



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori



ASSEMBLEA – ROMA, 20 GIUGNO 2017 –



CONFINDUSTRIA



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Assemblea
Roma, 20 giugno 2017

Annual General Meeting
Rome 20th June 2017

aderente a



CONFINDUSTRIA

Premessa

Emanuele Grimaldi, Presidente Confitarma



In Italia, oltre al protrarsi degli effetti della grave crisi economica e finanziaria iniziata nel 2007-2008, nel 2016 lo *shipping* risente dell’impatto di eventi straordinari: atti terroristici in varie parti d’Europa, guerra in Siria, crisi umanitaria nel Mediterraneo, tentato colpo di stato in Turchia, crisi delle banche, rallentamento in Cina e indebolimento delle economie di molti paesi in via di sviluppo.

Non meno importanti sono gli eventi politici: Brexit, esito delle elezioni presidenziali negli Stati Uniti, prossime elezioni politiche in Francia e in Germania, crisi greca non ancora risolta, Unione europea che appare spesso disunita e indebolita, specie di fronte all’emergenza migratoria.

In proposito, gli armatori hanno dimostrato di saper onorare con grande disponibilità l’obbligo della legge del mare che impone di aiutare le persone in pericolo. Lo fanno in silenzio e senza clamori, nonostante i gravi rischi per la sicurezza e la salute dei marittimi derivanti dal fatto che le navi mercantili non sono costruite né attrezzate per operazioni SAR effettuate su larga scala, né gli equipaggi sono per esse addestrati. Grazie al rafforzamento delle operazioni *Triton* e *Frontex*, fortemente richiesto da tutta l’industria armatoriale mondiale e soprattutto da Confitarma, il coinvolgimento di unità mercantili nelle operazioni SAR si è notevolmente ridotto, ma le unità mercantili continuano ad essere coinvolte nel salvataggio di migliaia di persone.

A livello mondiale, anche nel 2016 continua la generale tendenza al ribasso dei mercati marittimi e la debole crescita della domanda si combina con l’eccesso di offerta di naviglio, facendo registrare – specie per i carichi secchi – il perdurante andamento negativo dei noli. Il fallimento della società coreana *Hanjin* è emblematico degli effetti della crisi.

Peraltro, sembra che il peggio sia passato e, anche se permangono preoccupazioni, in alcuni settori si cominciano a registrare miglioramenti. La ripresa dell’economia mondiale dovrebbe favorire la domanda di trasporto via mare. Parallelamente, gli analisti di *shipping* prevedono ancora un rallentamento nella consegna di nuove navi. Insomma, anche se la cautela è d’obbligo, vi è più di un segnale positivo.

In questo contesto, nonostante le flessioni registrate negli ultimi anni, la flotta mercantile italiana, con oltre 16,5 milioni di tonnellate, è sempre nelle prime posizioni: terza tra le flot-



te dei maggiori Paesi riuniti nel G20, seconda nell'Unione europea e quarta al mondo tra quelle in cui c'è corrispondenza tra bandiera della nave e nazionalità dell'armatore, corrispondenza che effettivamente alimenta il *cluster* marittimo del Paese.

Gli ultimi dati confermano che nel 2015 il contributo economico ed occupazionale generato in Europa dall'industria delle crociere è stato di 41 miliardi di euro e di 360.000 addetti. Da rilevare che l'Italia è tra i *leader* nel settore con 4,5 miliardi spesi e 103.000 addetti occupati. Senza trascurare l'eccellenza dei cantieri italiani, *leader* in Europa e nel mondo nella costruzione di navi da crociera, con evidenti ritorni economici e occupazionali per il Paese. Due soli numeri: 21 navi ordinate e quasi 12 miliardi di dollari investiti.

Inoltre, l'Italia è la prima al mondo nella graduatoria delle principali flotte di navi *ferry* e *ro-ro pax*, con 250 unità per più di 5 milioni di tonnellate di stazza su un totale di circa 28 milioni di gt.

La competitività della flotta italiana è stata rafforzata e mantenuta, grazie a misure che hanno consentito ai nostri armatori di fronteggiare ad armi pari la concorrenza estera di marine sia comunitarie che extra-comunitarie.

Dal 1998 al 2015, la flotta mercantile italiana è passata da 8,7 milioni di tonnellate di stazza a 16,5. L'occupazione marittima è passata da 30.000 a 63.000 unità. Una crescita costante, fin quando negli ultimi anni la crisi ha fatto sentire i suoi effetti anche nel nostro comparto: ciononostante, esso si mantiene su valori più che raddoppiati rispetto a vent'anni fa.

Ciò che ha consentito allo *shipping* nazionale di crescere tanto in relativamente poco tempo è stata l'istituzione del Registro internazionale, che nel 1998, rappresentò un punto di svolta qualificante della politica marittima italiana, che ci allineava a quanto previsto dalle linee-guida della Commissione europea: linee-guida tuttora efficaci e lungimiranti che consentono alla flotta europea di essere oggi il primo vettore marittimo al mondo.

Il contenuto della riforma della navigazione internazionale del 1998 può essere riassunto in una sola parola: FLESSIBILITÀ.

Ridurla vuol dire perdere in competitività, e alla fine gli operatori, per sopravvivere non possono fare altro che ridurre l'attività o aumentare i costi. Sicché, cambiare un sistema normativo coerente e fondato sulla certezza del diritto comunitario e nazionale, in vigore ormai da quasi 20 anni e che ha consentito allo *shipping* italiano un successo senza precedenti (anche, e soprattutto, in campo occupazionale) è molto rischioso, perché non si creerebbero vantaggi per alcuno, ma danni per tutti: armatori, marittimi e utenza, in pratica per l'intero sistema Paese.

Alla stessa preoccupazione di mantenere la competitività della flotta rispetto ai concorrenti risponde un'altra raccomandazione che formuliamo sempre: che a disporre nuove regolamentazioni in campo operativo e ambientale sia l'*International Maritime Organization*. È solo introducendo nuove normative a quel livello che si ottiene una parità di condizioni in un settore così integrato e globalizzato come è quello del trasporto marittimo.

In questo contesto, essere stato eletto nel maggio 2017 vicepresidente dell'*International Chamber of Shipping*, è per me motivo di grande orgoglio, non solo dal punto di vista personale ma anche e soprattutto perché questo è un esplicito riconoscimento da parte dello *shipping* mondiale dell'operato di Confitarma e quindi del ruolo di primo piano dell'armamento italiano. In un momento in cui lo *shipping* deve affrontare grandi sfide, soprattutto in campo ambientale è fondamentale essere presenti in un consesso internazionale ove vengono elaborate le strategie marittime, approfondendo tematiche operative, legali, lavoristiche, delle *best practice* e dello sviluppo del trasporto marittimo sostenibile. Inoltre, l'ICS, che rappresenta l'80% della flotta mondiale, è in contatto con la maggior parte delle istituzioni internazionali e intergovernative, nell'ambito delle quali vengono adottate decisioni che incidono sull'industria marittima mondiale, a cominciare dall'IMO.



INDICE

3 Premessa di Emanuele Grimaldi, Presidente Confitarma

7 La navigazione mercantile italiana nel 2016

- 7 Emendamenti di Manila 2010 alla Convenzione STCW: problemi e soluzioni per l'implementazione in Italia
- 10 *Safety e Security*
- 12 Armatori e finanza
- 12 Turismo che viene dal mare
- 13 Accordi bilaterali di navigazione marittima internazionale
- 13 Navigazione di cabotaggio
- 15 Bunkeraggio
- 15 Sanità Marittima
- 16 Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)

Grafici e tabelle / *Graphs and tables*

- 53 Flotta mercantile italiana / *Italian merchant fleet*
- 53 Evoluzione della flotta mercantile italiana / *Italian merchant fleet evolution*
- 54 Età della flotta italiana e mondiale / *Age of the Italian and world fleet*
- 54 Rinnovo della flotta italiana / *Italian merchant fleet renewal*
- 55 Pirateria / *Piracy*
- 55 Migranti dal mare / *Migrant at sea*
- 56 Commercio estero dell'Italia nel 2016 per modalità di trasporto / *Italian foreign trade by mode of transport on 2016*
- 56 Movimento crocieristi nei porti italiani / *Passengers movement in Italian ports*
- 56 Servizi di trasporto *ro-ro* per la Sicilia / *Ro-Ro services to Sicily*
- 57 Servizi di trasporto *ro-ro* per la Sardegna / *Ro-Ro services to Sardinia*
- 57 Servizi di trasporto *ro-ro* internazionali / *Ro-Ro international services*

17 La navigazione internazionale e i traffici marittimi

- 17 Flotta mondiale
- 18 Mercati marittimi

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 mondiale, principali tipi di navi da carico / *World fleet by cargo carrying shiptype*
- 63 Principali flotte mondiali di navi cisterna / *World leading tanker fleets*
- 64 Andamento dei noli delle navi cisterna / *Tanker ships charter market performance*
- 64 Andamento dei noli delle navi chimichiere / *Chemical ships charter market performance*
- 64 Traffico marittimo di LNG e LPG / *Maritime trade of LNG and LPG*
- 65 Andamento dei noli delle navi LPG / *LPG ships charter market performance*
- 65 Andamento dei noli delle navi LNG / *LNG ships charter market performance*
- 65 *Baltic dry index*
- 66 Principali flotte mondiali di navi portarinfuse / *World leading bulk carrier fleets*
- 67 Principali flotte mondiali di navi portacontenitori / *World leading container fleets*
- 68 Andamento dei noli delle navi portacontenitori / *Container ships charter market performance*
- 68 Traffico mondiale di contenitori / *World container traffic*
- 68 Traffico di contenitori per aree geografiche / *Container trade by geographic area*
- 69 Principali flotte mondiali di navi traghetto / *World leading ro-ro fleets*
- 69 Evoluzione della flotta crocieristica mondiale / *World cruise fleet evolution*



25 La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

25 Il valore economico dell'industria marittima europea

Grafici e tabelle / *Graphs and tables*

- 70 Flotta dell'Unione europea (inclusa Norvegia) / *European Union fleet (incl. Norway)*
71 Impatto del valore aggiunto dell'industria europea della navigazione, 2015 / *Total GVA impact of the Eu shipping industry, 2015*
71 Impatto dell'occupazione dell'industria europea della navigazione, 2015 / *Total employment impact of the Eu shipping industry, 2015*
72 Commercio dell'Unione europea per modo di trasporto / *Eu trade by mode of transport*
72 Importazioni dell'Unione europea per modo di trasporto / *Eu imports by mode of transport*
73 Esportazioni dell'Unione europea per modo di trasporto / *Eu exports by mode of transport*

27 Lo sviluppo dei traffici marittimi e il sistema portuale

- 27 Andamento dei traffici portuali
28 Italia: riforma della *governance* portuale
30 Quadro normativo europeo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti
33 Italia: adeguamento tariffario del servizio di pilotaggio
34 Italia: nuove normative sul dragaggio
34 Italia: combustibili alternativi

Grafici e tabelle / *Graphs and tables*

- 74 Movimento container nei principali porti italiani / *Containers movement in the major Italian ports*
75 Movimento container nei principali porti europei e nord-africani / *Containers movement in the major European and North African ports*

35 Il lavoro a bordo e la formazione

- 35 CCNL unico per il settore privato dell'industria armatoriale
35 Riforma del collocamento della gente di mare
35 Fondo Solimare
36 *Maritime Labour Convention 2006*
37 Formazione

Grafici e tabelle / *Graphs and tables*

- 76 Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane / *Estimated jobs on board Italian ships*
76 ITS Giovanni Caboto. Allievi dal 2011 al 2016 / *Cadets 2011 to 2016*
77 Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile. Allievi Ufficiali ammessi dal 2005 al 2017 per regione di provenienza / *Italian Academy of Merchant Marine Cadet's district of origin, 2005-2017*
77 Fondazione Accademia Nautica dell'Adriatico. Selezioni corsi per Tecnico Superiore / *Selection for Superior Technician Cadets*

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

- 40 Acque di zavorra
41 Emissioni
42 Combustibili
43 Fumi delle navi a Civitavecchia
43 Gruppo Permanente Sicurezza della Navigazione del VI Reparto
44 Certificati Radio

Grafici e tabelle / *Graphs and tables*

- 78 Sversamenti di petrolio dal 1970 al 2016 / *Number of oil spills from 1970 to 2016*
78 Requisiti BWMS (Ballast water management System): scenario della flotta mondiale / *BWMS Requirements: Global Fleet Scenario*

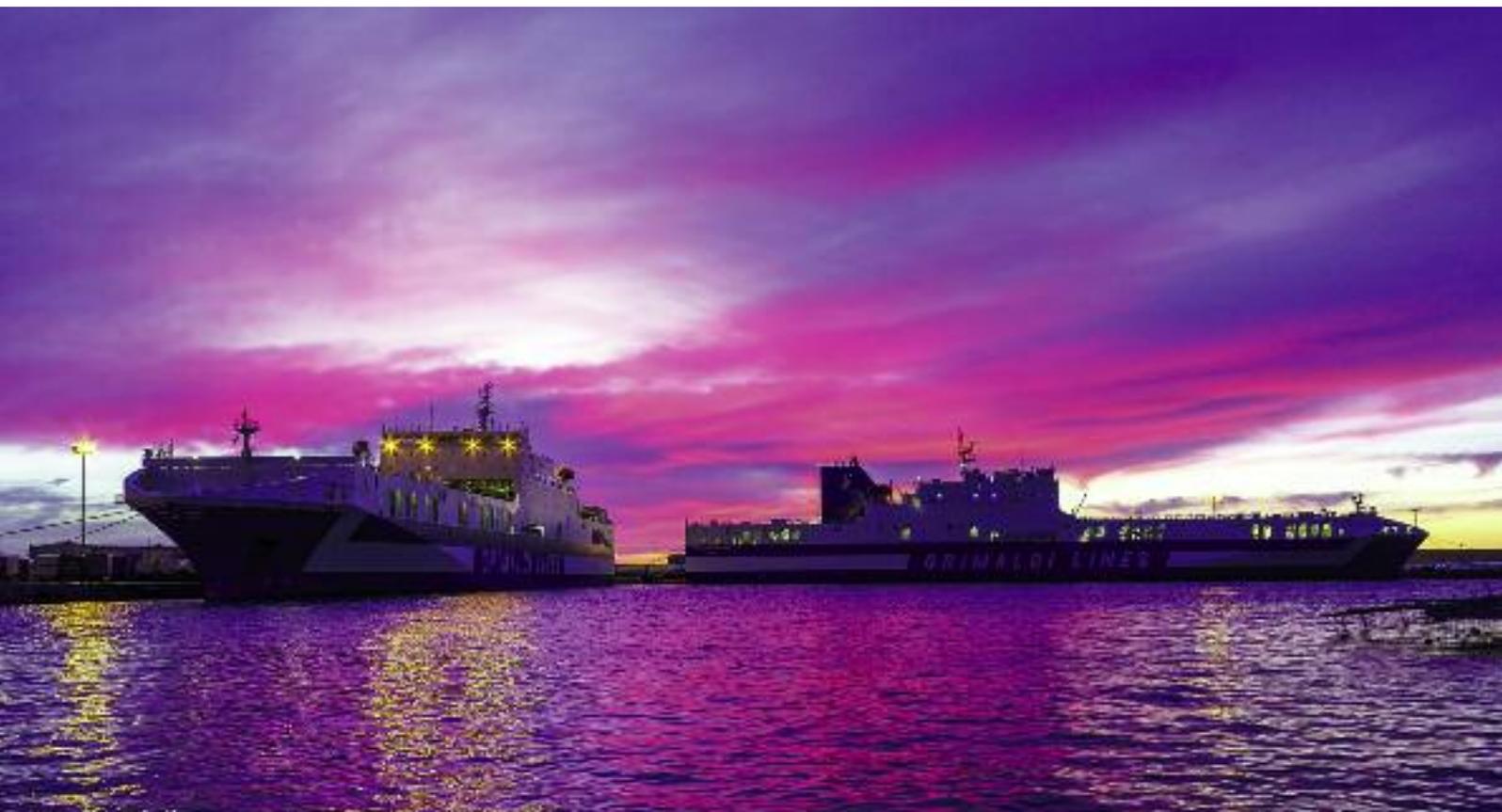
45 L'organizzazione di Confitarma

- 47 Cariche confederali / *Officers*
48 Commissioni / *Commissions*
49 Giovani Armatori

79 English version



La navigazione mercantile italiana nel 2016



Emendamenti di Manila 2010 alla Convenzione STCW: problemi e soluzioni per l'implementazione in Italia

Dal 1° gennaio 2017, con l'entrata in vigore degli Emendamenti di Manila 2010 alla Convenzione *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)*, importanti novità in materia di *standard* di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi vengono introdotte a livello internazionale:

- nuove figure professionali a bordo delle navi: “Marittimo Abilitato di Coperta” (*Able Seafarer Deck*), “Marittimo Abilitato di Macchina” (*Able Seafarer Engine*), “Ufficiale Elettrotecnico” (*Electro-technical Officer*) e “Comune Elettrotecnico” (*Electro-technical Rating*);
- cambiamenti nelle Tavole delle competenze relative ai vari profili professionali come, ad esempio, l'utilizzo dell'*Electronic Chart Display and Information System (ECDIS)* per gli Ufficiali di coperta;
- nuove competenze per gli Ufficiali di coperta e di macchina, in materia di *Leadership and Teamwork*;
- formazione obbligatoria in materia di *security*;
- maggiore importanza al mantenimento delle competenze da parte dei marittimi. In particolare, tutti i marittimi devono dimostrare, ogni cinque anni, di aver mantenuto un appropriato livello di competenza per il rinnovo dei certificati di addestramento e di competenza, frequentando i corsi di *refreshment* per l'adeguamento dei certificati di competenza;
- nuove competenze per la formazione specifica per navi petroliere, gasiere e chimichiere;
- nuovi standard sulle competenze mediche.

Il grave ritardo con il quale è entrato in vigore il decreto legislativo n. 71 del 12 maggio 2015, senza il quale non poteva essere avviato il processo di implementazione degli Emendamenti di Manila nel nostro Paese, determina nel 2016 una vera e propria corsa da parte delle Amministrazioni competenti ad emanare tutti i provvedimenti necessari per consentire ai nostri





marittimi di acquisire le competenze stabilite dalla nuova normativa internazionale anche al fine di evitare ripercussioni di carattere operativo per le imprese armatoriali.

In particolare, il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e, per la parte sanitaria, il ministero della Salute hanno dovuto disciplinare con specifici decreti i requisiti necessari per acquisire e rinnovare tutte le certificazioni previste dalla Convenzione STCW, mentre il Comando Generale ha provveduto all'emanazione dei decreti disciplinanti i vari corsi di formazione previsti dalla nuova normativa internazionale. In merito a tale attività, nonostante i tempi particolarmente ristretti per l'adozione dei vari provvedimenti, è stato costante il coinvolgimento di Confitarma da parte dell'Amministrazione, anche allo scopo di prevenire eventuali future problematiche che sarebbero potute derivare da una mancata partecipazione dell'armamento ai processi decisionali.

CORSI DI FORMAZIONE. Si stima che l'adeguamento dei certificati alla nuova normativa internazionale abbia riguardato oltre 10.000 ufficiali e più di 20.000 sottufficiali e comuni.

Completata la fase normativa, nella seconda parte del 2016 inizia la corsa per l'effettuazione da parte dei marittimi dei corsi di formazione e per il conseguente adeguamento dei certificati presso le Capitanerie di Porto da concludersi prima del 1° gennaio 2017. Nonostante il costante lavoro delle Amministrazioni coinvolte e dei centri di formazione autorizzati, alla data di scadenza molti marittimi erano ancora senza certificati adeguati.

Grazie al decisivo intervento del Comando Generale, il 5 dicembre l'IMO emana una Circolare con cui si raccomanda ai *Port State Control (PSC)* di adottare, fino al 30 giugno 2017, un approccio pratico e pragmatico nell'applicazione dei nuovi Emendamenti di Manila 2010. Su richiesta di Confitarma, il Comando Generale delle Capitanerie di Porto emana poi due circolari che forniscono le disposizioni attuative nel nostro Paese per le navi impegnate sia in traffici internazionali che in quelli nazionali, dando un po' di respiro a lavoratori marittimi e imprese armatoriali per il completamento degli ultimi adempimenti.

TABELLE MINIME DI SICUREZZA. Negli ultimi mesi del 2016, il Comando Generale emana due circolari con le quali ha voluto dare la possibilità, alle aziende armatoriali che lo ritenessero opportuno, di aggiornare le Tabelle Minime di Sicurezza prima dell'entrata in vigore degli Emendamenti di Manila alla Convenzione STCW.

Detto aggiornamento delle tabelle minime di sicurezza avrà comunque una validità limita-





ta nel tempo in quanto il Comando Generale, già nel mese di gennaio 2017, ha formalizzato l'intenzione di aggiornare le linee guida per l'emanazione delle Tabelle Minime di Sicurezza, chiedendo a Confitarma di presentare le proprie proposte sulla materia.

Viene pertanto elaborato e presentato un documento illustrativo della posizione di Confitarma sulla materia ove in sintesi si propone di: evitare qualsiasi automatismo di inserimento nelle Tabelle Minime di Sicurezza delle nuove figure professionali introdotte dagli Emendamenti di Manila; definire con chiarezza le suddette nuove figure professionali; introdurre elementi di semplificazione e flessibilità nelle procedure di determinazione delle tabelle; chiarire alcune questioni sulle quali sono state evidenziate applicazioni differenti fra le varie Capitanerie di Porto.

