cisterna, negli ultimi anni aumenta costantemente.

Anche se le demolizioni nel 2013 sono diminuite del 23% rispetto al 2012, comunque il livello del tonnellaggio demolito rimane alto, pari a circa 1.000 navi per quasi 45 milioni di dwt. Il 48% del tonnellaggio venduto per demolizione riguarda *bulkcarrier*.

In ogni caso nel 2013, tutti i principali segmenti dello *shipping* continuano a registrare un *surplus* di offerta di stiva. Si stima che, tra portarinfuse, portacontenitori e navi cisterna, vi sia oltre il 20% di tonnellaggio in più rispetto a quello richiesto. Tale *surplus* determina un andamento insoddisfacente dei noli marittimi, andamento gravato inoltre da elevati costi del *bunker*.

Ciò induce gli armatori, da un lato, a ridurre le velocità per assorbire in parte la sovracapacità e, dall'altro, a guardare a nuove navi più efficienti dal punto di vista energetico. Ne deriva un nuovo aumento degli ordini che accresce il tonnellaggio già eccessivo della flotta mondiale con un possibile rinvio dell'auspicata ripresa dei mercati.

Il traffico marittimo

Nel 2013, il 31,5% del traffico marittimo mondiale, pari a 9,9 miliardi di tonnellate è attribuibile al trasporto di rinfuse liquide, ma questa quota risulta in calo rispetto al 37,5% di dieci anni fa. I carichi di petrolio greggio e di gas liquido si riducono rispettivamente dello 0,8% e dello 0,4%, mentre i prodotti petroliferi aumentano del 4,1%.

Continua invece ad aumentare il trasporto di carichi secchi: il 27% del traffico marittimo totale è attribuibile a minerali di ferro (+7,9%), carbone (+5,1%), bauxite/allumina (+29,9%) e grano (che rimane stabile sui 370 milioni di tonnellate).





te). Il settore delle merci in *container* rappresenta il 15,4% del traffico totale, con un aumento del 5,5% rispetto al 2012.

I mercati

MERCI
SECHE
ALLA
RINFUSA

Il 2013 è stato l'anno in cui il mercato dei noli marittimi per il trasporto di rinfuse secche, dopo aver toccato il fondo, inizia la risalita. Durante la prima metà dell'anno, complici eventi meteorologici, economici e specificità del settore, si registrano i noli più bassi, ma a partire da giugno le rate di nolo vanno via via migliorando fino a raggiungere livelli che non si vedevano dal 2010. Il valore medio del *Baltic Dry Index* durante la prima metà dell'anno è di 844 punti, per la seconda metà la media raggiunge 1.590. Nel complesso il valore di 1.220 punti registrato nell'arco dei 365 giorni rappresenta una crescita dell'indice di ben il 33% rispetto al 2012.

L'economia globale si rafforza durante la seconda metà dell'anno e le previsioni per il 2014-2015 sono per un ulteriore miglioramento dovuto principalmente alla ripresa nelle economie avanzate di Stati Uniti, Giappone ed Europa. Esistono comunque fattori di debolezza che potrebbero portare a un nuovo rallentamento della crescita economica.

La crescita della domanda di trasporto marittimo e il rallentamento delle consegne di nuove navi permette al mercato di assorbire una parte dell'eccesso di capacità di stiva che era andato accumulandosi negli anni precedenti.





Con poco meno di 60 milioni di dwt nel 2013, le consegne rallentano di quasi il 40% rispetto all'anno precedente e la flotta cresce ad un ritmo molto più sostenibile, circa +5% rispetto al +11% registrato nel 2012. Ciò è dovuto al modesto numero di ordini ai cantieri durante gli ultimi due anni, in piena crisi dei noli. Purtroppo il miglioramento delle rate di nolo, unitamente ad una rinnovata fiducia nelle prospettive di crescita del mercato, ad un abbondante afflusso di nuovi capitali (provenienti in particolar modo dai mercati finanziari) e a prezzi delle nuove costruzioni estremamente competitivi hanno fatto triplicare il numero degli ordinativi, con quasi 1.000 nuove unità ordinate nel 2013. Questo dato, seppur preoccupante in un mercato marittimo mondiale che sta ancora assorbendo l'eccesso di offerta, non sembra tuttavia, al momento, di entità tale da compromettere la ripresa, ma soltanto rallentare gli effetti.

Le medie annuali dei noli *spot* delle quattro principali tipologie navali sono tutte in aumento rispetto al 2012. Gli incrementi dei noli medi non sono ugualmente distribuiti tra le varie tipologie di navi, ma si concentrano in particolare sulle unità di grandi dimensioni, che avevano sofferto maggiormente durante il 2012. Le *Capesize* infatti registrano un nolo medio di quasi \$ 15.000/giorno (+94% rispetto al 2012); le *Panamax* \$ 9.500/giorno (+24%); le *Supramax* mostrano un progresso del 10% segnando una media annuale di circa \$ 10.300/giorno e le *Handysize* \$ 8.250/giorno (+8%).





**GREGGIO
E PRODOTTI
PETROLIFERI**

Il mercato delle navi cisterna adibite al trasporto di petrolio greggio prosegue per gran parte del 2013 il proprio *trend* negativo, che arriva a registrare in alcuni comparti i noli più bassi degli ultimi vent'anni. Il *Baltic Dirty Tanker Index* segna una media di 649 punti alla fine dell'anno, in flessione del 10% rispetto al 2012.

Durante l'ultimo trimestre dell'anno l'andamento dei noli registra una rapida impennata in tutti i segmenti, anche se questo forte aumento non sembra essere sostenibile nel lungo periodo.

Un leggero miglioramento delle rate di nolo nel 2014 sembra essere finalmente alla portata nel segmento delle *crude oil carrier*, vista la ripresa economica nelle economie avanzate e il continuo rallentamento delle consegne di nuovo tonnellaggio per questa tipologia navale, il cui *orderbook* alla fine dell'anno rappresenta soltanto il 10% della flotta in esercizio.





La media delle rate di nolo nel paniere del *Baltic Exchange* per le VLCC è addirittura negativa, su base *round voyage*, ma questo è soprattutto dovuto alla rivoluzione in atto nel settore della raffinazione in generale ed in particolare negli Stati Uniti. Sulla rotta di riferimento dal Golfo Persico all'Estremo Oriente la media annuale, soprattutto grazie alla citata impennata delle rate si mantiene sostanzialmente stabile e anzi mostra un leggero progresso dell'8%, registrando un nolo medio giornaliero di circa \$ 12.500. Le rate di nolo delle *Suezmax* registrano un valore di \$ 12.500/giorno, pari ad una contrazione del 12% rispetto al 2012. Le *Aframax* registrano un incremento del 48% chiudendo a \$ 10.800/giorno, ma il livello medio del 2012, pari a \$ 7.300/giorno, era stato davvero deludente.

Nel 2013, il settore delle *product carrier* è sicuramente quello più discusso e attira maggiormente l'attenzione degli investitori, con circa 310 nuove navi ordinate di





cui l'80% circa nella categoria *medium range* (MR). Il *Baltic Clean Tanker Index* si mantiene tutto sommato stabile segnando una media annuale di 606 punti (-6% rispetto al 2012), ma nel corso del 2013, il *trend* delle rate di nolo in generale è al ribasso a causa dell'incremento del tonnellaggio disponibile, con circa 100 nuove *product tanker* consegnate, equivalenti a oltre 5 milioni di dwt, di cui quasi l'85% nella categoria MR.

Le *medium range* mostrano comunque un sensibile miglioramento nelle rate di nolo registrando un nolo medio di \$ 12.500 giornalieri su base *round voyage*, con un incremento di oltre il 25%. Si prevede che la ridistribuzione in atto della capacità di raffinazione mondiale fornirà a questo settore buoni tassi di crescita della domanda nel prossimo futuro a fronte di un *orderbook* che è cresciuto, ma che comunque si attesta a circa il 18% rispetto alla flotta attualmente in servizio.

GAS CARRIER

Nel 2013, il settore delle *gas carrier* si conferma in piena salute e continua a registrare *record* positivi con rate di nolo cresciute di un ulteriore 6% rispetto al 2012.

Questa *performance* attira un crescente interesse degli investitori sul settore: durante l'anno vengono ordinate ben 46 *Very Large Gas Carrier* (VLGC). In totale, gli ordinativi piazzati nel 2013 rappresentano una capacità superiore a quanto ordinato nei quattro anni precedenti e quasi un quarto della flotta attualmente in servizio. Ci si aspetta che i conseguenti tassi di crescita della flotta nel 2014 e nel 2015 possano comportare una forte pressione ribassista alle rate di nolo.

MERCI IN CONTAINER

Nel 2013, il mercato dei noli delle portacontainer prosegue nel declino iniziato nel 2011 e l'indice delle rate *timecharter* scende di un ulteriore 2%. La rata media per un anno di impiego di una nave da 2.500 teu è di addirittura \$ 9.100/giorno, appena al di sopra dei costi operativi.

L'anno è caratterizzato da rate estremamente deboli e costanti. Soltanto dopo





il capodanno cinese si sono registrati piccoli incrementi nelle rate di nolo, ma in sostanza il mercato è rimasto stabilmente depresso durante tutto l'arco del 2013.

Nonostante ciò, in un mercato che da almeno cinque anni soffre di un costante eccesso di stiva, gli ordinativi ai cantieri per nuove costruzioni continuano a ritmo sostenuto. Durante il 2013 vengono piazzati ordini per 240 nuove unità, il 60% delle quali con una capacità di oltre 8.000 teu.

Il mercato del trasporto marittimo di contenitori nel 2013 è caratterizzato dal suo consolidamento ottenuto tramite acquisizioni e fusioni societarie. Nella stessa direzione va anche la riorganizzazione delle alleanze tra gli operatori più importanti.

Nel 2013, la flotta mondiale di navi *ro-ro cargo* (incluse le *car-carrier*) registra un aumento di circa l'1% attestandosi su un totale pari a 46,4 milioni di gt, mentre la flotta di navi *ro-ro* per il trasporto passeggeri registra una riduzione dell'1,6% e alla fine dell'anno è pari a 16 milioni di gt.

NAVI *Ro-Ro*

Per entrambe le tipologie l'Italia è *leader* per numero di navi e tonnellaggio.

Dopo un 2012 difficile, il 2013 è un anno *record* per il settore delle crociere, che registra nel mondo oltre 21 milioni di passeggeri.

NAVI
DA CROCIERA

La flotta mondiale di navi da crociera a fine anno registra una crescita del 2% nel tonnellaggio, nonostante una riduzione nel numero delle navi. Nel corso del 2013 vengono consegnate 6 nuove navi e si prevede che ne verranno consegnate 8 nel 2014 e 6 nel 2015.

La flotta mondiale di navi da crociera è ormai per la maggior parte composta da unità *megaship* (oltre i 2.000 letti), le quali nel corso degli ultimi cinque anni sono aumentate da 71 a 104, con un incremento della capacità globale della flotta mondiale di navi da crociera del 27% (da 365.871 a 463.881 letti).



La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione



Il valore economico dell'industria marittima europea

L'Ecsa - *European Community Shipowners' Associations* ha dato incarico all'istituto inglese *Oxford Economics*, di redigere uno studio, che prende in considerazione i 28 Stati membri dell'Unione europea più la Norvegia, sul valore economico del settore dei trasporti marittimi dell'Unione, presentato a Bruxelles il 2 aprile 2014.

Qui di seguito una sintesi dei risultati.

LA FLOTTA MERCANTILE EUROPEA

All'inizio del 2014, l'armamento europeo è *leader* mantenendo proprietà o controllo su circa il 40% del tonnellaggio mondiale ed in particolare 61% delle navi *ro-ro*, 60% delle navi portacontainer, 58% dei *ferry* e 52% delle *multipurpose*. La piccola riduzione rispetto al 41% del 2005, riflette la forte concorrenza che le compagnie di navigazione europee subiscono da parte di altre aree mondiali, specie asiatiche e medio-orientali, ove lo *shipping* è in costante sviluppo.

Tra l'inizio del 2005 e l'inizio del 2014, la flotta controllata dagli Stati dell'Ue registra un aumento di oltre il 70%. La tendenza verso navi più grandi che offrono maggiori economie di scala, riduce la crescita nel numero delle navi.

La Grecia controlla la flotta più grande dell'Unione, seguita da Germania e Norvegia. L'Italia si posiziona al quarto posto tra le principali flotte europee, con l'8% del tonnellaggio di stazza e il 6% di quello di portata.

La flotta controllata dall'Ue è costituita soprattutto da navi portarinfuse (28% del tonnellaggio di stazza lorda totale), navi cisterna (25%) e portacontainer (25%). Inoltre, si rileva che tra il 2005 e il 2014 la crescita più forte, pari a circa il 160%, si è registrata nel segmento delle unità *offshore*.

L'IMPATTO ECONOMICO

Lo studio stima l'impatto economico del settore del trasporto marittimo suddividendolo in tre parti: impatto diretto delle imprese, impatto indiretto con le loro spese per l'approvvigionamento di beni e servizi (servizi portuali, riparazioni navali,





assicurazioni e servizi finanziari e legali), e impatto indotto, con la spesa dei dipendenti del settore del trasporto marittimo e della sua catena di fornitura.

Si stima che nel 2012 l'industria armatoriale abbia contribuito al PIL dell'Ue con €145 miliardi, pari all'1,1% del totale. Germania e Norvegia sono i principali paesi contributori con €57 Mld, pari al 39% del totale. L'Italia è il quinto paese con €13,7 Mld.

Per ogni milione di Euro di contributo al PIL l'industria europea dello *shipping* crea un ulteriore contributo di €1,6 milioni in altri settori dell'economia europea, con un moltiplicatore pari a 2,6.

Per quanto riguarda l'occupazione lo *shipping* europeo in totale ha prodotto lavoro per circa 2,3 milioni di persone. Ogni marittimo impiegato direttamente nello *shipping* crea ulteriori 2,8 posti di lavoro nell'economia europea, con un moltiplicatore pari a 3,8. La Germania è il primo paese in termini di contributo all'occupazione (480.425 posti di lavoro), seguita da Norvegia (331.890), Regno Unito (311.981) e Italia (226.335).

Dal punto di vista delle entrate fiscali, lo *shipping* europeo rappresenta un totale di €41 miliardi. I principali paesi contributori sono la Germania con €8,5 Mld, la Francia (€5,7 Mld) e l'Italia (€5,2 Mld).

Nel 2012, si stima che il contributo diretto dell'industria armatoriale al PIL dell'Ue sia pari a €56 miliardi, maggiore di quello di settori come poste, industria dell'auto e trasporto aereo.

Il trasporto marittimo di merci ne rappresenta il 59% (€33 Mld), il trasporto di passeggeri il 19% (€10 Mld) ed il settore dei servizi e dell'*offshore* 15%. Il rimanente 7% è imputabile a noleggi e *leasing*.

Il settore del trasporto marittimo nell'Ue impiega 590.000 persone e genera entrate fiscali pari a €6 miliardi.

**IMPATTO
DIRETTO**



I posti di lavoro a bordo delle navi europee sono 470.000 e circa il 40% di questi marittimi ha nazionalità europea (Ue e EEA).

Inoltre, in termini di PIL generato per lavoratore, il settore europeo dello *shipping* è molto più produttivo rispetto alla media europea: si stima che ogni lavoratore del settore produca €88.000 rispetto alla media europea pari a €53.000.

Dal 2004 al 2012 si stima un incremento dell'11% delle iscrizioni nelle accademie marittime, per un totale di 38.000 allievi.

IMPATTI INDIRETTI E INDOTTI

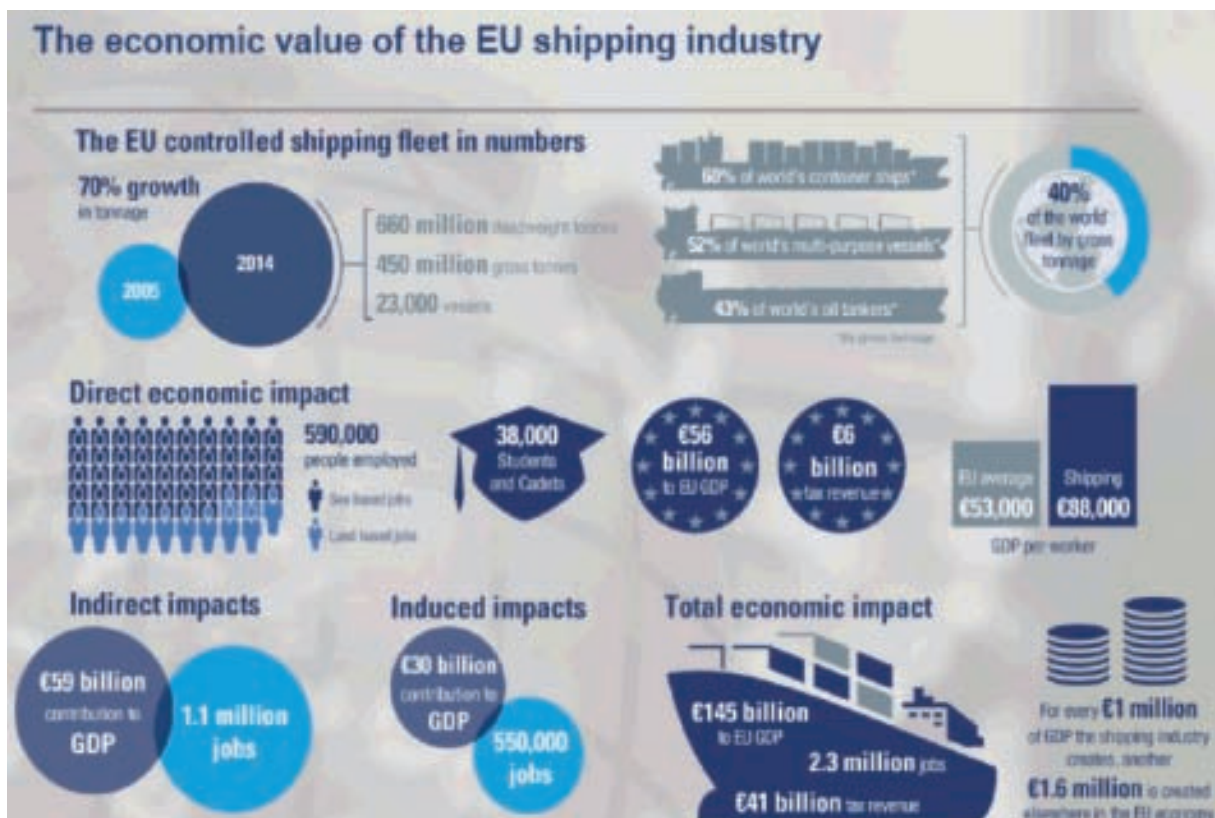
Si stima che nel 2012, l'industria del trasporto marittimo abbia contribuito indirettamente al PIL dell'Ue per circa €59 miliardi, con 1,1 milioni di posti di lavoro. La spesa dei salari degli impiegati nello *shipping* ed in settori collegati contribuisce al PIL con un importo indotto supplementare stimato pari a €30 Mld e con ulteriori 550.000 posti di lavoro.

ORIENTAMENTI COMUNITARI SUGLI AIUTI DI STATO TRASPORTO MARITTIMO

Un'industria dei trasporti marittimi sana e competitiva costituisce il nucleo del più ampio *cluster* marittimo europeo e sostiene lo sviluppo delle relazioni commerciali internazionali dell'Ue, oltre ad essere strategicamente importante, ad esempio per garantire un approvvigionamento energetico sicuro e attività di supporto alle operazioni militari in tempo di crisi o in missioni di pace.

Le caratteristiche dell'industria del trasporto marittimo hanno indotto gli Stati membri dell'Unione, in linea con la politica europea e con gli orientamenti della Commissione sugli aiuti di Stato, ad introdurre una serie di misure fiscali specifiche per questo settore (*tonnage tax* e riduzione delle imposte sul reddito e dei contributi previdenziali per i marittimi), al fine di evitare lo spostamento dello *shipping* europeo verso paesi che adottano tassazioni e regimi normativi più favorevoli.

Di fatto, tenuto conto dei *trend* evolutivi della flotta, si stima che il contributo economico totale e l'occupazione del settore del trasporto marittimo europeo avrebbero potuto essere circa il 50% più bassi nel 2012, se non fossero state introdotte misure fiscali come la *tonnage tax* e altri aiuti di Stato.



Fonte/Source: Oxford Economics



Il lavoro a bordo e la formazione



Relazioni industriali

Il protocollo d'intesa, sottoscritto da Confindustria, CGIL, CISL e UIL in data 31 maggio 2013 in materia di rappresentanza sindacale, a cui ha fatto seguito l'accordo del 10 gennaio 2014 di regolamentazione attuativa del suddetto protocollo, è senz'altro la maggiore novità intervenuta nell'anno 2013 in materia di relazioni industriali.

Attraverso i richiamati accordi vengono stabilite le regole per la misurazione e la certificazione della rappresentanza sindacale e, in particolare, le sue implicazioni in merito alla titolarità delle varie organizzazioni sindacali ad essere ammesse ai tavoli negoziali della contrattazione collettiva nazionale.

Si prenderanno a riferimento i dati numerici delle deleghe relative ai contributi sindacali conferiti dai lavoratori alle varie organizzazioni sindacali (dato associativo), acquisiti dall'INPS, ed i consensi ottenuti dalle stesse organizzazioni sindacali in occasione delle elezioni delle Rappresentanze sindacali unitarie qualora esistenti (dato elettorale), acquisiti da Comitati Provinciali dei Garanti (o analogo orga-





nismo costituito a tale scopo). Tali dati verranno inviati al CNEL, che provvederà ad effettuare la loro ponderazione ed elaborare il dato definitivo.

Tale sistema di misurazione e certificazione della rappresentanza, che entrerà a regime una volta che verranno sottoscritte le relative convenzioni con l'INPS ed il CNEL, fornirà, anche nel nostro settore, un quadro attendibile della rappresentatività delle varie organizzazioni sindacali, che sarà utile anche al fine di individuare quali controparti sindacali sono titolate a partecipare alla contrattazione collettiva nazionale.

RINNOVO DEI CONTRATTI COLLETTIVI NAZIONALI DI LAVORO DEL SETTORE MARITTIMO

Il perdurare della grave situazione economica che ha investito anche il settore marittimo negli ultimi anni, non consente neanche nel 2013 di procedere al rinnovo dei contratti collettivi nazionali di lavoro, scaduti a fine 2010.

Nonostante la crisi non sia ancora superata, Confitarma, nel mese di dicembre del 2013, manifesta alle OO. SS. la disponibilità a procedere alla ripresa del tavolo delle trattative, sempre che la legge di Stabilità 2014 non avesse aumentato per le aziende armatoriali il costo del lavoro.

Considerato che tale legge non ha poi comportato lievitazioni sostanziali del costo del lavoro marittimo, nel mese di gennaio 2014 viene riaperto il tavolo negoziale, nel quale Confitarma manifesta l'intenzione di raggiungere in questa tornata contrattuale alcuni significativi risultati normativi riguardanti in particolare:

- la definizione di un contratto collettivo nazionale di lavoro molto semplificato (prendendo a riferimento i contratti collettivi internazionali) applicabile ai marittimi imbarcati su navi che operano su traffici internazionali;
- l'aggiornamento/semplificazione del contratto collettivo nazionale per i traghetti e le navi da carico superiori a 151 tsl ed il suo allineamento anche alla MLC 2006;
- nel settore del rimorchio, la possibilità di prevedere l'applicazione di turnistiche basate sulla presenza a bordo dei marittimi che preveda l'alternanza di periodi di lavoro e periodi di riposo.

Un altro importante tema oggetto della trattativa, su cui i sindacati si mostrano particolarmente sensibili, è l'individuazione di misure di contenimento del costo degli allievi, che possano incentivare il loro imbarco da parte delle imprese armatoriali, ai fini del completamento del periodo di imbarco utile per il conseguimento del certificato di competenza.

In febbraio e marzo 2014 si svolgono diversi incontri al fine di trovare convergenze che possano auspicabilmente portare alla chiusura della trattativa in tempi ragionevoli.





Il 24 marzo 2014 Confitarma, Fedarlinea, Federimorchiatori, Filt-CGIL, Fit-CISL e Ultrasporti sottoscrivono l'accordo sindacale per la costituzione del Fondo di solidarietà bilaterale nel settore marittimo, chiamato Fondo SOLIMARE.

Tale Fondo – la cui costituzione da parte delle Organizzazioni sindacali ed imprenditoriali comparativamente più rappresentative a livello nazionale, è prevista dalla legge n. 92 del 2013 (Riforma Fornero) – avrà l'obiettivo di assicurare anche ai lavoratori dipendenti delle imprese armatoriali una tutela salariale, nei casi di riduzione o sospensione dell'attività lavorativa per le cause previste per la cassa integrazione ordinaria e straordinaria.

Nel caso l'accordo costitutivo del Fondo non fosse stato firmato entro il 31 marzo 2014, le compagnie di navigazione avrebbero dovuto versare, con effetto retroattivo dal 1° gennaio 2014, un contributo, pari allo 0,5%, al Fondo residuale dell'INPS, Fondo che non avrebbe tenuto in considerazione le specificità del lavoro marittimo.

L'accordo prevede che SOLIMARE – a fronte di una aliquota contributiva dello 0,3%, di cui due terzi a carico del datore di lavoro ed un terzo a carico del lavoratore – attuerà interventi a tutela del reddito dei lavoratori marittimi, sia in continuità di rapporto di lavoro sia in turno particolare, nonché del personale amministrativo e di terra delle imprese armatoriali.

Le prestazioni di integrazione salariale, pari all'importo della cassa integrazione ordinaria, non potranno superare la durata di un anno. Per quanto concerne i lavoratori marittimi in turno particolare, la durata massima della prestazione erogata, fermo restando che non potrà superare un anno, sarà rapportata all'effettivo periodo di imbarco negli ultimi due anni presso l'impresa armatoriale che ha richiesto la prestazione.

SOLIMARE verrà gestito da un Comitato amministratore composto da cinque esperti designati dalle Organizzazioni sindacali e altrettanti dalle associazioni datoriali firmatarie (di cui tre rappresentanti di Confitarma, un rappresentante di Fedarlinea, e un rappresentante di Federimorchiatori), oltre che da due funzionari del ministero del Lavoro e delle politiche sociali e del ministero dell'Economia e delle finanze.

L'accordo verrà sottoposto ad una valutazione complessiva, sia di carattere normativo sia di congruità economica, da parte del ministero del Lavoro e delle politiche sociali e del ministero dell'Economia e delle finanze, al fine di recepirlo in un decreto interministeriale che dovrà stabilire l'istituzione del Fondo presso l'INPS.

COSTITUZIONE
FONDO DI
SOLIDARIETÀ
BILATERALE
NEL SETTORE
MARITTIMO –
FONDO
SOLIMARE



TRASFERIMENTO
DELLA GESTIONE
DELLA MALATTIA
DALL'INAIL
ALL'INPS

Secondo quanto previsto dalla legge n. 99 del 2013, a decorrere dal 1° gennaio 2014, la malattia dei lavoratori marittimi, oltre che la maternità, la disabilità e le donazioni di sangue, è gestita direttamente dall'INPS, che subentra così in questo all'INAIL (ex IPSEMA). Di conseguenza, a partire da tale data, i relativi contributi sono versati all'INPS.

Tale trasferimento rappresenta il compimento di un processo di progressiva uniformazione con specifico riferimento alla contribuzione assicurativa dei lavoratori marittimi a quelli di terra, iniziata con l'eliminazione delle Casse Marittime, proseguita con la soppressione dell'IPSEMA e la contestuale confluenza di tutte le sue attività all'INAIL e, infine, conclusasi con il trasferimento di parte delle competenze dall'INAIL all'INPS.