ALLIEVO UFFICIALE: PERCORSO FORMATIVO. Il percorso formativo per accedere alla figura dell'Allievo Ufficiale e conseguire successivamente l'abilitazione di Ufficiale è un tema fondamentale sul quale i due decreti pubblicati a dicembre 2016 e gennaio 2017 non forniscono le necessarie certezze. Da un lato, il Decreto direttoriale 19 dicembre 2016 del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, riguardante il percorso formativo per accedere alle figure professionali di Allievo Ufficiale di coperta e Allievo Ufficiale di macchina (emanato con una certa fretta per scongiurare un'ulteriore procedura di infrazione a seguito dei rilievi della Commissione Europea circa i corsi di allineamento) non stabilisce in maniera univoca quale debba essere il percorso per diventare Allievo Ufficiale, soprattutto in considerazione del fatto che le competenze previste devono essere soddisfatte non solo dai programmi dei cosiddetti corsi di allineamento (per gli studenti diplomati in un Istituto diverso dal "nautico") ma anche dai programmi degli Istituti nautici. Inoltre, anche alla luce del decreto del 25 luglio 2016, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prevede di dover riconoscere i programmi degli Istituti nautici a prescindere dall'approvazione da parte del ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca.

Ne potrebbe conseguire che, qualora l'Istituto nautico non venga riconosciuto dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, i suoi diplomati non possano iscriversi come Allievo Ufficiale tra la gente di mare, ma debbano comunque svolgere un corso integrativo per colmare il *gap* di competenze non acquisite.

Dall'altro lato, il ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (di concerto con il ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, il ministero dello Sviluppo Economico, il ministero dell'Economia e delle Finanze e il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) emana il Decreto del 4 ottobre 2016 che unifica le prove di verifica finale per il conseguimento del diploma di tec-





nico superiore con gli esami di abilitazione allo svolgimento della professione di Ufficiale di coperta e di macchina. Tale decreto rappresenta senz'altro un'evidente semplificazione amministrativa per tutti i marittimi che conseguono l'abilitazione di Ufficiale dopo aver svolto il percorso formativo ITS. Inoltre evita che gli studenti ITS che hanno superato l'esame di abilitazione prima della fine del corso e che trovano imbarco da Ufficiali, non avendo interesse a sostenere l'esame finale ITS siano considerati studenti "ritirati" dal corso, evenienza che – poiché i finanziamenti del MIUR agli ITS sono correlati alle percentuali di conclusione dei percorsi ITS – ha penalizzato gli ITS del mare che, per tale ragione, hanno ricevuto meno finanziamenti.

Tuttavia, l'esame unificato solleva ancor più dubbi in merito a quale sia il percorso formativo per diventare Ufficiale e in particolare come, in questo percorso, si innestano gli Istituti Tecnici Superiori. A seguito del confronto che Confitarma ha avuto negli ultimi mesi con MIT e MIUR volto a chiarire i diversi aspetti controversi della materia dovrebbe scaturire un provvedimento a firma dei suddetti ministeri che dovrebbe finalmente fornire un quadro di riferimento chiaro dei percorsi formativi.

Infine, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dovrebbe pubblicare a breve i quaderni di addestramento, predisposti da Confitarma, per gli Allievi Ufficiali di coperta e macchina ed elettrotecnici, i comuni di coperta, di macchina ed elettrotecnici e i marittimi abilitati, in conformità agli Emendamenti di Manila 2010. Per le figure elettrotecniche dovrà essere inoltre definito l'intero percorso formativo, soprattutto con riferimento alla parte scolastica.

Safety e security

MARITIME SAFETY: MIGRANT AT SEA. Alla fine del 2016, il Consiglio europeo proroga fino al 27 luglio 2017 il mandato di *EUNAVforMED Operazione SOPHIA*, l'operazione navale dell'Ue intesa, tra l'altro, a contrastare le attività del traffico e della tratta di esseri umani nel Mediterraneo centro-meridionale, rafforzandone il mandato con il compito di formare la guardia costiera e la marina libiche e di contribuire al largo delle coste libiche all'attuazione dell'embargo dell'ONU sulle armi in alto mare.

Nel corso dell'anno, molto intensi sono gli sforzi, pubblici e privati, per contrastare e mitigare gli effetti delle attività connesse alla tratta di esseri umani nel Mediterraneo. Anche grazie al notevole dispiegamento di forze navali – marine militari e flotte legate alle ONG – nel corso dell'anno diminuiscono, ma non cessano, le chiamate al soccorso delle navi mercantili. Nel maggio si registra un picco, con 80 navi mercantili dirottate, di cui 31 coinvolte direttamente nel salvataggio di migranti, con un numero di persone salvate nello stesso mese pari al 22,59% del totale. Di fatto, dalle statistiche mensili della MRCC-Roma, nel primo trimestre 2016 le navi dirottate sono 25 e quelle coinvolte nel soccorso 2, mentre nel quarto trimestre dell'anno i totali passano





rispettivamente a 52 e 21. Più di una nave al giorno, quindi, viene dirottata e una ogni tre giorni è coinvolta in operazioni di soccorso di persone in mare.

Non sono ancora disponibili i dati relativi alla ripartizione tra le bandiere dei mercantili coinvolti nel 2016, ma è molto probabile che la bandiera italiana resti ancora quella maggiormente interessata per le due tipologie di operazioni, considerando la presenza della flotta di bandiera nell'area interessata. Seguono Malta, Liberia, Panama e Singapore.

Al contempo, peraltro, si registrano attacchi armati a navi mercantili in transito nelle acque prospicienti la Libia, che restano quindi aree a rischio.

MARITIME SECURITY. Come noto, in Italia le attività di *maritime security* sono gestite dal CISM che nel corso del 2016 riprende i suoi lavori, anche attraverso appositi sottocomitati tematici, concentrandosi soprattutto sulla messa in sicurezza dei *terminal* e delle navi passeggeri nel periodo estivo.

PIRATERIA. Nonostante la generale riduzione degli atti di pirateria registratasi nel corso del 2016, l'*International Maritime Bureau (IMB)* continua a raccomandare ai comandanti di essere vigili nelle aree a rischio e di continuare a seguire con molta attenzione le *best management practice*, soprattutto nelle acque della Somalia ove, al contrario, si registra una recrudescenza di attacchi alle navi mercantili.

In Italia, a seguito della fine del sistema duale (militari e privati) di difesa armata a bordo delle navi di bandiera, non essendo ancora operativi i corsi teorico-pratici previsti dal decreto legge n. 107 del 2011 convertito con la legge n. 30 del 2011, al fine di assicurare la sicurezza degli equipaggi imbarcati, con la legge n. 19 del 2017 il legislatore accoglie la richiesta di Confitarma di prorogare per l'intero 2017 la possibilità di imbarcare guardie giurate ex-appartenenti alle Forze Armate (con comprovata esperienza maturata nelle missioni internazionali di *peace keeping*). In tal modo, viene data continuità alle operazioni di difesa attiva a bordo dei nostri mercantili impegnati nelle zone a rischio pirateria.

Resta al momento irrisolta la criticità rappresentata dagli attacchi in *West Africa*, ove, soprattutto per ciò che attiene alle acque territoriali nigeriane, resta impossibile impiegare le guardie giurate degli istituti di vigilanza riconosciuti dalla nostra Amministrazione.

CYBER SECURITY. Oltre alle tradizionali fonti di "insicurezza" marittima, è recente la nuova minaccia derivante da attacchi di natura informatica su cui IMO, Ue, Presidenza del Consiglio dei Ministri e Comando Generale delle Capitanerie di Porto sono intervenuti nel corso del 2016, fornendo anche le prime indicazioni operative.





In particolare, il *Maritime Safety Committee* dell'*IMO*, a maggio 2016, approva le prime specifiche linee-guida volte a fronteggiare il sempre maggiore rischio di intrusioni informatiche nei sistemi di gestione dei traffici marittimi, che dovranno essere attuate dai singoli Stati.

Armatori e finanza

Nel 2016 prosegue con sistematicità il confronto di Confitarma con gli *stakeholders* finanziari, sia con riunioni dirette con i principali gruppi bancari nazionali ed internazionali operanti nel settore dello *shipping*, sia a livello istituzionale con l'Autorità di Vigilanza (Banca d'Italia), sia con l'Associazione Bancaria Italiana (ABI).

La strategia di lavoro si sviluppa su due binari:

- massima trasparenza e comunicazione per far comprendere i cambiamenti di scenario che caratterizzano il mercato dei trasporti marittimi, cambiamenti a volte repentini e spesso diversi tra i settori di attività, con il risultato di andamenti ciclici non sempre coincidenti. Ciò soprattutto in relazione ai processi di ristrutturazione finanziaria in corso al fine di far comprendere agli interlocutori bancari che, per l'industria dello *shipping*, la flessibilità finanziaria è una componente imprescindibile e fondamentale;

- costante attenzione alla normativa europea in materia di vigilanza bancaria e in particolare al *Capital Requirements Regulation (CRR)*, conosciuto come "Basilea IV". Tale tema, grazie all'azione di Confitarma, è tra le questioni prioritarie dell'agenda dell'ECSA (associazione degli armatori europei) e sta producendo, grazie anche al contributo dell'ABI, una proposta di emendamento che sarà presentata in sede di riforma della normativa citata.

Turismo che viene dal mare

Nel 2016, il traffico crocieristico in Italia si mantiene stabile rispetto al 2015 con 11,1 milioni di passeggeri movimentati. Per il 2017, si prevede un calo sia in termini di passeggeri movimentati (-7%) che di toccate nave (-9,6%).

Nell'anno, sono 22 i porti ad aver movimentato almeno 30.000 passeggeri: Civitavecchia si conferma al primo posto (2.339.676), seguita da Venezia (1.605.660), Napoli (1.306.151) e Genova (1.017.368) che supera così Savona (910.244). Leggermente in calo i crocieristi italiani (751.000 pari all'11% del complessivo mercato europeo) mentre ai primi posti si pongono Germania e Regno Unito.

In Italia purtroppo, vincoli burocratici, norme poco chiare, infrastrutture inadeguate e questioni irrisolte (come quella delle Grandi navi a Venezia) creano problemi agli operatori di un settore come quello delle crociere che, nonostante la grave crisi internazionale, è riuscito a registrare un forte sviluppo.





Accordi bilaterali di navigazione marittima internazionale

TUNISIA: il negoziato per l'esame dell'accordo parafato a Tunisi nel 2006, mai ratificato per indisponibilità soprattutto dell'armamento italiano che non ritiene soddisfacente l'intesa raggiunta all'epoca, non si è ancora riaperto, nonostante l'interesse manifestato da entrambe le parti a riprendere i lavori.

MAROCCO: nonostante Marocco e Italia concordino sull'esigenza di un nuovo accordo bilaterale, ad oggi, non vi è ancora nessuna indicazione circa la data di inizio delle negoziazioni. L'Italia proporrà di inserire una previsione che permetta di interpretare in modo più favorevole una clausola contenuta nell'accordo bilaterale contro le doppie imposizioni, al fine di risolvere il problema della tassazione in Marocco dei proventi trasferiti in Italia derivanti dall'utilizzo dei contenitori.

ALBANIA: il 2 marzo 2017 viene definita l'Intesa per la sottoscrizione ministeriale dell'Accordo di Cooperazione tra il nostro Governo e quello della Repubblica d'Albania nel campo del trasporto marittimo.

AZERBAIJAN E ALGERIA: è all'esame del Senato il disegno di legge di ratifica ed esecuzione dei Trattati sottoscritti dall'Italia tra i quali figurano l'accordo con la Repubblica dell'Azerbaijan sul trasporto marittimo, fatto a Roma il 14 luglio 2014, e l'Accordo di cooperazione nel campo dei trasporti marittimi con la Repubblica algerina democratica e popolare, fatto ad Algeri il 14 novembre 2012. L'entrata in vigore di questi due accordi dovrebbe avvenire nel corso del 2017.

Navigazione di cabotaggio

"MAREBONUS" E "FERROBONUS". Alla fine del 2016, la Commissione europea approva gli schemi di regolamento relativi all'istituzione in Italia di incentivi per il trasferimento del trasporto merci dalla strada al mare e alla ferrovia (*Marebonus* e *Ferrobonus*) dichiarandoli compatibili con la normativa sugli aiuti di stato.

In particolare, il *Marebonus*, previsto dalla legge di stabilità 2016, stanziava una spesa di 138 milioni di euro complessivi (45,4 milioni nel 2016, 44,1 nel 2017 e 48,9 nel 2018) per l'attuazione di progetti condivisi tra armatori ed autotrasportatori che migliorino la catena intermodale e decongestionino la rete viaria. Tali progetti devono contemplare la creazione di nuovi servizi marittimi, o il miglioramento di servizi esistenti, per il trasporto combinato delle merci, su rotte in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che li collegano con porti italiani, dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo.

Superati i rilievi posti da Bruxelles e dal nostro Consiglio di Stato, di recente vengono ema-





nati anche i regolamenti di secondo livello che identificano i criteri e le modalità per la presentazione dei progetti, al fine di avviare l'effettiva operatività del provvedimento di incentivazione. Poiché lo *startup* del provvedimento di incentivazione dovrebbe avvenire nel corso del 2017, resta al momento irrisolto il problema del recupero delle somme messe a bilancio per la prima annualità.

ACCERTAMENTO DEL REQUISITO DI "ARMATORE COMUNITARIO". Purtroppo, anche nel 2016 si verificano nel settore del cabotaggio marittimo – soprattutto cisterniero – diversi casi di elusione del Regolamento (CEE) n. 3577/92 da parte di armatori che, pur nel formale rispetto della normativa comunitaria, attraverso la mera registrazione in paesi Ue, gestiscono le navi in territorio extracomunitario, eludendo così le norme emanate a tutela degli interessi genuinamente comunitari.

Al fine di accertare il rispetto del requisito di "armatore comunitario", il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel novembre predispose un nuovo "modello di autocertificazione" che l'armatore dovrà sottoscrivere impegnandosi ai sensi di legge circa la veridicità delle informazioni fornite. In particolare, oltre alle generiche informazioni relative alla nave, al comandante e al *registered owner*, vengono richieste specifiche indicazioni concernenti l'organizzazione che gestisce l'*International Safety Management* e il responsabile della gestione commerciale e tecnica della nave. Tale verifica, secondo le indicazioni della Commissione europea, mira ad accertare che, ai fini dell'espletamento dei traffici di cabotaggio, le principali decisioni che attengono alla nave vengano adottate quotidianamente a partire dal territorio comunitario, non essendo sufficiente la sola nazionalità comunitaria del *registered owner*.

AUTOSTRADE DEL MARE. Nel 2017 il trend dell'offerta dei servizi di autostrade del mare in partenza dai porti nazionali è sostanzialmente stabile rispetto al 2016 e si conferma la tendenza ad adottare nuovi modelli operativi basati su collegamenti multiscalo anziché *point-to-point*, tenuto conto dell'attuale concentrazione nel mercato e delle dimensioni delle flotte dei singoli operatori che consentono un più efficiente utilizzo delle navi attraverso rotazioni più complesse.

I collegamenti verso la Sicilia mostrano valori positivi, sia in termini di partenze settimanali che di metri lineari offerti, mentre quelli verso la Sardegna registrano una diminuzione. Si





conferma il trend crescente dei servizi verso i porti esteri.

In totale gli operatori nazionali garantiscono ben 446 partenze settimanali sulle linee delle autostrade del mare che collegano la penisola con Sicilia, Sardegna e altri paesi del Mediterraneo (Albania, Francia, Grecia, Malta, Marocco, Montenegro, Spagna, Tunisia).

L'offerta netta di stiva supera ampiamente il milione di metri lineari su base settimanale, ed è pari a circa 1,1 milioni di metri lineari (corrispondenti a circa 3 milioni di tir oppure 3,7 milioni di semirimorchi trasportabili annualmente).

Bunkeraggio

L'entrata in vigore del Decreto n. 225 del 2015 e del nuovo codice doganale comunitario, nonché i successivi atti amministrativi emanati, comportano significativi cambiamenti nella disciplina della circolazione del *bunker* soprattutto a causa dei maggiori controlli sulla fornitura di tali combustibili imposti dall'Amministrazione per contrastare l'evasione fiscale.

In sintesi, le disposizioni prevedono l'abolizione della bolletta doganale per i bunkeraggi intra-Ue, la fornitura di gasolio denaturato per i traffici comunitari e un obbligo di installare sistemi di misurazione a bordo delle bettoline, sistemi di misurazione che Confitarma ritiene non debbano essere costituiti da impianti contatori ma piuttosto da appositi metodi e procedure capaci di comprovare l'avvenuto rifornimento.

A seguito dell'azione di Confitarma e delle altre associazioni di categoria interessate, l'olio combustibile viene escluso dal campo di applicazione e vengono risolte alcune delle criticità sorte in sede di prima applicazione dei nuovi provvedimenti.

Diversi aspetti delle nuove procedure doganali devono essere ancora chiariti, in particolare, l'impatto sugli adempimenti in ambito IVA e le difformità a livello territoriale.

Sanità Marittima

Intensa l'attività di Confitarma presso il ministero della Salute per la rivisitazione del Regolamento di sanità marittima risalente al 1897.

Tra le diverse tematiche, particolare attenzione viene data alla revisione della disciplina





dei medici e degli infermieri imbarcati sulle navi passeggeri. Infatti, la vetustà della normativa, ancora ferma ai piroscafi e alle traversate oceaniche degli emigranti di inizio XX secolo, rappresenta un elemento di criticità specie per le aziende che effettuano crociere o trasporto passeggeri su mercati esteri, per le quali tra l'altro vi è l'assoluta necessità di imbarcare personale medico ed infermieristico in grado di interagire con pazienti non di lingua italiana e a conoscenza del sistema sanitario del loro Paese e della relativa farmacopea. A tal fine, nelle more dell'auspicata revisione normativa, l'Amministrazione concede, fino alla fine del 2018, l'imbarco di un medico/infermiere traduttore che coadiuvi il medico di bordo.

Nel 2016, il ministero della Salute accoglie buona parte delle proposte presentate da Confitarma per la revisione e semplificazione delle linee-guida riguardanti le procedure di rimborso delle spese mediche all'estero. Ulteriori tematiche in discussione riguardano la composizione della farmacia di bordo, le modalità di sostituzione periodica delle bombole di ossigeno e la normativa relativa all'assunzione/somministrazione di alcool a bordo.

Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)

Anche nel 2016, l'ART richiede alle imprese del settore un contributo per il funzionamento dell'Autorità stessa. Permangono molte perplessità riguardo alla corretta individuazione dei destinatari di tale richiesta, anche perché la legge prevede che il contributo sia dovuto dai gestori di servizi e infrastrutture regolati e in tale categoria non rientrano le imprese che operano in condizioni di libero mercato. Le perplessità sulla corretta applicazione della legge istitutive dell'ART sono peraltro confermate da alcuni giudizi pendenti presso il Tar Piemonte e la Corte Costituzionale, frutto di ricorsi promossi da realtà appartenenti a molti settori del trasporto. Proprio di recente la suprema Corte si è espressa confermando la legittimità del contributo, peraltro sottolineando che è competenza del giudice comune stabilire se le imprese svolgono servizi di trasporto effettivamente regolati e siano quindi tenute al pagamento.

Ciò nonostante l'ART prosegue il rafforzamento dei propri organici e nel corso dell'anno si registrano anche i primi interventi nel settore marittimo-portuale dopo che i primi anni erano stati dedicati prevalentemente ad interventi in altri settori, ferroviario e aereo *in primis*. In particolare, l'ART, dopo aver approvato a fine 2015 il proprio Regolamento per la tutela dei passeggeri via mare e per vie navigabili interne, nel 2016 inizia a svolgere l'attività prevista in attuazione del Regolamento (Ue) n. 1177/2010.



La navigazione internazionale e i traffici marittimi



Il 2016 è anche un anno a due facce, con la prima metà dell'anno che vede un forte rallentamento dell'economia mondiale e una seconda parte che registra un netto miglioramento degli indicatori economici, un aumento generalizzato dei prezzi delle *commodity* e delle rate di nolo in quei comparti che avevano sofferto maggiormente nel corso della prima parte dell'anno.

La seconda parte dell'anno permette quindi di guardare al futuro con un certo ottimismo come dimostrano le stime di crescita dell'economia mondiale dell'*International Monetary Fund* che evidenziano una accelerazione della crescita del PIL mondiale: dal +3,1% stimato nel 2016 al +3,4% nel 2017 fino a raggiungere il +3,7% nel 2019, il tasso di crescita più alto dal 2012.

Ciò che preoccupa è il proliferare di misure protezionistiche. Secondo il rapporto *Global Trade Alert*, dal 2008 al 2016 i paesi del G20 hanno implementato 4.125 nuove misure protezionistiche che così negli ultimi due anni sono aumentate di oltre il 50% registrando i livelli massimi dal 2009. I paesi membri del G20 sono responsabili di circa l'80% di queste restrizioni.

Non stupisce quindi che negli ultimi cinque anni la crescita del commercio mondiale abbia fortemente decelerato e l'intensità degli scambi globali (definita come il rapporto tra scambi e PIL) abbia smesso di crescere, bloccandosi sotto il 25%.

Flotta mondiale

La flotta mondiale a fine 2016 è pari a 113.888 navi per 1.249 milioni gt e 1.772 milioni dwt, con un aumento del 3,1% in termini di stazza e di portata. Nel corso dell'anno sono completate 2.543 navi per un totale di 66,4 milioni gt (di cui 1.628 navi da carico per 99,1 milioni dwt).





L'orderbook registra una riduzione del 23% ed il 56% delle navi ordinate sarà completato nel 2017.

Mentre Panama è al primo posto nella graduatoria delle principali flotte mondiali per bandiera con circa 220 milioni gt (18% del totale), nella graduatoria delle flotte per controllo armatoriale Grecia e Giappone sono al primo ed al secondo posto, rispettivamente con il 14% e il 13% del tonnellaggio mondiale, seguite dalla Cina con il 9,5%.

Mercati marittimi

MERCI SECCHIE ALLA RINFUSA. A febbraio 2016, il *Baltic Dry Index (BDI)* registra il valore più basso in oltre 30 anni di storia con 290 punti e le rate di nolo nei 4 principali comparti del *dry bulk* tutte al di sotto dei \$ 3.000/giorno. A partire da tale data inizia una lenta, ma quasi ininterrotta ripresa che porta l'indice ad un picco di 1.257 punti verso la fine di novembre quando la rata di nolo media per le *Capesize* sfiora i \$ 20.000/g, valore che non si registrava dall'agosto 2015. Nel complesso le medie annuali si riducono ulteriormente rispetto ai valori già esigui del 2015: *Capesize* \$ 7.400/g (-8%), *Panamax* \$ 5.600/g (invariato), *Supramax* \$ 6.300/g (-10%), *Handysize* \$ 5.300/g (-2%).

Dal lato della domanda, oltre all'effervescenza generale che da anni si registra in tutto il Sud Est Asiatico, la spinta maggiore alla crescita sicuramente deriva da una serie di politiche attuate dal governo di Pechino per stimolare l'economia interna riducendo al contempo l'eccesso di capacità produttiva, specie nel settore minerario. La domanda stimolata dagli aiuti economici governativi e la produzione interna in contrazione portano ad un forte rimbalzo dei prezzi delle *commodity* e ad un consistente incremento delle importazioni. In particolare, ciò riguarda il settore siderurgico (la Cina produce circa il 50% dell'acciaio mondiale) ed elettrico, il quale nonostante gli straordinari risultati ottenuti dalle fonti rinnovabili è ancora fortemente dipendente dal carbone. Le prospettive di crescita della domanda rimangono buone per il 2017, ma sono fortemente dipendenti dalle politiche cinesi e ciò rappresenta un fattore di rischio tutt'altro che trascurabile nel medio termine.

Sul lato dell'offerta di tonnellaggio, nonostante un numero molto consistente di nuove consegne registrate durante l'anno (540 navi per 46 mln dwt), l'ulteriore incremento del numero





delle demolizioni (376 navi per 29 mln dwt) limita fortemente la crescita della flotta, che in totale aumenta solo del 2%, il valore più basso registrato da inizio secolo. È interessante notare che la flotta *Panamax* (*Kamsarmax* incluse) in termini di numero di navi risulta più piccola a fine anno di 13 unità rispetto all'inizio dell'anno. La flotta *Supramax* (incluse *Handymax* e *Ultramax*) al contrario registra la crescita più sostenuta, con 123 unità in più nel corso dell'anno. L'*orderbook* a marzo 2017, rimane consistente, soprattutto per il 2017 (480 navi per 40 mln dwt), e il totale degli ordinativi al momento risulta di 720 navi pari a 73 mln dwt. L'andamento futuro delle demolizioni e dei nuovi ordini (a livelli minimi nel corso del 2016) sarà fondamentale per determinare l'assorbimento della *overcapacity* che si è accumulata nel corso degli anni, permettendo una ripresa durevole delle rate di nolo.

Nonostante il deciso miglioramento delle rate di nolo, è probabile che le demolizioni continuino ad essere abbastanza sostenute, grazie alle normative anti-inquinamento che entreranno in vigore a fine 2017 e nel 2020. Al contrario, vi è il rischio di una ripresa dei nuovi ordini a seguito della politica di prezzi bassi adottata dalla cantieristica mondiale per scongiurare la cessazione delle attività.

GREGGIO E PRODOTTI PETROLIFERI. Il grande numero di nuovi ordini piazzati nel 2014 e 2015 si è tradotto in un forte incremento della flotta delle navi petroliere nel 2016, il che tiene sotto una pressione pressoché costante le rate di nolo che registrano un *trend* negativo per buona parte dell'anno; al quarto trimestre, grazie a fattori stagionali, le rate tornano a salire, senza comunque raggiungere i picchi degli anni precedenti.

Il *Baltic Dirty Tanker Index*, nel 2016 registra una media di 730 punti, in contrazione dell'11%.

Peraltro, dagli andamenti dei vari tipi di navi cisterna emerge che la riduzione delle rate di nolo è ben più consistente: le *VLCC* sulla rotta di riferimento dal Golfo Persico al Giappone registrano una media giornaliera di \$ 42.500/g in contrazione del 38%; le *Suezmax* \$ 24.300/g (-46%) e le *Aframax* si attestano a \$ 19.600/g (-47%). I valori medi in senso assoluto rimangono discreti, ma il risultato è decisamente preoccupante, tanto più che la domanda di trasporto si mantiene su tassi di crescita elevati, seppur in leggero calo rispetto al 2015, sostenuta da forti tassi di cre-





scita delle importazioni dei paesi in via di sviluppo ed emergenti, in particolare India e Cina.

In Cina sono molteplici i fattori che spingono ad un forte incremento delle importazioni: la grande crescita dei consumi, l'aumento delle esportazioni di prodotti petroliferi, la semi-liberalizzazione delle importazioni di crudo e soprattutto, approfittando dei bassi prezzi del crudo, l'accelerazione delle importazioni destinate alla creazione di enormi riserve strategiche.

Un aspetto che sicuramente incide sulla domanda di trasporto marittimo è la rimozione delle sanzioni internazionali contro l'Iran il cui *export* di petrolio aumenta di circa 800.000 barili al giorno nei primi 6 mesi dell'anno. In senso assoluto la crescita dell'*export* iraniano sarebbe una buona notizia per il comparto, ma nella situazione di *oversupply* in cui il mercato petrolifero si trova questi nuovi flussi consentono di rimpiazzare con rotte decisamente più brevi una buona parte delle esportazioni che dall'Oceano Atlantico andavano in Estremo Oriente, offrendo una grande domanda in termini di tonnellate-miglia.

È probabile che nel 2017 siano risolti almeno in parte i problemi legati al calo delle esportazioni nigeriane dovuti ai sabotaggi di milizie armate; alla crisi che affligge il Venezuela, agli scandali che si stanno susseguendo in Brasile, agli incendi in Canada. Il che, con la stabilizzazione dell'*export* iraniano, dovrebbe offrire un buon incremento della domanda su queste rotte a lungo raggio, rafforzando una già solida crescita della domanda mondiale.

In un contesto della domanda così dinamico è sconcertante registrare rate di nolo quasi dimezzate. Nel corso del 2016 vengono consegnate 126 petroliere pari a oltre 24 mln dwt: 53 *Aframax* (incluse le *Large Range 2*), 26 *Suezmax* e ben 47 *VLCC*.

A fronte di questo enorme numero di consegne il livello di demolizione è del tutto inadeguato con sole 9 navi demolite. L'effetto è una crescita della flotta del 6%, assolutamente non commisurata all'aumento della domanda; la flotta VLCC addirittura registra un incremento di quasi il 7%.

Anche il settore delle unità porta-prodotti registra una tendenza simile a quella delle petroliere con le rate di nolo sotto pressione per lunga parte dell'anno. Anche le cause sono simili con la flotta che è cresciuta troppo velocemente rispetto alla domanda.

La media del *Baltic Clean Tanker Index* per il 2016 è di 491 punti, in contrazione del 23% rispetto al 2015. La media dei ritorni per le *Medium Range* sulla triangolazione Atlantica (Continente – Costa Orientale degli Stati Uniti – Golfo – Continente) registra un calo del 50% e





quota poco meno di \$ 12.600/g. Nel Pacifico la triangolazione India – Giappone – Sud Corea – Singapore – India offre un ritorno medio di \$ 11.800/g, 44% rispetto al 2015. L'andamento del mercato a Ovest di Suez, fortemente depresso nei mesi estivi, mostra una forte volatilità a partire da ottobre, con forti rialzi che spingono le rate oltre i \$20.000/g nel mese di dicembre; ma è un rimbalzo di breve durata.

La flotta delle navi porta-prodotti registra una crescita molto sostenuta (+5%) con le *Medium Range* che segnano un +7%: in questo settore infatti (che è anche il più numeroso) si registra la consegna di 95 navi a fronte di sole 6 demolizioni. La crescita della domanda, pur rimanendo molto buona in senso assoluto subisce un leggero rallentamento nel 2016, dovuto principalmente all'aumento dei consumi in Estremo Oriente e nel Sud Est Asiatico. Ciò, insieme a stocaggi a livelli *record*, causa l'assottigliamento degli arbitraggi Est-Ovest, riducendo così le tonnellate-miglia trasportate.

Si prevede che nel medio termine, con l'apertura di nuove raffinerie in Medio Oriente, India e Cina, i prezzi dei prodotti della raffinazione a Est di Suez possano nuovamente scendere permettendo l'apertura di nuovi arbitraggi e quindi nuove possibilità di traffici a lungo raggio con effetti molto positivi sulla domanda.

GAS CARRIER. Nel 2016, il mercato delle *LPG Carrier* registra un andamento abbastanza simile a quello delle petroliere: la domanda di trasporto che cresce ad ottimi livelli, ma le rate di nolo che crollano, per il grande numero di nuove consegne.

Nel 2016 infatti, vengono consegnate 88 nuove navi adibite al trasporto *liquefied petroleum gas* (LPG), un numero sproporzionato rispetto al necessario, tanto più che circa la metà delle consegne è di unità *VLGC* (*Very Large Gas Carrier*) di oltre 70.000 mc. Nonostante le demolizioni abbiano registrato un deciso aumento (260.000 mc) la crescita della flotta, dopo un aumento del 15% nel 2015, accelera e cresce del 17% nel 2016. Tuttavia, ormai la maggior parte degli ordini sono stati consegnati e, a partire dal 2017, la flotta dovrebbe tornare a tassi di crescita più gestibili, cosa che grazie all'aumento della domanda consentirà l'assorbimento di parte dell'eccesso di capacità accumulatosi nel corso degli ultimi anni.

Il mercato delle navi adibite al trasporto di LNG (*liquefied natural gas*) registra un altro





anno particolarmente difficile a causa del gran numero di navi consegnate (32 unità per 4,9 mln mc) e di un mercato della demolizione praticamente immobile (1 sola unità demolita/131.000 mc). La flotta nel 2016 cresce del 7% e la crescita è ancora superiore per le unità di dimensioni più grandi, dove si concentra la grande parte della domanda di trasporto generata da viaggi a lungo raggio.

La domanda, dopo un paio di anni deludenti, torna a crescere in maniera molto sostenuta, con nuovi progetti che vengono finalmente inaugurati facendo aumentare velocemente i volumi movimentati. Sul finire dell'anno le rate di nolo migliorano leggermente grazie a fattori stagionali e ad una disponibilità di tonnellaggio più limitata. Tuttavia, il numero di navi ancora in ordine e da consegnare nei prossimi anni rimane molto consistente: anche le proiezioni di crescita della domanda sono però buone nel breve termine e ottime a partire dalla fine del decennio, quando un grande numero di nuovi impianti di produzione e ricezione del LNG sono previsti entrare in funzione.

MERCI IN CONTAINER. Nel 2016, il mercato delle portacontenitori prosegue con la forte debolezza che aveva già caratterizzato la seconda parte del 2015 e le rate di nolo si riducono ulteriormente. Fallisce la Hanjin Ship, ottava società di linea più grande del mondo.

Complessivamente l'indice registra la media annuale più bassa mai registrata dall'inizio del decennio con soli 325 punti (-30% rispetto al 2015). Le rate di nolo sono particolarmente deboli per le unità di medie dimensioni (4.250 teu e 3.500 teu), non sufficientemente grandi da poter competere con le *Post-Panamax* sulle rotte intercontinentali e troppo grandi per i servizi di feederaggio. Le rate per queste unità crollano nel corso del 2016 e a fine anno una nave da 4.250 teu viene noleggiata a meno di \$ 4.500/giorno, -25% rispetto ai livelli di inizio anno. Le rate di nolo nei size più piccoli, 1.100 teu e 1.700 teu, pur registrando un *trend* negativo rimangono più stabili diminuendo di circa \$ 500/giorno rispetto ai valori di inizio anno. Il problema rimane l'eccesso di offerta presente sul mercato e lo *shift* sempre più marcato all'utilizzo di navi di grandissime dimensioni: il 90% del tonnellaggio consegnato è della categoria *Post-Panamax*.





Tali livelli di nolo portano a triplicare le demolizioni, con ben 640.000 teu di capacità di trasporto demolita nel corso dell'anno.

Nonostante il grande numero di navi demolite e il forte rallentamento delle consegne (-43% rispetto al 2015), la flotta continua a crescere seppur di solo l'1%, il valore più basso mai registrato nel settore. Anche gli ordini di nuove unità diminuiscono in maniera molto marcata con solo 64 unità ordinate rispetto alle 284 nel 2015. L'auspicio è che con pochi nuovi ordini e un numero elevato di demolizioni, possa finalmente ridursi l'*overcapacity* che da un decennio affligge il settore.

NAVI Ro-Ro. In generale, il 2016 è un buon anno per il comparto delle navi *ro-ro cargo*, grazie a flussi di carico in espansione, costi operativi sotto controllo ed un incoraggiante equilibrio domanda-offerta che favorisce gli investimenti.

Tenendo conto del fatto che il settore è dominato da operatori le cui flotte sono in espansione, non stupisce che il livello dei noli nel 2016 sia stabile a fronte di un mercato "*tramp*" inesistente basato su sporadici usi militari per carichi diretti in Africa, Medio ed Estremo Oriente. Da notare poi che il settore *ro-ro* subisce la crescente pressione competitiva da parte del settore delle *car-carrier* che dispongono di spazi sempre più grandi, vuoti e molto flessibili.

Alimentati da una forte domanda, i noli registrano un aumento medio del 10-20% rispetto al 2015 per il tonnellaggio di maggiori dimensioni (più di 2.500 ml di capacità) mentre per il tonnellaggio di dimensioni minori (2.000 ml) l'andamento è più moderato. A parte un rallentamento dell'attività registrato tra aprile e agosto, la domanda è sostenuta per tutte le unità e in particolare per quelle di grandi dimensioni con velocità di minimo 17 nodi ed equipaggiate con *scrubber*.

Solo 8 navi, con un'età media di 31,2 anni ed una dimensione media pari a 1.899 ml, vengono demolite e, parallelamente, 8 nuove navi vengono consegnate, per un totale di circa 20.425 ml. Le 18 unità ordinate nel 2016, in consegna tra il 2017 e il 2019, aggiungeranno circa 60.000 ml alla flotta mondiale.





L'Italia è *leader*, per numero di navi e tonnellaggio, della flotta mondiale di navi *ro-ro cargo* e *passenger/cargo*.

NAVI DA CROCIERA. Il mercato mondiale delle crociere nel 2016 registra un nuovo record con oltre 24 milioni di passeggeri e si prevede che anche il 2017 sarà un anno di crescita con una stima che supera i 25 milioni.

A fine anno la flotta mondiale da crociera registra l'ingresso di altre 14 nuove unità mentre risultano in costruzione 13 navi oceaniche e 13 navi fluviali con una capacità di 30,000 passeggeri e un investimento di 6,8 miliardi di dollari. Si prevede infatti un aumento di circa il 7% delle crociere fluviali nel 2017.

Anche nel 2016 la principale destinazione sono i Caraibi, che quest'anno vede l'aggiunta di Cuba ormai inserita nelle rotte crocieristiche, mentre si prevede che nel 2017 sarà crescente l'interesse per l'Alaska e l'Estremo Oriente.

Si ringrazia Banchemo Costa per aver contribuito alla redazione di questo capitolo.



La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione



Il valore economico dell'industria marittima europea

Alla fine del 2016, con il 37% della proprietà o del controllo del tonnellaggio di stazza lorda mondiale, l'Unione europea controlla la più grande flotta mercantile del mondo, che svolge un ruolo chiave per l'economia europea.

Dal 27 febbraio al 3 marzo 2017 si tiene a Bruxelles la seconda edizione della *European Shipping Week* (ESW), organizzata dall'*European Community Shipowners' Associations* (ECSA) per mettere in contatto i *policy maker* delle principali istituzioni europee con gli armatori e gli altri *stakeholder* degli Stati Membri.

In tale occasione, viene presentato l'ultimo aggiornamento del rapporto sul valore economico del settore dei trasporti marittimi dell'Ue, realizzato dall'istituto inglese *Oxford Economics* su incarico dell'ECSA, da cui emerge che nell'Unione europea l'industria dello *shipping* contribuisce al valore aggiunto con 57 miliardi di euro e dà lavoro direttamente a 640.000 persone.

Il rapporto precisa poi che, contando anche l'effetto moltiplicativo sulla *supply chain* e sull'occupazione, i posti di lavoro complessivi sostenuti dall'industria dello *shipping* salgono a 2,1 milioni e il contributo totale del settore al PIL europeo è pari a 140 miliardi di euro.





Inoltre, il rapporto indica che, con 89.000 euro per ciascun lavoratore dello *shipping* nel 2015, la produttività del settore dei trasporti marittimi dell'Ue rimane al di sopra della media europea, così come a quello di settori come il manifatturiero e la sanità.

Dei 640.000 posti di lavoro garantiti direttamente dall'industria dello *shipping* nel 2015, 347mila sono relativi all'attività di trasporto marittimo di merci (incluse le attività di rimorchio e di dragaggio), 191mila all'attività di trasporto marittimo di passeggeri, 68mila nel settore dei servizi per l'industria offshore e 7.000 nel segmento delle attività di noleggio e *leasing*. Dei 640.000 occupati direttamente dal comparto marittimo, 516.000 (l'81% del totale) sono lavoratori imbarcati sulle navi, di cui 207.000 (il 40%) di paesi dell'Ue o dello Spazio Economico Europeo e 309.000 (il 60%), di altre nazionalità, mentre 124.000 sono lavoratori impiegati a terra (il 19% del totale).

Nella stessa occasione, viene presentato lo studio "*EU Shipping Competitiveness Study – International benchmark analysis*" commissionato dall'ECSA alla *Monitor Deloitte*. Tale studio, propeedeutico alla revisione in corso della politica del trasporto marittimo dell'Unione europea 2009-2018, mette a confronto il quadro generale dell'Ue con le politiche attuate nei cinque principali centri marittimi internazionali (Singapore, Hong Kong, Dubai, Shanghai e Vancouver), sulla base di otto criteri: tassazione e incentivi fiscali, disponibilità di servizi professionali, fattori normativi, economici e politici, competenze, attrattività della bandiera, facilità di fare impresa, quadro giuridico per le navi *offshore* (*vessel exploitation*) e disponibilità finanziaria.

Le conclusioni dello studio sono che, nel complesso, avendo attuato un regime competitivo per quanto riguarda le misure fiscali e sociali, la qualità dei registri di immatricolazione e un alto livello di qualificazione, l'Ue rappresenta un polo di attrazione per le attività di trasporto marittimo.

Pertanto, per sviluppare ulteriormente la crescita del settore, occorre che la politica marittima comunitaria sia maggiormente orientata a livello globale ad accrescere la competitività dell'Ue come centro per lo *shipping* internazionale. A tal riguardo, le linee-guida sugli aiuti di Stato costituiscono una parte essenziale del quadro politico. Inoltre, lo studio riconosce che l'Unione svolge un ruolo positivo nel sostenere accordi di libero scambio bilaterali e multilaterali, nonché nella promozione di singoli casi di accesso al mercato.

Per sottolineare questo messaggio, l'ECSA ha anche pubblicato una serie di raccomandazioni: "*Shipping and Global Trade Towards an EU external shipping policy*".



Lo sviluppo dei traffici marittimi e il sistema portuale



Andamento dei traffici portuali

L'analisi comparativa dei principali 31 porti europei e nord-africani, mostra che la quota di traffico registrata nel 2016 dai porti italiani è pari all'11,93%, quella dei porti spagnoli è pari al 13,86%, quella dei porti nord-africani si attesta all'8,01% e quella dei porti del *North Range* al 43,55%.

Dal confronto con i dati del 2008 emerge che la quota dei porti italiani nel 2016 risulta ancora inferiore a quella registrata allora (14,6%), che la quota dei porti spagnoli nel 2016 risulta leggermente superiore a quella del 2008 (13,3%), che la quota dei porti nord-africani nel 2016, nonostante il rallentamento, è comunque superiore a quella registrata quell'anno (6,2%), che la quota dei porti del *North Range* nel 2016 resta ancora al di sotto rispetto a quella registrata nel 2007 (48,6%).

ITALIA. Nel 2016, nei 13 più importanti porti italiani vengono movimentati 10.090.141 teu con un incremento dell'1,15% (+114.530 teu) rispetto ai 9.975.611 teu del 2015.

Segno positivo per Salerno (+13,95%), Napoli (+10,31%), Gioia Tauro (+9,82%), Venezia (+9,17%), Ancona (+4,13%) e Genova (+2,45%).





Praticamente invariato l'azzeramento della movimentazione di *container* nel porto di Taranto mentre si registra un calo significativo nei porti di Savona (-44,31%) e Livorno (-28,26%).

EUROPA. Rotterdam, Amburgo, Anversa e Bremerhaven registrano nel corso del 2016 una movimentazione totale di 36.819.000 teu con un aumento dell'1,71% rispetto ai 36.200.168 teu del 2015. In particolare rispetto al 2015, nel 2016 registrano incrementi Rotterdam (+1,52%), Amburgo (+1,25%) e Anversa (+5,92%) mentre Bremerhaven registra un lieve calo (-1,08%). La riduzione della quota di tali porti sul traffico complessivo è dovuta al fatto che l'incremento del traffico *container* nei porti del North Range nel periodo 2007-2016 è stato pari all'8,99% a fronte di un incremento complessivo del traffico nello stesso periodo pari al 19,43%.