Preso atto dell'inevitabilità di tale processo, Confitarma, richiede con forza all'INPS di garantire quanto più possibile la continuità operativa rispetto alla precedente gestione INAIL (ex IPSEMA). Sulla base di tale richiesta l'INPS, almeno per la prima fase di implementazione, stabilisce che:

- a differenza di quanto avviene per i lavoratori di terra, per i quali vige il meccanismo dell'anticipo dell'indennità da parte del datore di lavoro, con riferimento ai lavoratori marittimi l'Istituto provvederà ad erogare direttamente le prestazioni assistenziali;

- la competenza territoriale delle strutture periferiche dell'INPS viene individuata in ragione della dislocazione dell'Ufficio marittimo nelle cui matricole e registri risulta iscritta la nave, in linea con quanto fatto dall'INAIL fino al 2013;

- con riferimento alle procedure di denuncia della retribuzione utile ai fini del calcolo delle indennità, l'Istituto, su richiesta della Confitarma, ha disposto che, in una prima fase transitoria, fino a quando non verrà messo a punto un sistema telematico per la trasmissione, la denuncia potrà essere inviata alle sedi di competenza tramite posta elettronica certificata (PEC).

SICUREZZA SUL LAVORO
IN CUCINA
A BORDO DI NAVI

Nel 2013, in collaborazione con INAIL – Settore Navigazione, Confitarma elabora e pubblica nel sito www.confitarma.it il nuovo quaderno di sicurezza sul lavoro in cucina a bordo delle navi mercantili.

VISITE BIENNALI
DI IDONEITÀ
AL SERVIZIO

Nel 2013, viene superato l'ostacolo normativo che non consentiva ai lavoratori marittimi di essere sottoposti agli accertamenti medici biennali in prossimità della scadenza della validità dei relativi certificati, ma bensì li costringeva ad attendere la scadenza che poteva sopraggiungere anche in corso d'imbarco.

EMENDAMENTI
DI MANILA 2010

Convenzione STCW 1978/1995

Confitarma collabora con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e con il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto per favorire il processo di graduale adeguamento delle norme della Convenzione STCW (Emendamenti Manila 2010), che entrerà in vigore dal 1° gennaio 2017.

Al momento, tra i punti più importanti sono ancora da definire:

- i requisiti minimi obbligatori per la certificazione dei comuni, quali marittimi qualificati di coperta o di macchina;

- i requisiti minimi obbligatori per la certificazione degli ufficiali e dei comuni elettrotecnici;

- l'istituzione di nuovi corsi specialistici, sia a livello base che avanzato, distinti per petroliere, gasiere e chimichiere;

- l'istituzione dei nuovi corsi di *leadership and teamwork, refresher training*.

Al riguardo, la commissione Risorse umane e relazioni industriali di Confitarma nel febbraio 2014 costituisce un Gruppo di lavoro *ad hoc* che si occupa, nello specifico, dell'implementazione degli emendamenti di Manila 2010 in sede nazionale, della conseguente revisione delle qualifiche professionali e delle ricadute che i cita-





ti emendamenti potranno avere sulla composizione delle tabelle minime di sicurezza.

Secondo le indicazioni contenute nella Regola VI/6 dell'Annesso alla Convenzione STCW 1978/1995, aggiornata dagli Emendamenti di Manila 2010 del 3 dicembre 2013, il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, emana due decreti relativi agli obblighi formativi del personale di bordo in tema di *security*. **CERTIFICAZIONI**

Sulla base delle osservazioni dell'*European Maritime Safety Agency (EMSA)*, relative alla formazione di primi ufficiali, comandanti e direttori di macchina, il 4 dicembre 2013 il Comando generale emana un decreto relativo al corso di formazione per il conseguimento delle competenze di livello direttivo per gli ufficiali di coperta e macchina, decreto che per la sua completa applicazione dovrà essere integrato da un successivo decreto attuativo/circolare.

Formazione

Il 13 maggio 2014, il Consiglio confederale, ai sensi dell'art. 23 dello statuto Confederale, delibera la costituzione della nuova Commissione Permanente denominata *Education*, avente l'obiettivo di migliorare la formazione delle figure professionali impiegate, a bordo e a terra, dalle imprese armatoriali. **COSTITUZIONE COMMISSIONE EDUCATION**

Tale decisione conferma la costante attenzione dell'armamento italiano al tema della formazione e della valorizzazione della gente di mare, in quanto le risorse umane sono l'elemento fondamentale a garanzia di un trasporto marittimo sicuro, efficiente e rispettoso dell'ambiente.

Con questa nuova Commissione, Confitarma evidenzia che quello dell'*Education* è un tema centrale per la preparazione delle nuove generazioni marittime e sottolinea l'esigenza di portare avanti l'insieme di iniziative e attività necessarie per interagire con le scuole ed i principali istituti di formazione affinché vengano adottati programmi per una adeguata formazione di studenti e allievi.





Proseguono nel 2013 i corsi degli Istituti tecnici superiori (ITS) volti alla formazione degli allievi ufficiali e alla preparazione a sostenere gli esami di abilitazione per diventare futuri ufficiali effettuati presso l'Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova e l'Istituto tecnico superiore per la mobilità sostenibile Giovanni Caboto di Gaeta.

I programmi didattici e formativi sono sviluppati in stretta collaborazione con le principali compagnie di navigazione associate a Confitarma, mediante l'inserimento di docenti appartenenti ai loro servizi tecnici, l'alternanza scuola-lavoro e attraverso il sostegno finanziario del Fondo Nazionale Marittimi. In tal modo gli allievi ufficiali che frequentano le due fondazioni hanno l'opportunità di arricchire le proprie esperienze ed entrare preparati nel mondo del lavoro.

Il numero dei corsi programmati presso queste due fondazioni e dei loro frequentatori è in funzione delle richieste del mercato del lavoro, in modo da garantire la piena occupazione, e si differenziano in funzione delle tipologie delle navi e dei carichi trasportati.

FONDAZIONE
ACCADEMIA
ITALIANA
DELLA MARINA
MERCANTILE
DI GENOVA

La Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile, giunta al nono anno consecutivo di sua attività, dal 2005 ha formato 970 allievi ufficiali di cui 589 di coperta e 381 di macchina.

Visto il buon risultato ottenuto, differenziando i corsi (navi da crociera, unità *ro-ro pax* e navi da carico), anche nel 2013 vengono effettuate due diverse selezioni. Circa 400 allievi partecipano alla sezione per ufficiali di coperta ed oltre 150 a quel-



la per ufficiali di macchina. Tale notevole affluenza indica come gli allievi degli istituti nautici ambiscano ad entrare nei corsi dell'Accademia, in quanto reputano importante il percorso formativo che qui viene svolto sia a terra e sia a bordo delle navi. Inoltre, per il quarto anno consecutivo l'Accademia organizza un corso di allineamento della durata di 500 ore, aperto ai diplomati che non provengono da istituti nautici né da istituti professionali ad indirizzo marittimo. Nel 2013 vengono selezionati 40 allievi che vanno ad aggiungersi ai 60 selezionati nei tre anni precedenti.

Tutti gli allievi dell'Accademia hanno effettuato l'imbarco sulle navi delle compagnie di navigazione associate a Confitarma.

La Fondazione Istituto tecnico superiore per la mobilità sostenibile Giovanni Caboto, costituita nel luglio 2010, ha iniziato la sua attività didattica nel 2011, specializzando i propri corsi ITS nella formazione del personale destinato ad essere imbarcato a bordo di navi petroliere, gasiere e chimichiere. Ad oggi sono stati effettuati 6 corsi che hanno interessato 116 allievi ufficiali, di cui 61 di coperta e 55 di macchina. A fine maggio 2014 sono previsti gli esami finali e di abilitazione per gli allievi dei primi due corsi.

FONDAZIONE ITS
PER LA MOBILITÀ
SOSTENIBILE
G. CABOTO
DI GAETA

Proseguono le attività di Confitarma e dei suoi rappresentanti quali membri delle Commissioni di esame della conoscenza della lingua Italiana da parte dei comandanti comunitari, per un totale, nell'anno 2013, di 13 sessioni di esame presso le varie Direzioni marittime.

LINGUA ITALIANA

Confitarma prosegue l'intenso rapporto di collaborazione con i principali centri di formazione universitaria e post-universitaria per approfondire il legame tra industria del mare ed educazione superiore in diritto, economia, finanza, ingegneria e politiche dei trasporti e della logistica. L'Università Bocconi (*Master* universitario in Economia e Management dei Trasporti, della Logistica e delle Infrastrutture master MEMIT), l'Associazione Italiana di Diritto Marittimo (AIDIM), l'Accademia Militare, il Centro Alti Studi per la Difesa (CASD) e l'Istituto di Studi Militare (ISMI), l'Istituto per ricerche e attività educative (IPE) di Napoli e le principali facoltà di diritto della navigazione e di economia dei trasporti continuano a vedere in Confitarma l'associazione industriale in grado di legare il più possibile alle attività di impresa i moduli didattici impartiti in aula.

FORMAZIONE POST-
UNIVERSITARIA



La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione



Emissioni

In tema di emissioni, che resta di grandissima attualità, l'attenzione dell'IMO e dell'Unione europea si concentra sul *Monitoring Reporting Verification* (MRV), cioè il monitoraggio della quantità di CO₂ prodotta dalle navi, dato che il settore navale è ancora l'unico non soggetto a una normativa. Anche nel caso della legislazione europea per il settore del trasporto aereo, sono emersi una serie di problemi, tanto che è stata congelata per un anno l'applicazione forzata del mercato europeo delle emissioni di CO₂ (ETS) alle compagnie aeree extraeuropee per i voli in arrivo e in partenza nell'Ue.

Nel 2013, la Commissione europea, prendendo atto dell'incremento dei traffici, inserisce anche il trasporto marittimo nella sua strategia di riduzione delle emissioni di *green house gas*, prevedendo tre fasi: monitoraggio, rendicontazione e verifica delle emissioni delle grandi navi che attraccano nei porti Ue; individuazione degli obiettivi di riduzione dei gas a effetto-serra per il settore del trasporto marittimo; introduzione di ulteriori misure, incluso un sistema di MBMs (*Market Based Measures*), cioè di misure basate sul mercato delle emissioni nel medio/lungo termine. Per attuare la prima fase viene emanata una proposta di regolamento (*Regulation of the European Parliament and of the Council on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport and amending Regulation* (EU) n. 525/2013), che, se approvata dal Parlamento europeo e dal Consiglio comporterebbe l'applicazione del sistema di monitoraggio già dal 2018. Un'iniziativa analoga, in effetti, si vorrebbe prendere, con pieno supporto dei paesi Ue, anche in sede IMO con





l'obiettivo di incrementare l'efficienza energetica delle navi, raccogliendo informazioni proprio sull'anidride carbonica emessa, al fine di introdurre un sistema di controllo/tassazione delle emissioni.

Anche se in generale Confitarma, ECSA e ICS sono favorevoli all'introduzione di normative a carattere non-regionale, che non creino nuove distorsioni in un mercato già difficile, nella consapevolezza che l'introduzione di misure inerenti alle emissioni siano ormai ineluttabili, l'obiettivo è quello ottenere norme semplici e che tengano conto delle esigenze operative.

A livello nazionale, in merito all'impiego degli *scrubber* (dispositivi atti a ridurre le emissioni di ossidi di zolfo nel caso in cui venga utilizzato combustibile con tenore di zolfo ancora alto), vista la volontà del ministero dell'Ambiente di non concedere le autorizzazioni richieste da alcune aziende armatoriali (nonostante la conformità alla direttiva comunitaria sugli equipaggiamenti marittimi, recepita dalla legislazione nazionale), Confitarma si rivolge direttamente alla Direzione generale per l'ambiente e alla Direzione generale per i trasporti e la mobilità della Commissione europea, ottenendo un positivo riscontro alle argomentazioni presentate.

Infine, gli incontri propedeutici alla predisposizione del decreto di recepimento della direttiva 2012/33/CE sui combustibili per uso marittimo portano alla trasposizione senza inasprimenti di tale direttiva nella nostra legislazione, almeno a livello di bozza: un risultato volto ad evitare l'insorgere di problemi derivanti da difficoltà di applicazione/interpretazione.

Acque di zavorra

Nonostante la ratifica da parte di 38 stati, la *Ballast Water Management Convention* (Convenzione per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e sedimenti delle navi) del 13 febbraio 2004 non può ancora entrare in vigore perché non è ancora rappresentato il 35% del tonnellaggio mondiale, che potrebbe però essere raggiunto entro il 2014 a seguito dell'annunciata ratifica di Singapore. L'Assemblea dell'IMO, su indicazione del MEPC65 (*Maritime Environmental Protection Committee*), con la Risoluzione A. 1088(28) del 28 gennaio 2014 approva una variazione delle date



d'implementazione della Convenzione rispetto alle date già previste. In ogni caso, le aziende italiane riscontrano una situazione comune all'armamento europeo e mondiale con le stesse problematiche tecniche per la scelta e l'installazione degli impianti, su unità di nuova costruzione e su unità esistenti. Per questo, Confitarma realizza una guida che delinea il quadro normativo tenendo conto sia della Convenzione e sia delle norme ormai già in vigore negli Stati Uniti.

Sicurezza della navigazione

Tra i vari argomenti affrontati nel 2013 dal Gruppo di lavoro Sicurezza della navigazione, istituito presso il VI Reparto del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia costiera e di cui tra gli altri fanno parte rappresentanti di Confitarma e dei tre Registri di Classifica (*RINA*, *Bureau Veritas* e *Germanischer Lloyd*), per contribuire alla revisione della normativa esistente e supportare l'Amministrazione nella redazione delle circolari applicative/esplicative e nell'elaborazione di risposte a specifiche istanze (deroghe, difficoltà a ottemperare a nuove norme, ecc.), si occupa dell'obbligo di conteggio e registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri (Direttiva 98/41/CE come recepita dal Decreto 13 ottobre 1999); delle operazioni di *sweeping* per prodotti chimici non tossici di categoria "Y" e del regolamento per la manutenzione periodica degli impianti fissi e delle dotazioni mobili antincendio. In particolare, viene riavviato il processo di revisione, più volte sollecitato da Confitarma, della legge n. 616 del 1962 "Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare" e del DPR n. 435 del 1991 "Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare". Affinché la revisione possa concretizzarsi in norme adeguate ai tempi, Confitarma, sottopone al VI Reparto del Comando Generale un documento che raccoglie le indicazioni fornite dalle aziende associate.



Grafici e tabelle

Graphs and tables



La navigazione mercantile italiana nel 2013

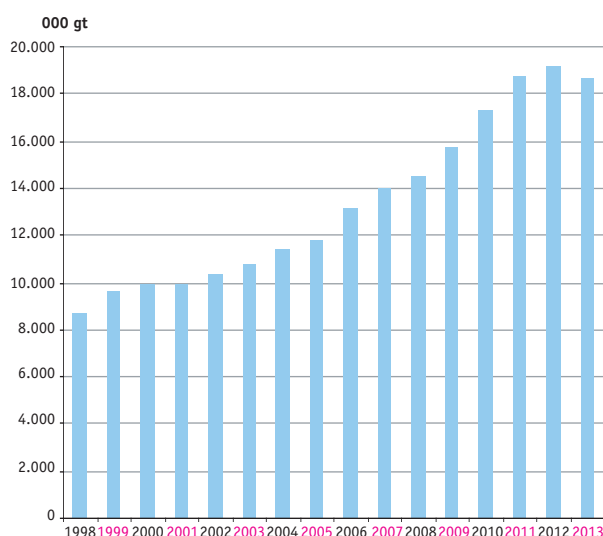
The Italian merchant marine in 2013

Flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet*

Navi di oltre 100 gt <i>Ships of 100 gt and over</i>	31.12.2013		31.12.2012		Var. 2013/2012	
	N.	000 gt	N.	000 gt	N.	gt
NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	286	5.319	299	5.611	-4%	-5%
Petroliere <i>Oil tankers</i>	112	3.197	117	3.399	-4%	-6%
Gasiere <i>Gas tankers</i>	26	417	27	425	-4%	-2%
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	117	1.671	122	1.751	-4%	-5%
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	31	33	33	36	-6%	-8%
NAVI DA CARICO SECCO <i>DRY CARGO SHIPS</i>	232	8.135	240	8.262	-3%	-2%
Carico generale <i>General cargo</i>	41	287	42	290	-2%	-1%
Portacontaineri <i>Container ships</i>	19	763	19	763	0%	0%
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	103	4.466	109	4.648	-6%	-4%
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	69	2.619	70	2.561	-1%	2%
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	444	4.476	444	4.536	0%	-1%
Crociera <i>Cruise</i>	26	1.908	23	1.983	13%	-4%
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	73	23	71	22	3%	3%
Traghetti <i>Ferries</i>	207	2.484	212	2.484	-2%	0%
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	138	61	138	47	0%	28%
PORTARINFUSE POLIVALENTI <i>OBO CARRIERS</i>	1	33	1	33	0%	0%
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	601	696	597	683	1%	2%
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	361	251	357	240	1%	5%
Altri tipi di navi <i>Others</i>	240	445	240	443	0%	0%
TOTALE <i>TOTAL</i>	1.564	18.657	1.581	19.124	-1%	-2%

Fonte/Source: Confitarma

Evoluzione della flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet evolution*



La flotta mercantile di proprietà italiana si compone a fine 2013 di 1.564 navi per un totale di 18.657.460 gt (tonnellate di stazza lorda), così ripartite:

- oltre le 1.000 gt: 778 navi equivalenti a 18.396.303 gt
- da 100 a 999 gt: 786 navi, equivalenti a 261.156 gt

Rispetto al 2012, si registra una riduzione del 2% nel tonnellaggio di stazza ed una riduzione dell'1% nel numero delle navi.

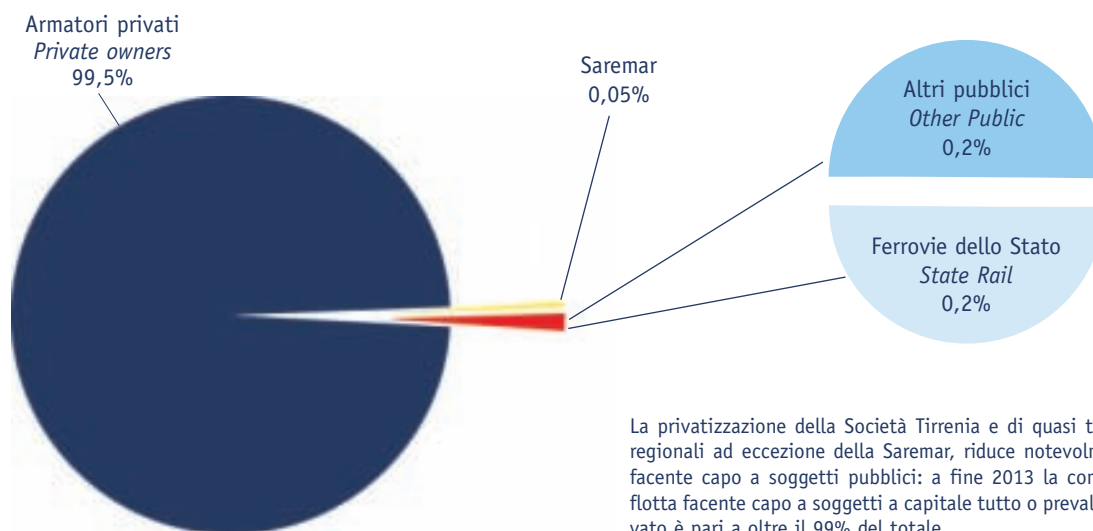
Il 93% del tonnellaggio di proprietà italiana, pari a circa 17,4 milioni di gt, sono iscritte nel Registro internazionale italiano, mentre il 6,2% (1,2 milioni di gt) sono iscritte nel Registro ordinario e una piccola parte del tonnellaggio di proprietà italiana batte temporaneamente bandiera estera (*bareboat charter registration*).

A ciò si aggiunge la crescente flotta di bandiera estera controllata da interessi armatoriali italiani, frutto per lo più di un processo di espansione che ha portato all'acquisizione di importanti società di navigazione estere nel corso degli ultimi anni.

Fonte/Source: Confitarma

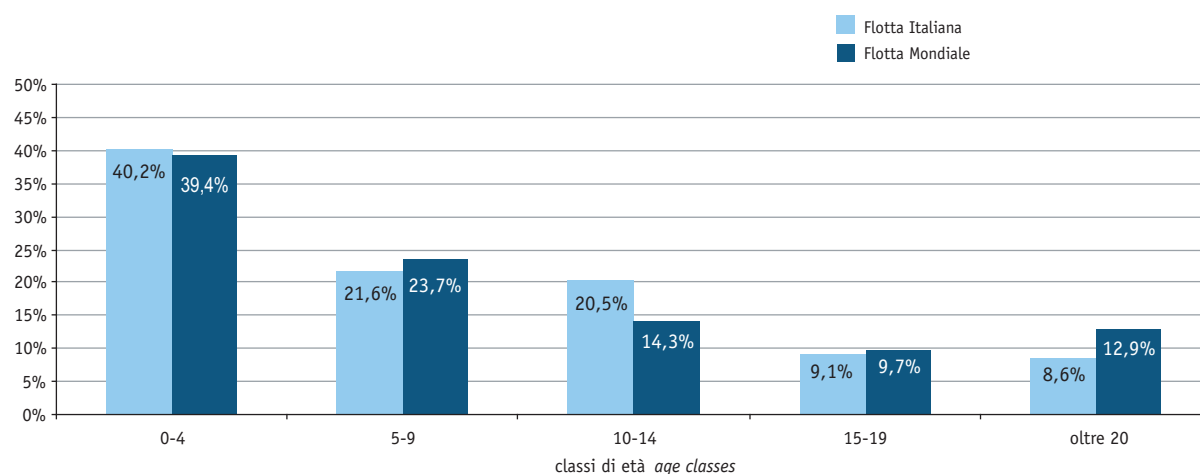


Armamento italiano *Ownership of the Italian fleet*



Fonte/Source: Confitarma

Età della flotta italiana e mondiale *Age of the Italian and World fleet*



Nel 2013, anche grazie all'eliminazione delle unità di età più avanzata, il 62% della flotta italiana ha meno di 10 anni, a fronte del 63% della flotta mondiale, e il 40% ha meno di 5 anni, a fronte del 39% della flotta mondiale.

L'età media del tonnello di bandiera italiana è di circa 13 anni, mentre quella della flotta mondiale è di 14 anni.

Fonte/Source: Confitarma e Clarkson Research Services



Rinnovamento della flotta italiana *Italian merchant fleet renewal*

	Navi consegnate dal 2004 al 2013 <i>Ships delivered between 2004 and 2013</i>			Navi in costruzione al 31.12.2013 <i>Ships under construction as of 31.12.2013</i>		
	N.	gt	% su flotta esistente % on operating fleet	N.	gt	% su flotta esistente % on operating fleet
NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	149	3.514.403	66	8	36.520	1
Petroliere <i>Oil tankers</i>	42	1.713.726	54	3	11.110	0,3
Gasiere <i>Gas tankers</i>	26	175.091	42	2	8.400	2
Chimichiere <i>Chemical tankers</i>	81	1.625.586	97	3	17.010	1
NAVI DA CARICO SECCO <i>DRY CARGO SHIPS</i>	106	3.942.399	48	17	946.813	12
Carico generale <i>General cargo</i>	19	162.084	57	1	9.600	3
Portacontaineri <i>Container ships</i>	3	101.969	13	3	305.613	40
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	55	2.508.745	56	3	72.000	2
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	29	1.169.601	45	10	559.600	21
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	65	1.720.412	38	11	382.411	9
Navi passeggeri <i>Passenger ships</i>	27	782.611	39	8	377.837	19
Traghetti <i>Ferries</i>	38	937.801	38	3	4.574	0,2
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	131	150.028	6	15	49.007	7
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	48	16.459	7	–	–	–
Altri tipi di navi <i>Others</i>	83	133.569	30	15	49.007	11
TOTALE TOTAL	451	9.327.242	50	51	1.414.751	8

Alla fine del 2013, risultano in costruzione nei cantieri mondiali 51 unità per 1,4 milioni di gt ordinate da armatori italiani, la cui consegna è prevista tra il 2013 e il 2015. Dal 2004 al 2013 sono 451 le nuove navi ultimate e consegnate agli armatori italiani, per circa 9,3 milioni di gt, pari al 50% della flotta esistente.

Nonostante la consistente riduzione degli investimenti registratisi negli ultimi anni, in totale dal 2008 al 2013 gli armatori italiani ordinano ai cantieri nazionali ed esteri più di 370 unità per un valore di circa 20 miliardi di dollari. Nel corso del 2013, entrano a far parte della flotta 14 unità, per 146.800 gt.

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati RINA *Confitarma processing of Rina data*

Pirateria *Piracy*

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Totale
Attacchi nel mondo <i>World attacks</i>	276	239	263	293	406	445	439	297	264	2.922
di cui <i>of which</i>										
Gulf of Aden, Red Sea, Somalia	45	20	44	111	211	219	237	75	15	977
Attacchi a navi italiane <i>Italian ships attacked</i>	3	1	1	4	11	8	12	3	2	45

Secondo il rapporto annuale dell'*International Maritime Bureau* (IMB), nel 2013 la pirateria marittima tocca i livelli più bassi degli ultimi sei anni, con 264 attacchi registrati in tutto il mondo rispetto ai 297 del 2012 (12 navi dirottate, 202 abbordate, 22 incendiate e altri 28 tentativi di attacchi sventati. Circa 300 le persone prese in ostaggio in mare e 21 ferite).

In particolare, si riduce del 40% la pirateria somala: 15 i casi segnalati al largo della Somalia rispetto ai 75 nel 2012 e 237 nel 2011. Secondo IMB i pirati somali sono scoraggiati da una combinazione di fattori, tra cui il ruolo chiave delle marine internazionali, il maggior utilizzo delle *best practices* da parte delle navi, l'uso di squadre di sicurezza armate a bordo e una situazione di maggiore stabilità del governo centrale della Somalia. Peraltro, IMB raccomanda di proseguire l'azione internazionale congiunta per affrontare la pirateria somala, dato che abbassare la guardia potrebbe riaccendere l'attività dei pirati.

Nel 2013 aumentano invece del 19% gli attacchi di pirateria in Africa Occidentale, soprattutto in Nigeria, ove si registrano 31 attacchi su un totale di 51 in tutta l'area.

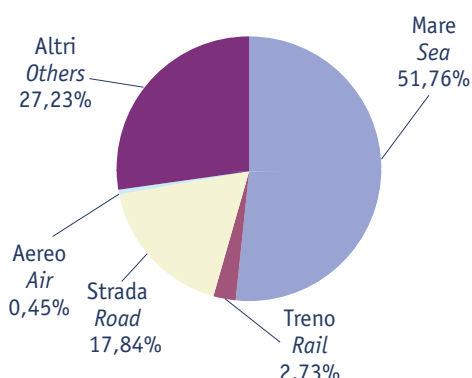
In totale, dal 2005 ad oggi sono 46 le navi italiane attaccate, di cui 2 nel 2013 e 1 nel 2014; 7 le navi sequestrate, di cui una alla fine del 2012 in Africa occidentale. Dalla fine del 2011, con l'utilizzo di guardie armate a bordo delle unità in navigazione nell'Oceano Indiano, nessuna nave italiana attaccata è stata sequestrata.