Continua il *trend* positivo di Barcellona (+11,89%) e Marsiglia (+2,46%) che si attestano rispettivamente a 2.237.818 teu ed a 1.250.000 teu.

Degno di nota anche il costante e progressivo incremento del volume di traffico *container* nel porto di Sines PSA (Portogallo) che nel corso del 2016 registra 1.513.000 teu superando ampiamente i 150.000 teu del 2007; analoga considerazione vale per il porto maltese di Marsaxlokk che nel 2016 si attesta su 3.080.000 teu rispetto a 1.900.000 teu del 2007, con un lieve decremento dello 0,65% rispetto al 2015.

NORD AFRICA. Si registra un forte rallentamento sui dati di traffico relativi alla movimentazione *container* nei porti del Nord Africa pari a -13,37%.

In particolare, nel 2016 rispetto al 2015, nel porto marocchino di Tanger Med il traffico si riduce da 3.000.000 teu a 2.963.654 teu, con una flessione dell'1,21%, mentre nei porti di transhipment egiziani di Porto Said e Damietta si registra, rispettivamente, una riduzione del 26,83% per il primo (da 4.000.000 teu a 3.000.000 di teu), ed un incremento del 12,51% per il secondo (da 719.547 teu a 810.311 teu).

Italia: riforma della governance portuale

Il 4 agosto 2016 viene pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il Dlgs. n. 169 del 2016 relativo alla riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali istituite con la legge n. 84 del 1994. Il decreto riduce il numero delle Autorità portuali da 24 a 15 assegnando loro la nuova definizione di Autorità di Sistema Portuale (AdSP).

Le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale dotate di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria, nonché di potere di ordinanza. Le AdSP sono sottoposte ai poteri di indirizzo e vigilanza del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

PRESIDENTE. La *governance* delle nuove AdSP si incentra sulla figura del Presidente al quale sono riconosciuti tutti i poteri gestionali di ordinaria e straordinaria amministrazione. Il Presidente





dell'AdSP è nominato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il Presidente o i Presidenti delle Regioni interessate. In caso di mancata intesa, dopo aver svolto la procedura di cui all'art. 14 ter della legge n. 241 del 1990, la decisione viene adottata dal Consiglio dei Ministri la cui delibera ha natura di atto di alta amministrazione.

COMITATO DI GESTIONE. Il Comitato di Gestione, quale organo politico-strategico del nuovo ente, sostituisce il precedente Comitato portuale ed ha una composizione molto più ridotta, essendo composto solo da rappresentanti della pubblica amministrazione, e cioè: il Presidente dell'AdSP; un rappresentante della Regione o delle Regioni il cui territorio è incluso nel sistema portuale anche solo parzialmente; un rappresentante del Sindaco di ciascuna delle città metropolitane il cui territorio è incluso nel sistema portuale; un rappresentante del sindaco di ciascuno dei Comuni es-sede di Autorità portuale; un rappresentante dell'Autorità marittima con diritto di voto solo sulle materie di competenza.

Il nuovo modello di *governance* delle AdSP rappresenta quindi una rottura con la precedente legge n. 84 del 1994 e si caratterizza per un'impostazione fortemente centralizzata di funzioni e competenze riservate ai soggetti pubblici, lasciando poco spazio al coinvolgimento delle rappresentanze economiche private.

ORGANISMO DI PARTENARIATO DELLA RISORSA MARE. L'Organismo di partenariato della risorsa mare è l'organo consultivo dell'AdSP, composto da due rappresentanti della Pubblica amministrazione (il Presidente dell'AdSP, che lo presiede, e il Comandante del porto, ovvero dei porti già sede di Autorità portuali rientranti nella circoscrizione dell'AdSP) e dodici rappresentanti del mondo imprenditoriale e del mondo sindacale del settore portuale.

In particolare: un rappresentante per ciascuna delle categorie degli armatori, degli industriali, degli operatori di cui agli articoli 16 e 18 della legge n. 84/94, degli spedizionieri, degli operatori logistici intermodali operanti in porto, degli agenti e raccomandati marittimi, degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto designati dalle associazioni nazionali di categoria maggiormente rappresentative; un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto; un rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale, designato dal Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori; tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto, designati dalle Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale stipulanti il contratto collettivo nazionale del settore portuale.

Tali membri durano in carica 4 anni, partecipano ai lavori dell'Organismo di partenariato a titolo gratuito e possono essere sostituiti da un membro supplente.

Tale Organismo svolge funzioni di confronto partenariale nonché funzioni consultive di partenariato economico-sociale su tutte le materie che non siano di esclusiva competenza del Presidente.

Se il Comitato di gestione intende discostarsi dagli orientamenti emersi in seno





all'Organismo, deve farlo con una scelta adeguatamente e specificamente motivata, il che dovrebbe rendere il parere espresso parzialmente vincolante.

Le posizioni assunte dall'Organismo di partenariato sono adottate secondo la prassi del *consensus*, in sostituzione di quello maggioritario. L'orientamento finale potrebbe quindi non riflettere la volontà manifestata dalla maggioranza numerica dei membri. Sul piano pratico tale speciale procedura riduce la portata del parere in quanto lo stesso è soggetto ad inevitabili restrizioni e compromessi ed il suo ambito di incidenza potrebbe risultare fortemente ridimensionato.

CONFERENZA NAZIONALE DI COORDINAMENTO DELLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE. È prevista l'istituzione di una Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale avente il compito di coordinare ed armonizzare a livello nazionale le scelte strategiche che attengono ai grandi investimenti infrastrutturali, alle scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, alle strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo, nonché di *marketing* e promozione del sistema portuale nazionale sui mercati internazionali.

Le competenze assegnate a questa Conferenza sono potenzialmente vastissime e certamente strategiche per la portualità nazionale. Sorprende quindi che la legge non abbia previsto l'emanazione di un apposito regolamento per la disciplina del suo funzionamento come per il funzionamento dell'Organismo di partenariato.

La partecipazione dei rappresentanti delle organizzazioni nazionali di categoria ai lavori della Conferenza nazionale è prevista solo in veste di invitati e solo in funzione della loro specifiche competenze in ordine alle materie di volta in volta inserite all'ordine del giorno.

Quadro normativo europeo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti

Il 14 dicembre 2016 il Parlamento Europeo, in riunione plenaria, approva in prima lettura la relazione sul Regolamento dei porti che poi il Consiglio adotta il 23 gennaio 2017, trasformandolo in atto definitivo. Il 3 marzo 2017 viene pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea come Regolamento (Ue) 2017/352 del Parlamento Europeo e del Consiglio e istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti.

Il Regolamento entra in vigore il 24 marzo 2017, ma la sua applicazione decorrerà dal 24 marzo 2019. In pratica, l'entrata in vigore sancisce la conclusione del percorso legislativo ed il conseguente inserimento del Regolamento nell'ordinamento giuridico dell'Unione Europea: gli Stati membri devono ora adempiere agli obblighi preliminari indispensabili per la successiva piena applicazione del Regolamento, che decorrerà allo scadere del ventiquattresimo mese.

Il testo definitivo del Regolamento è frutto di innumerevoli compromessi, che hanno pro-





gressivamente ridimensionato la portata innovativa del provvedimento, inizialmente ispirato ai principi del libero mercato.

I servizi portuali ai quali si applica il Regolamento, fatte salve le esenzioni previste dall'art. 10, sono: rifornimento di carburante (bunkeraggio); movimentazione merci, ormeggio, servizi passeggeri, raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico; pilotaggio, servizi di rimorchio; servizio di dragaggio (per il quale è previsto l'obbligo di contabilità separata quando viene svolto dall'Ente di gestione del porto che beneficia di finanziamenti pubblici).

Parte integrante fondamentale del Regolamento sono le premesse che riportano tutte le considerazioni di principio poi trasfuse nella nuova normativa sui servizi portuali.

Inoltre, in base alla normativa europea, per obbligo di servizio pubblico si intende quello imposto al fornitore di un servizio al fine di garantire una prestazione di interesse generale, obbligo che quello stesso operatore non assumerebbe alle stesse condizioni se dovesse tener conto solo del proprio interesse commerciale.

LIMITAZIONE DEL NUMERO DEI PRESTATORI DEI SERVIZI PORTUALI. L'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, può limitare il numero dei prestatori dei servizi portuali quando: vi è carenza o destinazione ad altro scopo di aree o spazi portuali; l'assenza di tale limitazione ostacola l'esecuzione degli obblighi di servizio pubblico (anche quando tale assenza determina per l'ente di gestione del porto, l'autorità competente o agli utenti del porto costi eccessivamente elevati in relazione all'esecuzione di tali obblighi); l'assenza di detta limitazione collide con l'esigenza di garantire la sicurezza o la sostenibilità ambientale delle operazioni portuali; le caratteristiche dell'infrastruttura portuale o la natura del traffico sono tali da non permettere che più prestatori operino nello stesso porto; è accertato che un settore o un sotto settore portuale, insieme ai suoi servizi portuali, svolge un'attività che è direttamente esposta alla concorrenza su mercati liberamente accessibili.

MANTENIMENTO DEI DIRITTI DEI LAVORATORI – CLAUSOLA SOCIALE. Il Regolamento, nella sua lunga fase di gestazione, ha risentito dell'influenza delle problematiche sociali e conseguentemente si è mostrato sempre più sensibile all'esigenza di tutela dei diritti dei lavoratori e della loro protezione, oltre che della loro formazione professionale.

Per esempio l'art. 9 "Mantenimento dei diritti dei lavoratori", prevede che al *"personale impiegato dal prestatore di servizi portuali uscente sono concessi gli stessi diritti che tale personale avrebbe potuto rivendicare nel caso di un trasferimento di imprese a norma della direttiva 2001/23/CE"*. Tale norma rappresenta una vera e propria spada di Damocle per gli utenti del servizio portuale in quanto il nuovo fornitore non potrà operare una vera ristrutturazione del servizio e sarà costretto a far gravare sui costi gestionali e sulle tariffe il costo del personale del precedente concessionario.





ESENZIONI. L'art. 10 del Regolamento stabilisce che le disposizioni per la disciplina dell'accesso al mercato dei servizi portuali non si applicano alla movimentazione di merci e passeggeri ed al pilotaggio, anche se i singoli Stati membri possono eliminare tali esenzioni. Tutta l'incertezza politica mostrata dalla Commissione emerge poi nell'incoraggiamento a tutti gli Stati membri a concedere *"l'uso di certificati di esenzione dal pilotaggio, o meccanismi equivalenti (per esempio VHF), in modo da migliorare l'efficienza nei porti e, in particolare, stimolare il trasporto marittimo a corto raggio"* (Considerando 39).

Inoltre, il Regolamento non esclude il diritto degli Stati membri di regolamentare le tariffe dei servizi al fine di evitare una tariffazione eccessiva come potrebbe scaturire da situazioni del mercato che, anche se liberalizzato, non consentono di conseguire una concorrenza effettiva. (Considerando 40).

TRASPARENZA FINANZIARIA ED AUTONOMIA. *"È opportuno che le relazioni finanziarie tra porti marittimi beneficiari di finanziamenti pubblici e prestatori di servizi portuali, da un lato, e le autorità pubbliche, dall'altro, siano rese trasparenti al fine di assicurare condizioni eque di concorrenza ed evitare distorsioni del mercato"* (Considerando 41).

Sempre al fine di evitare distorsioni di mercato, gli Enti di gestione dei porti, che beneficino di finanziamenti pubblici e forniscono al contempo servizi portuali debbono mantenere una contabilità separata tra attività finanziate con fondi pubblici e quelle svolte su base concorrenziale (Considerando 43).

Inoltre, la Commissione deve individuare quali investimenti pubblici nelle infrastrutture portuali rientrino nell'ambito di applicazione del Regolamento n. 651/2014 (disciplina generale in materia di esenzioni alla normativa sugli aiuti di Stato per categoria), tenendo conto della natura non economica di alcune infrastrutture come quelle di accesso e di difesa dei porti, purché aperte a tutti i potenziali utenti su base paritaria e non discriminatoria (Considerando 45).

Sulla base di tali principi il Regolamento stabilisce che le assegnazioni di fondi pubblici a favore degli Enti di gestione dei porti, anche per il tramite di imprese/istituzioni finanziarie pubbliche, debbono essere rese trasparenti attraverso il sistema di contabilità separata, evidenziando lo scopo che si intende perseguire attraverso l'assegnazione di tali fondi.





DIRITTI D'USO DELL'INFRASTRUTTURA PORTUALE. Secondo il Regolamento, sono diritti d'uso dell'infrastruttura portuale quelli corrisposti a beneficio diretto o indiretto dell'Ente di gestione del porto o dell'Autorità competente, per l'uso delle infrastrutture o dei servizi forniti dall'Autorità stessa, incluso l'accesso al porto per via navigabile. Inoltre, per contribuire a sostenere un sistema efficiente di tariffazione dell'uso dell'infrastruttura, il livello dei diritti d'uso sono stabiliti in base alla strategia commerciale ed ai piani di investimento del porto e rispettano le norme in materia di concorrenza.

Comunque, in base alla strategia economica ed alla politica di pianificazione territoriale del porto, i diritti d'uso possono essere differenziati con riferimento a talune categorie di utenti o al fine di promuovere un uso più efficiente dell'infrastruttura portuale ed il trasporto marittimo a corto raggio. I criteri per tale differenziazione – oltre ad essere trasparenti, obiettivi e non discriminatori – devono essere in linea con le norme sugli aiuti di Stato ed in materia di concorrenza. Peraltro, tale disposizione sembra contraddire quella che consente all'Ente di gestione del porto, o all'Autorità competente, di non rivelare differenziazioni delle tariffe d'uso risultanti da singole negoziazioni (*Considerando 48*).

Italia: adeguamento tariffario del servizio di pilotaggio

Negli ultimi mesi del 2016 si svolge, in sede ministeriale, l'istruttoria nazionale per l'adeguamento tariffario del servizio di pilotaggio nei porti nazionali. L'aumento medio nazionale delle tariffe valido per il biennio 2017-2018 risulta pari a +0,38% che, al netto del trattamento di fine servizio e della scontistica per le Autostrade del mare, si riduce a -1,47%. Tale risultato viene particolarmente apprezzato in quanto dimostra, a distanza di un biennio, la validità delle modifiche apportate nel 2014 alla formula tariffaria del pilotaggio.

Nel corso del prossimo biennio verranno affrontati a livello ministeriale argomenti come l'ampliamento del servizio di pilotaggio in VHF, i grandi tonnellaggi e la revisione della spesa ammessa. La soluzione di tali problematiche potrebbe migliorare ulteriormente l'efficienza e l'economicità del servizio, come è già successo con i risultati raggiunti grazie alle modifiche adottate nel 2014.

Nel 2016 viene emanata la legge n. 230 relativa alla limitazione della responsabilità dei piloti che comporta l'obbligo di stipulare un'apposita polizza assicurativa per poter esercitare la





professione. È importante rilevare che tale legge stabilisce che qualunque provvedimento disciplinante l'obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici debba essere attuato dopo aver acquisito i pareri delle organizzazioni di categoria nazionali interessate.

Italia: nuove normative sul dragaggio

Entra in vigore tra febbraio e settembre 2016 la nuova normativa ambientale che regola le operazioni di dragaggio nei porti italiani, sia in merito alla semplificazione dei criteri di costruzione delle casse di colmata e delle vasche di raccolta, sia in merito all'escavo nelle zone portuali e marino-costiere che ricadono nei siti di interesse nazionale (SIN), oppure nelle aree che ne sono fuori, nonché infine circa modalità e criteri di gestione del materiale dragato, inclusa l'immersione.

La nuova disciplina viene incontro alle preoccupazioni degli operatori marittimi che da tempo lamentano una progressiva riduzione dei fondali marini, quanto mai dannosa di fronte ad una evoluzione tecnologica che punta all'incremento delle dimensioni delle navi (cosiddetto "gigantismo navale").

Italia: combustibili alternativi

Al fine di ridurre la dipendenza dal petrolio attenuando l'impatto ambientale dei trasporti marittimi, con il Decreto legislativo n. 257 del 2016 (entrato in vigore il 14 gennaio 2017), l'Italia dà attuazione alla Direttiva europea 2014/94/UE relativa alla realizzazione del quadro strategico nazionale volto allo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti marittimi ed interni.

Pertanto, per consentire la circolazione di navi alimentate con GNL, l'Italia si impegna a realizzare un numero adeguato di punti di rifornimento di tale combustibile, entro il 31 dicembre 2025 all'interno della rete TEN-T ed entro il 31 dicembre 2030 nei porti interessati dalla navigazione interna.

Viene previsto anche un piano di elettrificazione delle banchine nei porti marittimi rientranti nella rete TEN-T e nei porti della navigazione interna, da realizzare entro il 31 dicembre 2025.



Il lavoro a bordo e la formazione



CCNL unico per il settore privato dell'industria armatoriale

Il 15 settembre 2016 Confitarma completa, insieme alle Organizzazioni sindacali confederali, nonché ad Assorimorchiatori e Federimorchiatori per la Sezione applicata sulle unità adibite al rimorchio portuale, la stesura definitiva del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per il settore privato dell'industria armatoriale, il quale scadrà il 31 dicembre 2017.

In conformità a quanto previsto dall'accordo quadro sottoscritto il 1° luglio 2015 contestualmente all'accordo di rinnovo contrattuale, viene così realizzato un contratto che comprende tutti i contratti collettivi nazionali precedentemente applicati nel settore marittimo, i quali vanno ora a costituire le 15 Sezioni del CCNL Unico, recependo le modifiche e innovazioni introdotte dall'accordo del luglio 2015 e da quelli successivi, nonché completando il lavoro di semplificazione e riordino del CCNL.

In applicazione delle disposizioni della *Maritime Labour Convention 2006*, Confitarma ha elaborato anche la versione in inglese di alcune Sezioni del CCNL.

Riforma del collocamento della gente di mare

Il 17 novembre 2016, Confitarma, Fedarlinea, Filt-CGIL, Fit-CISL e Uiltrasporti sottoscrivono un Avviso Comune che propone di costituire un più efficiente e moderno sistema per il collocamento della gente di mare, sulla base dei seguenti principi: istituzione di un'Anagrafe Nazionale della Gente di Mare informatizzata ed efficiente in previsione del superamento del "turno generale"; assunzione diretta del lavoratore marittimo; eliminazione del rilascio dei buoni di imbarco e del relativo contributo economico; mantenimento di tutte le disposizioni e tutele previste dal Regolamento del Turno Particolare previsto dal CCNL 1° luglio 2015; procedura autorizzativa delle agenzie di *manning* per lo svolgimento delle proprie attività, ai sensi della *Maritime Labour Convention 2006*.

Al fine di avviare un tavolo tecnico di confronto in sede ministeriale e portare finalmente a compimento la riforma del collocamento, prevista dal DPR n. 231 del 2006, ma mai attuata, l'Avviso Comune viene trasmesso al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Fondo Solimare

Il 12 gennaio 2016 si insedia ufficialmente il Comitato Amministratore del Fondo di Solidarietà





Bilaterale del settore marittimo (Solimare), composto da due rappresentanti rispettivamente del ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali e di quello dell'Economia e delle Finanze e da dieci esperti: cinque designati dalle Segreterie Nazionali delle Organizzazioni Sindacali confederali, cinque designati dalle Associazioni datoriali (tre da Confitarma, uno da Fedarlinea e uno da Federimorchiatori). Il Comitato elegge presidente un rappresentante di Confitarma.

Nonostante i versamenti dei contributi da parte di imprese armatoriali e loro dipendenti, iniziati a giugno 2016 con effetto retroattivo dal marzo 2014 per disposizione del ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, nel corso dell'anno il Fondo non riesce ad erogare prestazioni a causa di una disposizione inserita nel decreto interministeriale del 2015 istitutivo del Fondo, che di fatto ne inficia il carattere solidaristico. Il Fondo, infatti non può erogare alla singola azienda prestazioni in misura superiore all'ammontare dei contributi da essa versati nel trimestre precedente a quello in cui viene presentata l'istanza.

A seguito delle ripetute richieste di Confitarma, il ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali condivide la necessità di modificare la disposizione e chiede quindi alle parti sociali aderenti al Fondo Solimare di sottoscrivere un accordo sindacale. Il 9 settembre 2016 Confitarma conclude con Assorimorchiatori, Federimorchiatori, Fedarlinea, Filt-CGIL, Fit-CISL e Uiltrasporti, un accordo sindacale che propone di sostituire il suddetto criterio con uno nuovo, molto più elastico, che preveda limiti alla prestazione ordinaria erogata dal Fondo determinati in proporzione ai contributi ordinari versati dal singolo datore di lavoro.

Acquisito il parere favorevole dell'INPS sulla sostenibilità della modifica proposta, si è ora in attesa della firma dei due Ministri competenti e del successivo controllo di legittimità da parte della Corte dei Conti prima della definitiva pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

Maritime Labour Convention 2006

Confitarma da tempo evidenzia l'esigenza di attuare gli Emendamenti 2014 in materia di "Financial security" alla *Maritime Labour Convention 2006*, entrati in vigore il 18 gennaio 2017, riconoscendo le coperture assicurative garantite dai P&I.

Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il ministero dello Sviluppo Economico, avvia un approfondimento in merito alle procedure di riconoscimento degli Istituti assicurativi che dovranno garantire dette coperture e, in attesa dei risultati, si avvale della possibilità prevista dall'art. XV della *Maritime Labour Convention* comunicando all'*International Labour Organization* (ILO) la decisione di differire al 18 gennaio 2018, l'entrata in vigore di tali norme.

Su richiesta di Confitarma, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto comunica ai Segretariati dei vari MoU e alle principali *Coast Guard* estere tale differimento, al fine di evitare ogni problema alle navi di bandiera italiana durante le ispezioni di *Port State Control* (PSC).





Formazione

COMITATI TECNICO-SCIENTIFICI DEGLI ISTITUTI TECNICI TRASPORTI E LOGISTICA. Confitarma vuole promuovere una migliore qualità della formazione, fornendo conoscenze e competenze funzionali agli effettivi fabbisogni delle imprese armatoriali al fine di migliorare le possibilità di occupazione per i giovani che vogliono intraprendere la carriera marittima.

A tal fine, Confitarma ha chiesto da tempo a tutti gli Istituti Tecnici Trasporti e Logistica con opzione nautica presenti sul territorio nazionale di poter designare suoi qualificati rappresentanti nei Comitati Tecnico-Scientifici (CTS). Ad oggi, sono 14 gli Istituti nautici aderenti alla richiesta.

Sia pure con alterne fortune, dipendenti dal concreto coinvolgimento dei CTS nell'elaborazione dei programmi formativi da parte degli Istituti, i rappresentanti di Confitarma si adoperano per migliorare la qualità della didattica fornita dalla scuola e dagli enti formativi, promuovere l'alternanza scuola-lavoro e inserire strutturalmente negli istituti docenti provenienti dal mondo dell'impresa, i quali portano nella scuola la loro esperienza "sul campo", consentendo agli studenti di arricchire il proprio bagaglio formativo e di competenze.

Allo scopo di inserire nel percorso scolastico temi riguardanti la tutela dell'ambiente marino, Confitarma sta anche valutando la possibilità di collaborazione con Associazioni quale Marevivo.

CORSI DI FORMAZIONE PER UFFICIALI CHE SVOLGONO FUNZIONI DIRETTIVE. Alla fine del 2013, per chiudere una procedura di infrazione da parte della Commissione Europea, con un decreto del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, venne introdotto nel nostro ordinamento l'obbligo per comandanti, direttori di macchina e primi ufficiali di svolgere il relativo corso direttivo (300 ore per il personale di coperta e 570 per quello di macchina).

Nella seconda parte del 2016 la delicata questione torna alla ribalta, dopo che il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti chiarisce che l'effettuazione di tale corso è necessaria, ai fini del rinnovo del certificato di competenza, anche per gli Ufficiali di livello direttivo già in possesso dell'abilitazione, fino a quel momento esclusi da tale obbligo.

Sensibilizzato da Confitarma circa le difficoltà che avrebbe generato a livello operativo





l'applicazione immediata di tale obbligo, il Ministero stabilisce per i marittimi il cui certificato di competenza scade nel 2016 e 2017 una moratoria che permetta l'effettuazione di tali corsi fino al 31 dicembre 2018.

Inoltre, viene aperto un tavolo di confronto a livello ministeriale per approfondire la questione e alleggerire quanto più possibile l'impatto di tale obbligo. Ne deriva la disponibilità del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a rimodulare i programmi e le ore di formazione attualmente previsti per i corsi, tenendo conto di professionalità e competenze dei comandanti, direttori di macchina e primi ufficiali già abilitati e ipotizzando anche la possibilità di svolgere questi corsi attraverso modalità innovative (per esempio *e-learning*).

Il 1° febbraio 2017 Confitarma e Fedarlinea sottoscrivono, con Filt-CGIL, Fit-CISL e Uiltrasporti (e successivamente anche con USCLAC-UNCDIM e UGL), una Proposta comune, articolata in tre punti, sostanzialmente accolta dall'Amministrazione marittima, la quale – modificando la propria posizione originaria – ha in sintesi previsto che:

- gli Ufficiali che hanno conseguito il certificato di competenza (CoC) di livello direttivo prima del 1° febbraio 2002 sono esentati dall'obbligo di svolgere il corso direttivo e il relativo esame;
- gli Ufficiali di livello direttivo che hanno già conseguito l'abilitazione ma che non sono esentati dall'obbligo di svolgere il corso direttivo sulla base del punto 1 sopra indicato, possono sostenere direttamente l'esame per dimostrare l'effettivo possesso di tali competenze. Il superamento dell'esame esenterà tali ufficiali direttivi dall'obbligo di frequentare il corso;
- coloro che sono già in possesso dell'abilitazione di Ufficiale di livello direttivo, ma che non sono esentati in base ai due punti precedenti, possono effettuare i corsi direttivi attraverso il sistema *e-learning*, con una forte riduzione delle ore da svolgere in aula.

ISTITUTI TECNICI SUPERIORI (ITS). Anche nel 2016 si tengono i corsi degli Istituti tecnici superiori (ITS) per la formazione degli Allievi ufficiali e per la loro preparazione agli esami di abilitazione a diventare futuri Ufficiali della marina mercantile. 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.

FONDAZIONE ACCADEMIA ITALIANA DELLA MARINA MERCANTILE DI GENOVA. Nel 2016, all'Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova, nella sezione di coperta, dalle selezioni dei 761 candidati, entrano in Accademia 92 nuovi allievi; nella sezione macchina, dei 259 partecipanti ne vengono selezionati 71. In totale si registra un incremento di 26 allievi rispetto al 2015, provenienti soprattutto da Sicilia e Liguria. In totale, gli allievi ufficiali entrati in Accademia dal 2005 sono 1.381 (824 di coperta e 557 di macchina).





Anche nel 2016 la Fondazione Accademia effettua un corso di allineamento per i diplomati che non provengono né da istituti nautici, né da istituti professionali ad indirizzo marittimo, selezionando così 20 allievi che si aggiungono ai 140 dei cinque anni precedenti. Inoltre, viene effettuato un corso per “Tecnico superiore della logistica” al quale partecipano 25 allievi.

Gran parte degli allievi dell’Accademia vengono imbarcati su navi di imprese armatoriali associate a Confitarma.

ISTITUTO TECNICO SUPERIORE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE FONDAZIONE “GIOVANNI CABOTO”. Costituito nel luglio 2010 per la formazione del personale navigante di navi petroliere, gasiere, chimichiere, portarinfuse e da carico generale sia di figure professionali che possano operare nel settore della logistica, l’Istituto Tecnico Superiore per la mobilità sostenibile Fondazione “Giovanni Caboto” di Gaeta con il bando 2016 porta a sedici i corsi, che coinvolgono in totale 216 allievi ufficiali, di cui 114 di coperta e 102 di macchina.

Nel 2016, si diplomano 22 allievi ufficiali di coperta e 19 allievi ufficiali di macchina. Alcuni di questi allievi, riuscendo a conseguire anticipatamente il titolo di Ufficiale di navigazione, vengono imbarcati come terzi ufficiali, ma la maggior parte, a causa dell’introduzione della nuova normativa e del notevole ritardo nella pubblicazione dei bandi, è in attesa di sostenere gli esami per il titolo professionale, avendo comunque ricevuto dalle compagnie di navigazione l’impegno all’assunzione.

FONDAZIONE ACCADEMIA NAUTICA DELL’ADRIATICO. Costituita nel settembre 2015, la Fondazione Accademia Nautica dell’Adriatico di Trieste opera come Istituto Tecnico Superiore, nell’ambito della mobilità sostenibile. Dopo aver avviato nel 2015 il corso per la formazione di 10 allievi ufficiali di coperta e 10 allievi ufficiali di macchina destinati a navi da carico ed unità *ro-ro*, nel 2016 si ripete il corso per gli allievi ufficiali e si avvia quello per tecnico superiore per l’infomobilità e le infrastrutture logistiche, con 22 allievi. Sono circa 60 gli allievi che frequentano i tre corsi attivi per tecnico superiore. Nel 2018 si diplomeranno i primi 20 fra allievi ufficiali di coperta e macchina.



La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione



Confitarma dedica costante attenzione alle principali problematiche ambientali e della sicurezza della navigazione, sia a livello internazionale, seguendo i lavori dell'IMO (*International Maritime Organization*), nell'ambito dei due comitati MSC (*Maritime Safety Committee*) e MEPC (*Maritime Environmental Protection Committee*), sia a livello europeo con la partecipazione ai comitati/gruppi di lavoro dell'ECSA (*European Community Shipowners' Association*) e dell'ICS (*International Chamber of Shipping*), sia a livello nazionale, grazie in particolare alla sinergia con il VI Reparto del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e con altri enti quali l'Unione Petrolifera, esaminando problematiche comuni per delineare possibili scenari futuri.

Acque di zavorra

Anche se il ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare ha reso noto che le procedure sono state avviate, l'Italia non ha ancora ratificato la Convenzione *Ballast Water Management Convention (BWMC)*, che entrerà in vigore l'8 settembre 2017.

Tale scadenza di certo non sarà modificata dal prossimo MEPC (*Maritime Environmental Protection Committee*) dell'IMO che si riunirà a luglio 2017, ma sono ancora molte le incertezze sulle decisioni che potranno essere adottate in merito alla data di installazione degli impianti di trattamento dell'acqua di zavorra.

Per le nuove costruzioni (secondo gli emendamenti MEPC 69) l'installazione dovrà comunque avvenire già alla consegna.

Per le navi esistenti, secondo gli emendamenti approvati al MEPC 69, l'installazione dovrebbe avvenire al primo rinnovo del certificato IOPP subito dopo l'entrata in vigore della BWMC. Ma, nel caso fossero approvati gli emendamenti sostenuti da Intertanko, a seconda della scadenza del certificato IOPP (tra settembre 2017 e settembre 2019 oppure dopo settembre 2019, l'installazione avverrebbe alla seconda o alla prima scadenza dopo l'entrata in vigore della





Convenzione. In ogni caso, tali emendamenti potranno essere validi solo dopo l'entrata in vigore della BWMC. Le unità esistenti, dopo l'8 settembre 2017, dovranno comunque provvedere al "*ballast water exchange*" come previsto dalla Convenzione.

La comprensibile titubanza degli armatori riguardo all'affidabilità degli impianti approvati dall'IMO, crea una sorta di "congestione" per le tempistiche di reperimento e/o installazione dei previsti impianti di trattamento. Dato che al momento la BWMC prevede l'installazione degli impianti di trattamento al primo rinnovo del certificato IOPP dopo l'8 settembre, l'industria armatoriale chiede al ministero dell'Ambiente di "disarmonizzare" tale certificato per effettuare la visita di rinnovo ed avere la certezza di disporre del tempo necessario per ottemperare nel migliore dei modi alla norma. Il 6 aprile 2017, nel corso di un incontro con tutte le parti interessate, Confitarma, valutando positivamente i segnali di apertura al dialogo, consegna un documento che sintetizza la problematica e le relative esigenze degli armatori. Il 15 maggio 2017, i ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture e dei Trasporti diramano una comunicazione che autorizza gli Organismi Riconosciuti a rilasciare il certificato IOPP, qualora sia richiesto, prima dell'8 settembre 2017, limitando però la sua validità ad una data non successiva al 28 settembre 2020 (data che coincide con l'obbligo di installare sistemi di trattamento conformi alle nuove linee guida G8 emanate dall'IMO). Tale "disarmonizzazione" consente agli armatori italiani il tempo necessario per poter rispondere adeguatamente alle nuove norme della BWMC.

Particolare poi lo scenario nord-americano, ove sono di recente approvazione da parte della Guardia Costiera solo alcuni impianti, in virtù di criteri diversi da quelli della BWMC.

Emissioni

Con l'attuazione del Regolamento 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal





trasporto marittimo, entrato in vigore il 1° luglio 2015, si completa la prima fase della strategia della Commissione europea per la riduzione delle emissioni di *greenhouse gas* prodotti dalle navi. Pertanto, le società di navigazione, dovranno trasmettere ai verificatori i piani di monitoraggio entro il 31 agosto 2017 e dal 1° gennaio 2018 dovranno monitorare su base annua le emissioni di CO₂ per ogni nave e tratta, applicando il metodo più appropriato per la determinazione delle emissioni di CO₂.

Confitarma nel corso del 2016 collabora con il ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare fornendo il proprio contributo nel corso delle consultazioni dell'Unione Europea sull'implementazione del Regolamento.

Il 14 febbraio 2017, il Parlamento europeo approva la riduzione delle quote di emissione di gas serra disponibili sul mercato dell'Ue (ETS), per riallineare la politica climatica comunitaria agli obiettivi dell'accordo di Parigi. La maggioranza dei deputati vota per includere il trasporto marittimo nello schema a partire dal 2023, se entro il 2021 non esisterà un sistema analogo dell'IMO. In pratica, le emissioni di CO₂ rilasciate nei porti dell'Unione e durante le tratte effettuate da e verso tali porti devono essere contabilizzate. I deputati europei propongono anche la creazione di un "fondo per il clima del settore marittimo" per compensare le emissioni del trasporto marittimo, migliorare l'efficienza energetica, agevolare gli investimenti in tecnologie innovative e ridurre le emissioni di CO₂.

ECSA e ICS manifestano contrarietà e delusione per questa decisione del Parlamento europeo, ritenendo che in tal modo si attui una irrealistica pressione sull'IMO con misure regionali gravemente dannose per un settore globale come lo *shipping* e pochi benefici per il clima. Inoltre, secondo gli armatori europei, tale decisione rende più difficile il raggiungimento di un accordo globale efficace e tempestivo in seno all'IMO. Infatti, un regolamento speciale dell'Ue, in un settore integrato come quello del trasporto marittimo, mette a rischio i risultati dei negoziati in sede IMO, dove sinora importanti Paesi terzi come gli USA, la Cina, il Brasile e l'India hanno prestato la loro collaborazione.

Combustibili

Durante la sessione di ottobre 2016, il MEPC 70 dell'IMO, pur prendendo atto dei dati differenti emersi da uno studio indipendente commissionato da BIMCO nonché delle riserve formulate da molti paesi membri, conferma l'entrata in vigore del limite 0,5% per il tenore di zolfo dei combustibili in ogni parte del mondo a partire dal 1° gennaio 2020, come previsto dall'Annesso VI (Rivisto) alla Convenzione MARPOL 73/78.

Fino al 1° gennaio 2020, sono quindi sostanzialmente tre i limiti per il massimo tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo: 3,5%, ("limite globale") in tutti i mari del mondo; 1,5% per le navi da crociera e per le navi passeggeri in servizio di linea tra porti comunitari nelle acque territoriali e nelle ZPE; 0,1% nelle aree ECA (*Emission Control Area*) designate dall'IMO e nei porti





comunitari. Con le modifiche introdotte dalla Direttiva comunitaria 2012/33/UE, che sostanzialmente allinea i limiti della normativa europea con quelli imposti dall'Annesso VI alla Convenzione MARPOL 73/78, dal 1° gennaio 2020 i limiti si ridurranno a due: 0.50% globale e 0,1% nei porti e nelle aree ECA.

Anche se per certi aspetti si avrà una semplificazione, sembra che il combustibile con tenore 0,5%, le cui caratteristiche sono in via di definizione in sede ISO (non si parla più di residuo ma piuttosto di un distillato pesante, con esigenza di grandi impianti di de-sulfurizzazione che hanno bisogno di molto idrogeno e richiedono l'eliminazione di metalli e asfalteni) avrà un costo maggiore.

Da tempo si parla anche d'impianti di trattamento dei gas di scarico (*scrubber*) che consentano di ridurre le emissioni nel caso in cui sia utilizzato un combustibile con tenore di zolfo ancora alto, ma solo recentemente le imprese armatoriali che strategicamente scelgono tale soluzione, stanno studiando in modo approfondito le problematiche legate al loro impiego, non ultima quella dei reflui e dei fanghi.

Fumi delle navi a Civitavecchia

I fumi emessi da navi crociera e traghetti, visti nel contesto dell'inquinamento delle aree urbane contigue a molti porti, sono spesso associati e confusi con le emissioni di ossidi di zolfo (SO_x) e ossidi di azoto (NO_x). Di fatto, non esiste alcun legame tra tenore di zolfo del combustibile e fumosità allo scarico. Inoltre, il passaggio in navigazione ad un combustibile con tenore di zolfo pari allo 0,1% oltre a comportare una serie di difficoltà operative nonché rischi per la stessa sicurezza della navigazione, non incide in nessun modo sulla fumosità.

Ciò rende complessa la questione in quanto le emissioni SO_x e NO_x sono regolamentate da specifiche norme internazionali (Annesso VI alla Convenzione MARPOL 73/78) e comunitarie, mentre non vi è una disciplina per i fumi delle navi che sono prodotti dal funzionamento dei motori diesel soprattutto nelle fasi di manovra.

A Venezia, nel marzo 2017 è stato rinnovato l'accordo volontario sottoscritto per la prima volta nel 2007, con cui le 41 compagnie di navi da crociera si impegnano ad usare carburanti a basso contenuto di zolfo per entrare nella Stazione Marittima. A Napoli, nel 2015, è stata emessa un'apposita ordinanza per imporre l'uso di tale combustibile nell'avvicinamento al porto, ordinanza che purtroppo si è rivelata non risolutiva. A Civitavecchia, ove esistono specifiche storiche criticità che da tempo si sta tendendo di risolvere, nell'aprile 2017 Confitarma è coinvolta dall'Autorità Marittima al fine di valutare almeno la possibilità di un accordo volontario come quello adottato a Venezia.

Gruppo Permanente Sicurezza della Navigazione del VI Reparto

Nel 2016, prosegue la collaborazione di Confitarma con il Comando Generale del Corpo delle





Capitanerie di Porto, in particolare con la sistematica e proficua partecipazione ai lavori del Gruppo Permanente Sicurezza della Navigazione del VI Reparto, composto oltre che dagli ufficiali dell'ufficio Sicurezza Navigazione, dai rappresentanti dei tre organismi riconosciuti (RINA, BV, e DNV-GL), di Confitarma e Fedarlinea. Il tavolo tecnico ha lo scopo di supportare l'Amministrazione marittima nella redazione delle Circolari applicative/esplicative emesse e nell'elaborazione di risposte a specifiche istanze presentate (deroghe, difficoltà a ottemperare a nuove norme, ecc.) e contribuire alla revisione della normativa esistente.

L'attività in seno a tale Gruppo di lavoro ha prodotto diverse circolari, quali ad esempio quelle sull'uso degli elettrogeneratori containerizzati e su quello dei sistemi di lavaggio dei gas di scarico dei motori, nonché il regolamento nazionale dell'*International Safety Management Code* (ISM). Nel 2016, Confitarma avvia anche, in sinergia con il VI Reparto e il MIT, contatti con il ministero dello Sviluppo Economico, al fine di semplificare l'esecuzione delle visite radio all'estero: si tratta infatti di un annoso problema che comporta costi e impegni gestionali significativi per l'armamento.

Nel corso dell'anno, Confitarma collabora all'organizzazione di alcuni eventi dell'ATENA (Associazione Italiana di Tecnica Navale) per diffondere la cultura, aggiornare l'informazione tecnica e dibattere problemi inerenti ogni forma di attività navale e marittima. Particolare successo riscuote il *workshop* sulla Convenzione Internazionale per il trattamento dell'acqua di zavorra (BWMC) dedicato alle problematiche inerenti l'installazione dei sistemi di trattamento e quelle sul loro utilizzo.

Certificati Radio

Per quanto concerne gli accertamenti per il rilascio dei certificati radio, su impulso di Confitarma si ottiene un importante risultato.

Infatti, a seguito dell'incontro del 10 febbraio 2017 promosso da Confitarma con i rappresentanti dei ministeri dello Sviluppo Economico (MISE) e delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), nonché del VI Reparto del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, si giunge alla conclusione che, ferma restando la condivisa necessità di una completa revisione della normativa esistente, il MISE nel corso delle visite annuali, da effettuarsi nell'arco di circa tre mesi, valuterà la possibilità di estendere a cinque anni la validità del certificato prevedendo, in casi particolari, la possibile delega ai tre organismi riconosciuti (RINA, BV, e DNV-GL). Viene inoltre prevista la costituzione di un tavolo tecnico per un esame approfondito della questione.



L'organizzazione di Confitarma



Gennaro Fiore
DIRETTORE GENERALE CONFITARMA

Erede di una tradizione associativa tra armatori e proprietari di navi che risale al 1901, **CONFITARMA** oggi costituisce la principale espressione associativa dell'industria italiana della navigazione, rappresentando la quasi totalità della flotta mercantile del Paese e raggruppando imprese di navigazione e gruppi armatoriali che operano in tutti i settori del trasporto merci e passeggeri, nelle crociere e nei servizi ausiliari dei traffici.

CONFITARMA ha tra i suoi obiettivi quello di promuovere lo sviluppo della marina mercantile italiana, nel quadro di una politica che valorizzi il trasporto marittimo, curando la rappresentanza e la tutela dell'industria e delle imprese armatoriali nazionali nei rapporti con le istituzioni e le amministrazioni, nonché con le organizzazioni economiche, politiche, sociali e sindacali: stipulando accordi in ambito sindacale ed economico, nonché contratti collettivi di lavoro; rappresentando e tutelando i soci in questioni sindacali ed economiche di inter-

resse generale e particolare; fornendo informazione e assistenza agli associati su questioni normative, economiche e sociali, sia di interesse nazionale che internazionale in particolare in materia di sviluppo, di ambiente e energia, di infrastrutture e logistica, di turismo, di cultura d'impresa, di mercato del lavoro e di formazione.

CONFITARMA aderisce a Confindustria ed è direttamente rappresentata nel CNEL (Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro). Inoltre è tra le fondatrici e maggiori finanziatrici della Federazione del Mare (Federazione del Sistema Marittimo Italiano), che rappresenta il *cluster* marittimo italiano e aderisce all'*European Network of Maritime Clusters (ENMC)*, nonché dell'Istituto Italiano di Navigazione (IIN).