Fonte/Source: IMB – *International Maritime Bureau*



Commercio estero dell'Italia nel 2013 per modalità di trasporto Italian foreign trade by mode of transport on 2013

	import		export		total	
	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%
Mare Sea	163,7	56,06	60,1	42,81	223,7	51,76
Treno Rail	8,6	2,95	3,2	2,27	11,8	2,73
Strada Road	35,5	12,14	41,6	29,68	77,1	17,84
Aereo Air	0,2	0,08	1,7	1,20	1,9	0,45
Altri Others	84	28,77	33,7	24,04	117,7	27,23
TOTALE TOTAL	292,0	100	140,3	100	432,3	100

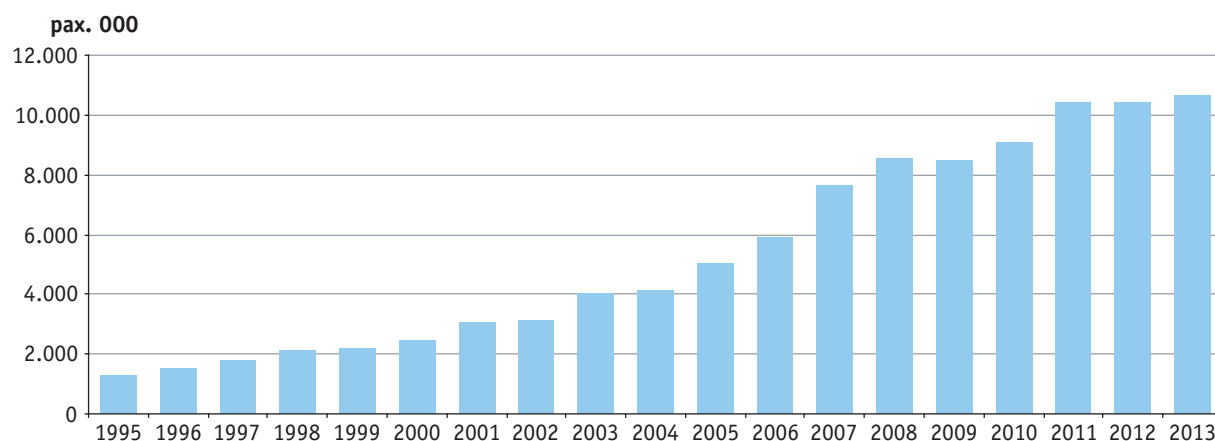


Il 2013 registra una forte flessione delle importazioni (-5,5%), accanto ad un andamento stazionario delle esportazioni (-0,1%), che aumentano verso i paesi extra-Ue (+1,3%) e si riducono verso i paesi Ue (-1,2%).

Il 52% di merci importate ed esportate dall'Italia utilizza il trasporto via mare, a fronte del 18% che impiega la modalità stradale. Si rileva che la quota di trasporto marittimo si riduce di circa il 2%, rispetto al 2012, mentre aumenta quella del trasporto stradale. Il 42% del commercio estero italiano interessa i paesi dell'Unione europea. Di questo il 10% utilizza la via marittima (8% per le importazioni e 13% per le esportazioni).

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati ISTAT Confitarma processing of ISTAT data

Movimento crocieristi nei porti italiani Passengers movement in Italian ports



Fonte/Source: CEMAR



Servizi di trasporto ro-ro per la Sicilia *Ro-Ro services to Sicily*

Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Round trip settimanali <i>Weekly round trip</i>	M. l. settimanali <i>Weekly linear meters</i>
Genova	Catania	1	7.700
Genova-Livorno	Palermo	4	30.000
Genova-Livorno	Catania	3	23.100
Genova	Palermo	6	27.600
Civitavecchia	Palermo	1	4.300
Civitavecchia	Termini Imerese	2	8.600
Napoli	Catania	7	29.400
Napoli	Palermo	14	47.600
Salerno	Messina	13	74.100
Salerno	Catania	6	23.400
Salerno	Palermo	2	8.000
Ravenna-Brindisi	Catania	3	21.900
Ravenna	Catania	3	9.600
Cagliari	Palermo	1	4.500
Cagliari	Trapani	1	4.500

TOTALE TOTAL	17 linee/lines 15 direttrici/routes	67	324.300
---------------------	--	-----------	----------------

Dato al 1999 118.200

N. Tir	884.455
N. Trailer	1.081.000

Nel 2014 rimane pressoché inalterata l'offerta di stiva in termini di metri lineari, pari a 324.300 ml (336.000 ml nel 2013). Invariato anche il numero delle partenze settimanali, pari a 67 andata/ritorno ma, per effetto di una razionalizzazione dei servizi tale offerta si concentra su un minor numero di collegamenti, pari a 17 su 15 direttrici differenti.

Fonte/Source: Confitarma

Servizi di trasporto ro-ro per la Sardegna *Ro-Ro services to Sardinia*

Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Round trip settimanali <i>Weekly round trip</i>	M. l. settimanali <i>Weekly linear meters</i>
Vado Ligure	Cagliari	4	14.400
Genova	Olbia-Arbatax	3	12.000
Genova	Porto Torres	7	28.000
Livorno	Golfo Aranci	4	16.000
Livorno	Olbia	14	56.000
Piombino	Olbia	14	56.000
Civitavecchia	Arbatax-Cagliari	2	8.000
Civitavecchia	Olbia	7	28.000
Napoli	Cagliari	2	9.000
Salerno-Cagliari	Valencia (circolare)	3	23.100
Cagliari	Palermo	1	4.500
Cagliari	Trapani	1	4.500
TOTALE TOTAL	12 linee /lines 12 direttrici/routes	62	259.500

Dato al 1999 117.800

N. Tir	707.727
N. Trailer	865.000

Prosegue il momento di crisi dei collegamenti delle autostrade del mare che interessano la Sardegna anche se non si registrano rispetto agli anni scorsi ulteriori arretramenti dell'offerta, che rimane sostanzialmente invariata.

L'isola è colpita fortemente sia dal calo dei flussi turistici sia dalla crisi in cui versano molte grandi realtà industriali sarde.

L'offerta settimanale annuale è pari a 260.000 ml distribuita su 12 diversi collegamenti e 62 partenze di andata/ritorno, aumenta sensibilmente nei mesi estivi per sostenere i flussi vacanzieri.

Fonte/Source: Confitarma



Servizi di trasporto ro-ro internazionali *Ro-Ro international services*

Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Round trip settimanali <i>Weekly round trip</i>	M. l. settimanali <i>Weekly linear meters</i>
Savona	Bastia	3	12.000
Genova	Barcellona-Tangeri	2	8.400
Genova	Tunisi	3	12.900
Genova-Catania	Malta	1	7.700
Genova-Livorno-Catania	Malta	2	15.400
Genova-Livorno-Catania	Patrasso-Bar	1	7.700
Livorno-Savona	Barcellona	3	23.100
Livorno-Savona	Valencia	6	46.200
Livorno	Bastia	7	28.000
Livorno	Barcellona-Tangeri	1	4.260
Civitavecchia-Palermo	Tunisi	1	4.300
Civitavecchia-(Porto Torres)	Barcellona	6	36.000
Civitavecchia	Tunisi	1	4.000
Salerno-Cagliari	Valencia	3	23.100
Salerno	Malta	1	3.900
Salerno	Palermo-Tunisi	2	8.000
Trieste-Ancona	Igoumenitsa-Patrasso	3	19.800
Ancona	Igoumenitsa-Patrasso	3	19.800
Ravenna	Igoumenitsa-Patrasso	2	12.800
Brindisi	Igoumenitsa	2	9.000
Brindisi	Igoumenitsa-Patrasso	6	27.000
Sete	Barcellona-Tangeri	2	8.400
Sete	Nador	2	8.400
TOTALE TOTAL	23 linee/lines 23 direttrici/routes	63	350.160
			Dato al 1999 30.000
N. Tir	954.982		
N. Trailer	1.167.200		

Prosegue il *trend* positivo sui collegamenti internazionali.

Gli armatori italiani servono un network sempre più articolato di destinazioni che non interessa più soltanto collegamenti da e per l'Italia ma anche collegamenti tra paesi terzi (ad esempio Spagna-Marocco e Francia-Marocco).

L'offerta settimanale di stiva supera i 350.000 metri lineari, distribuiti su 23 collegamenti differenti e 63 partenze di andata/ritorno.

Interessanti sono gli sviluppi in Adriatico, in particolare verso la Grecia, e nel Mediterraneo occidentale, in particolare verso il Marocco.

La stabilizzazione della situazione politica dei paesi della costa nord orientale del Nord Africa potrebbe fare incrementare ulteriormente i collegamenti verso la sponda sud del Mediterraneo.

Fonte/Source: Confitarma



Traffico di container nei principali porti italiani

Movement of containers in Italian ports
(teu)

Porti <i>Ports</i>	2010	2011	2012	2013	Var. % 2013/ 2012	Var. % 2013/ 2011	Var. % 2013/ 2010	Var. % 2013/ 2007
Gioia Tauro	2.851.261	2.304.992	2.721.000	3.087.000	13,45	33,93	8,27	-10,40
Genova	1.758.858	1.847.102	2.064.083	2.038.940	-1,22	10,39	15,92	9,91
La Spezia	1.285.155	1.307.000	1.247.518	1.300.000	4,21	-0,54	1,16	9,52
Taranto	581.936	604.404	263.461	200.000	-24,09	-66,91	-65,63	-73,54
Livorno	628.489	637.798	549.000	559.000	1,82	-12,35	-11,06	-25,02
Cagliari	629.340	614.000	621.536	656.000	5,54	6,84	4,24	19,85
Salerno	234.809	245.000	208.591	270.000	29,44	10,20	14,99	-29,93
Napoli	534.432	526.768	546.818	477.020	-12,76	-9,44	-10,74	3,52
Venezia	393.913	458.363	428.126	448.132	4,67	-2,23	13,76	36,00
Trieste	281.629	393.000	408.023	458.497	12,37	16,67	62,80	72,46
Ravenna	183.041	215.336	208.152	225.000	8,09	4,49	22,92	8,81
Savona	196.434	175.000	75.383	74.080	-1,60	-57,67	-62,29	-69,48
Ancona	110.395	125.000	142.213	151.000	6,18	20,80	36,78	73,18
TOTALE TOTAL	9.669.692	9.453.763	9.483.804	9.944.669	4,86	5,19	2,84	-5,28
Variazione Teu su anno precedente/ <i>Changes Teu y o y</i>	+243.371	-215.929	+30.041	+460.865				
di cui/of which								
Totale porti di transshipment/ <i>Total transshipment ports</i>	4.062.537	3.523.396	3.605.997	3.943.000				
	-6,30%	-13,27%	+2,34%	+9,35%				
Totale porti di destino/ <i>Total gateway ports</i>	5.607.155	5.930.367	5.877.807	6.001.669				
	+10,15%	+5,76%	-0,89%	+2,11%				

Nel 2013 i principali porti italiani registrano un aumento del 4,86% nella movimentazione totale dei contenitori rispetto al 2012, riducendo la differenza con i livelli record raggiunti nel 2007 (-5,28%), distanza che l'anno scorso si attestava invece al -9,66%.

Apri la classifica italiana Gioia Tauro che, con un aumento del 13,45% rispetto al 2012, torna a superare i tre milioni di teu, anche se rispetto ai valori del 2007, si registra ancora una perdita del 10,4%. Seguono Cagliari (+5,54%), La Spezia (+4,21%), Livorno (+1,82%) e Salerno (+29,44%). Riduzioni si registrano a Taranto (-24,09%), che rispetto al 2007 mantiene una perdita allarmante del -73,54%, Napoli (-12,76%), Savona (-1,60%) e Genova (-1,22%), che comunque registra una crescita del 9,91% rispetto al 2007.

Il totale dei *container* movimentati nel 2013 nei primi tredici porti italiani è pari a 9.944.669 teu, con un aumento di 460.865 teu rispetto al 2012. L'analisi dei dati statistici evidenzia inoltre un incremento di circa l'1,5% dell'incidenza di tale traffico sui quattro principali porti del *North Range* (Rotterdam, Amburgo, Anversa e Brema) che manifestano una leggera flessione.

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati forniti dalle Autorità portuali *Confitarma processing of port Authorities data*

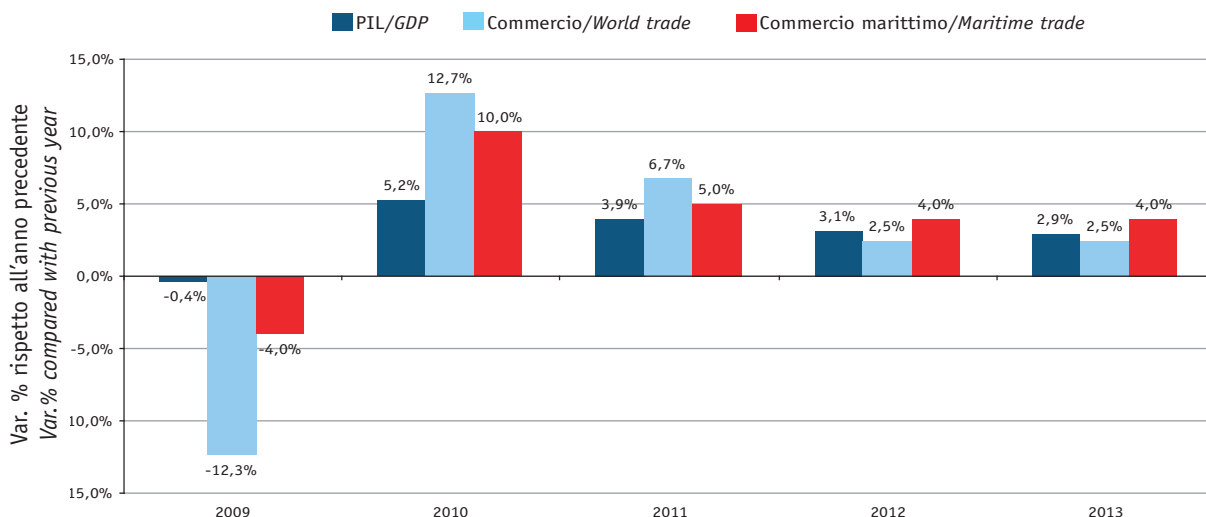


La navigazione internazionale e i traffici marittimi

International navigation and maritime traffic

PIL, commercio mondiale e commercio marittimo

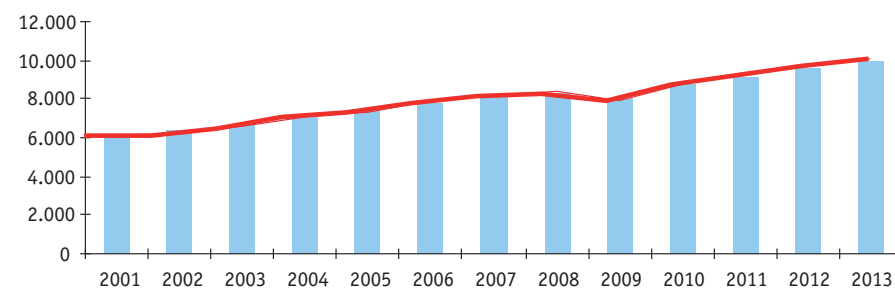
GDP, world trade and maritime trade



Fonte/Source: FMI, WTO, Clarkson Research Services

Traffico marittimo mondiale World seaborne trade

Milioni di tonnellate
Million tonnes

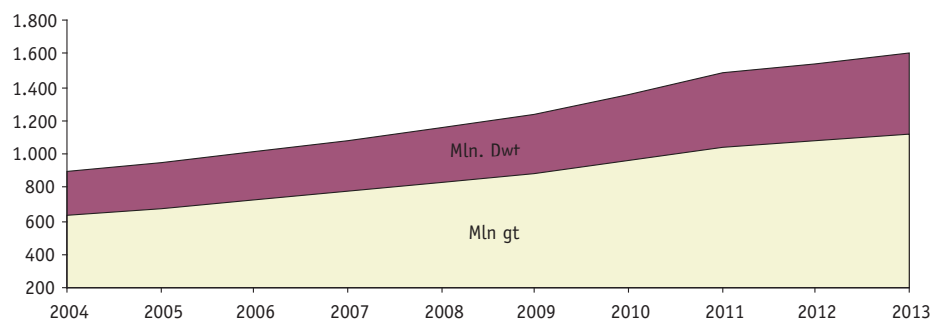


Miliardi tonnellate
Billion tonnes-miles

Aumenta di quasi il 4% il commercio marittimo mondiale con un totale di volumi trasportati pari a 9.931 milioni di tonnellate. La domanda di servizi di trasporto marittimo, cioè le quantità di merci trasportate per le distanze percorse, nel 2013 registra un aumento del 3,6% per un totale di 50.501 miliardi di tonnellate-migliaia.

Fonte/Source: Clarkson Research Services

Evoluzione della flotta mondiale World merchant fleet evolution



Alla fine del 2013 la flotta mondiale registra un ulteriore aumento del 3,9%, raggiungendo 1.122 milioni di tonnellate di stazza lorda (gt) e 1.607 milioni di tonnellate di portata (dwt). Il volume delle navi demolite nel 2013 è pari a circa 29 milioni di gt (45 milioni dwt) equivalente a meno del 3% della flotta in esercizio all'inizio dell'anno. Si riducono le consegne di circa il 26% rispetto al 2012 per un totale di circa 70 milioni di gt.

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay Confitarma processing of IHS Fairplay data



Flotta mondiale: tonnellaggio da carico controllato dai principali Paesi marittimi

World fleet: cargo tonnage controlled by main maritime countries

31 dicembre 2013 *December 31st, 2013*

Navi di 1.000 gt ed oltre *Ships of 1.000 gt and over*

	Paesi/Countries	N.	GT	% su totale	DWT	% su totale	var. % 2013/12 GT	var. % 2013/12 DWT
1	Giappone/ <i>Japan</i>	3.997	151.607.732	13,7	227.310.959	14,2	0,7	0,5
2	Grecia/ <i>Greece</i>	3.436	144.629.283	13,1	251.538.338	15,7	6,3	6,3
3	Germania/ <i>Germany</i>	3.660	91.225.716	8,3	123.084.954	7,7	-2,9	-3,1
4	Cina/ <i>China</i>	3.645	89.580.089	8,1	143.861.263	9,0	5,9	6,4
5	USA	2.191	53.520.857	4,9	57.332.429	3,6	8,3	13,4
6	Corea del Sud/ <i>Korea Rep. of</i>	1.334	44.212.620	4,0	72.765.685	4,6	2,8	2,7
7	Regno Unito/ <i>UK</i>	1.197	42.465.249	3,8	57.535.535	3,6	-2,0	-1,5
8	Norvegia/ <i>Norway</i>	1.988	36.312.192	3,3	39.957.527	2,5	3,1	0,6
9	Hong Kong	864	29.605.705	2,7	46.931.885	2,9	-0,6	-2,7
10	Danimarca/ <i>Denmark</i>	933	28.924.877	2,6	37.440.617	2,3	-1,9	-4,6
11	Taiwan	755	27.900.641	2,5	43.486.057	2,7	5,8	4,9
12	Singapore	1.192	27.038.517	2,5	40.556.800	2,5	10,1	7,7
13	ITALIA/<i>Italy</i>	775	17.838.639	1,6	22.399.785	1,4	-5,4	-7,1
14	Canada	477	16.811.081	1,5	22.438.973	1,4	3,8	4,2
15	Svizzera/ <i>Switzerland</i>	375	16.221.455	1,5	17.713.860	1,1	13,6	13,5
16	Turchia/ <i>Turkey</i>	1.130	15.289.514	1,4	24.659.246	1,5	-3,7	-4,2
17	Russia	1.681	14.428.737	1,3	19.447.915	1,2	2,0	2,0
18	India	590	12.713.891	1,2	20.806.846	1,3	-1,6	-1,8
19	Francia/ <i>France</i>	499	11.469.157	1,0	10.934.736	0,7	2,3	1,9
20	Malesia/ <i>Malaysia</i>	524	11.100.276	1,0	12.571.102	0,8	0,0	1,7
21	Iran	200	10.121.537	0,9	17.654.985	1,1	8,8	10,3
22	Belgio/ <i>Belgium</i>	270	9.734.790	0,9	14.941.761	0,9	3,0	7,5
23	Indonesia	1.212	9.646.771	0,9	13.093.882	0,8	7,9	6,5
24	Monaco	174	9.382.744	0,9	14.890.638	0,9	95,1	82,4
25	Paesi Bassi/ <i>Netherlands</i>	997	9.295.645	0,8	10.366.084	0,6	7,1	12,0
26	Brasile/ <i>Brazil</i>	191	8.952.686	0,8	11.712.977	0,7	5,1	6,0
27	Arabia Saudita/ <i>Saudi Arabia</i>	227	7.446.209	0,7	12.811.436	0,8	3,0	1,5
28	Svezia/ <i>Sweden</i>	327	7.381.560	0,7	6.778.336	0,4	3,9	3,5
29	Emirati Arabi Uniti/ <i>UAEs</i>	447	6.432.896	0,6	8.301.786	0,5	-2,5	-3,8
30	Qatar	88	5.406.952	0,5	4.803.250	0,3	5,1	4,9
	Altri/ <i>Others</i>	5.030	63.441.633	5,8	83.657.983	5,2	-0,2	-2,3
Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale <i>Tonnage controlled by unknown shipowners</i>		7.836	73.111.693	6,6	105.547.926	6,6	19,7	24,7
TOTALE TOTAL		48.242	1.103.251.344		1.597.335.556		3,9	4,1

Nella graduatoria delle flotte per controllo armatoriale, il Giappone, con 151,6 milioni di gt (227 milioni di dwt) è in prima posizione, seguito da Grecia, Germania, Cina, Stati Uniti.

Fonte/*Source*: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*



Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri *World fleet: ships on main registers*

31 dicembre 2013 *December 31st, 2013*

Navi di 100 gt e oltre *Ships of 100 gt and over*

	Bandiera <i>Flag</i>	N.	GT	% su totale	DWT	% su totale	var. % 2013/12 GT	var. % 2013/12 DWT
1	Panama	8.066	218.269.034	19,44	328.245.241	20,43	-0,2	-0,1
2	Liberia	3.080	126.439.315	11,26	192.493.021	11,98	0,3	0,7
3	Isole Marshall/ <i>Marshall Islands</i>	2.282	95.024.687	8,46	149.978.908	9,33	11,4	11,4
4	Hong Kong	2.267	85.575.633	7,62	139.950.236	8,71	9,3	7,9
5	Singapore	3.096	69.352.556	6,18	104.900.402	6,53	15,0	14,7
6	Bahamas	1.348	52.986.208	4,72	62.567.704	3,89	1,1	-0,5
7	Malta	1.816	49.707.064	4,43	76.494.088	4,76	12,5	12,0
8	Cina/ <i>China</i>	3.937	43.064.026	3,84	65.092.522	4,05	6,0	6,3
9	Grecia/ <i>Greece</i>	1.315	41.734.666	3,72	74.482.308	4,64	1,4	2,2
10	Cipro/ <i>Cyprus</i>	1.041	21.049.236	1,87	32.185.694	2,00	5,0	4,5
11	Giappone/ <i>Japan</i>	5.501	19.800.634	1,76	27.506.163	1,71	6,9	9,2
12	ITALIA/<i>Italy</i>	1.633	18.143.042	1,62	20.086.351	1,25	-2,0	-4,2
13	Norvegia/ <i>Norway</i>	1.944	16.404.562	1,46	17.882.333	1,11	-0,7	-1,4
14	Isola di Man/ <i>Isle of Man</i>	418	15.804.150	1,41	25.251.173	1,57	11,3	10,1
15	Regno Unito/ <i>UK</i>	1.467	14.738.750	1,31	15.324.107	0,95	-12,9	-11,0
16	Indonesia	7.773	12.688.772	1,13	15.234.575	0,95	8,7	8,0
17	Germania/ <i>Germany</i>	722	12.410.579	1,11	13.518.663	0,84	-6,7	-7,6
18	Danimarca/ <i>Denmark</i>	832	12.384.621	1,10	14.298.675	0,89	7,1	5,8
19	Corea del Sud/ <i>Korea Rep. of</i>	2.986	12.011.709	1,07	18.252.740	1,14	1,9	2,7
20	USA	6.367	11.255.806	1,00	9.941.418	0,62	-0,7	0,2
21	Bermuda	152	11.031.044	0,98	9.683.300	0,60	-4,9	-11,5
22	Antigua e Barbuda	1.193	10.046.803	0,89	12.847.391	0,80	-5,8	-6,1
23	India	1.531	9.207.932	0,82	14.253.922	0,89	-1,7	-2,1
24	Russia	3.473	7.816.341	0,70	6.420.211	0,40	1,6	4,1
25	Paesi Bassi/ <i>Netherland</i>	1.373	7.678.196	0,68	7.547.504	0,47	2,8	3,9
26	Malesia/ <i>Malaysia</i>	1.454	6.992.970	0,62	7.371.069	0,46	-7,8	-11,1
27	Tanzania	312	6.702.272	0,60	12.358.140	0,77	73,5	77,7
28	Turchia/ <i>Turkey</i>	1.313	5.925.964	0,53	8.559.330	0,53	-8,5	-9,9
29	Francia/ <i>France</i>	793	5.797.522	0,52	6.216.966	0,39	-2,2	-5,1
30	Filippine/ <i>Philippines</i>	2.044	4.591.888	0,41	6.136.750	0,33	3,2	-8,4
	Altri/ <i>Others</i>	35.304	98.013.448	8,73	112.608.091	7,01	3,4	4,6
TOTALE TOTAL		106.833	1.122.649.460		1.606.901.352		3,8	4,1

Con oltre 218 milioni di gt, Panama detiene sempre la prima posizione come paese di registrazione delle navi, seguita da Liberia, Isole Marshall, Hong Kong, Singapore, Bahamas, Malta e Cina. Quest'ultima, con 43 milioni di gt è la più grande flotta battente bandiera nazionale, con un aumento del 6% rispetto al 2012.

L'Italia è 12^a tra le flotte di bandiera e 13^a per controllo amatoriale.

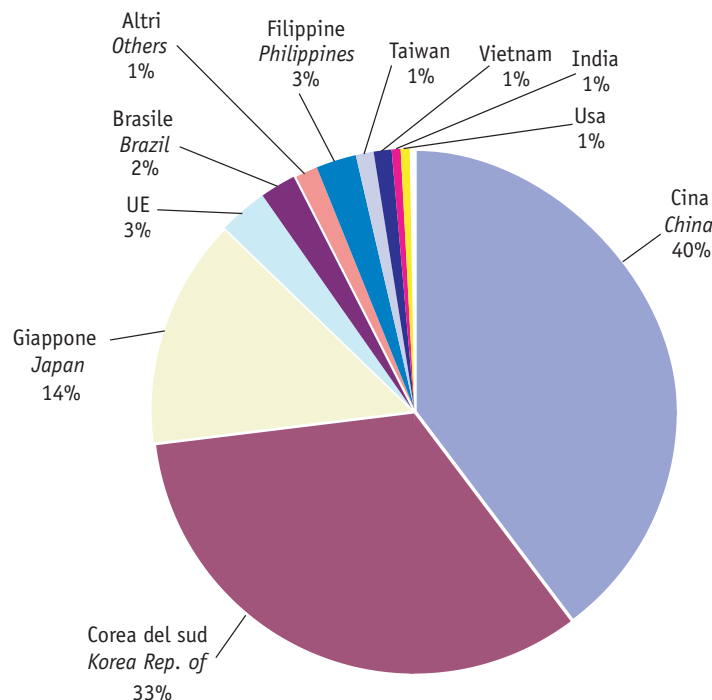
Tra i paesi dell'Unione europea, l'Italia mantiene la quarta posizione tra le flotte di bandiera e la quinta per controllo armatoriale.

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*



Ripartizione delle commesse ai cantieri *Break-down of shipyards orders*

Dicembre 2013 *December 2013*



Alla fine del 2013, secondo le statistiche *IHS Fairplay*, nel *carnet* degli ordini mondiali di nuove costruzioni risultano 5.994 navi per 182,9 milioni di tonnellate di stazza lorda (100,4 milioni di stazza lorda compensata), di cui 3.964 unità da carico pari a 170,8 milioni di gt (86,5 milioni cgt e 249,2 milioni di dwt).

Il 60% come numero di navi e il 43% in termini di tonnellaggio di stazza sarà completato entro il 2014. In complesso si registra una riduzione del 32% nel *carnet* degli ordini mondiali.

I cantieri cinesi mantengono la *leadership* nella costruzione di nuove navi con il 40% dell'*orderbook* mondiale, superando nel numero e nel tonnellaggio la Corea del Sud e il Giappone, che detengono rispettivamente il 33% ed il 14% degli ordini.