In campo internazionale aderisce a:

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*

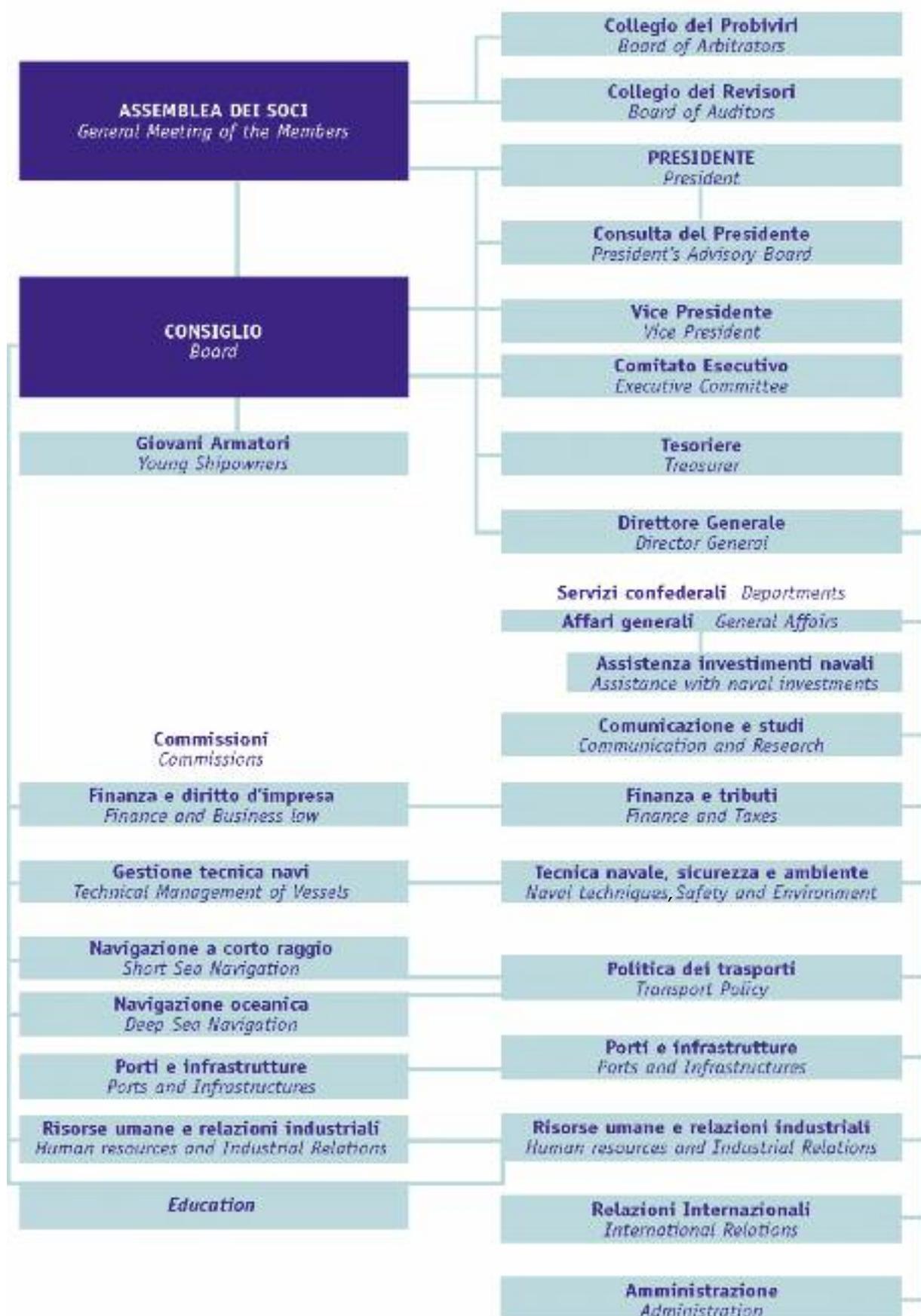
e collabora con:

IMO – *International Maritime Organization*
ILO – *International Labour Organization*

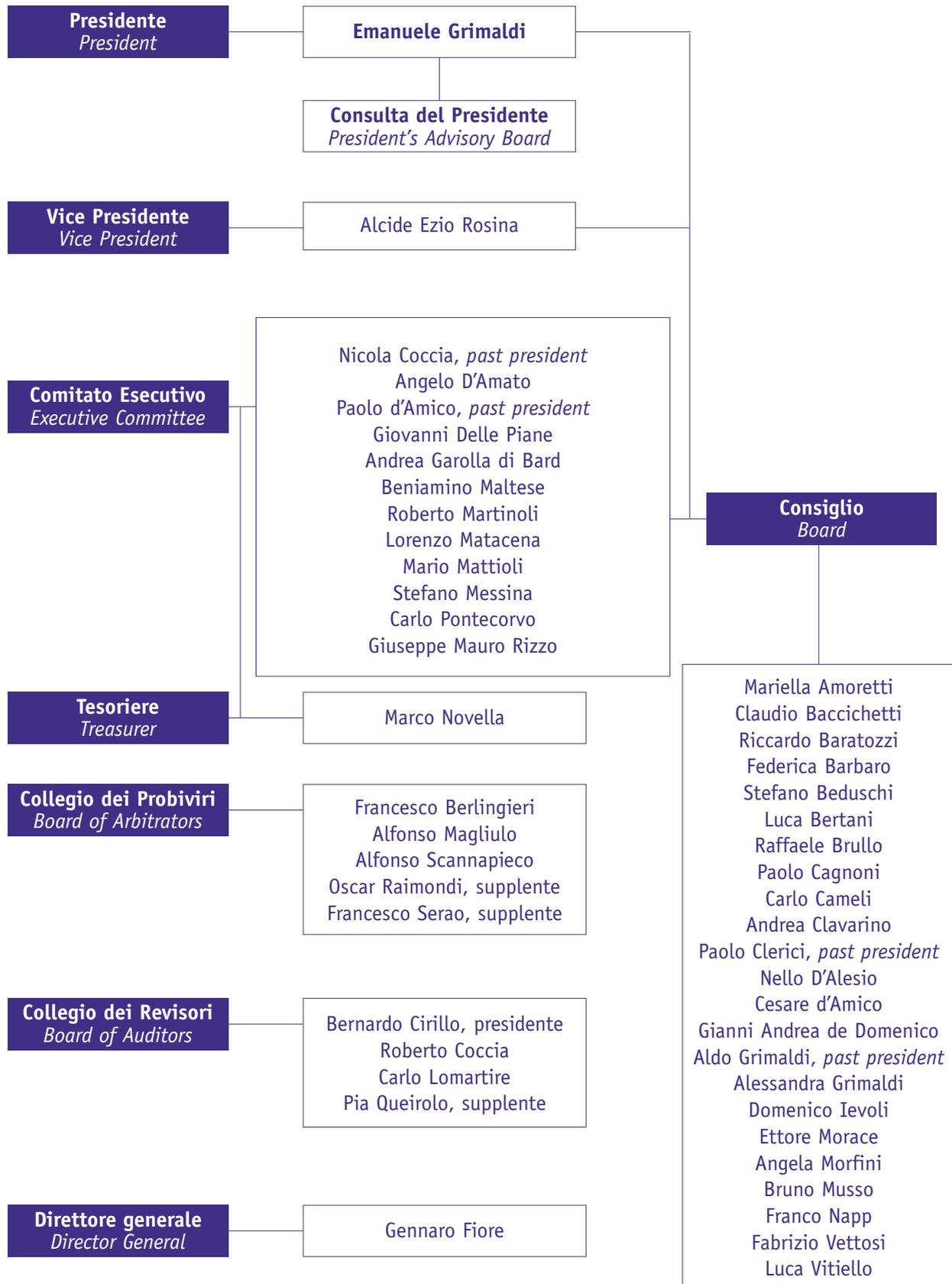
CONFITARMA
ha sede a Roma

Piazza SS. Apostoli, 66 – 00187 Roma
Tel: +39-06-674811
e-mail: confitarma@confitarma.it
www.confitarma.it





Cariche confederali / Officers



Commissioni / Commissions

FINANZA E DIRITTO D'IMPRESA FINANCE AND BUSINESS LAW

Nicola Coccia

Presidente *President*

Beniamino Maltese, Fabrizio Vettosi
Vicepresidenti *Vice Presidents*

Mariella Amoretti, Claudio Baccichetti, Federica Barbaro,
Riccardo Biale, Manuela Blasi, Lorenzo Lanzi,
Carlo Lomartire, Giuseppe Maffia, Romano Mancini,
Alessandro Matteini, Pierino Novelli, Diego Pacella,
Pietro Pasetti, Marco Tassara, Danilo Trabacca, Giulio Verrì

Marco Quadrani

Segretario *Secretary*

GESTIONE TECNICA NAVI

TECHNICAL MANAGEMENT OF VESSELS

Giuseppe Mauro Rizzo

Presidente *President*

Umberto D'Amato, Massimo De Domenico
Vicepresidenti *Vice Presidents*

Roberto Boero, Alberto Cafari Panico, Gabriele Calderan,
Daniele Coppola, Giovanni Corsi, Andrea De Gregori,
Fernando Esposito, Marco Fasciolo, David Fiorentini, Luigi Genghi,
Mario Maresca, Francesco Ottonello, Enzo Romano, Paolo
Satariano, Fabio Tagliavia, Cristiano Vattuone, Silvia Zacchello

Fabio Faraone

Segretario *Secretary*

NAVIGAZIONE A CORTO RAGGIO

SHORT SEA NAVIGATION

Roberto Martinoli

Presidente *President*

Alessandra Grimaldi, Lorenzo Maticena
Vicepresidenti *Vice Presidents*

Mariella Amoretti, Daniela Benvenuto, Bruno Castaldo,
Gaetano D'Alesio, Antonio Di Falco, Raffaele Di Francia,
Riccardo Giannessi, Guido Grimaldi,
Franco Napp, Valeria Novella

Luca Sisto

Segretario *Secretary*

PORTI E INFRASTRUTTURE

PORTS AND INFRASTRUCTURES

Emanuele Grimaldi (ad interim)

Presidente *President*

Gianpaolo Polichetti

Vicepresidente *Vice President*

Giovanni Balza, Davide Calderan, Antonino Cavallaro,
Francesco D'Alesio, Gianni Andrea de Domenico,
Raffaele Di Francia, Calogero Famiani, Roberto Ferrarini,
Attilio Ievoli, Diego Moscati, Marco Novella,
Francesco Saverio Paturzo, Antonio Pedevilla,
Alessandro Russo, Stefania Visco, Luca Vitiello

Giuseppe Lombardi

Segretario *Secretary*

NAVIGAZIONE OCEANICA

DEEP SEA NAVIGATION

Angelo D'Amato

Presidente *President*

Cesare d'Amico

Vicepresidente *Vice President*

Federica Barbaro, Stefano Beduschi, Luca Bertani,
Marco Bisogno, Carlo Cameli, Bruno Castaldo,
Girolamo Carignani, Ernesto Gori, Gennaro Ievoli,
Mario Maresca, Michele Morena, Valeria Novella,
Umberto Petinati, Adele Marina Rizzo, Cosimo Sforza

Luca Sisto

Segretario *Secretary*

RISORSE UMANE E RELAZIONI INDUSTRIALI HUMAN RESOURCES AND INDUSTRIAL RELATIONS

Stefano Messina

Presidente *President*

Maurizio Campagnoli, Costanza Dell'Abate
Vicepresidenti *Vice Presidents*

Carlo Bocchini, Massimo Comelato, Irma Ferrante,
Alessandro Ferrari, Andrea Grisoni, Andrea Guietti,
Rodolfo Magosso, Francesca Manzi, Giuseppe Maresca,
Roberto Marraccini, Carlo Miccio, Tiziano Minuti,
Franco Napp, Giuseppe Palomba, Valeria Poggi, Luigi Porzio

Leonardo Piliago

Segretario *Secretary*

Gruppo di lavoro
OPERATIVITÀ NAVE

Cesare d'Amico

Presidente *President*

EDUCATION

Mario Mattioli

Presidente *President*

Irma Ferrante

Vicepresidente *Vice President*

Vincenzo Berardi, Emanuele Bergamini, Alessio Brandi,
Stefano Canestri, Renato Causa, Paola Maria Diquattro,
Andrea Guietti, Carlo Lomartire, Tiziano Minuti, Valeria Poggi,
Gianni Scarso, Serena Scordamaglia, Barbara Visentini

Leonardo Piliago

Segretario *Secretary*

AMBIENTE
ENVIRONMENT

Lorenzo Maticena

Presidente *President*

Commissione in via di definizione



Giovani Armatori



Andrea Garolla di Bard
PRESIDENTE GGA

Il Gruppo Giovani Armatori si è costituito nel 1995 in attuazione dello Statuto confederale con i seguenti scopi:

- promuovere la consapevolezza della funzione etica e sociale della libera iniziativa e delle responsabilità imprenditoriali che ne derivano;
- approfondire i temi di maggior respiro strategico riguardanti l'industria armatoriale ed il sistema marittimo nel suo complesso;
- contribuire ad un costante adeguamento di Confitarma alle nuove esigenze dell'industria armatoriale, correlate alle dinamiche del contesto economico e sociale;

- favorire la formazione di nuove leve per la conduzione delle aziende armatoriali e delle correlate attività associative.

Sono iscritti al gruppo oltre 60 membri, tra armatori, figli di armatori, dirigenti e collaboratori direttamente impegnati nelle realtà imprenditoriali rappresentate da Confitarma e provenienti da circa 50 imprese associate.

I Giovani Armatori sono coinvolti in modo attivo nella vita della Confederazione: il presidente è membro di diritto del Consiglio e del Comitato esecutivo di Confitarma; i membri del Consiglio direttivo presenziano alle Commissioni consultive, dedicate all'approfondimento delle problematiche del comparto armatoriale e del sistema marittimo.

I Giovani Armatori partecipano inoltre assiduamente ai gruppi di lavoro dell'ECSA.

Nel mese di maggio i giovani armatori organizzano insieme alla multinazionale Ardent e a Banchemo Costa un seminario intitolato: *"Maritime salvage – Operational and contractual aspects, media management"*, evento aperto a tutti gli associati e articolato su diverse sessioni, affidate ad esperti internazionali, aventi per oggetto temi specifici del salvataggio marittimo: gestione delle operazioni di salvataggio (anche attraverso l'esame di alcuni *case study*), aspetti contrattuali, rapporti con i media nella gestione delle emergenze marittime (anche attraverso lo svolgimento di alcune simulazioni).

A fine giugno, in occasione della *Neaples Shipping Wee*, il GGA organizza un convegno, in collaborazione con le altre rappresentanze giovanili del *cluster* marittimo nel corso del quale, dopo le testimonianze di importanti esponenti del mondo armatoriale italiano sui momenti iniziali della loro carriera e sull'importanza delle nuove generazioni all'interno di un'azienda, i giovani ribadiscono la loro volontà di crescere insieme e fare "rete".

A dicembre, in occasione dell'Assemblea di fine anno i Giovani armatori, in collaborazione con il Gruppo Giovani di Federagenti e Youngship Italia, organizzano un seminario avente per tema l'attuale contesto macro-economico mondiale (Brexit, elezioni americane, Brics e nuove economie emergenti) e l'analisi dei mercati marittimi (noli, materie prime, cantieristica) al partecipano come relatori Beniamino Quintieri, presidente SACE, Sissi Bellomo, giornalista de *Il Sole 24 Ore* ed Enrico Paglia, Bancosta Research.

I Giovani Armatori seguono altresì l'attività formativa, tramite testimonianze e docenze presso alcuni enti di formazione, quali l'Istituto per ricerche ed attività educative (IPE), dando la possibilità ad alcuni studenti universitari delle facoltà di ingegneria ed economia di maturare brevi esperienze presso le proprie aziende.

CONSIGLIO DIRETTIVO
GRUPPO GIOVANI ARMATORI
Management Council
of Young Shipowners Group

Andrea Garolla di Bard
Presidente *President*

Francesca Romana Barbaro
e Giacomo Gavarone
Vice Presidenti *Vice Presidents*

Valeria Novella
Past President

Alberto Banchemo
Salvatore d'Amico
Giovanni Battista De Carlini
Costanza Dell'Abate
Giovanni Masucci
Lorenzo Maticena
Andrea Polisenò

Francesco Beltrano
Segretario *Secretary*



Grafici e tabelle

Graphs and tables



La navigazione mercantile italiana nel 2016

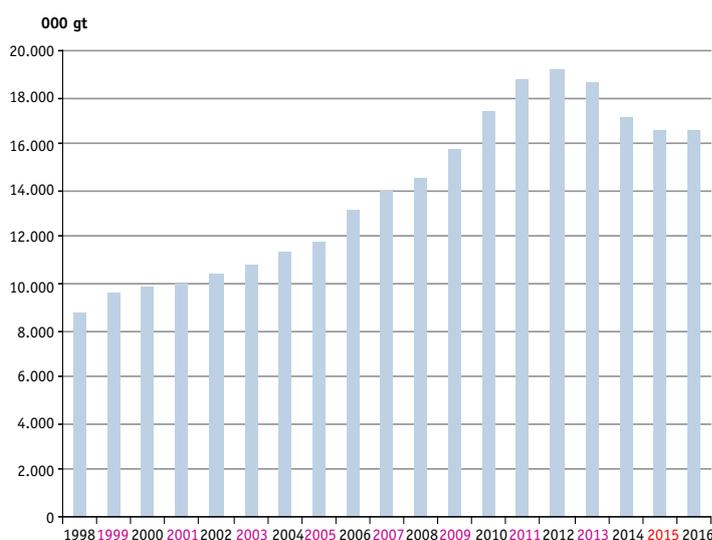
The Italian merchant marine in 2016

Flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet*

Navi di oltre 100 gt <i>Ships of 100 gt and over</i>	31.12.2016		31.12.2015		Var. 2016/2015	
	N.	000 gt	N.	000 gt	N.	gt
NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	254	4.258	259	4.348	-1,9%	-2,1%
Petroliere <i>Oil tankers</i>	93	2.361	94	2.386	-1,1%	-1,1%
Gasiere <i>Gas tankers</i>	23	411	26	430	-11,5%	-4,4%
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	106	1.454	108	1.501	-1,9%	-3,2%
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	32	33	31	31	3,2%	5,1%
NAVI DA CARICO SECCO <i>DRY CARGO SHIPS</i>	185	6.826	193	7.043	-4,1%	-3,1%
Carico generale <i>General cargo</i>	30	154	34	201	-11,8%	-23,6%
Portacontaineri <i>Container ships</i>	15	628	16	654	-6,3%	-3,9%
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	68	3.013	73	3.203	-6,8%	-5,9%
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	72	3.030	70	2.985	2,9%	1,5%
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	436	4.734	432	4.479	0,9%	5,7%
Crociera <i>Cruise</i>	26	2.117	25	1.992	4,0%	6,3%
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	75	23	71	22	5,6%	2,5%
Traghetti <i>Ferries</i>	200	2.546	197	2.417	1,5%	5,4%
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	135	48	139	48	-2,9%	0,0%
PORTARINFUSE POLIVALENTI <i>OBO CARRIERS</i>	1	33	1	33	0,0%	-1,2%
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	598	698	591	690	1,2%	1,2%
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	364	252	356	245	2,2%	3,0%
Altri tipi di navi <i>Others</i>	234	446	235	445	-0,4%	0,3%
TOTALE TOTAL	1.474	16.549	1.476	16.592	-0,1%	-0,3%

Fonte/Source: Confitarma

Evoluzione della flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet evolution*



Fonte/Source: Confitarma

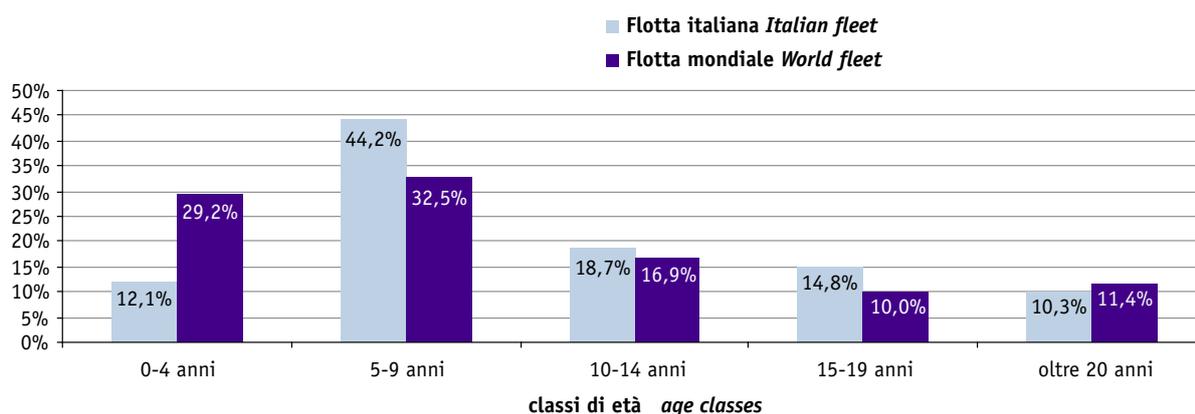
Alla fine del 2016, la flotta mercantile di proprietà italiana rimane sostanzialmente stabile rispetto alla fine del 2015, con 1.474 navi per un totale di 16.548.662 gt (tonnellate di stazza lorda), così ripartite:

- oltre le 1.000 gt: 691 navi, equivalenti a 16.286.235 gt
- da 100 a 999 gt: 783 navi, equivalenti a 262.427 gt

Il 92,5% del tonnellaggio di proprietà italiana, pari a circa 15,3 milioni gt, sono iscritte nel Registro internazionale italiano, mentre il 6,6% (1 milione 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.