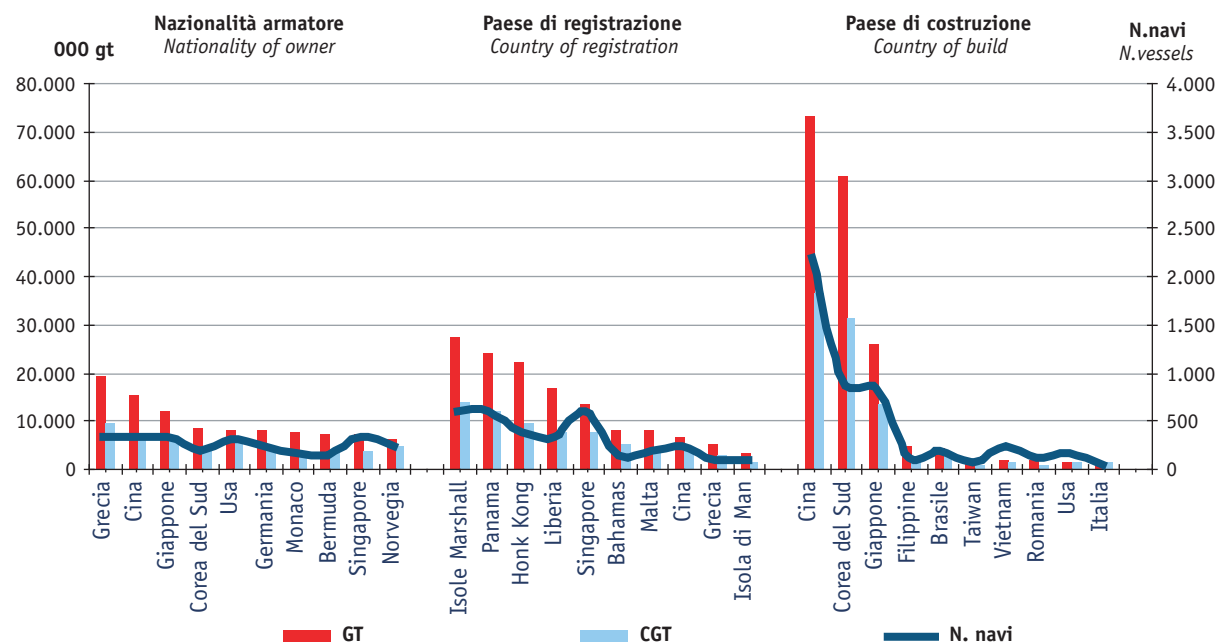
Con 28 navi per 1,151 milioni di gt, l'Italia è undicesima nella graduatoria mondiale dei principali paesi costruttori, seconda tra i paesi dell'Unione europea, preceduta dalla Romania e seguita dalla Germania, rispettivamente ottava e tredicesima. Nella costruzione di navi da crociera, i cantieri italiani con ordini per 13 unità e 1,053 milioni di gt precedono quelli tedeschi che hanno ordini per 5 unità e 801mila gt.

La Cina è il principale costruttore di navi portarinfuse (886 unità per 66,2 milioni di dwt), da carico generale (131 unità per 2,8 milioni di dwt), *crude oil tanker* (77 unità per 17,8 milioni di dwt) e *chemical tanker* (25 unità per 649mila dwt). La Corea del Sud è prima nella costruzione di *oil products tanker* (27 unità per 1,4 milioni dwt), portacontaineri (161 unità, per 20,1 milioni dwt), *chemical/oil products tanker* (231 unità per 10,9 milioni dwt), gasiere LNG (80 unità per 6,7 milioni dwt) e LPG (73 unità per 2,8 milioni dwt), *vehicle carrier* (23 unità per 1,5 milioni gt) e *ro-ro cargo ship* (12 unità per 407mila gt). Il Giappone ha il primato nella costruzione di *passenger/ro-ro cargo ship* (18 unità per 54mila gt).

Fonte/Source: IHS Fairplay

Ordini ai cantieri mondiali *World orderbook*

Dicembre 2013 *December 2013*



Fonte/Source: IHS Fairplay



Flotta cisterniera mondiale *World tanker fleet*

	1.1.2013		1.1.2014	
Navi di almeno 10.000 dwt <i>Ships of 10,000 dwt and over</i>	N.	Mln. dwt	N.	Mln. dwt
Flotta/Existing fleet	5.742	492,7	5.820	501,9
Ordini ai cantieri/Orderbook	552	58,1	666	61,6
Consegne di nuove navi/Deliveries	266	32,4	196	21,4
Demolizioni/Demolition sales	131	11,6	110	10,9

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Services Limited *Confitarma processing of Clarkson Research Services Limited data*

Principali flotte mondiali di navi cisterna *World leading tanker fleets*

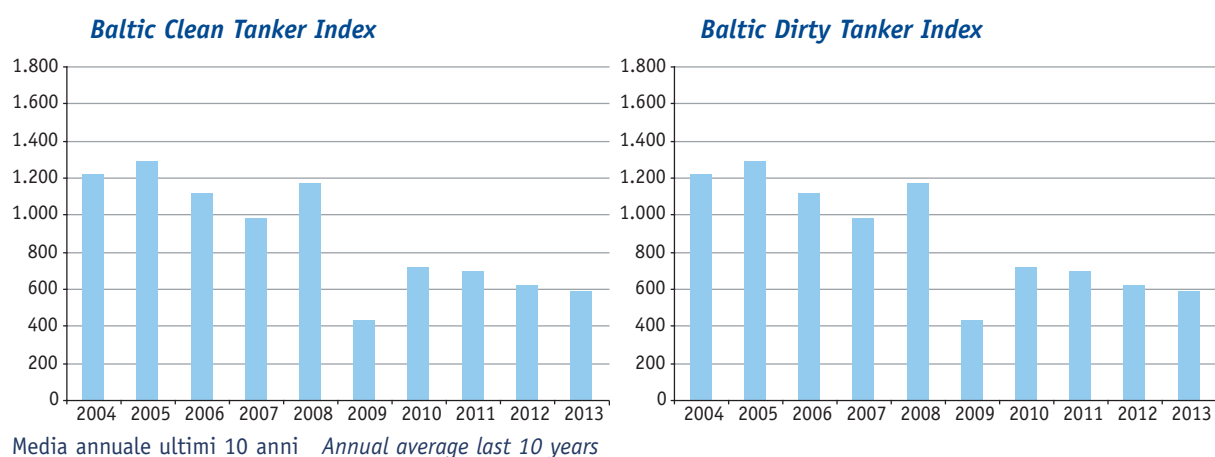
CRUDE OIL				OIL PRODUCTS			CHEMICAL		
	Paesi/Countries	N.	000 dwt	Paesi/Countries	N.	000 dwt	Paesi/Countries	N.	000 dwt
1	Grecia/Greece	580	91.273	Grecia/Greece	220	9.047	Grecia/Greece	350	11.768
2	Giappone/Japan	148	32.554	Giappone/Japan	250	6.685	USA	213	7.754
3	Cina/China	123	21.383	Cina/China	171	5.181	Giappone/Japan	371	6.803
4	Regno Unito/UK	111	20.021	Danimarca/Denmark	46	2.673	Danimarca/Denmark	208	5.677
5	USA	105	16.873	Germania/Germany	50	2.608	Norvegia/Norway	253	5.666
6	Iran	53	13.749	Singapore	229	2.347	Germania/Germany	241	5.443
7	Corea del Sud/Korea Rep. of	54	13.029	India	32	1.880	ITALIA/Italy	181	5.062
8	Germania/Germany	82	12.956	Indonesia	159	1.841	Hong Kong	69	2.334
9	Singapore	82	12.519	Russia	197	1.750	Cipro/Cyprus	51	1.936
10	Russia	105	11.278	Norvegia/Norway	21	1.742	Svezia/Sweden	86	1.921
11	Arabia Saudita/Saudi Arabia	46	11.000	Emirati Arabi Uniti/UAEs	45	1.675	Singapore	102	1.888
12	Hong Kong	54	9.682	Regno Unito/UK	59	1.672	Corea del Sud/Korea Rep. of	165	1.789
13	Canada	66	9.062	Hong Kong	58	1.603	Cina/China	186	1.603
14	Norvegia/Norway	65	8.894	USA	31	1.534	Turchia/Turkey	170	1.529
15	Malesia/Malaysia	60	8.629	ITALIA/Italy	31	1.178	Emirati Arabi Uniti/UAEs	60	1.418
16	Taiwan	32	7.981	Svezia/Sweden	29	1.125	Regno Unito/UK	66	1.414
17	India	52	7.209	Monaco	14	735	Arabia Saudita/Saudi Arabia	39	1.391
18	Belgio/Belgium	34	7.128	Taiwan	20	724	Russia	80	1.382
19	Danimarca/Denmark	31	5.827	Brasile/Brazil	22	657	Paesi Bassi/Netherlands	74	1.196
20	Turchia/Turkey	41	5.443	Vietnam	33	640	Indonesia	85	985
21	Oman	16	5.036	Cipro/Cyprus	15	495	Monaco	21	866
22	Monaco	37	4.212	Cile/Chile	11	443	Taiwan	25	856
23	ITALIA/Italy	37	4.191	Canada	9	419	Lettonia/Latvia	16	778
24	Kuwait	20	3.926	Corea del Sud/Korea Rep. of	27	399	Messico/Mexico	19	748
25	Indonesia	36	2.642	Turchia/Turkey	55	366	Malesia/Malaysia	33	709
26	Emirati Arabi Uniti/UAEs	27	2.243	Tailandia/Thailand	82	348	Francia/France	39	647
27	Libia/Lybia	15	1.891	Azerbaijan	43	327	Vietnam	28	513
28	Angola	13	1.884	Malesia/Malaysia	45	308	Svizzera/Switzerland	16	507
29	Brasile/Brazil	13	1.590	Venezuela	7	304	India	21	500
30	Svezia/Sweden	12	1.429	Kuwait	7	294	Romania	11	445
	Altri/Others	213	21.440	Altri/Others	948	8.706	Altri/Others	788	11.153
	TOTALE TOTAL	2.363	376.972		2.966	59.706		4.067	86.681

Navi di almeno 1.000 gt per nazionalità dell'armatore *Ships of 1,000 gt and over by nationality of owner*

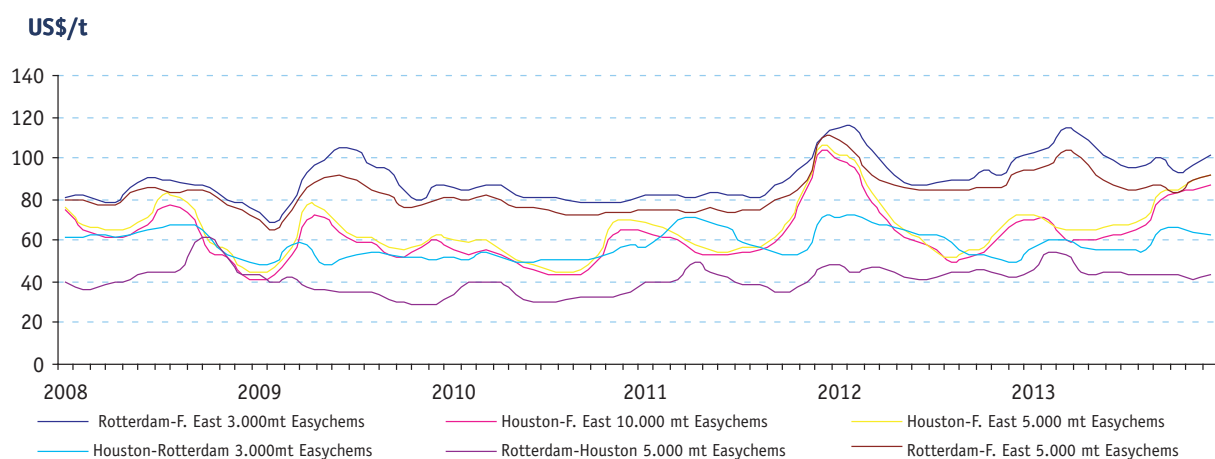
Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*



Andamento dei noli delle navi cisterna *Tanker ships charter market performance*



Andamento dei noli delle navi chimichiere *Chemical ships charter market performance*



Fonte/Source: Clarkson Research Services Limited

Flotta mondiale per il trasporto di LNG e LPG *World LNG and LPG fleet*

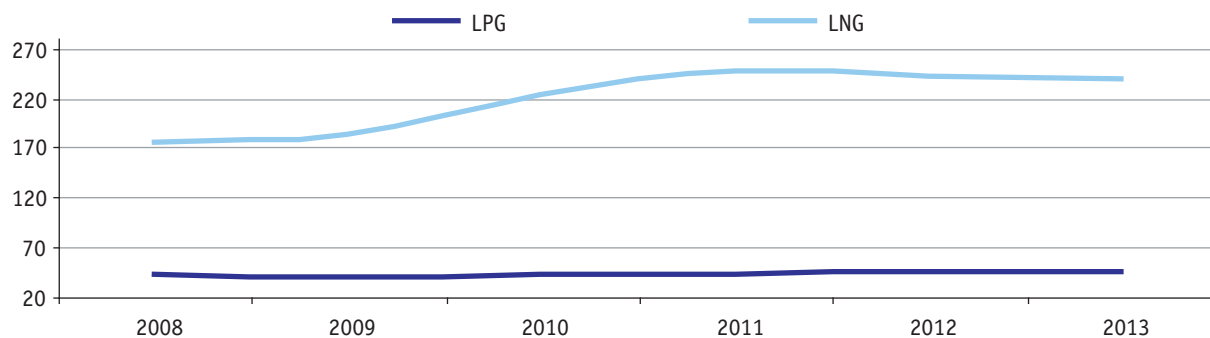
Fine anno End of the year	LNG						LPG					
	2012			2013			2012			2013		
	N.	Mln. dwt	000 m ³	N.	Mln. dwt	000 m ³	N.	Mln. dwt	000 m ³	N.	Mln. dwt	000 m ³
Flotta Existing fleet	372	29,0	53,2	386	30,1	55,3	1.233	16,3	19,9	1.268	16,3	21,3
Ordini ai cantieri Orderbook	86	7,2	13,6	112	9,1	17,3	106	2,19	2,8	172	4,44	5,8
Consegne di nuove navi Deliveries	18	1,36	2,5	3	0,27	0,6	49	1,06	1,4	8	0,06	0,01
Demolizioni Demolition sales	5	0,25	4,1	2	0,11	1,9	15	0,10	0,9	2	0,04	0,3

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Services Limited *Confitarma processing of Clarkson Research Services Limited data*



Traffico marittimo di LNG e LPG *Maritime traffic of LNG and LPG*

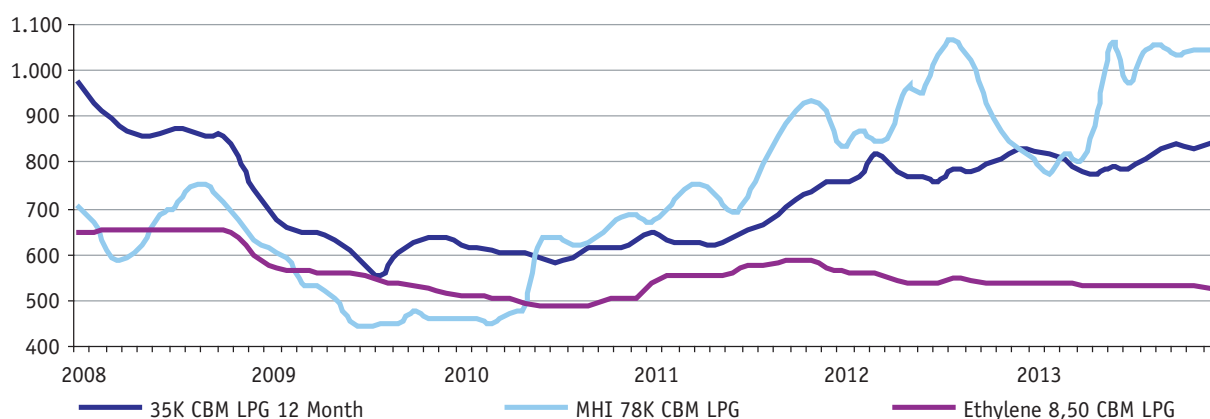
Mln. ton



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Services Limited *Confitarma processing of Clarkson Research Services Limited data*

Andamento dei noli delle navi LPG *LPG ships charter market performance*

Months Timecharter Rates, \$000/Month



Fonte/Source: Clarkson Research Services Limited

Flotta mondiale di navi portarinfuse *World bulk carrier fleet*

Fine anno/End of the year	2012		2013	
	N.	Mln. dwt	N.	Mln. dwt
Flotta/Existing fleet	9.490	679,3	9.917	721,5
Ordini ai cantieri/Orderbook	1.711	136,2	1.852	149,7
Consegne di nuove navi/Deliveries	1.213	99,3	780	62,1
Demolizioni/Demolition sales	585	33,4	390	21,6

Fonte/Source: Elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Services Limited *Confitarma processing of Clarkson Research Services Limited data*



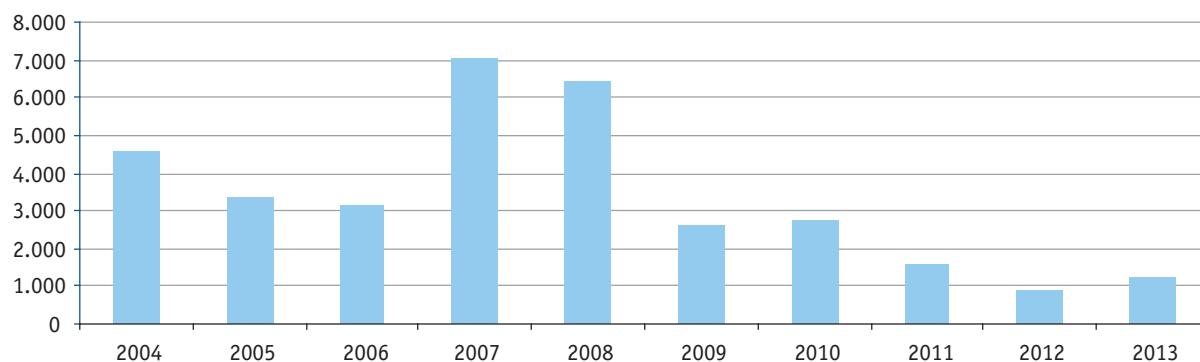
Principali flotte mondiali di navi portarinfuse *World leading bulk carrier fleets*

	Paesi/Countries	N.	dwt
1	Giappone/Japan	1.496	139.273.651
2	Grecia/Greece	1.550	119.833.936
3	Cina/China	1.384	92.559.913
4	Corea del Sud/Korea Rep. of	384	45.868.123
5	Germania/Germany	376	26.796.986
6	Hong Kong	378	26.449.880
7	USA	285	21.522.121
8	Taiwan	277	21.164.474
9	Regno Unito/UK	168	19.652.842
10	Turchia/Turkey	251	13.376.089
11	Singapore	166	12.898.597
12	India	136	9.794.293
13	Brasile/Brazil	40	9.109.990
14	ITALIA/Italy	116	8.480.018
15	Norvegia/Norway	112	7.326.361
16	Monaco	61	6.786.154
17	Belgio/Belgium	59	6.213.693
18	Danimarca/Denmark	90	4.774.521
19	Canada	60	2.900.802
20	Indonesia	52	2.640.938
21	Tailandia/Thailand	62	2.591.576
22	Polonia/Poland	59	2.552.872
23	Svizzera/Switzerland	67	2.313.516
24	Vietnam	109	2.224.261
25	Iran	36	2.070.362
26	Croazia/Croatia	36	1.837.851
27	Paesi Bassi/Netherlands	32	1.710.215
28	Emirati Arabi Uniti/UAEs	35	1.595.783
29	Ucraina/Ukraine	18	1.512.308
30	Bangladesh	32	1.353.788
	Altri/Others	1.262	68.089.088
	TOTALE TOTAL	9.189	685.275.002

Navi di almeno 1.000 gt per nazionalità dell'armatore *Ships of 1,000 gt and over by nationality of owner*

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*

Baltic dry index



Media annuale ultimi 10 anni / *Annual average last 10 years*



Principali flotte mondiali di navi portacontaineri *World leading container fleets*

	Paesi/Countries	N.	GT	DWT
1	Germania/Germany	1.595	54.417.223	63.837.327
2	Danimarca/Denmark	253	15.130.713	17.214.843
3	Giappone/Japan	313	14.490.452	15.818.226
4	Grecia/Greece	278	12.919.210	14.850.707
5	Svizzera/Switzerland	184	11.618.762	13.176.036
6	Cina/China	326	11.219.259	12.874.583
7	Taiwan	220	9.289.045	10.210.820
8	Francia/France	116	7.987.230	8.779.182
9	Singapore	189	7.202.760	8.240.599
10	Corea del Sud/Korea Rep. of	160	5.239.717	6.045.281
11	Canada	77	4.629.315	5.280.882
12	Regno Unito/UK	87	4.261.555	4.739.989
13	Hong Kong	86	4.148.916	4.631.237
14	USA	99	3.204.608	3.590.553
15	Israele/Israel	42	2.285.117	2.662.520
16	Kuwait	25	2.073.711	2.194.348
17	Monaco	21	1.429.319	1.576.211
18	Cipro/Cyprus	49	1.387.554	1.653.894
19	Indonesia	142	1.145.167	1.498.429
20	Cile/Chile	17	1.062.242	1.158.898
21	Iran	26	1.003.392	1.209.987
22	Turchia/Turkey	61	806.422	1.005.453
23	Norvegia/Norway	21	658.104	730.924
24	Tailandia/Thailand	40	522.429	679.443
25	Paesi Bassi/Netherlands	46	508.970	641.850
26	Emirati Arabi Uniti/UAEs	23	332.403	421.850
27	Australia	5	255.609	295.446
28	Spagna/Spain	5	253.770	272.330
29	Vietnam	31	233.619	310.603
30	Russia	16	206.059	260.885
	Altri/Others	390	8.107.573	9.489.120
	TOTALE TOTAL	4.943	188.030.225	215.352.456

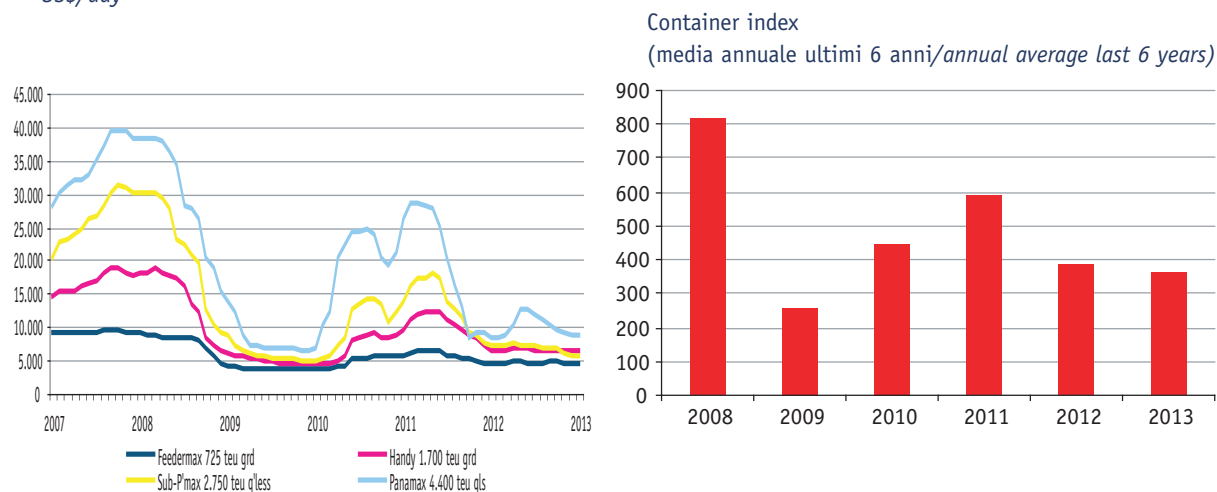
Navi di almeno 1.000 gt per nazionalità dell'armatore *Ships of 1,000 gt and over by nationality of owner*

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*



Andamento dei noli delle navi portacontaineri *Container ships charter market performance*

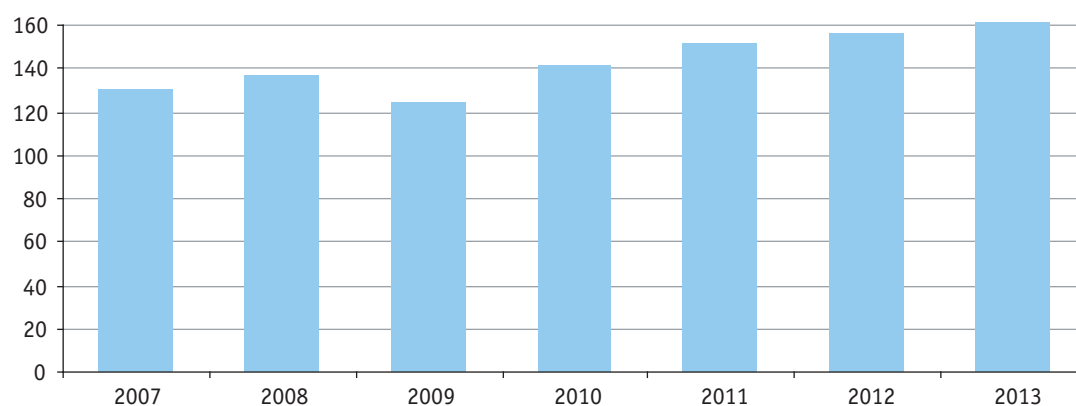
US\$/day



Fonte/Source: Banchero Costa

Traffico mondiale di contenitori *World container traffic*

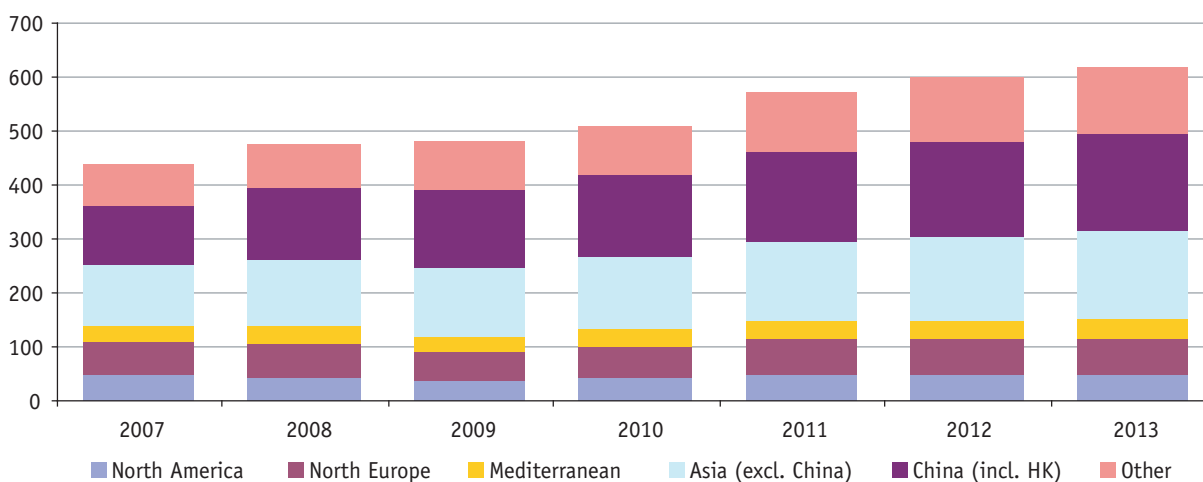
million teu



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Services Limited *Confitarma processing of Clarkson Research Services Limited data*

Traffico di contenitori per aree geografiche *Container trade by geographic area*

million teu lift



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Services Limited *Confitarma processing of Clarkson Research Services Limited data*



Principali flotte mondiali di navi traghetto

World leading ro-ro fleets

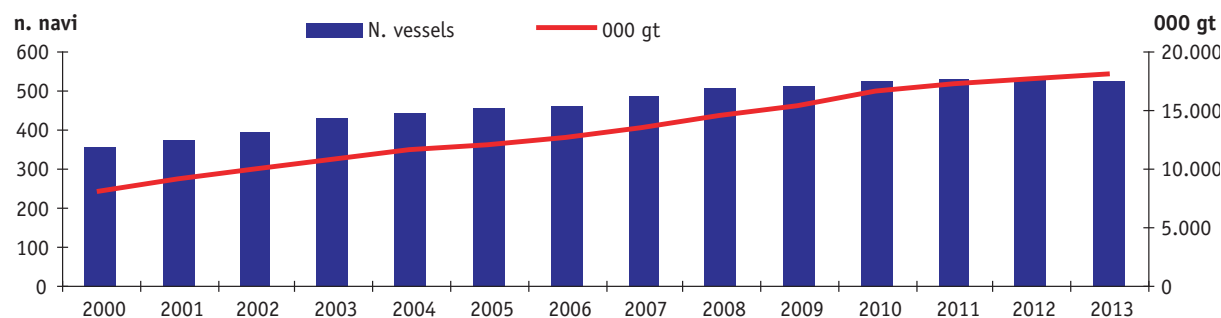
	Paesi/Countries	Bandiera nazionale National Flag		Bandiera estera Foreign Flag		Totale Total	
		N.	000 GT	N.	000 GT	N.	000 GT
1	ITALIA/Italy	132	2.072	25	628	157	2.700
2	Cina/China	94	993	20	212	114	1.205
3	Grecia/Greece	92	880	22	244	114	1.124
4	Svezia/Sweden	17	406	23	647	40	1.053
5	Giappone/Japan	120	880	9	158	129	1.037
6	Francia/France	38	740	14	227	52	967
7	Estonia	13	252	14	486	27	738
8	Norvegia/Norway	122	575	10	120	132	696
9	Regno Unito/UK	41	460	15	231	56	691
10	Danimarca/Denmark	32	331	14	333	46	663
11	Spagna/Spain	32	467	7	81	39	549
12	Germania/Germany	21	230	15	226	36	456
13	Canada	56	377	2	6	58	383
14	Finlandia/Finland	9	223	6	132	15	355
15	Corea del Sud/Korea Rep. of	18	162	8	174	26	336
16	Indonesia	77	312	3	10	80	322
17	USA	55	239	6	71	61	310
18	Filippine/Philippines	51	213	2	14	53	227
19	Turchia/Turkey	53	176	3	12	56	188
20	Irlanda/Ireland	0	0	7	183	7	183
	Altri/Others	195	1.399	63	700	258	2.099
	TOTALE TOTAL	1.268	11.387	288	4.895	1.556	16.282

Navi di almeno 1.000 gt per nazionalità dell'armatore *Ships of 1,000 gt and over by nationality of owner.*

Incluse/Included Passenger/Ferry, Passenger ro-ro cargo, Passenger ro-ro/Cargo Ferry and ro-ro freight/passenger ships

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati ISL Brema basati su Clarkson Research Services Limited
Confitarma processing of ISL Bremen data based on Clarkson Research Services Limited

Evoluzione della flotta crocieristica mondiale *World cruise fleet evolution*



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay / Confitarma processing of IHS Fairplay data



La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

European navigation and Eu maritime policy

Flotta dell'Unione europea *European Union fleet*

31 dicembre 2013 *December 31st, 2013* (incl. Norvegia/Norway)

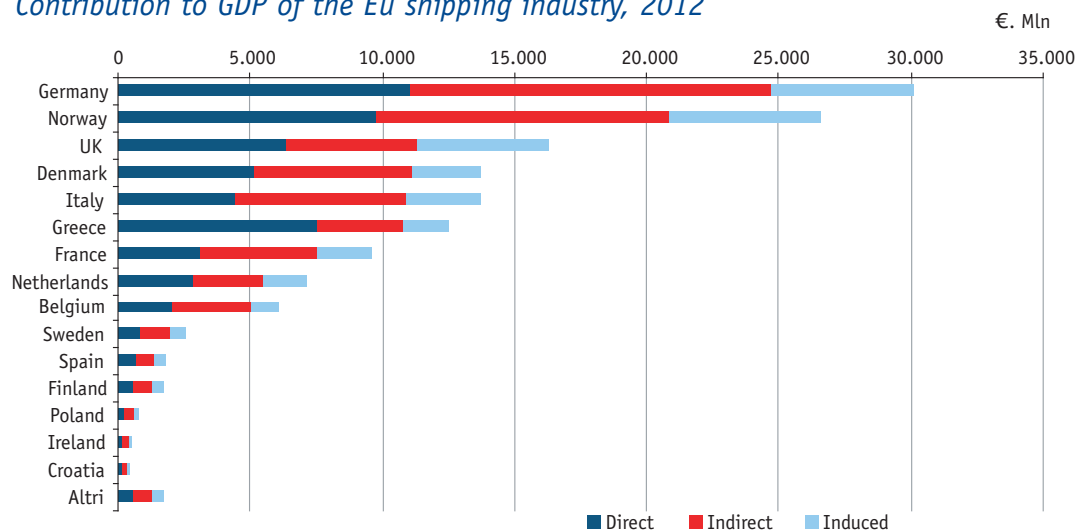
Bandiera/Flag Navi/Ships > 100 gt				Nazionalità/Nationality Navi/Ships > 1.000 gt			
Paesi/Countries	N.	gt	dwt	Paesi/Countries	N.	gt	dwt
1 Malta	1.816	49.707.064	76.494.088	Grecia/Greece	3.436	144.629.283	251.538.338
2 Grecia/Greece	1.315	41.734.666	74.482.308	Germania/Germany	3.660	91.225.716	123.084.954
3 Cipro/Cyprus	1.041	21.049.236	32.185.694	Regno Unito/UK	1.197	42.465.249	57.535.535
4 ITALIA/Italy	1.633	18.143.042	20.086.351	Danimarca/Denmark	933	28.924.877	37.440.617
5 Regno Unito/UK	1.467	14.738.750	15.324.107	ITALIA/Italy	775	17.838.639	22.399.785
6 Germania/Germany	722	12.410.579	13.518.663	Francia/France	499	11.469.157	10.934.736
7 Danimarca/Denmark	832	12.384.621	14.298.675	Belgio/Belgium	270	9.734.790	14.941.761
8 Paesi Bassi/Netherlands	1.373	7.678.196	7.547.504	Paesi Bassi/Netherlands	997	9.295.645	10.366.084
9 Francia/France	793	5.797.522	6.216.996	Svezia/Sweden	327	7.381.560	6.778.336
10 Belgio/Belgium	234	4.048.590	5.747.219	Cipro/Cyprus	214	5.181.278	6.859.322
11 Lussemburgo/Luxembourg	190	3.459.136	3.331.757	Spagna/Spain	326	3.369.277	3.453.711
12 Spagna/Spain	1.200	2.762.318	2.057.374	Finlandia/Finland	129	2.297.381	1.898.993
13 Svezia/Sweden	404	2.729.569	1.319.302	Polonia/Poland	112	1.965.437	2.860.377
14 Portogallo/Portugal	481	2.178.130	2.534.137	Croazia/Croatia	95	1.854.745	3.094.459
15 Finlandia/Finland	277	1.692.256	1.069.917	Estonia	75	876.932	281.799
16 Croazia/Croatia	320	1.354.210	2.200.175	Bulgaria	49	699.562	1.082.707
17 Lituania/Lithuania	92	409.534	277.779	Lettonia/Latvia	52	654.111	972.613
18 Estonia	103	349.802	59.821	Lussemburgo/Luxembourg	13	647.148	1.230.270
19 Irlanda/Irish Republic	245	243.217	265.509	Portogallo/Portugal	59	623.178	918.635
20 Lettonia/Latvia	112	211.957	65.749	Irlanda/Irish Republic	64	609.292	632.944
21 Polonia/Poland	177	126.202	54.676	Romania	41	505.036	709.011
22 Bulgaria	69	105.265	102.750	Slovenia	16	412.647	666.223
23 Romania	78	100.008	40.390	Lituania/Lithuania	46	213.551	223.013
24 Slovenia	5	1.785	0	Austria	11	120.283	203.479
25 Austria	0	0	0	Malta	16	60.633	28.725
26 Repubblica Ceca/Czech Republic	0	0	0	Repubblica Ceca/Czech Republic	0	0	0
27 Slovacchia/Slovakia	0	0	0	Slovacchia/Slovakia	0	0	0
Norvegia/Norway	1.944	16.404.562	14.143.494	Norvegia/Norway	1.988	31.573.507	39.957.527
Registro di Gibilterra/Gibraltar Reg.	322	3.336.300	3.807.359	Registro di Gibilterra/Gibraltar Reg.	0	0	0
TOTALE TOTAL	17.245	223.156.517	297.231.794	TOTALE TOTAL	15.400	414.628.914	600.093.954
% sul totale mondiale % on world total	17%	20%	19%		38%	40%	40%

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su IHS-Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*



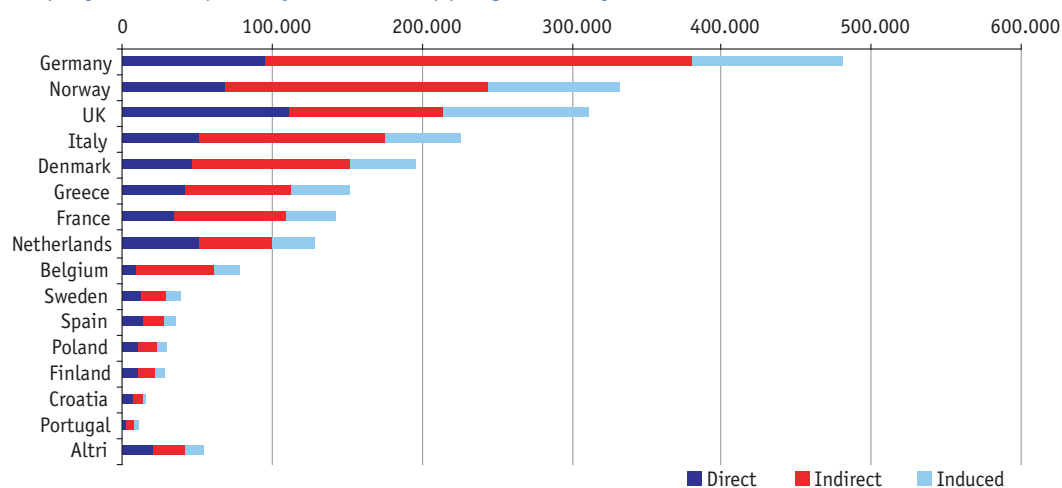
Contributo al PIL dell'industria europea della navigazione, 2012

Contribution to GDP of the Eu shipping industry, 2012



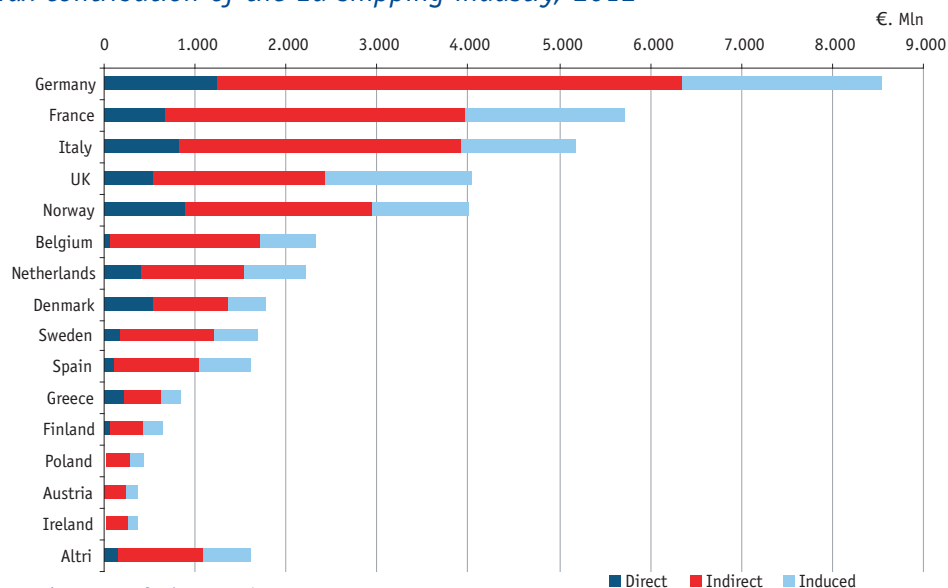
Impatto dell'occupazione dell'industria europea della navigazione, 2012

Employment impact of the Eu shipping industry, 2012



Contributo fiscale dell'industria europea della navigazione, 2012

Tax contribution of the Eu shipping industry, 2012



Fonte/Source: Oxford Economics



Commercio dell'Unione europea per sistema di trasporto *Eu trade by system of transport*

Gennaio-Dicembre 2013 *January-December 2013*

	Importazioni <i>Import</i>		Esportazioni <i>Export</i>		Totale <i>Total</i>	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Mare/Sea	1.183.837.557	73	495.866.022	79	1.679.703.579	75
Treno/Rail	65.526.621	4	19.439.611	3	84.966.232	4
Strada/Road	56.105.705	4	86.652.988	14	142.758.693	6
Aria/Air	3.445.986	0	11.999.894	2	15.445.880	1
Idrovie/Inland waterways	10.599.597	1	9.537.268	1	20.136.865	1
Altri/Others	283.466.736	18	5.976.147	1	289.442.883	13
TOTALE TOTAL	1.602.982.202	100	629.471.930	100	2.232.454.132	100

Secondo i dati Eurostat, nel 2013 il commercio estero dell'Ue è pari a 2,232 miliardi di tonnellate, di cui il 75% (1.679 Mld tonn.) utilizza la via marittima.

Ai primi posti nell'interscambio europeo via mare sono Paesi Bassi (248 mil Tonn), Regno Unito (215 mil. Tonn.), Spagna (204 mil. Tonn) e Italia (203 mil. Tonn.).

Inoltre, il 40% degli scambi intracomunitari avvengono via mare.

L'Italia è stata a lungo prima in questa classifica ed è tutt'ora al terzo posto come volumi importati.

Fonte/Source: Eurostat 2014

Importazioni dell'Unione europea per modo di trasporto

Eu imports by mode of transport

	Totale <i>Total</i>		Mare <i>Sea</i>		Treno <i>Rail</i>		Strada <i>Road</i>		Aereo <i>Air</i>		Idrovie <i>Inland Waterways</i>		Altri <i>Others</i>	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Austria	24.023.032		4.183.652	17	1.693.727	7	2.662.034	11	48.578	0,2	2.628.452	11	12.806.589	53
Belgio/Belgium	81.354.386		63.452.222	78	128.772	0	3.857.328	5	181.723	0,2	2.909.735	4	10.824.606	13
Bulgaria	14.402.587		11.049.640	77	342.581	2	1.937.296	13	6.393	0,0	1.065.410	7	1.267	0
Cipro/Cyprus	1.592.172		1.589.737	100	-	0	25	0	2.381	0,1	-	0	29	0
Croazia/Croatia	8.285.561		4.745.635	57	210.019	3	2.276.840	27	1.673	0,0	293.022	4	758.372	9
Danimarca/Denmark	21.864.419		17.721.380	81	6.079	0	704.906	3	44.991	0,2	-	0	3.387.063	15
Estonia	2.979.528		1.149.838	39	637.649	21	603.714	20	5.304	0,2	-	0	583.023	20
Finlandia/Finland	35.039.290		22.336.732	64	7.205.976	21	2.449.778	7	18.613	0,1	595.033	2	2.433.158	7
Francia/France	140.204.435		127.769.811	91	76.336	0	4.841.762	3	335.906	0,2	236.554	0	6.944.066	5
Germania/Germany	227.273.865		126.098.779	55	1.163.524	1	11.136.994	5	862.168	0,4	276.814	0	87.735.586	39
Grecia/Greece	34.235.847		30.758.018	90	99.194	0	808.755	2	11.898	0,0	-	0	2.557.982	7
Irlanda/Ireland	12.753.649		12.664.181	99	161	0	43.996	0	40.483	0,3	5	0	4.823	0
ITALIA/Italy	189.807.241		154.155.337	81	687.339	0	3.267.156	2	216.040	0,1	-	0	31.481.369	17
Lettonia/Latvia	4.869.577		1.580.560	32	1.838.120	38	357.536	7	6.923	0,1	-	0	1.086.438	22
Lituania/Lithuania	18.975.980		11.287.421	59	4.955.909	26	770.767	4	2.849	0,0	2.156	0	1.956.878	10
Lussemburgo/Luxembourg	143.128		64.262	45	18.299	13	40.404	28	19.094	13,3	-	0	1.069	1
Malta	509.376		507.419	100	-	0	-	0	1.957	0,4	-	0	-	0
Paesi Bassi/Netherlands	243.931.227		192.203.056	79	102.090	0	2.929.254	1	434.005	0,2	940.838	0	47.321.984	19
Polonia/Poland	60.191.523		20.082.210	33	20.182.245	34	3.158.173	5	53.389	0,1	-	0	16.715.506	28
Portogallo/Portugal	25.752.172		25.648.140	100	3.004	0	74.829	0	25.495	0,1	-	0	704	0
Regno Unito/UK	180.990.371		170.705.436	94	13	0	392.273	0	719.942	0,4	-	0	9.172.707	5
Rep. Ceca/Czech Rep.	21.039.405		54.883	0	7.894.373	38	2.034.404	10	13.790	0,1	-	0	11.041.955	52
Rep. Slovacca/Slovakia	20.081.245		740.943	4	8.483.965	42	583.638	3	38.737	0,2	12.764	0	10.221.198	51
Romania	17.753.175		12.154.832	68	3.243.906	18	1.683.673	9	16.960	0,1	640.106	4	13.698	0
Slovenia	6.842.485		4.781.086	70	380.632	6	1.281.996	19	3.846	0,1	-	0	394.925	6
Spagna/Spain	157.689.015		141.505.483	90	139.130	0	703.125	0	187.471	0,1	1	0	15.153.805	10
Svezia/Sweden	33.094.497		24.846.864	75	2.370.256	7	5.069.046	15	102.347	0,3	2	0	705.982	2
Ungheria/Hungary	17.303.014		-	0	3.663.322	21	2.436.003	14	43.030	0,2	998.705	6	10.161.954	59
TOTALE TOTAL	1.602.982.202		1.183.837.557	74	65.526.621	4	56.105.705	4	3.445.986	0,2	10.599.597	1	283.466.736	18

Fonte/Source: Eurostat 2014



Esportazioni dell'Unione europea per modo di trasporto

Eu export by mode of transport

	Totale <i>Total</i>		Mare <i>Sea</i>		Treno <i>Rail</i>		Strada <i>Road</i>		Aereo <i>Air</i>		Idrovie <i>Inland Waterways</i>		Altri <i>Others</i>	
	tonn.		tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Austria	9.685.267		3.904.171	40	1.465.555	15	3.933.475	41	89.784	1	211.575	2	80.707	1
Belgio/ <i>Belgium</i>	49.623.279		41.367.949	83	485.647	1	3.756.749	8	833.462	2	3.169.428	6	10.044	0
Bulgaria	13.406.136		10.905.627	81	505.060	4	1.925.891	14	26.581	0	42.506	0	471	0
Cipro/ <i>Cyprus</i>	1.663.720		1.624.274	98	0	0	452	0	38.994	2	0	0	0	0
Croazia/ <i>Croatia</i>	5.004.673		1.918.539	38	265.817	5	2.320.095	46	33.181	1	33.973	1	433.068	9
Danimarca/ <i>Denmark</i>	7.363.012		5.747.238	78	1.296	0	1.191.655	16	72.386	1	14	0	350.423	5
Estonia	3.123.703		1.851.971	59	609.349	20	610.626	20	50.740	2	0	0	1.017	0
Finlandia/ <i>Finland</i>	16.797.865		13.413.053	80	676.424	4	2.556.415	15	118.401	1	16.108	0	17.464	0
Francia/ <i>France</i>	55.795.682		43.344.688	78	448.623	1	8.737.224	16	1.507.476	3	837.483	2	920.188	2
Germania/ <i>Germany</i>	89.113.370		57.811.929	65	4.548.546	5	20.257.307	23	2.317.182	3	1.813.967	2	2.364.439	3
Grecia/ <i>Greece</i>	25.379.244		22.871.039	90	166.322	1	2.134.068	8	194.334	1	0	0	13.481	0
Irlanda/ <i>Ireland</i>	3.162.537		2.589.862	82	184	0	31.567	1	540.706	17	0	0	218	0
ITALIA/<i>Italy</i>	58.132.528		49.110.299	84	911.419	2	6.943.024	12	1.039.774	2	4	0	128.008	0
Lettonia/ <i>Latvia</i>	3.909.766		2.522.458	65	661.669	17	664.413	17	60.715	2	0	0	511	0
Lituania/ <i>Lithuania</i>	8.401.961		4.166.922	50	1.838.639	22	2.211.416	26	16.602	0	0	0	168.382	2
Lussemburgo/ <i>Luxembourg</i>	1.042.191		762.722	73	91.103	9	180.115	17	5.709	1	2.279	0	263	0
Malta	622.379		619.744	100	0	0	0	0	2.635	0	0	0	0	0
Paesi Bassi/ <i>Netherlands</i>	62.632.831		55.714.596	89	121.466	0	3.996.002	6	326.133	1	2.346.929	4	127.705	0
Polonia/ <i>Poland</i>	20.149.204		9.416.908	47	2.612.251	13	7.923.365	39	42.789	0	395	0	153.496	1
Portogallo/ <i>Portugal</i>	14.930.817		14.129.276	95	3.951	0	207.599	1	588.478	4	0	0	1.513	0
Regno Unito/ <i>UK</i>	45.621.500		44.518.399	98	1.699	0	506.680	1	592.021	1	0	0	2.701	0
Rep. Ceca/ <i>Czech Rep.</i>	4.400.636		1.306.095	30	1.021.030	23	1.947.523	44	113.239	3	2.895	0	9.854	0
Rep. Slovacca/ <i>Slovakia</i>	2.416.214		526.544	22	979.128	41	876.192	36	8.893	0	23.294	1	2.163	0
Romania	21.002.974		17.574.861	84	789.070	4	2.096.575	10	54.621	0	487.171	2	676	0
Slovenia	3.165.270		1.748.448	55	43.479	1	1.356.117	43	6.680	0	0	0	10.546	0
Spagna/ <i>Spain</i>	68.423.831		62.693.049	92	35.383	0	2.341.710	3	3.144.529	5	1.670	0	207.490	0
Svezia/ <i>Sweden</i>	30.145.126		23.705.361	79	439.558	1	5.369.600	18	99.371	0	92	0	531.144	2
Ungheria/ <i>Hungary</i>	4.356.214		0	0	716.943	16	2.577.133	59	74.478	2	547.485	13	440.175	10
TOTALE TOTAL	629.471.930		495.866.022	79	19.439.611	3	86.652.988	14	11.999.894	2	9.537.268	2	5.976.147	1

Fonte/*Source*: Eurostat 2014



Movimento container nei principali porti europei

Containers movement in the major European ports
(teu)

Porti Ports	2013	2012	2011	2010	Var. % 2013/12	Var. % 2013/11	Var. % 2013/10
1 Rotterdam	11.664.000	11.866.000	11.877.000	11.148.000	-1,70	-1,79	4,63
2 Amburgo	9.300.000	8.864.000	9.014.000	7.896.000	4,92	-1,66	17,78
3 Anversa	8.578.000	8.635.000	8.664.000	8.468.000	-0,66	-0,33	1,30
4 Bremerhaven	5.831.000	6.115.000	5.916.000	4.888.000	-4,64	3,36	19,29
Tot. North Range	35.373.000	35.480.000	35.471.000	32.400.000	-0,30	-0,28	9,18
5 Algeciras	4.337.000	4.071.000	3.602.000	2.810.000	6,53	20,41	54,34
6 Valencia	4.328.000	4.470.000	4.327.000	4.207.000	-3,18	0,02	2,88
7 Felixstowe*	3.300.000	3.327.000	3.249.000	3.416.000	-0,81	1,57	-3,40
8 Pireo	3.164.000	2.709.000	1.681.000	878.000	16,80	88,22	260,36
9 Gioia Tauro	3.087.000	2.721.000	2.305.000	2.852.000	13,45	33,93	8,24
10 Malta*	2.560.000	2.440.000	2.360.000	2.200.000	4,92	8,47	16,36
11 Le Havre	2.504.000	2.306.000	2.215.000	2.358.000	8,59	13,05	6,19
12 Genova	2.039.000	2.065.000	1.847.000	1.758.000	-1,26	10,40	15,98
13 Zeebrugge	2.000.000	1.953.000	2.206.000	2.500.000	2,41	-9,34	-20,00
14 Barcellona	1.720.000	1.757.000	2.035.000	1.947.000	-2,11	-15,48	-11,66
15 Southampton*	1.650.000	1.651.000	1.500.000	1.563.000	-0,06	10,00	5,57
16 La Spezia	1.300.000	1.247.000	1.308.000	1.285.000	4,25	-0,61	1,17
17 Marsiglia*	1.098.000	1.061.000	944.000	954.000	3,49	16,31	15,09
18 Cagliari	656.000	622.000	614.000	629.000	5,47	6,84	4,29
19 Livorno	559.000	549.000	638.000	628.000	1,82	-12,38	-10,99
20 Napoli	477.000	547.000	527.000	534.000	-12,80	-9,49	-10,67
21 Trieste	459.000	400.000	393.000	282.000	14,75	16,79	62,77
22 Venezia	448.000	428.000	458.000	394.000	4,67	-2,18	13,71
23 Salerno	270.000	170.000	245.000	235.000	58,82	10,20	14,89
24 Taranto	200.000	272.000	604.000	582.000	-26,47	-66,89	-65,64
TOTALE TOTAL	71.529.000	70.246.000	68.529.000	64.412.000	1,83	4,38	11,05
Total Italian ports	9.495.000	9.021.000	8.939.000	9.179.000	5,25	6,22	3,44
% Italian ports on North Range	26,8	25,4	25,2	28,3			

*Stime/Estimated

Nel 2013, i porti del *North Range* (Rotterdam, Amburgo, Anversa e Bremerhaven) registrano nel complesso una movimentazione di 35.373.000 teu con una riduzione dello 0,30% rispetto al 2012 (107.000 teu).

Tra i porti del Mediterraneo Algeciras supera Valencia e rispettivamente movimentano 4.337.000 teu e 4.328.000 teu. Barcellona invece perde circa il - 2% e si attesta a 1.720.000 teu.