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



Fonte/Source: Confitarma e Clarkson Research

Rinnovamento della flotta italiana *Italian merchant fleet renewal*

	Navi consegnate dal 2007 al 2016 <i>Ships delivered between 2007 and 2016</i>			Navi in costruzione al 31.12.2016 <i>Ships under construction as of 31.12.2016</i>		
	N.	gt	% su flotta esistente <i>% on operating fleet</i>	N.	gt	% su flotta esistente <i>% on operating fleet</i>
NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	89	2.462.925	58	5	27.900	1
Petroliere <i>Oil tankers</i>	33	1.459.045	62	2	9.000	0
Gasiere <i>Gas tankers</i>	13	56.410	14	2	8.400	2
Chimichiere <i>Chemical tankers</i>	43	947.470	65	1	10.500	1
NAVI DA CARICO SECCO <i>DRY CARGO SHIPS</i>	107	4.247.800	62	19	1.057.716	15
Carico generale <i>General cargo</i>	17	135.392	88	1	9.600	6
Portacontenitori <i>Container ships</i>	2	63.960	10	-	-	0
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	54	2.468.221	81	1	24.000	1
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	34	1.580.227	52	17	1.024.116	34
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	43	1.454.447	31	8	857.637	18
Navi passeggeri <i>Passenger ships</i>	25	900.953	41	8	857.637	39
Traghetti <i>Ferries</i>	18	553.494	22	-	-	0
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	99	170.432	7	10	16.636	1
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	31	21.394	3	4	7.891	1
Altri tipi di navi <i>Others</i>	68	149.038	59	6	8.745	3
TOTALE TOTAL	338	8.335.604	50	42	1.959.889	12

Alla fine del 2016, risultano in costruzione nei cantieri mondiali 42 unità per 1,9 milioni di gt ordinate da armatori italiani, pari al 12% della flotta esistente. Nel corso del 2016, entrano a far parte della flotta 11 unità, per 154.782 gt. Inoltre, dal 2007 al 2016 sono 338 le nuove navi ultimate e consegnate agli armatori italiani, per circa 8,3 milioni di gt, pari al 50% della flotta esistente. Nonostante la consistente riduzione degli investimenti registratasi negli ultimi anni, in totale dal 2013 al 2016 gli armatori italiani ordinano ai cantieri nazionali ed esteri circa 260 unità per un valore di circa 16,4 miliardi di dollari.

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



Pirateria Piracy

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Attacchi nel mondo <i>Attacks in the world</i>	276	239	263	293	406	445	439	297	264	245	246	191
– Golfo di Aden, Mar Rosso, Somalia <i>Gulf of Aden, Red Sea, Somalia</i>	45	20	44	111	211	219	237	75	15	11	0	2
– Africa occidentale <i>West Africa</i>	25	31	53	59	47	39	52	62	51	41	14	54
Attacchi a navi italiane <i>Attacks against Italian ships</i>	3	1	1	4	11	8	8	5	4	7	0	0

Secondo il rapporto annuale dell'International Maritime Bureau (IMB), nel 2016 si registrano 191 attacchi di pirateria o rapine nei mari del mondo rispetto ai 246 del 2015 (150 navi abbordate, 12 incendiate, 7 sequestrate e 22 attacchi sventati). 151 marittimi vengono catturati e 62 rapiti per richiedere il riscatto. Le acque intorno alla Malesia e all'Indonesia risultano particolarmente a rischio ed anche nel Golfo di Guinea, specie in Nigeria, si registra un notevole incremento degli attacchi (36 incidenti nel 2016 rispetto ai 15 del 2015) anche a 100 miglia nautiche dalla costa. Nel Golfo di Aden risultano 2 attacchi nel corso dell'anno, l'ultimo dei quali in ottobre a 300 miglia dalla costa. Registrati 11 attacchi in Perù (nessuno nel 2015) mentre si dimezzano quelli in Vietnam e Bangladesh.

Fonte/Source: IMB – International Maritime Bureau

Migranti dal mare Migrant at sea

Interventi SAR delle navi mercantili <i>Sar operation by merchant vessels</i>	2014	2015	2016	Totale
Totale navi mercantili dirottate da MRCC* <i>Total merchant vessels diverted by MRCC</i>	882	492	381	1.755
di cui/of which:				
mercantili di bandiera italiana/ <i>Italian merchant vessels</i>	170	105	90	365
Totale navi mercantili coinvolte in soccorso/ <i>Total Merchant vessels involved in rescue operations</i>	254	141	121	516
Totale migranti salvati/ <i>Total people saved</i>	166.538	152.343	178.415	497.296
Totale migranti salvati da unità mercantili/ <i>Total people saved by merchant vessels</i>	41.051 25%	16.158 11%	13.888 8%	57.209 11,5%
di cui/of which:				
da navi mercantili di bandiera italiana/ <i>Italian merchant vessels</i>	8.347	5.054	n. a.	12.181
Unità soccorse <i>Vessels saved</i>	250	138	119	507

*Maritime Rescue Co-ordination Centre-Rome

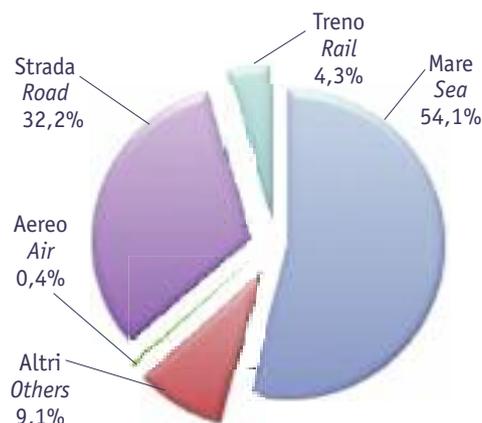
Nonostante si registri una netta diminuzione degli interventi nelle operazioni di soccorso di migranti, il numero delle navi mercantili coinvolte rimane ancora alto. Nel maggio 2016 si registra un picco, con 80 navi mercantili dirottate di cui 31 coinvolte direttamente nel soccorso di migranti per un numero pari al 22,59% del totale delle persone salvate nello stesso mese. Di fatto, dalle statistiche mensili della MRCC-Roma e tenendo conto delle variazioni legate alle condizioni meteorologiche, nel primo trimestre 2016, le navi dirottate sono 25 e quelle coinvolte nel soccorso 2, mentre nel quarto trimestre dell'anno i totali passano rispettivamente a 52 e 21. Più di una nave al giorno è stata dirottata e una ogni tre giorni è stata coinvolta in operazioni di soccorso di persone in mare.

Fonte/Source: Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera



Commercio estero dell'Italia nel 2016 per modalità di trasporto Italian foreign trade by mode of transport on 2016

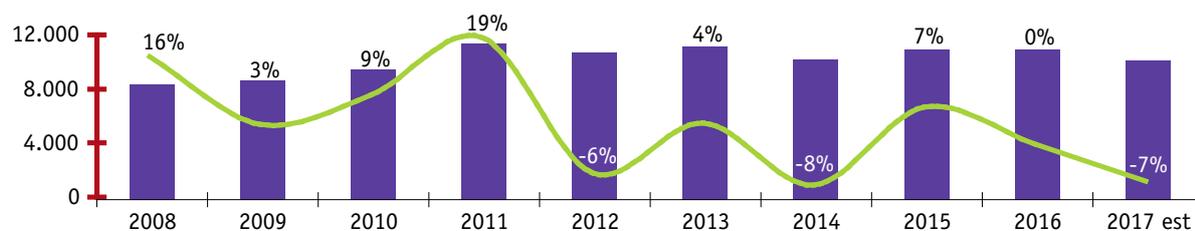
	import		export		total	
	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%
Mare Sea	175,410	57,3	69,416	47,3	244,827	54,1
Treno Rail	15,612	5,1	3,669	2,5	19,281	4,3
Strada Road	73,776	24,1	72,058	49,1	145,834	32,2
Aereo Air	0,306	0,1	1,321	0,9	1,627	0,3
Altri Others	41,021	13,4	0,294	0,2	41,314	9,1
TOTALE TOTAL	306,125	100	146,758	100	452,883	100



Rispetto al 2015 si rileva un incremento del commercio estero italiano pari al 2,3%. Il 54% di merci importate ed esportate dall'Italia utilizza il trasporto via mare, a fronte del 32% che impiega la modalità stradale. Il 43% del commercio estero italiano interessa i paesi dell'Unione europea. Di questo il 13% utilizza la via marittima (10% per le importazioni e 17% 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: elaborazione Confitarma su varie fonti Confitarma processing various sources

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

Origine Origin	Destinazione Destination	Round trip settimanali Weekly round trip	M. l. settimanali Weekly linear meters
Civitavecchia	Palermo	1	3.600
Civitavecchia	Termini Imerese	3	10.800
Genova	Palermo	6,5	23.400
Genova-Livorno	Catania	3	20.520
Genova-Salerno	Palermo	5	33.300
Livorno	Palermo	3	22.680
Napoli	Catania	7	27.720
Napoli	Palermo	14	50.400
Palermo	Cagliari	1	4.050
Ravenna-Brindisi	Catania	3	19.980
Salerno	Catania	12	69.120
Salerno	Messina	6	23.220
Salerno	Palermo	2	7.560
TOTALE TOTAL		66,5	316.350

Dato al 1999 118.200

Fonte/Source: Confitarma. Dati ad aprile 2017



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>
Civitavecchia	Olbia	14	50.400
Civitavecchia	Cagliari (Arbatax)	7	25.200
Civitavecchia	Porto Torres	6	32.400
Genova	Porto Torres	7	25.200
Genova	Olbia	3	10.800
Livorno	Olbia	19	68.400
Livorno	Cagliari	7	22.680
Livorno-Genova	Cagliari	1	4.500
Marina di Carrara	Cagliari	3	14.580
Napoli	Cagliari	2	8.100
Palermo	Cagliari	1	4.050
Piombino	Olbia	7	25.200
Salerno	Cagliari	3	20.520
Savona	Porto Torres	3	10.800
TOTALE TOTAL		83	322.830
		Dato al 1999	117.800

Fonte/Source: Confitarma. Dati ad aprile 2017

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>
(Venezia)-Ancona	Igoumenitsa-Patrasso	6 (1)	32.400
Ancona	Spalato	4	5.040
Ancona	Durazzo	5	22.500
Bari	Durazzo	7	25.200
Bari	Patrasso	3	18.900
Brindisi	Igoumenitsa-(Patrasso)	14 (4)	85.680
Civitavecchia	Palermo-Tunisi	1	3.600
Civitavecchia	Tunisi	1	3.780
Civitavecchia-Porto Torres	Barcellona	6 (5)	32.400
Genova	Barcellona-Tangeri	1,5	5.400
Genova	Tunisi	2,5	9.000
Genova	Malta	1	6.840
Genova-Livorno	Catania-Malta	2	13.680
Genova-Livorno	Catania-Bar	1	6.840
Livorno	Bastia	7	25.200
Livorno-Savona	Barcellona	2	7.560
Livorno-Savona	Barcellona-Valencia	6	41.040
Salerno	Catania-Malta	1	6.840
Salerno	Cagliari-Valencia	3	20.520
Salerno-Palermo	Tunisi	2	7.560
Savona	Bastia	3	10.800
Savona	Barcellona-Tangeri	1	3.960
Sete	Nador (o Barcellona)-Tangeri	1,5	5.400
TOTALE TOTAL		81,5	400.140
		Dato al 1999	30.000

Fonte/Source: Confitarma. Dati ad aprile 2017

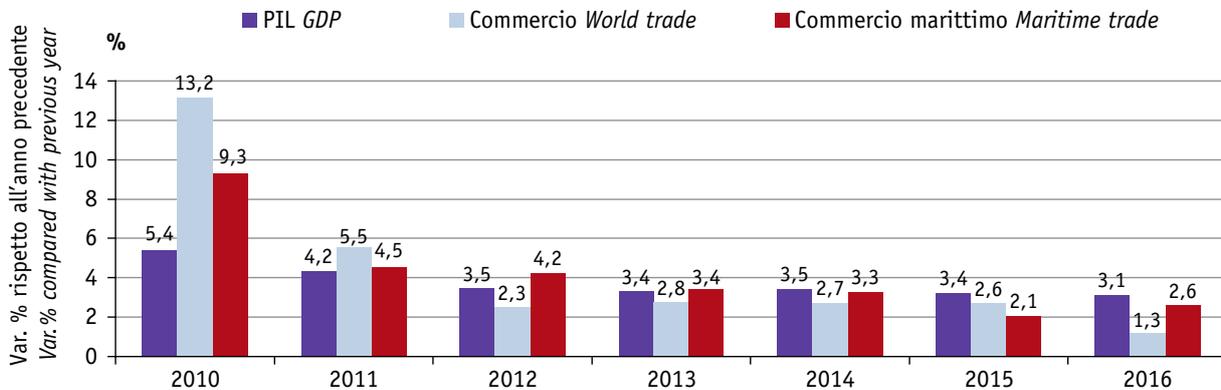


La navigazione internazionale e i traffici marittimi

International navigation and maritime traffic

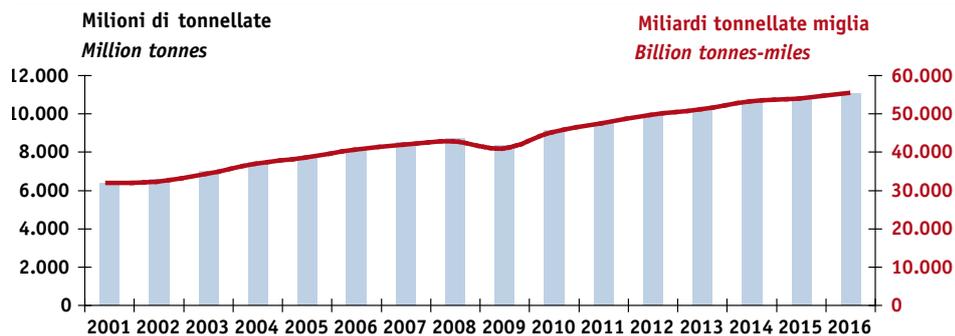
PIL, commercio mondiale e commercio marittimo

GDP, world trade and maritime trade



Fonte/Source: IMF, WTO, Clarkson Research

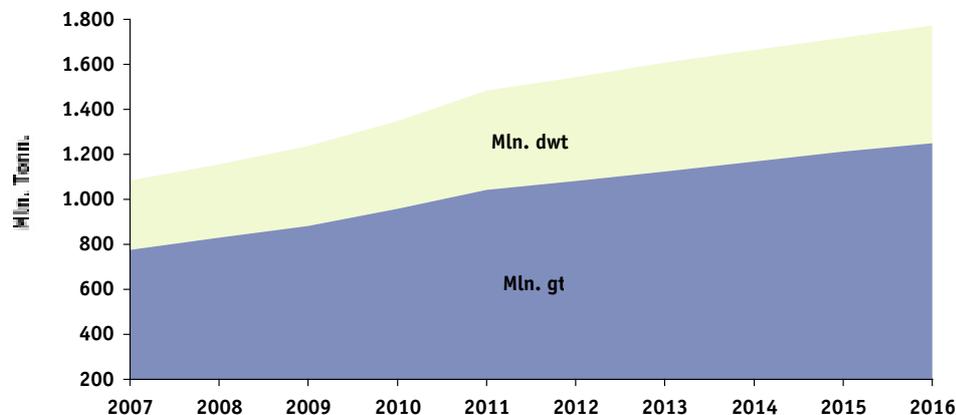
Traffico marittimo mondiale World seaborne trade



Nel 2016, aumenta del 2,6% il commercio marittimo mondiale con un totale di volumi trasportati pari a 11.101 milioni di tonnellate. La domanda di servizi di trasporto marittimo, cioè le quantità di merci trasportate per le distanze percorse, nel 2016 registra un aumento del 3% per un totale di 54.936 miliardi di tonnellate-miglia.

Fonte/Source: Clarkson Research

Evoluzione della flotta mondiale World merchant fleet evolution



Alla fine del 2016 la flotta mondiale registra un ulteriore aumento del 3,1%, con più di 1.248 milioni di tonnellate di stazza lorda (gt) e 1.772 milioni di tonnellate di portata (dwt).

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 2016 December 31st, 2016

Navi di 1.000 gt e oltre Ships of 1.000 gt and above

	Paesi/Countries	Totali/Totals			Navi da carico/Cargo carrying ships			
		N.	GT	% GT	N.	GT	DWT	% DWT
1	Grecia/Greece	3.812	176.296.840	14,4	3.750	175.739.490	301.928.699	17,1
2	Giappone/Japan	4.080	157.888.979	12,9	3.934	155.585.385	234.290.893	13,3
3	Cina/China	3.984	117.075.083	9,5	3.454	113.619.869	179.296.254	10,2
4	Germania/Germany	2.841	74.176.970	6,0	2.761	73.905.558	98.807.351	5,6
5	USA	2.482	65.597.492	5,3	1.317	57.944.756	71.854.508	4,1
6	Regno Unito/UK	1.569	59.948.468	4,9	1.262	57.045.280	84.669.458	4,8
7	Corea del Sud/Korea Rep. of	1.399	46.222.095	3,8	1.301	45.923.226	72.344.092	4,1
8	Singapore	1.499	37.772.883	3,1	1.170	36.077.591	55.870.126	3,2
9	Norvegia/Norway	2.068	37.214.094	3,0	1.315	31.213.145	38.313.644	2,2
10	Hong Kong	1.015	34.666.849	2,8	958	34.372.356	51.866.605	2,9
11	Danimarca/Denmark	886	28.723.330	2,3	767	27.792.451	34.567.195	2,0
12	Taiwan	810	28.662.672	2,3	769	28.571.602	44.300.069	2,5
13	Svizzera/Switzerland	424	18.762.710	1,5	407	18.020.953	20.786.180	1,2
14	ITALIA/Italy	740	17.165.161	1,4	642	16.314.231	20.270.258	1,2
15	Turchia/Turkey	1.182	15.441.433	1,3	1.158	15.239.008	23.974.884	1,4
16	Canada	447	14.889.445	1,2	371	14.082.924	21.703.340	1,2
17	Russia	1.628	14.628.136	1,2	1.121	12.644.391	19.533.905	1,1
18	Monaco	275	13.339.226	1,1	272	13.163.773	22.740.185	1,3
19	India	631	13.082.823	1,1	416	12.286.598	21.303.886	1,2
20	Belgio/Belgium	286	12.354.858	1,0	193	11.569.920	19.491.441	1,1
21	Emirati Arabi Uniti/UAEs	594	12.223.528	1,0	363	11.608.611	14.375.734	0,8
22	Malesia/Malaysia	541	11.223.037	0,9	266	9.278.706	13.506.818	0,8
23	Indonesia	1.350	11.168.830	0,9	1.243	10.785.308	15.351.398	0,9
24	Paesi Bassi/Netherlands	1.096	10.879.197	0,9	830	8.672.197	11.997.995	0,7
25	Francia/France	455	10.388.534	0,8	204	9.281.805	10.145.728	0,6
26	Iran	200	9.287.458	0,8	173	9.020.067	16.042.311	0,9
27	Arabia Saudita/Saudi Arabia	271	8.912.638	0,7	137	8.659.984	15.536.177	0,9
28	Svezia/Sweden	306	6.707.103	0,5	283	6.303.159	6.314.132	0,4
29	Brasile/Brazil	191	5.937.290	0,5	84	3.500.287	6.385.415	0,4
30	Qatar	94	5.718.102	0,5	62	5.641.642	5.050.854	0,3
	Altri/Others	5.364	64.410.843	5,2	3.957	59.511.350	85.887.253	4,9
	Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale Tonnage controlled by unknown shipowners	8.860	87.157.423	7,1	7.393	82.691.437	123.752.158	7,0
	TOTALE TOTAL	51.380	1.227.923.530	100	42.333	1.176.067.060	1.762.258.946	100

Nella graduatoria delle flotte per controllo armatoriale, la Grecia, con 176 milioni di gt è in prima posizione, seguita da Giappone, Cina, Germania e Stati Uniti. L'Italia passa dal 13° al 14° posto ma mantiene la quinta posizione tra i paesi dell'Unione europea per controllo armatoriale.