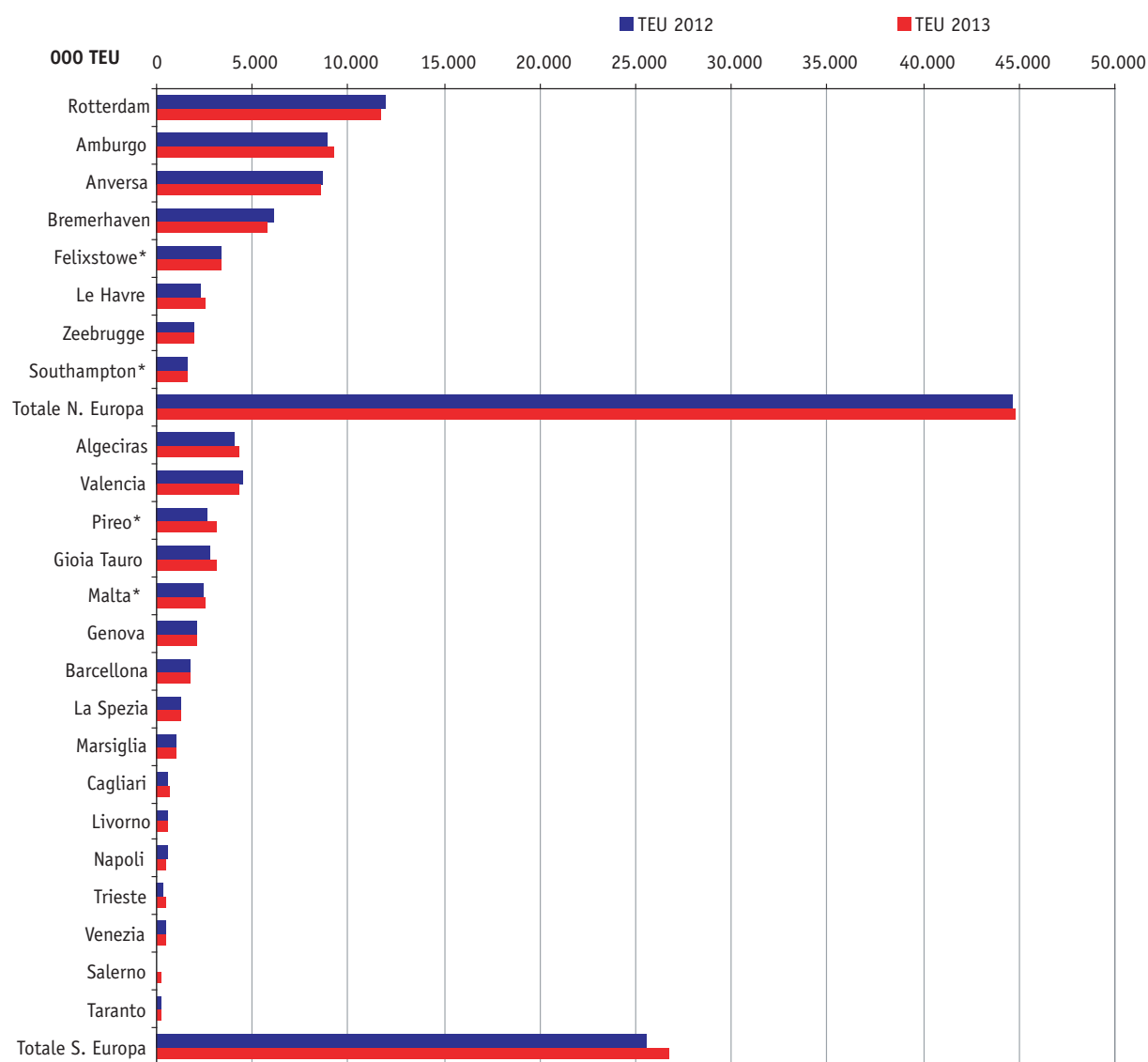
Il gap tra i porti italiani e quelli del *North Range* si conferma molto elevato e quello che maggiormente preoccupa è il progressivo aumento della quota di traffico merci in importazione nel nostro Paese proveniente dai porti nord europei. Alcuni dati appaiono molto significativi ad esempio l'incidenza del volume dei contenitori movimentati nei porti italiani rispetto al totale di quelli movimentati nei quattro porti del *North Range* si è progressivamente ridotto, passando dal 39% del 2003 al 26,8% nel 2013. Inoltre mentre nei porti del *North Range* dal 2003 al 2013 il volume dei contenitori movimentati è cresciuto del 61,7%, pari in valore assoluto a 13.500.000 teu, nello stesso periodo nei porti italiani il volume dei contenitori è cresciuto dell'11,53% pari a 982.000 teu.

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su fonti varie Confitarma processing various sources



Confronto tra porti del Nord Europa e del Sud Europa

Northern and Southern European ports comparison



*Stime/Estimated

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su fonti varie/Confitarma processing various sources



Il lavoro a bordo e la formazione

On board labour and training

Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane

Estimated jobs on board Italian ships

Navi oltre le 100 gt *Ships of 100 gt and over*

NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	5.410
Petroliere <i>Oil tankers</i>	2.460
Gasiere <i>Gas tankers</i>	470
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	2.110
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	370
NAVI DA CARICO SECCO <i>DRY CARGO SHIPS</i>	4.470
Carico generale <i>General cargo</i>	655
Portacontaineri <i>Container ships</i>	420
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	2.290
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	1.105
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	27.070
Crociera <i>Cruise</i>	18.070
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	585
Traghetti <i>Ferries</i>	7.450
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	965
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	3.125
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	2.165
Altri tipi di navi <i>Others</i>	960
TOTALE <i>TOTAL</i>	40.075
di cui: personale alberghiero <i>of which hotel staff</i>	16.220

Con un incremento del 4% rispetto al 2012, legato soprattutto ad incrementi nel settore delle navi passeggeri, a fine 2013, i posti di lavoro a bordo della flotta italiana, si stimano pari a 40.075, di cui 23.950 coperti da marittimi italiani o europei e 16.485 da personale non europeo. Su tali posti ruotano circa 56.000 marittimi.

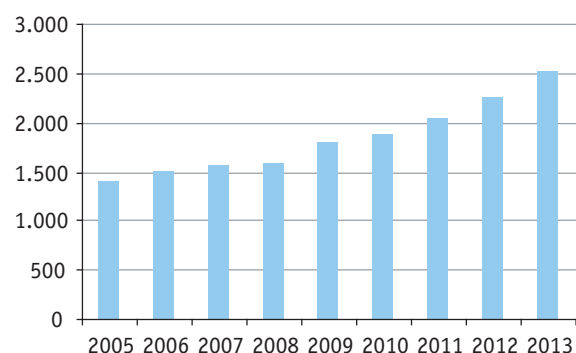
Il rapporto tra personale di terra e posti di lavoro a bordo è stimato pari a uno a cinque, per cui i posti di lavoro a terra sono valutati a fine 2013 in circa 8.000 unità.

Gli occupati del settore nel 2013 risultano nel complesso 64.000.

Fonte/Source: Confitarma

Stima degli allievi formati in Italia

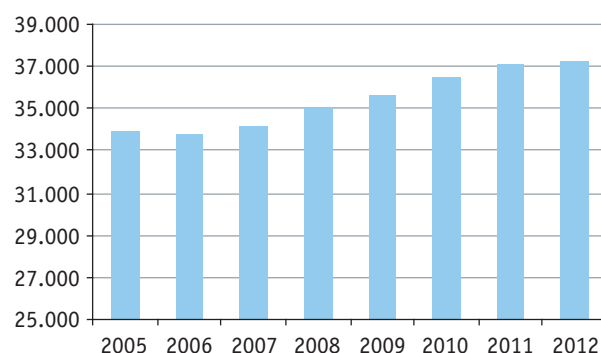
Estimated Cadets in training in Italy



Fonte/Source: Confitarma

Stima degli allievi formati in Europa

Estimated Cadets in training in Europe

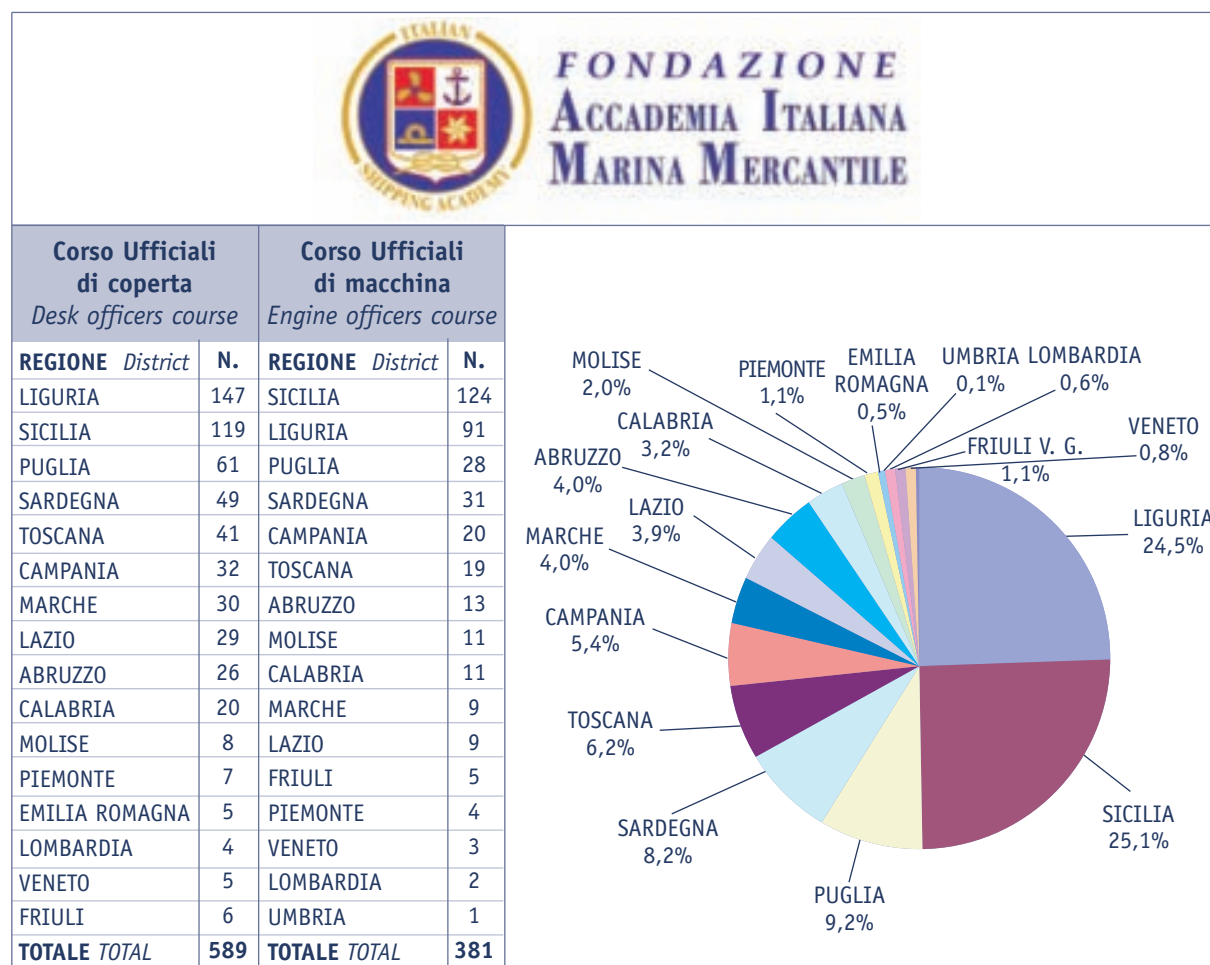


Fonte/Source: Oxford Economics



Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova: allievi ufficiali ammessi dal 2005 al 2014 per regione di provenienza

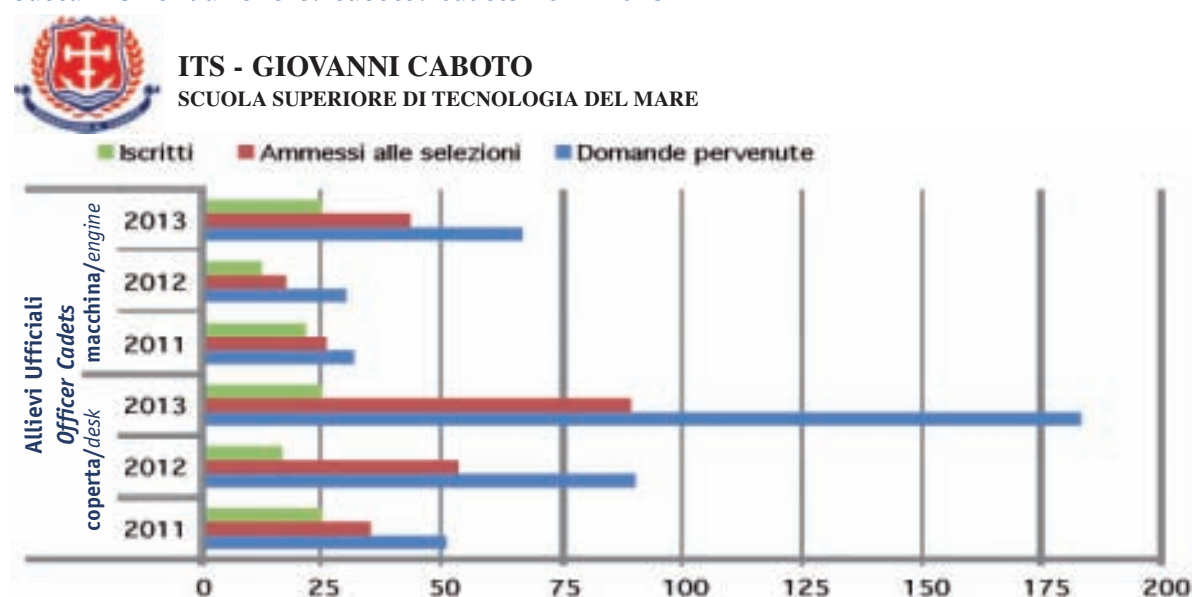
Genoa Italian Academy of Merchant Marine Cadet's district of origin, 2005-2014



Fonte/Source: Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile

Istituto Tecnico Superiore Fondazione G. Caboto di Gaeta: Allievi dal 2011 al 2013

Gaeta ITS Fondazione G. Caboto: Cadets 2011-2013



Fonte/Source: Istituto Tecnico Superiore Fondazione G. Caboto di Gaeta

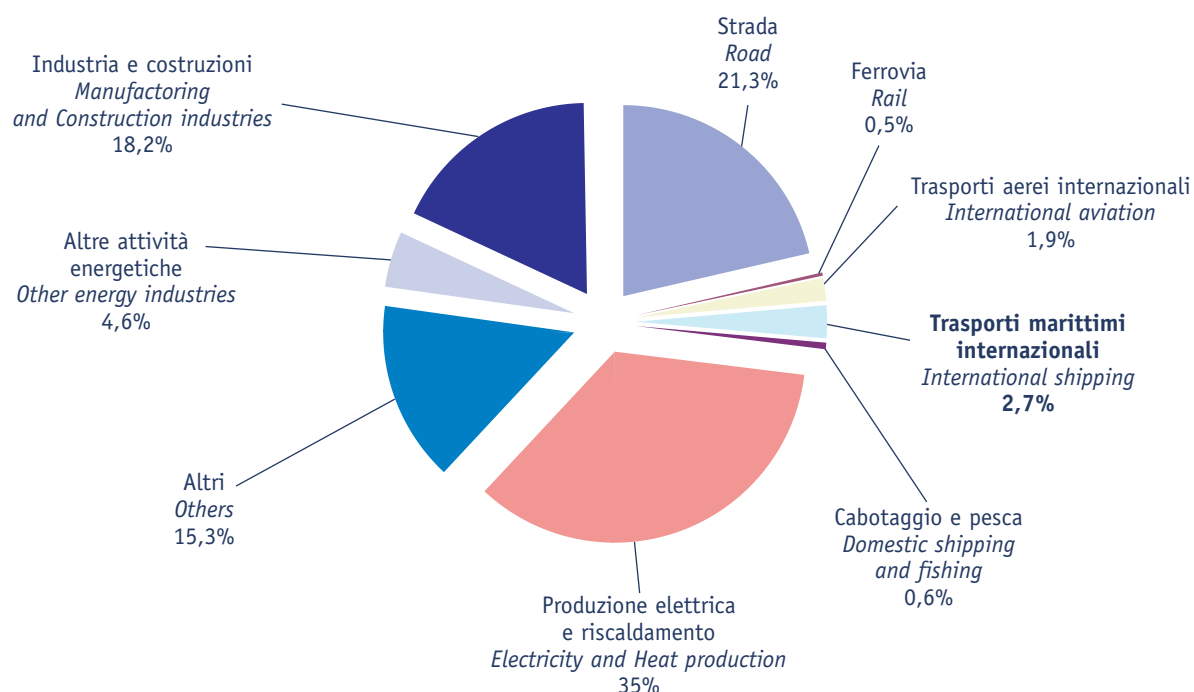


La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione

Environmental protection and shipping safety

Quota del trasporto marittimo internazionale sulle emissioni globali di CO₂

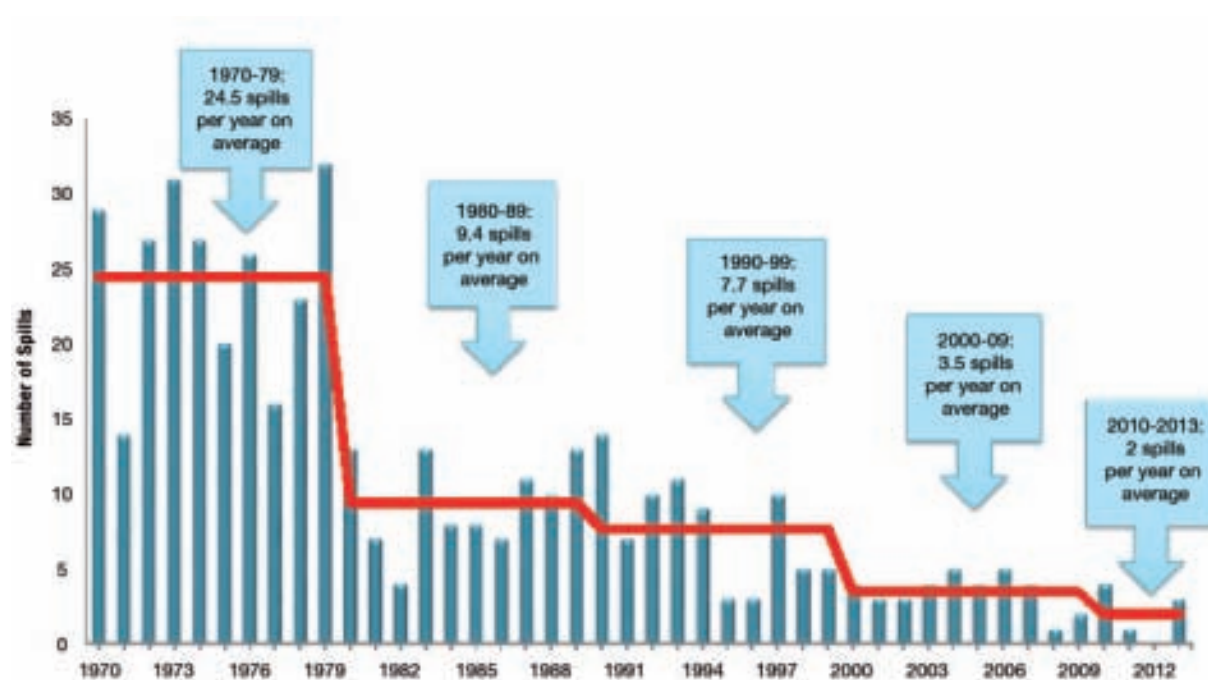
CO₂ emissions from shipping compared with global total emissions



Fonte/Source: IMO

Sversamenti di petrolio dal 1970 al 2013

Number of spills from 1970 to 2013



Fonte/Source: The International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)



Acque di zavorra *Ballast water*

Risoluzione IMO A. 1088 (28) – Nuove date di implementazione del Regolamento D-2

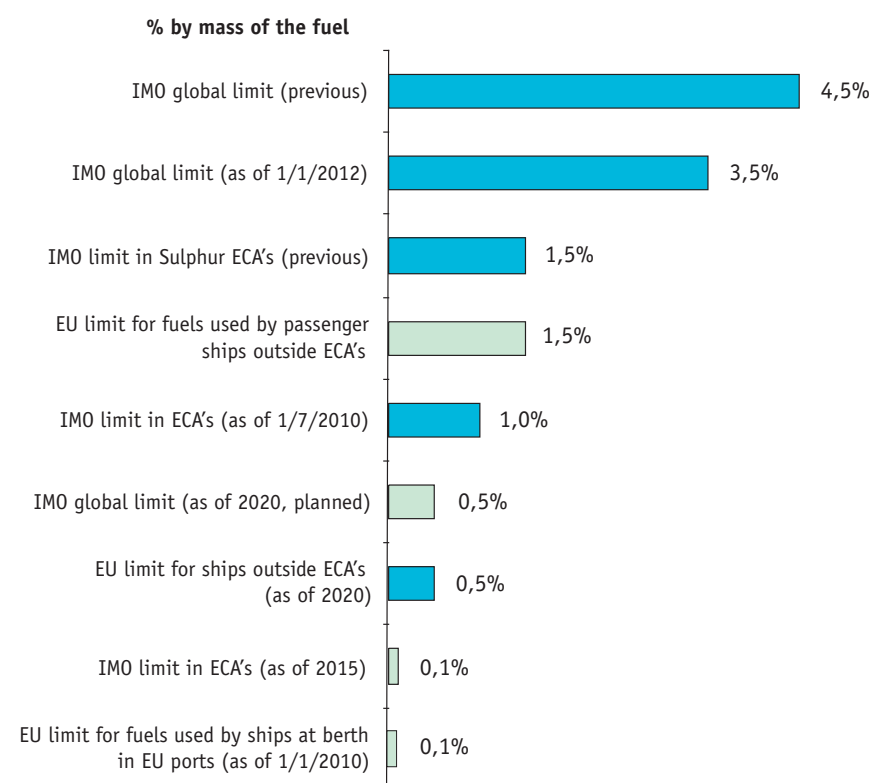
Resolution A.1088 (28) – Adjusted implementation of Regulation D-2

BW capacity (m³)	Ship constructed < 2009	Ship constructed > 2009 > 2012	Ship constructed > 2012 < EIF
< 1.500	Compliance by first IOPP renewal survey following anniversary date of delivery in 2016 If EIF > 2016: Compliance by first IOPP renewal survey following EIF	Compliance by first IOPP renewal survey following EIF	
1.500 – 5.000	Compliance by first IOPP renewal survey following anniversary date of delivery in 2014 If EIF > 2014: Compliance by first IOPP renewal survey following EIF	Compliance by first IOPP renewal survey following EIF	
> 5.000	Compliance by first IOPP renewal survey following anniversary date of delivery in 2016	Compliance by first IOPP renewal survey following EIF	
	If EIF > 2016: Compliance by first IOPP renewal survey following EIF		

Fonte/Source: IMO

Limiti di zolfo nei carburanti marini

Sulphur limits in marine fuel



Fonte/Source: EEA, based on Imo and EU legislation



The Council Report to the Annual General Meeting

CONTENTS

80 Introduction by Emanuele Grimaldi, President of Confitarma

82 The Italian merchant marine in 2013

- 82 The Maritime Labour Convention – MLC 2006
- 83 Shipowners and finance
- 83 Tourism from the sea
- 84 Rules and competitiveness
- 85 Piracy and security
- 85 Cabotage and bunkering services
- 86 International navigation
- 86 Ports and Logistics

89 International navigation and maritime traffic

- 89 The world fleet
- 89 Maritime traffic
- 89 Markets

91 European navigation and the EU maritime policy

- 91 The economic value of the European shipping industry

92 Employment on board and training

- 92 Industrial and labour relations
- 94 STCW Convention 1978/1995
- 94 Education

96 Protection of marine environment and safe navigation

- 96 Emissions
- 96 Ballast water
- 96 Safe navigation

98 The Confitarma organization

- 98 Young Shipowners



Introduction by Emanuele Grimaldi, President of Confitarma

2013 was a very difficult year, particularly because it was the fifth year of a long period of crisis which started in 2008.

We can say that the worst period is over and some signs of recovery are emerging in the shipping sector, which could be the forerunners of world economic recovery.

Shipowners are aware that the guard must never be lowered even when there are positive signs on the markets since everything could be put at risk again as a result of unforeseeable events, such as a new oil price increase, a relapse of global finance or political instability in any region of the world, not to mention weather events which, for some time, have been influencing world economies and trade significantly.

In this general crisis situation, also thanks to the work carried out by Confitarma, the Italian shipping sector has succeeded in preserving its position in the world maritime transport scene: indeed, also thanks to the more than 15.5 billion euros invested over the last decade for renewing the fleet, it was also able to qualitatively improve the national fleet which in late 2012 had reached a tonnage exceeding 19 billion tons and in 2013 was slightly lower with a temporary limited reduction offset by the new vessels built, which will be operational between 2014 and 2015.

The shipping sector has stood fast. This is the reason why we hope that the institutions will keep on regarding sea transport as an important resource, being aware that strong and credible economic actors operate in it.

The situation of the Italian shipping industry is better than in other countries, even larger ones, particularly thanks to the fact that Italian companies, most of which are family-run, have been able to act cautiously without embarking on financially risky initiatives and adventures.

In the near future I think it is important for the Italian shipping industry not only to preserve the Italian fleet competitiveness and invest in new and ever more efficient ships, but also to create greater connections with all the sectors with which it operates on a daily basis (manufacturing industry, automotive, energy, etc.) so as to coordinate joint development strategies, on the one hand, and reaffirm its prestige, on the other, not only at sea, but also in all international and European fora and institutions where the many rules and regulations governing the maritime sector are discussed and drafted – rules and regulations which so far Italy has often confined itself to transposing them rather than significantly contributing to elaborate them.

This is ever more urgent in the current situation when the challenge of the future is to have ever more technologically advanced vessels, ever more efficient and capable of meeting users' increasing needs and requirements with high-quality services, as well as reducing fuel costs by 10-15% compared to the ships currently in operation, by further lowering sulphur emissions into the atmosphere.

In the foreseeable future vessels are bound to be "green", in compliance with the EU rules which oblige shipowners in Member States' waters to use fuels with a very low sulphur content, but also because fuel costs leave no other choice. Furthermore, technical and economic uncertainties are hindering the solution to severe problems before the entry into force of SECA rules (Sulphur Emission Control Areas), due to the scarcity of alternative fuels, price volatility and the lack of adequate supply infrastructure.

In fact, sulphur emission regulations could lead to a perverse modal shift from sea to road transport, with an unavoidable and relentless increase of total external costs of the European transport system. It would be a dangerous step backwards compared to what has been done over the last few years to develop the motorways of the sea. The problem has already been brought to the EU authorities' attention by the European shipowners, who ask both the Commission and the Member States' governments to give priority to provisional and supporting measures to reconvert vessels for them to meet new requirements and promoting an environmentally-friendly and commercially sustainable growth and development.

Clearly there are many technical and economic problems to be solved in the short and medium term, without forgetting the importance of training in the maritime sector where training combines with safety and efficiency. There is also the clear need for Italian institutions' measures to protect the important sea transport sector which operates not only on national routes, but also at a global level and accounts for 2.6% of the national GDP by employing almost 500,000 people directly or in related sectors.

Furthermore, I wish to underline with great satisfaction the intense work carried out with the var-



ious components of the Administration and recently, in particular, with the Ministry for Internal Affairs, thanks to which in 2013 the regulatory framework for the protection of Italian merchant vessels was finalised. Thanks to the possibility of having security guards on board when the Protection Military Units (NMP) are not available, today we have all the necessary tools to combat piracy at sea.

Our special thoughts and wishes go to the marines Massimiliano Latorre and Salvatore Girone, who have been held in India for over two years, in the hope that their case will be solved and they can return to Italy as soon as possible.

Unfortunately, we have long been witnessing a downgrading and depletion of the Italian maritime authorities' skills and competence: over the years, skills and competence related to public administration, which are particularly important considering the strict international, European and national regulations, have been made piecemeal and greatly fragmented. Currently seven Ministries deal with maritime issues, with the severe risk of wasting professional skills and experience which are essential for Italy's economy.

We can only hope that in 2014 a trend reversal will be recorded so as not to harm one of the few Italian sectors which have proved to work well under any circumstances, in spite of the world crisis and the adverse national conditions.



The Italian merchant marine in 2013

The Maritime Labour Convention – MLC 2006

On August 2013, after reaching the number of thirty ratifications, the Maritime Labour Convention (MLC 2006) – adopted by the Geneva International Labour Conference of February 23, 2006 – entered into force.

The Convention sets the international minimum standards ensuring decent working conditions to over 1.5 million seafarers on board the roughly 100,000 vessels forming the world merchant fleet. In keeping with its provisions, every seafarer has the right to perform his/her own activity in a safe and protected workplace, compliant with safety rules, under equitable working conditions and adequate living conditions on board ships. He/she must also be ensured health protection, medical care, welfare measures and other forms of social protection.

Since November 19, 2013 – the date on which the Italian government deposited the instrument of ratification of the 2006 MLC with the Director-General of the International Labour Organization (ILO) – Italy has also been included in the group of ratifying States and as from November 19, 2014, the Convention will enter into force also in Italy, which, in its capacity as ratifying Member State, will be in a position to issue maritime work final certificates. Conversely, until that date, the Italian administration may issue only provisional certificates (statements of compliance).

Italian shipowners view this first phase of implementation of the 2006 MLC favourably and are pleased that neither national maritime authorities nor foreign Port State Control officers and inspectors have reported severe infringements on board Italian ships, which bears witness to the great attention paid by Italian shipowners to ensure adequate working conditions for the seafarers on board their ships.

It is worth recalling that, in spite of the positive outcome of the legislative procedure, some implementation issues are still open. The national public administration authorities have the task of adopting the implementing measures, including the particularly relevant one regarding the definition of the so-called “financial guarantee” for the repatriation of the seafarer in case of shipowner’s insolvency – an issue on which there is still some uncertainty.

The Convention was adopted after a long and significant consultation work among the three major actors, namely governments, unions and employers’ associations – a concertation work in which Confitarma played an active role.

The hope is that future problems and issues will be tackled through the method of tripartite dialogue both at international and national levels, working on the assumption that the participation and consultation of social partners in decision-making processes is an important factor to find balanced solutions to problems.

On behalf of the Italian shipowners, Confitarma underlines the fundamental task that the Convention shall perform, with a view to promoting the development of maritime activities within a framework of fair competition among shipowners of all nationalities.

The Convention must be the instrument that, in the navigation sector, can avoid – as far as possible – the dumping phenomena in terms of seafarers’ protection and fundamental rights. This is the reason why a careful verification of the various States’ authorities responsible for Port State Control regarding shipowners’ compliance with the Convention rules is a prerequisite for ensuring an equal level playing field, by paying specific attention to avoid inspections causing bureaucratic excesses which hamper the normal development of maritime activities.

For this reason both *Port States* and *Flag States* shall be flexible in the practical implementation of the Convention provisions – a flexibility which, after all, since the very beginning of preparatory works has been one of the principles inspiring the Convention, fundamental for ensuring its adoption and reaching such a significant number of ratifications in a relatively short lapse of time. In fact, the previous ILO regulatory instruments devoted to maritime work had led to meager results due to a rather limited number of ratifications caused precisely by the implementation difficulties incurred by many Member States stemming from the remarkable differences existing between national legislations on social, labour and welfare matters.

Hence, looking to the future, with specific reference to the implementing rules enacted by national States and the Port State Control inspection phase, the hope is that this principle of flexibility will be implemented not in a formal and bureaucratic way, but rather complying with the substance of the Convention principles and rules.



Shipowners and finance

In 2013 the debate between Confitarma and the banking sector continued within the Technical Working Group, updating and taking stock of the implementation of the debt restructuring schemes and processes with the banking sector. In particular, the main problems of the processes underway were highlighted and an overall judgment was passed on the implementation of best practices. It seems that this approach has led to positive results.

Confitarma reiterates its request for quicker decision-making processes so as to avoid causing excessive stress to companies from the organisational viewpoint. This goal can be reached by creating specific banking dedicated teams, with a view to “standardising” the mechanisms for better understanding the industry. In fact, this message seems to have been well-accepted by banks. Furthermore, Confitarma underlines the need for tackling the various situations in a similar and standardised way, with a view to combating the scarcely rational attitudes sometimes followed by foreign banks, which only recently have started to properly interpret Italian regulations which require a “corporate” approach to restructuring processes.

During the many meetings, coordinated by ABI (the Italian Banking Association), Confitarma provides regular outlooks with a view to outlining to the banking counterparts the market trends and the forecasts of the various shipping segments (tanker, dry).

As is well-known, the Basel II-III agreements – transposed by European Directives 2006/48/EC, 2006/49/EC and 2013/36/EU – provide for rules on the prudential treatment of banking assets, by setting the risk-weighted capital adequacy ratio, namely the minimum capital requirements with which banks must comply in relation to their assets, appropriately weighed by risk (credit, counterpart, operational risks). Within the framework of the methods applied (*Standard, IRB Foundation/Advanced*) for said calculation and the related credit risk mitigation (CRM-Credit Risk Mitigation), an explicit favourable and preferential treatment is ensured to loans secured by mortgages of corporate assets and real estate, whereas nothing is envisaged for mortgages of other registered movable property (ships, airplanes, etc.). Indeed, in particular, when naval credit is evaluated by applying specific regulatory criteria (Object Finance), it is doubtful whether it can avail itself of the guarantees envisaged for assets other than immovable property.

Hence the initiative undertaken by Confitarma in early 2014 to start drafting – together with ECSA, the European Community Shipowners’ Associations – a document designed to highlight the discriminatory treatment of the collateral security represented by naval mortgage and the equally guaranteed loans, with reference to the minimum requirements provided for by law in terms of capital requirements for banks that grant naval funding. During the many meetings, coordinated by ABI (the Italian Banking Association), Confitarma provides regular outlooks with a view to outlining to the banking counterparts the market trends and the forecasts of the various shipping segments (tanker, dry).

In particular, the joint initiative undertaken by Confitarma and ECSA, also supported by UGS (the Union of Greek Shipowners) is designed to increase EU associations’ awareness on the need to take actions for changing/supplementing the provisions of Regulation No. 575/2013 and Directive 2013/36/EU redefining the whole matter (the so-called “Basel III”). The aim is to mitigate the capital requirements for banks to perform activities in the shipping sector, thus making current and future loans less costly and less characterized by restrictions. It is a clear benefit for the shipping sector, which also has lower risk components than the real estate sector which, on the contrary, is treated in a favourable and preferential way. The paper will also be useful to increase the awareness (and hence involve) the organisations representing the banking sector (ABI in the case of Italy and EBF at European level), with a view to pushing members to pay greater attention to the implementation processes of internal rating systems.

The 2014 Stability Law has approved the refinancing of Law No. 88 of 2001 on naval investment, though partially, up to 5 million euros staggered over a period of 20 years: this will enable to finalise the envisaged measures to reduce interest rates on naval credit for almost all the newly-built and long completed ships covered by law.

Tourism from the sea

In 2013 the number of passengers in Italian ports increased by 4.1%: except for 2012, the growth recorded over the last five years in Italy has been much higher than the European average. According to the data provided by the Cruise Line International Association Europe (CLIA Europe),

Technical
Working Group
with the
banking sector

ECSA Position
Paper
on Basel
II/III

Naval
investment



in 2013 the positive trend of the European cruise sector continued despite the global crisis, thus creating 327,000 jobs and an economic impact equal to 37.9 billion euros per year. With over 11.3 million passengers embarked and disembarked in 2013, Italy has preserved its leadership in the European Union: Civitavecchia is the first Italian cruise port with over 2,538 million cruise passengers (+5.8% compared to 2012), followed by Venice with over 1,815 million (+3.3%), Naples with approximately 1,175 million (-4.4%) and Genoa with 1,050 million.

The year 2013 was characterized by the wide debate on the transit of “large ships” in the Venice Lagoon, a debate which, in November, led the government to announce its decision to ban the transit of cruise ships heading for or coming from Venice through the Giudecca Canal, in accordance with the 2012 Clini-Passera Decree and envisaged a new way to access the “Stazione Marittima”, identified in the Contorta-Sant’Angelo Canal as a branch of the Malamocco-Marghera Canal, though envisaging – in the environmental impact assessment of this option – to consider alternative solutions, such as the Vittorio Emanuele Canal or the reclamation and reconversion of the Marghera port.

Pending the construction of the new access route to the “Stazione Marittima”, the Government has decided to implement, as soon as possible, effective measures to significantly reduce traffic in the Giudecca Canal, establishing: a ban on the transit of ferries in this Canal as of January 1, 2004, resulting in a 25% reduction of transits in front of “San Marco” and a 50% decrease of polluting emissions; a reduction of up to 20% (compared to 2012) in the number of cruise ships with a tonnage exceeding 40,000 gt authorised to transit through the Giudecca Canal; and a ban on the transit of cruise ships exceeding 96,000 gt as of November 1, 2014. These limits were set by an order of the Venice Harbour Master’s Office in compliance with the Clini-Passera Decree.

On March 17, 2014, the Regional Administrative Court of the Veneto Region issued two orders upholding the appeals lodged by Venezia Terminal Passeggeri (VTP), Bassani and Rimorchiatori Riuniti Panfido, with the intervention of the Cruise Venice Committee and some port companies, for the annulment – and a preliminary stay order – of the order of the Venice Harbour Master’s Office. The orders of the Regional Administrative Court provided for the suspension of these limits until the hearings of June, 2014 for deciding the appeals on points of fact.

Rules and competitiveness

Medicines on board

The entry into force of the 2006 Maritime Labour Convention requires the urgent revision of the provisions relating to the supply of medicines for merchant ships, the last updating of which dates back to 1988. Indeed, the decree of February 2012 is still suspended, as a result of the requests for changes made by Confitarma and other concerned associations. In particular, Confitarma has asked to adopt the criterion of the actually performed journeys, as envisaged by the European Directive transposed by the major EU Member States.

Furthermore, Confitarma has reported the difficulties incurred in complying with the provisions relating to the supply and disposal of psychoactive drugs abroad and the various foreign regulations in force in the landing ports.

Log books and fuel registers

Confitarma has asked the Ministry of Transport to eliminate the too painstaking reporting on log books and other ship documents – an obligation which is not envisaged by the Navigation Code – and hence remove the difficulties incurred by the crews on board Italian ships in properly keeping these log books and documents.

Suffice it to consider that the new fuel registers – updated following the changes to the Marpol Convention entered into force in 2011 – were handed over to Port Authorities two years after the publication of the new forms on the Official Journal.

Cargo ships’ safety radio certificates

Shipowners are still waiting for the provision – already announced long time ago – which is expected to make it unnecessary to go to the Italian Consulates for the issuing and renewal of cargo ships’ safety radio certificates when being abroad. Even though an agreement was reached by the relevant authorities, a decision must still be taken on the nature of the measure with which this provision shall be introduced, namely an administrative deed or a law.

Legal persons’ liability (Legislative Decree No. 231/2001)

The *ad hoc* Committee – established in 2012 within Confitarma to define the specific Guidelines of the shipping industry on legal persons’ administrative liability – has drafted a document, which has been submitted to the Ministry of Justice. The Committee is continuing to refine said Guidelines in view of their subsequent adoption and dissemination.



Piracy and security

In 2013 Confitarma continued its intense activity for promoting all the initiatives designed to combat piracy effectively with a “dual model”, by further strengthening links with the Navy Chiefs of Staff and concurrently favouring the Ministerial initiatives to implement the second pillar of Law No. 130 of 2011 relating to the use of private armed teams.

The explanatory circular letter of Ministerial Decree No. 266 – signed in October by the Head of the Police Forces – finally spelt out the operational terms and conditions for the use of national private armed teams and security firms, thus allowing to complete the defence strategy of the Italian fleet transiting in Areas at Piracy Risk, when the Protection Military Units (NMP) are not available.

Though in the lack of training courses envisaged by law, thanks to the extension of the possibility to embark security guards – former member of the Armed Forces – the currently defined protection system has led to positive results: in addition to the almost 300 journeys of ships escorted for security reasons by the NMP (with which an intense activity of mutual information has continued), private armed teams have started to be used.

Cabotage and bunkering services

In 2013 Confitarma monitored the crisis of the national coastal and inland shipping (cabotage) carefully, by starting a series of initiatives designed to strengthen the sector and reunite its various associations, as well as trying to approximate and harmonise national policies for “large-scale” and “small-scale” cabotage. Based on the document “Structural Analysis of Maritime Combined Transport”, drafted within the Road Haulage General Council, two sectoral studies were promoted in relation to the social and economic impact of Italian cabotage and its external costs, particularly at the environmental level.

Considering the need to ensure the competitiveness of liner shipping, Confitarma has managed to postpone the implementation of the new rules relating to the use of low sulphur fuel in the Environmental Protection Zone (ZPE) of the Tyrrhenian Sea.

Thanks to an intense activity carried out with the Ministry for Transport and Infrastructure, the allocations for *ecobonus* (approximately 30 million euros) were refinanced for the journeys made in 2010. On the contrary, EU authorities did not accept the request for extending them to the journeys carried out in 2011. Nevertheless the *ecobonus* experience, which proved to be decisive for the growth of the motorways of the sea, would be used by the European Union to create new different tools designed to promote intermodal transport in the framework of the Magellano Program.

Ecobonus

With the entry into force of the Athens Convention and the Regulation on Passenger Rights, Confitarma has tackled these sensitive issues with specific reference to the rights of passengers with a reduced mobility level.

Passenger
rights

Confitarma made several requests to the national and EU relevant authorities to urge compliance with the principle of proper implementation of the liberalisation of European cabotage (insular cabotage, in particular).

Liberalization
of European
cabotage

Confitarma met also the leaders of the various national charterers, the General Command of Port Authorities and the Inland Revenue Office so as to urge all tanker cabotage actors to meet the requirement of allowing only “EU genuine vessels” to carry out cabotage journeys in Italy.

The tanker sector also recorded increasing problems connected with de-slopping (the disposal of cargo liquid residues) in the Adriatic Sea ports, as well as ever higher landing costs in all Italian ports.

After the end of the social security contribution relief scheme for vessels entered into the ordinary register, the companies operating in cabotage with small islands – for which there are no measures designed to support their competitiveness – have had to face severe difficulties arising from the fuel cost increase and the reduction of transport service demand.

Cabotage
with
small islands

Furthermore the sector has particularly suffered from higher VAT rates, stemming from the recent adaptation to EU rules relating to the implementation of the VAT regime for high sea services.

As in the case of cabotage with small islands, in 2013 the bunkering services also suffered from the lack of measures designed to protect this important segment.

Bunkering
services



In particular, after investing massively in the fleet renewal and eliminating most single-hull ships, the sector – which is particularly important because it has always employed only Italian staff and ensures territorial continuity with the islands also in supplies – is still affected by the drastic fall in bunker oil consumption in Italian ports as a result of the economic crisis, though in the presence of unchanged or increasing costs.

Against this background, there is the high risk for national operators to have to face the competition of more performing EU ships and particularly to have to accept final and peremptory management choices to avoid the risk of being swept away from the market.

International navigation

Thanks to the direct and timely involvement of the Designated Persons Ashore (DPA) and the Company Security Officers (CSO), as well as the ongoing dialogue with relevant institutions, Confitarma can be considered a forum for exchanging views, delving into issues and possibly solving the problems incurred by the Italian fleet in international relations and the management of regulations implemented on board (quality, safety and security).

Italian Consulates abroad

There is steady cooperation with the General Command of Port Authorities, which has recently enhanced the Representation Office established within the Ministry for Foreign Affairs to tackle the problems faced by Italian ships abroad in contact with Consulates.
Issuing/renewal of licences and radio safety certificates

Issuing/renewal of licences and radio safety certificates

With specific reference to the above-stated problem of the issuing/renewal of licences and radio safety certificates, in 2013 the contacts established by Confitarma with the Ministry for Economic Development led to a first significant result, with the definition of a procedure for avoiding Consulates' involvement, except for very rare cases. An agreement is pending with the Ministry for Transport and Infrastructure in relation to the nature of the deed to be issued.

Bilateral agreements

With a view to protecting shipowners' interests in the framework of bilateral agreements between Italy and the countries in which there is international liner shipping (Algeria, Brazil, Morocco, Tunisia and Turkey), Confitarma continued in 2013 its intense activity with the Ministry for Transport and Infrastructure and the Ministry for Foreign Affairs. With the latter, in particular, Confitarma also shared the problems resulting from sanctions against Iran and Syria.
There is a strongly-felt need for regulations designed to protect Italian vessels from restrictive policies adopted by other countries.
In 2013 particularly severe events were recorded against Italian ships, due to a prolonged boycott in the port of Tunis – La Goulette.

Ship insurance certificates

There is ongoing cooperation with Consap (the Concessionaire for Public Insurance Companies and Services) for the insurance certificates of the Italian ships complying with the requirements provided for by the IMO International Conventions. In 2013, the certifications pursuant to the 1974 Athens Convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, and the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC) added to the certifications under the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) and the Bunker Oil Convention.

Ports and logistics

Reform of Law No. 84/1994 on ports

The bill to reform Law No. 84 of 1994, already adopted by the Senate during the previous legislature in September 2012, was submitted again on April 3, 2013.

In September, the Senate 8th Committee (on Public Works and Communication) voted in favour of the adoption of the bill by urgent procedure and resolved to grant some hearings to the major national counterparts, including Confitarma, which was heard on October 15, 2013.

In October 2013, however, the Minister for Transport and Infrastructure expressed the need for a general overhauling of the port regulatory framework. The draft bill, which has not been made public yet, has the main aim of replacing the current 24 Port Authorities with 8 port and logistical districts, which – unlike those proposed in the bill under discussion in the Senate – would also assume regulatory tasks.

It was a significant regulatory novelty because the power to differently regulate the same matters in each of the 8 logistical Port Authorities of strategic interest would increase the complexity of



the activity of the companies operating in ports, which always complained about the existing significant differences at regulatory level.

Another particularly relevant factor was the change of the Port Authorities' organisational chart, which envisaged replacing the port Committee, in which all port operators were represented, with a steering Board. Said Board would take up all strategic competences, but would have a completely different complexion because it would only be comprised of public administration representatives. Port operators would be relegated to the consultative Committee, thus losing any actual control over the strategic decisions taken by the new Port Authority.

Moreover the Ministerial proposal further enhanced the entrepreneurial role played by Port Authorities, by granting them the power to acquire shareholdings in companies operating also abroad in the specific sectors. Said power significantly extended the scope of Article 6, paragraph 6, of Law No. 84 of 1994 – a rule that had already been widely criticised by the Market and Competition Supervisory Authority and had long been considered in contrast with EU principles. Said rule would end up distorting the tasks entrusted to Port Authorities, because it would be an overt change of the principle inspiring Law No. 84 of 1994 entrusting Port Authorities only with the regulatory tasks of supervision and control and excluding any management activity.

The Minister's proposal also envisaged entrusting to Port Authorities the activities for the supply of general interest services established by a specific decree. Said rule had already been included in the 1994 bill, but the fact of it being reiterated *ex novo* would also allow to include the technical and nautical services in the list, thus transferring to Port Authorities the power to entrust services and check the related tariffs and fees, as well as removing the above stated Article 14 of the law and the content of the 2007 Inter-Association agreement.

The new logistical Port Authorities should also issue a logistical integrated Plan spelling out infrastructure interventions also including those for connecting ports, dry ports and port hinterland in the framework of integrated logistical and customs systems.

Moreover the Minister's proposal, attracting the attention of all the operators concerned, has not yet been turned into an official legislative text.

Nevertheless, waiting for knowing the precise scope of the government proposal, it is worth recalling the main content of the bill being examined by the Senate 8th Committee:

- provision for a streamlined and simplified system of planning, by introducing the principle of tacit consent to ensure a certain timeframe for the adoption of the Port Strategic Plan by the municipalities concerned;
- setting of a new procedures to appoint the Port Authority President, who should also be entrusted with the task of adopting urgent measures and autonomously defining the Authority organisational chart;
- improvement of port governance, by recognizing to Port Authorities the role of coordinating the various public entities which carry out their tasks in ports;
- changes to the concession regime, by envisaging the possibility of extending the length of public concessions only in the case in which – after the elapsing of two thirds of the concession duration – the concessionaire would invest in infrastructure or works and facilities not easily removed, in addition to the original plan;
- granting the State with the power to regulate technical and nautical services and set their related tariffs and fees;
- introduction of an amendment to Article 14 of Law No. 84 of 1994, which *de facto* transposes the Inter-Association Agreement signed by all the Associations of users and providers of the above stated services in April 2007.

The hearings organized by the Senate 8th Committee registered the agreement of the counterparts and entrepreneurial entities concerned on the content of the bill.

Furthermore some amendments submitted by the proposer of the bill, relating to dredging activities and the possible creation of multi-port and logistical systems or districts to be entrusted the task of coordinating strategic plans and policies for infrastructure and traffic development and for promoting road and rail connection infrastructure, further improved it.

On May 23, 2013 the European Commission submitted a proposal for Regulation on market access to port services and financial transparency of ports to the European Parliament and the Council. The proposal was designed to open the port service markets to competition, by removing the related general access restrictions. The port services included in the proposal were eight: bunkering services, dredging, mooring, inshore and other pilotage services, towing, passenger transport services and financial transparency of ports



vices, waste and cargo residues collection. The scope of the Regulation did not include the cargo handling services, namely port operations and assistance to passengers. Specific regulations were provided for, with a view to envisaging – in specific situations – one single provider, known as internal operator.

With specific reference to the rules on the financial transparency of ports, the proposal for Regulation regarded the accounting procedures of the port management authorities to which public resources were granted. There was also the possibility for port management authorities to cash fees for the use of port infrastructure, set by said authorities autonomously on the basis of their own commercial strategy.

Strong criticism was leveled at the proposal for Regulation. In particular, in a letter of June 20, 2013, Italy listed its reservations while, on September 4, the Senate submitted a reasoned opinion to the Legal Affairs Committee of the European Parliament in which it raised a series of problematic issues.

After a long European debate acknowledging the various problems raised on March 13, 2014, the proposer deemed it appropriate to suspend the adoption procedure since it was impossible to conclude the procedure before the end of the current European legislature.

Technical-nautical services

Towing. Following up Confitarma's requests, in the first half of November 2012, the Ministry for Transport and Infrastructure had established a forum whose works ended in December. Despite the reservations raised by Confitarma, in December 2012 the Ministry issued a circular letter establishing the introduction of tariff permanent corrective coefficients, which kept tariff increases up to 9% unchanged and gradually reduced the increases exceeding said percentage.

In the 2012 Ministerial circular letter nothing had been envisaged on the structure of the tariff system but, as from May 2013, the Minister prepared various drafts regarding the procedure for issuing the concession for towing services, with the related new criteria and mechanisms to set tariffs, which were included in the final circular letter issued on December 18, 2013 that established the guidelines on the matter. Said circular letter was not satisfactory to Confitarma, which has decided to start an exchange of views with the Associations representing the towing service concessionaires with a view to finding shared and appropriate solutions to the main problematic aspects of the circular letter.

Mooring and inshore services. On February 26, 2013 the Ministry for Transport and Infrastructure informed of the outcome of the fact-finding phase for the regular revision of mooring and inshore service tariffs. The Ministry accepted the request made by the users' representatives to extend the period of validity of tariffs from two to three years, by staggering tariff increases over two phases, the first until June 30, 2014 and the second starting from July 1, 2014. Following the decisions taken, tariff increases have been recorded and their national weighed average over the three-year period has been estimated at 4.84%, subject to a maximum 9% increase, exceptionally granted only to the ports in which the moorers' group recorded a severe management imbalance; said increase was granted only to 11 ports, none of which were small-sized ones.

With reference to mooring, pilotage and inshore services, the Ministerial circular letter of April 10, 2014 has introduced the mobility of mooring operators and boatmen as a necessary tool to optimise efficiency and cost-effectiveness also in case of problematic management situations.

Waste collection

While the works for revising Directive 2000/59/EC on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues continue, at Italian level Confitarma is strongly opposed to the high rates and fees charged in national ports for the collection of ship-generated waste, mainly due to maritime and port authorities' very different implementation of EU and national regulations at local level, which is often in overt contrast with said regulations.

Confitarma has taken many initiatives vis-à-vis the Port Authorities relevant on the matter and the Marine Environmental Unit of the Port Authorities' Corps to urge an authoritative intervention designed to solve these problems, but so far it has not succeeded in reaching the hoped-for results.



International navigation and maritime traffic

The world fleet

In 2013 important changes were recorded in the world shipping industry.

For the first time since the beginning of the economic and financial crisis, the volume of orders of new ships exceeded the tonnage delivered and after four years of decline the orderbook of world shipyards seemed to be stabilising.

Though keeping on growing, the world fleet slowed down: the 4% increase has been the lowest ever recorded over the last ten years and in 2013 the deliveries of new ships decreased by 30% compared to the previous year.

Over the last few years the average size of bulk carriers, container ships, cruise ships and tankers has increased steadily.

Even though in 2013 the ships scrapped decreased by 23% compared to 2012, the level of tonnage scrapped has remained high, equal to approximately 1,000 vessels accounting for 45 million dwt. The 48% of ships sold for scrapping purposes regarded bulk carriers.

In 2013, however, all the major shipping segments kept on recording a surplus of stowage supply. It was estimated that considering bulk carriers, container ships and tankers, there was over 20% tonnage in excess of requirements. That surplus led to an unsatisfactory trend of maritime freights, which was also negatively influenced by the high costs of bunker oil.

This pushed shipowners to reduce speed so as to partially absorb overcapacity, on the one hand, and to look to new more energy-efficient vessels, on the other. Hence a new increase of orders which increased the already excessive tonnage of the world fleet with a possible postponement of the much-awaited market recovery.

Maritime traffic

In 2013, the transport of bulk liquid goods accounted for 31.5% of world maritime traffic, equal to 9.9 billion tons, but that share decreased by 37.5% compared to ten years ago. The cargoes of crude oil and liquid gas decreased by 0.8% and 0.4% respectively, while oil products increased by 4.1%.

Conversely, the transport of dry bulk goods kept on growing: 27% of the total seaborne traffic was characterised by iron ores (+7.9%), coal (+5.1%), bauxite/alumina (+2.9%) and wheat (which leveled off at 370 million tons). The sector of container goods accounted for 15.4% of total traffic, with a 5.5% increase compared to 2012.

Markets

2013 was the year in which, after reaching the nadir, the market of maritime freights for the transport of dry bulk goods started to go up again. During the first half of 2013, also due to adverse weather conditions and sector specificities, the lowest freights were recorded. Nevertheless, since June freights have been gradually improving up to reaching levels never recorded since 2010. During the first half of 2013, the Baltic Dry Index average value was 844 points and reached 1,590 points in the second half of the year. On the whole, the total value of 1,220 points recorded in one year accounted for a 33% increase compared to 2012.

The global economy strengthened during the second half of 2013 and the forecasts for 2014-2015 point to a further improvement mainly due to the recovery of the U. S., Japanese and European advanced economies. There are, however, weaknesses which could lead to a new slowing down of economic growth.

The growth of the seaborne transport demand and the slowing down of the delivery of new ships has enabled the market to absorb part of the excess of stowage which had been building up over the previous years.

With less than 60 million dwt in 2013, deliveries slowed down by almost 40% compared to the previous year and the fleet grew at a much more sustainable pace, with a 5% increase compared to 11% in 2012. This was due to the limited increase of orders in shipyards over the previous two years, when a deep crisis of freights was recorded. Unfortunately, the improvement of freights – together with renewed confidence in market growth prospects, an abundant inflow of new capital (coming from financial markets, in particular) and competitive prices of the new ships built – tripled the number of orders, with almost 1,000 new ships ordered in 2013. Nevertheless, this data – though worrying in a world maritime market which is still absorbing the oversupply – does not seem to be such as to undermine recovery, but only to slow down its effects.

The dry
bulk sector



All the yearly averages of the spot market freights of the 4 main types of vessels increased compared to 2012. The increases of average freights were not evenly distributed among the various types of vessels, but were mainly focused on large ones, which had suffered greatly in 2012. In fact, the Capesize units recorded an average freight of almost 15,000 U. S. \$/day (+94% compared to 2012); the Panamax units 9,500 U. S. \$/day (+24%); the Supramax units increased by 10% with a yearly average of about 10,300 U. S. \$/day and the Handysize units leveled off at \$8,250/day U. S. \$ (+8%).

Crude oil and oil products

In 2013 the market of tankers for the transport of crude oil kept on recording a negative trend, which in some segments recorded the lowest freight of the last twenty years. The Baltic Dirty Tanker Index marked an average of 649 points at the end of the year, with a 10% reduction compared to 2012.

During the last quarter of the year the freight trend recorded a quick surge in all segments, even though this strong increase does not seem to be sustainable in the long term.

A slight increase of freights in 2014 seems to be achievable in the crude oil carrier segment, considering the economic recovery in advanced economies and the ongoing slowing down of the delivery of new tonnage for this type of vessels, whose orderbook at the end of the year accounted for a mere 10% of the operating fleet.

The average freight on the Baltic Exchange for the Very Large Crude Carriers (VLCC) was still negative, on a "round voyage" calculation basis, but this was mainly due to the revolution underway in the refining sector, in general, and in the United States, in particular. Along the Persian Gulf/Far East route the yearly average remained stable and indeed slightly increased by 8%, by recording an average daily freight equal to approximately 12,500 U. S. \$/day, especially owing to the above stated surge of freights. The freights for the Suezmax units recorded a value of 12,500 U. S. \$/day, with a 12% decrease compared to 2012. The Aframax units increased by 48% and reached 10,800 U. S. \$/day, but the 2012 average level, equal to 7,300 U. S. \$/day, had been really disappointing. In 2013 the product carrier sector was certainly the most controversial and debated; it greatly attracted investors' interest with approximately 310 new ships ordered, 80% of which in the medium range (MR) class. Basically the Baltic Clean Tanker Index remained stable with a yearly average of 606 points (-6% compared to 2012) but, in 2013, the freight trend was generally on the wane due to the increase of tonnage available, with about 100 new product tankers delivered, equal to more than 5 million dwt, almost 85% of which in the MR class.

The medium range units, however, showed a remarkable improvement in freights with a daily average of 12,500 U. S. dollars on a round voyage basis and an increase exceeding 25%. The redistribution of the world refining capacity underway is expected to make this sector record good growth rates in the near future, as opposed to an orderbook which has grown but, however, is approximately 18% compared to the currently operated fleet.

Gas Carriers

In 2013 the gas carrier sector proved to be in excellent shape and kept on recording positive levels with freights increasing by a further 6% compared to 2012.

That performance increasingly attracted investors' interest in the sector: in 2013, 46 Very Large Gas Carrier (VLGC) were ordered. On the whole, the orders made in 2013 accounted for a capacity higher than the previous four years and almost a quarter of the currently operated fleet. In 2014 and 2015 the related fleet growth rates are expected to bring about strong downward pressures on freights.

The container sector

In 2013, the container ship freight market continued the decline started in 2011 and the timecharter freight index decreased by a further 2%. The yearly average freight for a vessel of 2,500 teu was even 9,100 U. S. \$/day, slightly above operational costs.

The year was characterised by extremely low and stable freights. Only after the Chinese New Year small freight increases were recorded, but basically the market remained stably depressed throughout 2013.

Nevertheless, in a market which has been suffering from an excess of stowage for at least five years, the orders for new ships have continued at a sustained pace. In 2013, 240 new ships were ordered, 60% of which with a capacity exceeding 8,000 teu.

In 2013 the maritime transport container sector was characterised by a strengthening achieved through mergers and acquisitions. Also, the reorganization of alliances between major operators went along the same direction.



In 2013, the world fleet of ro-ro cargo vessels (including car carriers) registered approximately a 1% increase and accounted for a total of 46.4 million gt, whereas the fleet of ro-ro ships for passenger transport decreased by 1.6% and at the end of the year was equal to 16 million gt. For both type of vessels Italy has a leading position in terms of number of ships and tonnage.

Ro-Ro
cargo ships

After a difficult 2012, 2013 was a record year for the cruise sector, which recorded more than 21 million passengers all over the world.

Cruise ships

At the end of 2013 the cruise ship world fleet increased by 2% in terms of tonnage, in spite of a decrease in the number of ships. In 2013, 6 new ships were delivered and 8 and 6 new ones are expected to be delivered in 2014 and 2015, respectively.

Currently the cruise ship world fleet is mostly comprised of megaship units (more than 2,000 beds) which, over the last five years, rose from 71 to 104, with a 27% increase of the cruise ship world fleet global capacity (from 365,871 to 463,881 beds).

European navigation and the EU maritime policy

The economic value of the European shipping industry

The European Community Shipowners' Associations (ECSA) entrusted the British Institute Oxford Economics with the task of carrying out a study on the economic value of the EU sea transport sector, including the 28 EU Member States and Norway, which was presented in Brussels on April 2, 2014.

What follows is a summary of the study findings.

At the start of 2014, the EU shipping sector had a leading position since it owned or controlled approximately 40% of world gross tonnage, and particularly 61% of ro-ro ships, 60% of container ships, 58% of ferries and 52% of multipurpose vessels. The small reduction compared to the 41% rate of 2005 has reflected the fierce competition that European shipping companies face from other world regions, particularly Asian and Middle East ones, where the shipping sector is growing steadily.

The
European
merchant
fleet

Between the start of 2005 and the start of 2014, the EU controlled fleet expanded by more than 70%. The number of vessels grew at a much lower rate, reflecting the trend towards larger ships which offer greater economies of scale.

Greece had the largest controlled fleet within the European Union, followed by Germany and Norway. Italy ranked fourth with 8% of gross tonnage and 6% of deadweight tonnage.

The EU controlled fleet was mainly composed of bulkers (28% of gross tonnage), oil tankers (25%) and container ships (25%). It is also worth recalling that between 2004 and 2014 the highest growth rate, equal to approximately 160%, was recorded in the offshore vessel segment.

The study estimated the economic impact of the shipping industry across three channels: the direct impact of the shipping industry itself; the indirect impact of shipping firms' expenditure on inputs of goods and services from their EU supply chain (such as port services, ship repairs, insurance, and shipping-related financial and legal services); and the induced impact of spending by employees in the shipping industry and its supply chain.

Economic
impact

The total GDP contribution of the European shipping industry in 2012 is estimated to have been 145 billion euros, equal to 1.1% of the total. Germany and Norway were the major contributors with 57 billion euros, equal to 39% of the total. Italy ranked fifth with 13.7 billion euros. For every 1 million euros the European shipping industry contributed to GDP itself, it created another 1.6 million euros elsewhere in the European economy, with a multiplier effect equal to 2.6.

The shipping industry also supported employment for an estimated 2.3 million people. Every person employed directly in the shipping industry created additional 2.8 jobs in the European economy, with a multiplier effect equal to 3.8. Germany ranked first in terms of contribution to employment (480,425 jobs), followed by Norway (331,890), United Kingdom (311,981) and Italy (226,335).

The European shipping industry generated total tax revenue equal to 41 billion euros. The major contributors were Germany with 8.5 billion euros, France (5.7 billions) and Italy (5.2 billions).



Direct impact

The total direct GDP contribution of the European shipping industry in 2012 is estimated to have been 56 billion euros, greater than the contribution of sectors such as postal services, car-manufacturing and air transport.

The seaborne transport of goods accounted for 59% (33 billion euros), passenger transport accounted for 19% (10 billion euros) and the service and offshore sectors accounted for 15%. The remaining 7% regarded charters and leasing.

The EU shipping industry employed 590,000 people and generated tax revenue equal to 6 billion euros.

The jobs on board European ships were 470,000 and approximately 40% of those seafarers were EU or EEA nationals).

The European shipping sector is much more productive than the European average: each worker is estimated to have generated 88,000 euros of GDP, significantly above the EU average of 53,000 euros.

Between 2004 and 2012 an 11% increase of enrolments in Maritime Academies was recorded, with a total number of 38,000 students/cadets.

Indirect and induced impacts

The shipping industry indirectly supported an estimated 59 billion euro contribution to the EU GDP and 1.1 million jobs in 2012. The spending of wages by those employed in the shipping industry and its supply chain supported an estimated additional 30 billion euros of GDP and jobs for 550,000 people.

EU guidelines on State aid to maritime transport

A healthy and competitive shipping industry forms the core of the wider European maritime cluster and supports development of the EU international trade relations. It is also strategically important to ensure a secure energy supply and provide capacity to support military operations in times of crisis or in peacekeeping missions.

The unique features of the shipping industry have led EU Member States – in line with the EU policy and the European Commission guidelines on State aid – to introduce a range of State aid measures to support shipping, most notably in the form of tonnage tax and reduced income tax and social security contributions for seafarers, so as to prevent shipping companies from moving to countries which adopt more favourable taxation and regulatory regimes.

Based on the fleet evolutionary trends, it is tentatively estimated that the total economic contribution of the European shipping industry and employment in the sector could have been around 50% lower in 2012 if national governments had not introduced tax measures such as tonnage tax regimes and other State aid.

Employment on board and training

Industrial and labour relations

The protocol of agreement on union representation signed by Confindustria (the Italian Association of Entrepreneurs) and the unions CGIL, CISL and UIL on May 31, 2013, followed by the agreement of January 10, 2014 for the implementation of said agreement, has undoubtedly been the greatest novelty on industrial relations.

Said agreements laid down the rules for measuring and certifying union representation and, in particular, its implications on the entitlement of the various organizations to be admitted to national collective bargaining tables.

Reference shall be made to the number of proxies given by workers to the various union organisations for paying their membership fees, collected by INPS (the Italian Social Security Institute), as well as the number of votes obtained by unions on the occasion of the elections of the so-called RSU (joint union representations), if any, collected by the Provincial Committees of Guarantors (or similar body established to this end). Said data will be sent to the CNEL (the National Economy and Labour Council) which will process and weigh them so as to provide final data.

This system for measuring and certifying representation, which will enter into force when the related conventions with INPS and CNEL are signed, will also provide a reliable picture of the various union organisations' representation to the shipping sector, which will also be useful to identify the union counterparts entitled to participate in national collective bargaining.



The persisting severe economic crisis in which also the maritime sector has been floundering over the last few years, did not allow in 2013 to renew the national collective contracts expired at the end of 2010.

Even though the crisis has not been overcome yet, in December 2013 Confitarma expressed to the unions its willingness to resume negotiations, provided that the 2014 Stability Law would not increase the labour cost for shipping companies.

Considering that said law did not lead to significant increases of the labour cost, in January 2014 negotiations were resumed and Confitarma expressed its intention to reach some significant regulatory results with specific reference to:

- the definition of a streamlined national collective contract (making reference to international collective contracts) for the maritime staff on board ships which carry out international traffic;
- the updating/simplification of the national collective contract in force for ferries and cargo vessels with a capacity higher than 151 tsl, also in keeping with the 2006 MLC;
- the towing sector, with the possibility of envisaging shifts based on the presence of seafarers on board by ensuring proper alternation between working and rest periods.

Another important matter of negotiations, to which unions were particularly sensitive – was the identification of measures designed to curb the cost of cadets, thus favouring their use by shipping companies for them to complete the period on board necessary for obtaining the competence certificate.

In February and March 2014 various meetings were organized, with a view to finding common ground leading to closing negotiations in reasonable time.

On March 24, 2014 Confitarma, Fedarlinea, Federimorchiatore, Filt-CGIL, Fit-CISL and Ultrasporti signed the union agreement for creating the bilateral solidarity Fund in the maritime sector, known as SOLIMARE Fund.

Said Fund – whose creation by the comparatively most representative unions and entrepreneurs' organisations at national level was provided for by Law No. 92 of 2013 (Fornero's reform Law) – will have the aim of ensuring wage protection also to the shipping companies' employees, in cases of reduction or suspension of the working activity for reasons envisaged by the ordinary and extraordinary Redundancy Fund.

If the agreement establishing the Fund would have not been signed by March 31, 2014, the shipping companies had been forced to pay – with retroactive effect as from January 1, 2014 – a contribution equal to 0.5% of the INPS residual Fund (a Fund not considering the specificities of maritime work).

The agreement lays down that – in exchange for a 0.3% social contribution rate, two thirds of which to be paid by the employer and one third by the worker – SOLIMARE shall take measures to protect the incomes of seafarers (both those with open-ended contracts and those working on the basis of special shifts), as well as the incomes of administrative and land staff of shipping companies.

Income-support and supplementation interventions, equal to the amount of the ordinary Redundancy Fund, shall not exceed one year. As to the maritime staff working on the basis of special shifts, the maximum length of the work performed – which, however, cannot exceed one year – shall be related to the actual period of work on board over the last two years for the shipping company which requested said work.

SOLIMARE will be managed by a managing Committee comprised of five experts appointed by the unions and five others appointed by the entrepreneurs' associations which signed the agreement (namely three representatives of Confitarma, one of Fedarlinea and one of Federimorchiatore), as well as two officials of the Ministry for Labour and Social Policies and the Economy and Finance Ministry.

The agreement shall be subject to an overall regulatory and economic assessment by both Ministries with a view to transposing it into an inter-Ministerial decree which shall establish the Fund within INPS.

Pursuant to Law No. 99 of 2013, as from January 1, 2014, competence over maritime workers' sick leaves, as well as maternity leaves, disability and blood donations, shall no longer fall within INAIL (former IPSEMA) but be transferred directly to INPS. Hence, as from said date, the related social security contributions shall be paid to INPS.

Said transfer of competence is the final outcome of a gradual standardization of the social secu-

Renewal of national collective contracts in the maritime sector

Creation of a bilateral solidarity Fund in the maritime sector – The SOLIMARE Fund

Transfer of competence over sick leaves from INAIL to INPS



rity contributions process, placing both seafarers and land staff on an equal footing, which started with the removal of the so-called “Casse Marittime” and IPSEMA and the concurrent channeling of all their activities into INAIL and was finally completed with the transfer of competence over some matters from INAIL to INPS.

Having acknowledged the unavoidable nature of this process, Confitarma has vigorously asked INPS to ensure operational continuity with the previous management of INAIL (former IPSEMA). On the basis of this request, at least for the first implementation phase, INPS has laid down that:

- unlike what happens for land staff, for whom the mechanism of employers advancing social security benefits applies, in the case of seafarers INPS shall provide social security benefits directly;
- the territorial jurisdiction of INPS local structures shall be defined on the basis of the location of the maritime Office in whose books and registers the ship is entered, in line with what done by INAIL until 2013;
- with specific reference to the procedures for notifying the wages on which the benefit shall be calculated, upon Confitarma’s request, INPS has decided that – in a first transitional phase, until a system for e-transmission is put in place – the notification may be sent to the relevant offices by means of the so-called certified e-mail (PEC).

Safety at work in kitchens on board ships

In 2013, jointly with INAIL – Navigation Sector, Confitarma drafted the new document relating to safety at work in kitchens on board ships and published it on the web site www.confitarma.it

Biennial medical visits and tests to ascertain fitness for service

In 2013, the regulatory obstacle – which prevented seafarers from being subjected to biennial medical visits and tests before the expiry of the related certificates and forced them to wait for their expiry that could also occur when they were working on board ships – was overcome.

STCW Convention 1978/1995

2010 Manila amendments

Confitarma is cooperating with the Ministry for Infrastructure and Transport and the General Command of Port Authorities to foster the process for gradually adapting the provisions of the STCW Convention (2010 Manila Amendments), which shall enter into force as from January 1, 2017. For the time being, the most important pending issues are the following:

- the mandatory minimum requirements for the certifications of qualifications for seafarers such as deck and engine staff;
- the mandatory minimum requirements for the certifications of officers and electro-technical staff;
- the organization of new separate specialized courses – both at basic and advanced levels – for oil tankers, gas tankers and chemical tankers, as well as bulk carriers;
- the organization of new courses of leadership and teamwork, as well as refresher training.

In this regard, in February 2014, Confitarma’s Committee on Human Resources and Industrial Relations set up an *ad hoc* working group dealing with the implementation of the 2010 Manila Amendments at national level, with the consequent revision of professional qualifications and the consequences which said amendments may have on the drafting of the safety minimum tables.

Certifications

According to the indications of Rule VI/6 of the Annex to the 1978/1995 STCW Convention, updated by the 2010 Manila Amendments of December 3, 2013, the General Command of the Port Authorities’ Corps – Coastal Guard issued two decrees relating to the security training requirements for staff on board.

On the basis of the considerations made by the European Maritime Safety Agency (EMSA) relating to the training of officers, commanders and chief engineers, on December 4, 2013 the General Command of Port Authorities issued a decree on the training course for obtaining managing skills for deck and engine officers: for its full implementation, said decree should be fully supplemented by a subsequent implementing decree/circular letter.

Education

Creation of the Education Committee

Pursuant to Article 23 of the Confederal Statute, on May 13, 2014 the Confederal Council resolved to create a new Standing Committee on “Education”, with a view to improving the training of the professionals employed by the shipping companies, both on board and for administrative tasks. This decision reaffirms the ongoing attention paid by the Italian shipping companies to the training and upgrading of seafarers, because human resources are fundamental to ensure a safe, efficient and environmental-friendly sea transport.



Thanks to this new Committee, Confitarma highlights that Education is a central issue for preparing the new generations of seafarers and underlines the need to implement the whole set of initiatives and activities needed to interact with schools and the major education and training institutes so that appropriate curricula are adopted for preparing students and cadets adequately.

In 2013 the courses of the Higher Technical Institutes (ITS) designed to train cadets and prepare them for the exams to become officers continued to be organized in the Genoa Italian Academy of the Merchant Marine and the Gaeta "Giovanni Caboto" Higher Technical Institute for Sustainable Mobility.

The curricula are developed in close cooperation with the major shipping companies affiliated with Confitarma and envisage the involvement of professors belonging to their technical services, periods of school training alternating with working periods and the financial support of the so-called Fondo Nazionale Marittimi. Hence the officer cadets attending the courses organized by these two Foundations have the opportunity of enriching their experience and be prepared to enter into the labour market.

The number of courses organized by these two foundations and the number of participants is based on the labour market demand, so as to ensure full employment and are differentiated according to the types of ships and the types of cargoes transported.

Since 2005, the Foundation of the Genoa Italian Academy of the Merchant Marine – which has been operating for nine consecutive years – has trained 970 officer cadets, of whom 589 deck cadets and 381 engineer cadets.

Considering the good results reached by differentiating the courses (for cruise ships, passenger ro-ro ships and cargo vessels), again in 2013 two different selections were organized. Approximately 400 cadets participated in the selection for deck officers and over 150 in the one for engineers. That wide participation showed to what extent the students of nautical institutes aspired to attend the Academy since they appreciated the education and training pathway ensured by it both at school level and on board ships. Moreover, for the fourth consecutive year, the Academy organized a 500-hour "alignment" module, open to students with diplomas who had not attended nautical institutes or maritime technical institutes. In 2013, 40 students were selected adding to the 60 selected over the previous three years.

All the cadets of the Academy have been embarked on the vessels of shipping companies affiliated with Confitarma.

Foundation
of the Genoa
Italian
Academy
of Merchant
Marine

The Foundation of the "Giovanni Caboto" Higher Technical Institute for Sustainable Mobility, established in 2010, started its activity in 2011, by focusing its specialized courses on training the staff to be embarked on oil tankers, gas tankers and bulk carriers. So far 6 courses have been organized involving 116 cadets, of whom 61 deck cadets and 55 engineers. For the cadets of the first two courses, final exams and qualifying examinations are scheduled for late May 2014.

In 2013 the activities carried out by Confitarma and its representatives, as members of the examining boards to ascertain the EU Commanders' knowledge of the Italian language, continued for a total number of 13 exam sessions within the various maritime Directions.

Foundation of
the "Giovanni
Caboto"
Higher
Technical
Institute for
Sustainable
Mobility

Confitarma has continued its close and intense cooperation with the major university and post-graduate education and training centres to deepen the links between the shipping industry and higher education on law, economics, engineering, transport and logistics policies. The Bocconi University (University Master course in Transport Economy and Management, Logistics and Infrastructure – MEMIT Master course), the Italian Association of Maritime (AIDIM), The Military Academy, the Centre for Defence Higher Studies (CASD) and the Institute for Military Studies (ISMI), The Naples Institute for Educational Activities and Research (IPE) and the major Faculties of Navigation Law and Transport Economy still regard Confitarma as the industrial association capable of linking enterprise activities to the teaching modules carried out at universities and training centres.

Post-Graduate
Education



Protection of marine environment and safe navigation

Emissions

With specific reference to emissions, which remain a particularly topical issue, the IMO and EU attention has been focused on the Monitoring Reporting Verification (MRV), namely the monitoring of the quantity of CO₂ produced by ships, considering that the naval sector is the only one not still subject to specific rules and regulations. Also in the case of EU legislation for the air transport sector, a series of problems have emerged to the point that the forced implementation of the CO₂ emissions European trading scheme (ETS) for non-European airlines operating flights to and from the European Union has been frozen.

In 2013, while acknowledging the increase of traffic, the European Commission included also maritime transport in its strategy designed to reduce *greenhouse gas* emissions, by envisaging three phases: the monitoring, reporting and verification of emissions of large vessels mooring in EU ports; the identification of greenhouse gas reduction targets for the maritime transport sector; the introduction of additional measures, including a system of Market Based Measures (MEMs), namely measures based on the emission trading scheme in the medium- and long-term. With a view to implementing the first phase a proposal for regulation was issued, namely the *Regulation of the European Parliament and the Council on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport and amending Regulation (EU) No 525/2013* which, if adopted by the European Parliament and the Council, would entail the implementation of the monitoring system as early as 2018. Indeed, the intention was to undertake a similar initiative, with the EU Member States' full support, also within the IMO with a view to increasing ships' energy efficiency, by collecting information on the carbon dioxide released in order to introduce a system for controlling/taxing emissions.

Although, in general terms, Confitarma, ECSA and ICS are in favour of introducing non-regional regulations not creating new distortions on an already difficult market, being aware that the introduction of emission-related measures is now unavoidable, the aim is to enact simple rules taking into account operational needs.

At national level, with specific reference to the use of scrubbers (devices capable of reducing sulphur oxide emissions when high sulphur fuels are still used), considering the Agriculture Ministry's unwillingness to grant the authorizations requested by some shipping companies (despite compliance with the EU Marine Equipment Directive – transposed into national legislation), Confitarma addressed directly to the Direction-General for the Environment and the Direction-General for Transport and Mobility of the European Commission and obtained a positive feedback on the issues submitted.

Finally, the preparatory meetings for drafting the decree to transpose Directive 2012/33/EC relating to the sulphur content of marine fuels led to the transposition of said Directive into the Italian legislation without making its provisions stricter, at least at draft level: a result designed to avoid problems arising from implementation/interpretation difficulties.

Ballast water

Despite the ratifications of 38 States, the Ballast Water Management Convention (the Convention for the control and management of ships' ballast water and sediments) of February 13, 2004 cannot enter into force yet because the number of ratifying States is not enough to represent 35% of world tonnage – which, however, could be reached within 2014 following the announced ratification by Singapore. Upon indication of the Maritime Environmental Protection Committee (MEPC65), with Resolution A.1088(28) of January 28, 2014, the IMO Assembly adopted a change of the Convention implementation dates compared to the previous ones. However, Italian companies have faced a common problem both for European and world shipping companies with the same technical problems for the selection and installation of equipment and devices, both for new and old vessels. This is the reason why Confitarma has drafted a guidebook outlining the regulatory framework, which takes into account both the Convention and the rules already in force in the United States.

Safe navigation

The various topics tackled in 2013 by the Safe Navigation Working Group – established within the 6th Division of the General Command of Port Authorities – Coastal Guard including also representatives of Confitarma and the three Classification Registers (RINA, Bureau Veritas and Germanischer



Lloyd), with a view to contributing to the revision of the existing regulations and assist the Administration in drafting the implementing/explanatory circular letters and preparing replies to specific requests (exceptions, derogations, difficulties in complying with new rules, etc.) – included the obligation of calculation and registration of people on board passenger ships (Directive 98/41/EC as transposed by the Decree of October 13, 1999); the sweeping operations for class “Y” non-toxic chemical products; the regulation for the regular maintenance of fire-fighting fixed and mobile devices and equipment.

In particular, as repeatedly called for by Confitarma, the process was started to revise Law No. 616 of 1962 “Safe Navigation and Safety of People at Sea” and Presidential Decree No. 435 of 1991 “Adoption of the Regulation for Safe Navigation and Safety of People at Sea. For the revision to materialize in updated rules keeping pace with time, Confitarma has submitted to the 6th Department of the General Command of Port Authorities a document collecting all the indications provided by the affiliated companies.



The Confitarma organization

Heir to a shipping company and shipowners' trade association tradition that dates back to the start of the century, **CONFITARMA** – the Italian Shipowners' Confederation – represents more than nine tenths of the Italian merchant fleet. Its members include shipping companies and shipowners' groups that operate in all the different sectors of cargo and passenger transport, as well as in the cruise sector and in the supply of auxiliary traffic services.

CONFITARMA pursues the following objectives: promoting the growth of the Italian merchant marine fleet under a policy that exploits the full potential of maritime transport; representing the shipping industry in dealings with political and administrative authorities, as well as with any public or private bodies, on both the national and international levels; signing labour-union and economic agreements, as well as collective bargaining contracts; representing and defending the interests of its members with regard to labour-union and economic issues of both general and specific interest; and providing information and consulting services to members on: legal issues, economic and social affairs, of national and international interest on the subject of development, on environment and energy, on infrastructure and logistics, on tourism, entrepreneurial culture, the Job marketplace and on training.

CONFITARMA is a member of the Italian General Confederation of Industry – CONFINDUSTRIA and the National Federation of Systems and Modes of Transport and Connected Activities – FEDERTRASPORTO and it has representatives sitting on the National Council of Economics and Labour – CNEL. Moreover it is one of the founding members of the Italian Maritime System Federation – FEDERAZIONE DEL MARE and the Italian Institute of Navigation (IIN).

On an international level it adheres to: ECSA - European Community Shipowners' Associations; ICS/ISF - International Chamber of Shipping/International Shipping Federation; BIMCO - Baltic and International Maritime Council; INTERTANKO - International Association of Independent Tanker Owners; INTERCARGO - International Association of Dry Cargo Shipowners; IMEC - International Maritime Employers' Committee Ltd; and cooperates with: IMO - International Maritime Organization; ILO - International Labour Organization.

CONFITARMA has its offices in Rome.

Young Shipowners

The Young Shipowners' Group was established in 1995 to implement the Confederation By-Laws and with the following objectives:

- to promote awareness of the ethical and social function of free enterprise and the related responsibilities of entrepreneurs;
- to examine in-depth topics of far-reaching strategic importance regarding the shipping industry and the maritime system as a whole;
- to contribute to the ongoing effort to keep CONFITARMA in tune with the changing needs of the shipping industry, based on the dynamics of the economic and social context;
- to encourage the training of fresh forces for the management of shipowners' enterprises and the interrelated activities of their Association.

The Group counts more than 60 members including shipowners and their children, managers, aides and staff directly involved in the business sectors represented by CONFITARMA coming from approximately 50 associated companies.

The Young Shipowners' Group plays an active role in the life of the Confederation: their President is automatically a member of the CONFITARMA's Managing Board and Executive Committee. The members of the Board attend the meetings of the advisory committees, which delve into the main topics and problems of the shipping industry and maritime system.

Young Shipowners also participate in the ECSA working groups regularly.

The Young Shipowners' website www.giovaniamatori.it including all main information on the Group activities has been operational since 2011.

In 2013 elections were held for renewing the posts and offices of the Young Shipowners' Group for the 2013-2016 three-year period. The Assembly was held in October and elected Andrea Garolla as President of the Board and, upon his indication, Francesca Barbaro and Giacomo Gavarone as vice-Presidents. At the same time, the Managing Board was renewed.

The program of Garolla's Presidency will be based on continuity with the work started during Valeria Novella's Presidency. In particular, greater momentum will be given to the requests for streamlining and simplifying administrative procedures both at central level (Ministry for



Infrastructure and Transport) and peripheral level (Harbour Master's Offices and Consulates), by contributing ideas and concrete proposals.

To this end, the Young Shipowners' Group plans to enhance cooperation with universities, with a view to making students come closer to the shipping companies' world, thus enabling them to acquire experience with traineeships and work on initiatives carried out by the Young Shipowners' Group.

YoungShip Italia

In 2013, the Confitarma Young Shipowners' Group, together with the Young Group of Federagenti created YoungShip Italia, the Italian section of the shipping young professionals' network known as YoungShip International, established in Norway and rapidly developed all over the world with the creation of local associations in many other countries.

The aim of YoungShip Italia, as outlined in September during the *Genoa Shipping Week* on board the M/Y Dionea, is to create contacts between young university students and young shipping professionals so as to share common experience and facilitate the exchange of ideas.





CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Sede
Head Office

Piazza SS. Apostoli, 66
00187 Roma
Tel. 0039 06 674811
Fax 0039 06 69783730
e-mail: confitarma@confitarma.it
www.confitarma.it

Progetto grafico e stampa

Teseo Editore

Via Amerigo Vespucci, 41
00153 Roma
Tel. e fax 0039 06 5744679
Mobile 0039 335 5467264
www.teseoeditore.it
teseo@teseoeditore.it