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 2016 *December 31st, 2016*

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

	Bandiera/Flag	Totali/Totals			Navi da carico/Cargo carrying ships			
		N.	GT	% GT	N.	GT	DWT	% DWT
1	Panama	8.103	220.827.125	17,69	6.579	215.822.462	332.045.478	18,74
2	Liberia	3.225	138.735.562	11,11	3.084	135.651.865	214.118.911	12,08
3	Isole Marshall/Marshall Islands	3.163	132.877.581	10,64	2.871	127.604.304	208.095.346	11,74
4	Hong Kong	2.485	107.076.112	8,58	2.409	106.789.762	172.255.449	9,72
5	Singapore	3.380	82.435.023	6,60	2.271	80.033.406	120.787.373	6,82
6	Malta	2.180	67.315.297	5,39	2.009	66.324.972	99.824.855	5,63
7	Bahamas	1.374	59.182.139	4,74	1.136	53.443.174	67.733.118	3,82
8	Cina/China	4.946	45.416.722	3,64	2.617	42.284.899	66.371.095	3,75
9	Grecia/Greece	1.328	40.868.971	3,27	1.027	40.784.551	71.721.954	4,05
10	Giappone/Japan	5.350	24.579.000	1,97	3.294	23.677.114	34.633.599	1,95
11	Cipro/Cyprus	1.008	21.724.652	1,74	802	20.990.329	33.304.348	1,88
12	Norvegia/Norway	1.983	17.387.174	1,39	952	14.633.834	18.568.378	1,05
13	ITALIA/Italy	1.594	16.133.555	1,29	806	15.453.374	15.237.745	0,86
14	Danimarca/Denmark	1.044	15.912.722	1,27	490	15.258.808	17.312.695	0,98
15	Isola di Man/Isle of Man	388	15.514.112	1,24	333	14.878.653	24.547.579	1,39
16	Indonesia	8.022	14.948.699	1,20	3.355	12.943.264	17.947.930	1,01
17	Regno Unito/UK	1.450	14.757.642	1,18	434	13.660.856	14.225.398	0,80
18	Portogallo/Portugal	654	12.163.926	0,97	407	12.045.287	15.585.603	0,88
19	USA	6.394	11.474.034	0,92	510	8.324.872	10.052.813	0,57
20	Corea del Sud/Korea Rep. of	2.930	11.083.043	0,89	1.258	10.402.279	15.132.348	0,85
21	Bermuda	153	10.862.987	0,87	143	10.420.281	8.784.630	0,50
22	India	1.638	10.635.701	0,85	604	9.657.648	16.564.343	0,93
23	Germania/Germany	664	9.618.863	0,77	320	9.341.398	10.122.582	0,57
24	Russia	3.673	8.887.014	0,71	1.517	6.157.561	7.882.928	0,44
25	Antigua e Barbuda	918	7.480.803	0,60	886	7.429.836	9.633.151	0,54
26	Malesia/Malaysia	1.622	7.406.626	0,59	518	5.524.769	7.154.269	0,40
27	Paesi Bassi/Netherlands	1.357	7.024.393	0,56	787	6.174.379	6.488.279	0,37
28	Francia/France	913	6.334.236	0,51	217	5.737.788	7.169.639	0,40
29	Turchia/Turkey	1.497	5.793.699	0,46	968	5.615.810	8.099.076	0,46
30	Belgio/Belgium	228	4.993.800	0,40	75	4.758.833	7.741.806	0,44
	Altri/Others	40.224	99.131.973	7,94	15.121	80.955.869	112.943.788	6,37
	TOTALE TOTAL	113.888	1.248.583.186	100	57.800	1.182.782.237	1.772.086.506	100

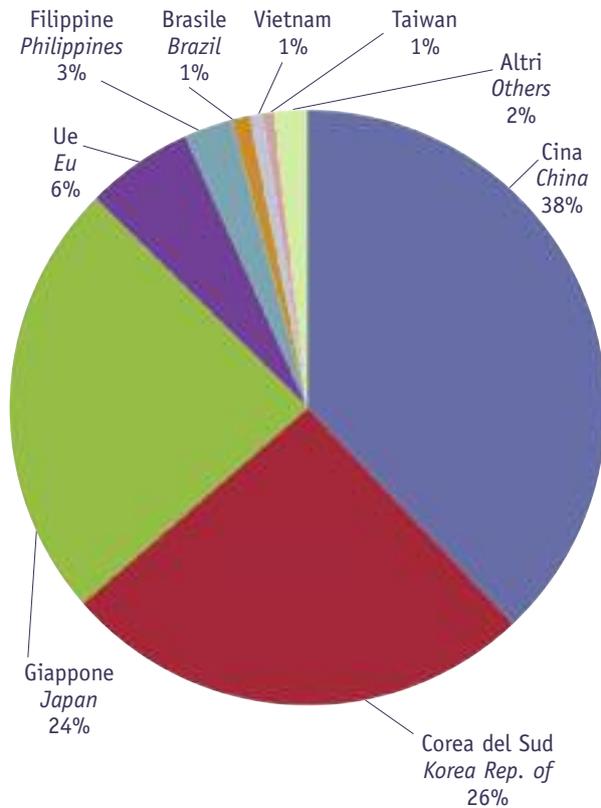
Con quasi 221 milioni di gt, Panama detiene sempre la prima posizione come paese di registrazione delle navi, seguita da Liberia, Isole Marshall, Hong Kong, Singapore, Malta, Bahamas e Cina. Quest'ultima, con 45,4 milioni di gt, è la più grande flotta battente bandiera nazionale. L'Italia è 13ª nella graduatoria mondiale delle principali flotte e, considerando il *genuine link* tra bandiera nazionale e nazionalità dell'armatore, risulta 5ª tra le flotte mondiali, 3ª tra quelle dei paesi membri del G20 e 2ª tra quelle dell'Unione europea.

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 2016 *December 2016*



Alla fine del 2016, secondo le statistiche IHS Fairplay, nel carnet degli ordini mondiali di nuove costruzioni risultano 4.851 navi per 152 milioni di tonnellate di stazza lorda (e 84,8 milioni di stazza lorda compensata), di cui 3.050 unità da carico pari a 144,2 milioni di gt (74,3 milioni cgt e 199,1 milioni dwt).

Il 56% delle navi (pari a 85,5 milioni di gt) sarà completato entro il 2017, il 30% (45,8 milioni di gt) nel 2018 e il 14% (20,6 milioni di gt) nel 2019.

Nonostante la contrazione degli ordini, i cantieri cinesi mantengono la leadership nella costruzione di nuove navi con il 38% dell'orderbook mondiale in termini di gt, mentre la Corea del Sud e il Giappone detengono rispettivamente il 26% ed il 24% degli ordini. I cantieri dell'Unione Europea detengono il 5% dell'orderbook mondiale.

Con 30 navi per 2,086 milioni di gt, l'Italia è sesta nella graduatoria mondiale dei principali paesi costruttori seconda tra i paesi dell'Unione europea dopo la Germania.

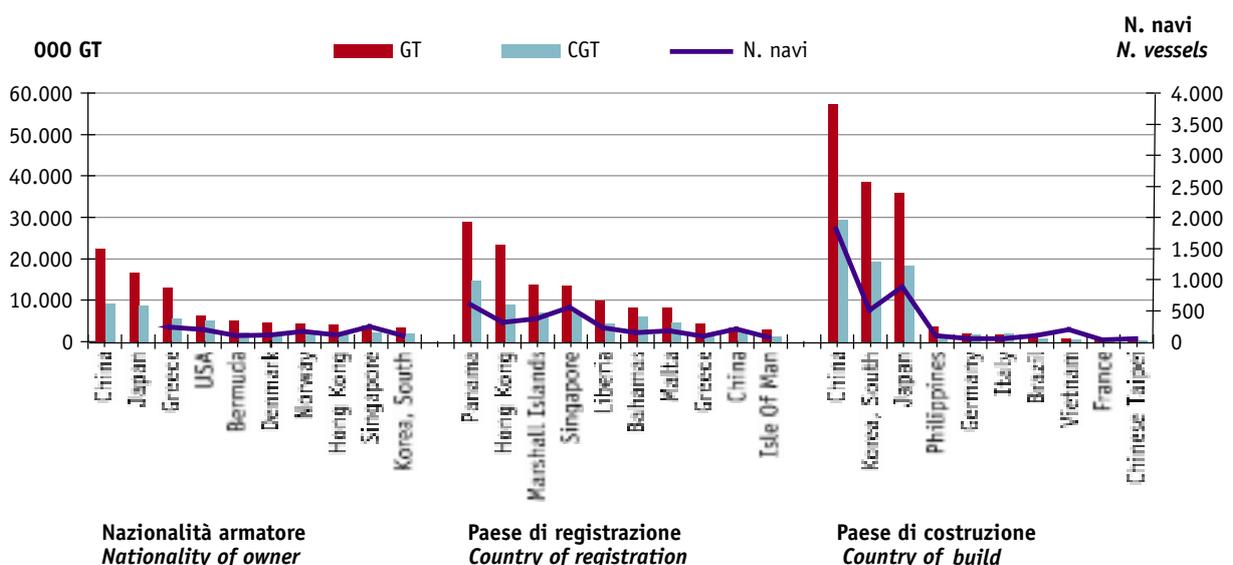
Nella costruzione di navi da crociera, i cantieri italiani con ordini per 20 unità e 2,03 mln di gt precedono quelli tedeschi che hanno ordini per 13 unità e 1,9 mln gt.

La Cina è il principale costruttore di navi portarinfuse (317 unità per 25,1 milioni dwt), da carico generale (94 unità per 1,4mln dwt), portacontaineri (249 per 15,5 mln dwt), ro-ro cargo (5 per 173mila gt) e *passenger/ro-ro cargo ship* (25 unità per 395mila gt). La Corea del Sud è prima nella costruzione di *crude oil tanker* (138 unità per 24,4 mln dwt), *oil products tanker* (22 unità per 1,5 mln dwt), gasiere LNG (74 unità per 6 mln dwt) e LPG (51 unità per 1,8 mln dwt). Il Giappone ha il primato nella costruzione di *chemical tanker* (45 unità per 0,9 mln dwt) e *chemical/oil product tankers* (112 per 3,5 mln di dwt). Delle 13 *ro-ro cargo ship* in costruzione nel mondo per un totale di 273mila gt, il Giappone ne costruirà 5 (52mila gt), la Corea del Sud 2 (120mila gt) e l'Italia 2 (43mila gt), mentre per le *passenger/ro-ro cargo ship*, la Cina ne costruirà 12 per 169mila gt ed il Giappone 14 per 103mila gt.

Fonte/Source: IHS Fairplay

Ordini ai cantieri mondiali *World orderbook*

Dicembre 2016 *December 2016*



Fonte/Source: IHS Fairplay



Flotta mondiale, principali tipi di navi da carico *World Fleet by cargo carrying shiptype*

		2015			2016		
		N.	GT	DWT	N.	GT	DWT
Petroliere <i>Oil tanker</i>	Flotta/ <i>Exhisting fleet</i>	7.749	243,3	449,3	7.941	255,4	471,6
	<i>Order Book</i>	648	44,9	83,7	521	33,1	61,4
	Dismissioni e perdite/ <i>Ship disposals and lossess</i>	82	1,5	2,4	34	1,1	1,9
	Navi ultimate/ <i>Completions</i>	129	6,3	11,8	215	14,1	26,3
	Navi ordinate/ <i>Order reported</i>	310	23,1	43,1	88	3,9	7,2
Chimichiere <i>Chemical</i>	Flotta/ <i>Exhisting fleet</i>	5.102	62,1	100,0	5.301	66	106,4
	<i>Order Book</i>	531	10,7	17,4	411	7,2	11,6
	Dismissioni e perdite/ <i>Ship disposals and lossess</i>	21	193	0,3	13	0,3	0,5
	Navi ultimate/ <i>Completions</i>	209	4,6	7,6	210	3	6,9
	Navi ordinate/ <i>Order reported</i>	216	4,3	7,0	70	0,6	1,0
Gasiere <i>Gas carrier</i>	Flotta/ <i>Exhisting fleet</i>	1.790	61,2	54,5	1.893	67,1	59,9
	<i>Order Book</i>	365	22,5	18,6	245	16,4	13,0
	Dismissioni e perdite/ <i>Ship disposals and lossess</i>	21	1,48	0,1	15	1,011	0,3
	Navi ultimate/ <i>Completions</i>	114	5,2	5,0	210	4,3	6,8
	Navi ordinate/ <i>Order reported</i>	98	5,5	4,6	21	0,8	0,7
Portarinfuse <i>Bulk carrier</i>	Flotta/ <i>Exhisting fleet</i>	9.782	402,4	735,6	9.970	413,5	755,3
	<i>Order Book</i>	1.379	63,2	114,9	728	37,7	69,2
	Dismissioni e perdite/ <i>Ship disposals and lossess</i>	377	15	27,6	390	15,7	29,3
	Navi ultimate/ <i>Completions</i>	616	26,3	47,4	543	25,3	46,4
	Navi ordinate/ <i>Order reported</i>	339	13,4	23,9	36	5,1	10,1
Portacontainer <i>Container</i>	Flotta/ <i>Exhisting fleet</i>	5.169	215,5	244,8	5.082	216,4	245,2
	<i>Order Book</i>	494	40,1	42,8	428	33,8	35,8
	Dismissioni e perdite/ <i>Ship disposals and lossess</i>	87	2,2	2,5	182	7,3	8,5
	Navi ultimate/ <i>Completions</i>	212	17,3	18,8	130	9,3	10,2
	Navi ordinate/ <i>Order reported</i>	256	22,7	24,1	75	2,6	3,0
Ro-ro cargo	Flotta/ <i>Exhisting fleet</i>	2.751	48,8	19,6	2.770	48,8	19,6
	<i>Order Book</i>	146	5,9	1,9	125	4,9	1,6
	Dismissioni e perdite/ <i>Ship disposals and lossess</i>	27	0,6	0,3	36	1,4	0,6
	Navi ultimate/ <i>Completions</i>	89	2,1	0,9	53	1,7	0,5
	Navi ordinate/ <i>Order reported</i>	81	3	0,9	20	0,5	0,2

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



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

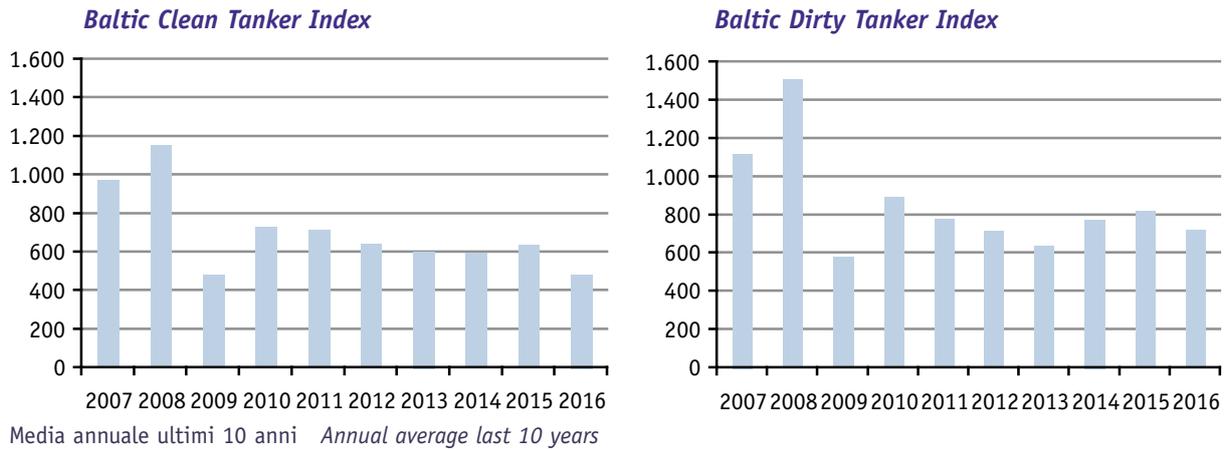
	CRUDE OIL			OIL PRODUCTS			CHEMICAL		
	Paesi/Countries	N.	DWT	Paesi/Countries	N.	DWT	Paesi/Countries	N.	DWT
1	Grecia/Greece	647	104.055.050	Grecia/Greece	179	7.368.495	Grecia/Greece	360	13.065.730
2	Cina/China	162	31.742.997	Giappone/Japan	217	4.977.530	USA	274	9.561.840
3	Giappone/Japan	126	28.812.688	Cina/China	159	4.231.743	Giappone/Japan	382	7.299.332
4	USA	166	28.716.004	Singapore	218	2.553.789	Danimarca/Denmark	230	6.774.364
5	Regno Unito/UK	125	23.204.673	Danimarca/Denmark	35	1.951.741	Norvegia/Norway	261	6.173.466
6	Corea del Sud/Korea Rep. of	64	12.911.041	Indonesia	180	1.949.883	ITALIA/Italy	189	5.389.139
7	Canada	94	12.850.883	Germania/Germany	37	1.772.924	Germania/Germany	191	4.909.155
8	Arabia Saudita/Saudi Arabia	54	12.830.442	Emirati Arabi Uniti/UAEs	55	1.546.741	Regno Unito/UK	140	3.987.699
9	Iran	46	12.049.031	Regno Unito/UK	44	1.528.630	Corea del Sud/Korea Rep. of	236	3.524.653
10	Russia	107	11.451.859	India	35	1.467.827	Cina/China	257	3.477.131
11	Belgio/Belgium	45	11.149.358	Russia	196	1.339.738	Monaco	74	3.382.656
12	Norvegia/Norway	85	10.475.787	Svezia/Sweden	24	1.071.704	Singapore	142	3.077.172
13	Singapore	82	10.456.338	Hong Kong	57	923.151	Hong Kong	78	2.862.394
14	Malesia/Malaysia	60	8.954.635	Taiwan	23	769.498	Svezia/Sweden	89	2.151.589
15	Germania/Germany	66	8.919.981	ITALIA/Italy	23	695.509	Emirati Arabi Uniti/UAEs	77	2.112.863
16	India	54	8.069.287	Brasile/Brazil	20	598.995	Turchia/Turkey	203	1.951.721
17	Monaco	56	7.447.428	Cile/Chile	12	582.836	Arabia Saudita/Saudi Arabia	47	1.877.879
18	Hong Kong	40	7.031.195	Vietnam	36	563.867	Russia	91	1.542.293
19	Kuwait	25	5.345.936	Nigeria	37	474.045	Paesi Bassi/Netherlands	78	1.213.860
20	Oman	16	5.035.533	USA	15	450.283	Irlanda/Irish Republic	23	1.014.533
21	Taiwan	22	4.558.313	Monaco	9	395.119	Indonesia	82	1.007.702
22	Indonesia	44	3.327.764	Tailandia/Thailand	92	356.125	Taiwan	31	984.487
23	ITALIA/Italy	23	2.688.417	Turchia/Turkey	43	332.454	India	32	979.547
24	Turchia/Turkey	20	2.633.963	Malesia/Malaysia	37	309.300	Lettonia/Latvia	19	928.336
25	Brasile/Brazil	17	2.493.562	Kuwait	7	293.923	Vietnam	43	851.372
26	Emirati Arabi Uniti/UAEs	23	2.096.366	Azerbaijan	34	261.464	Cipro/Cyprus	31	813.842
27	Danimarca/Denmark	21	1.947.558	Norvegia/Norway	10	259.401	Svizzera/Switzerland	23	721.989
28	Libia/Lybia	15	1.890.525	Venezuela	6	248.234	Messico/Mexico	18	697.270
29	Angola	13	1.882.961	Ecuador	19	237.511	Oman	13	581.780
30	Svizzera/Switzerland	15	1.878.365	Corea del Sud/Korea Rep. of	21	221.908	Malesia/Malaysia	26	469.575
	TOTALE TOTAL	2.613	420.072.130		2.887	48.109.390		4.593	105.733.683

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

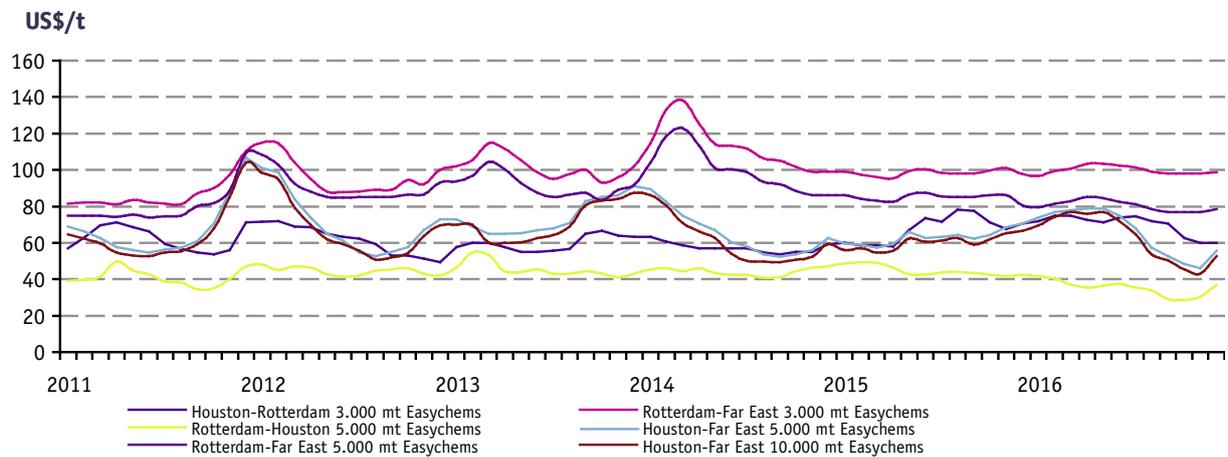
Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*



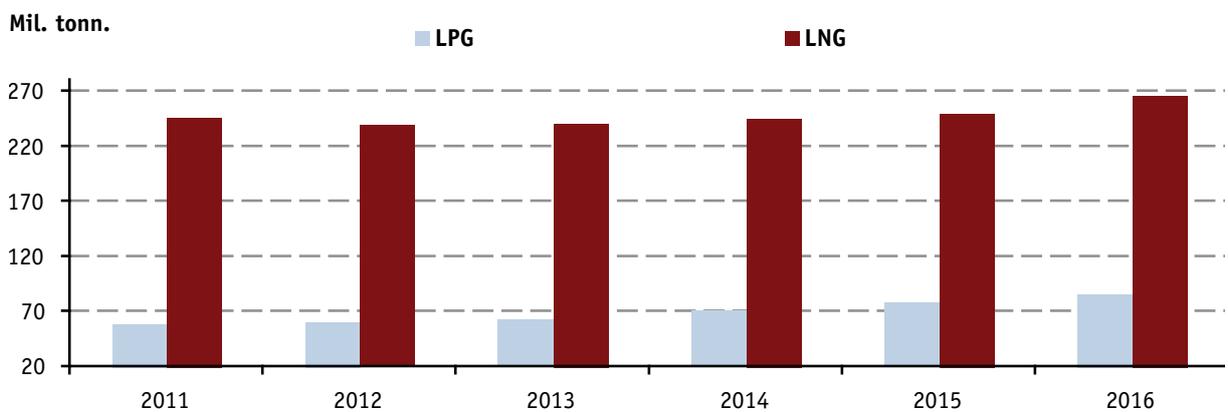
Andamento dei noli delle navi cisterna *Tanker ships charter market performance*



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



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

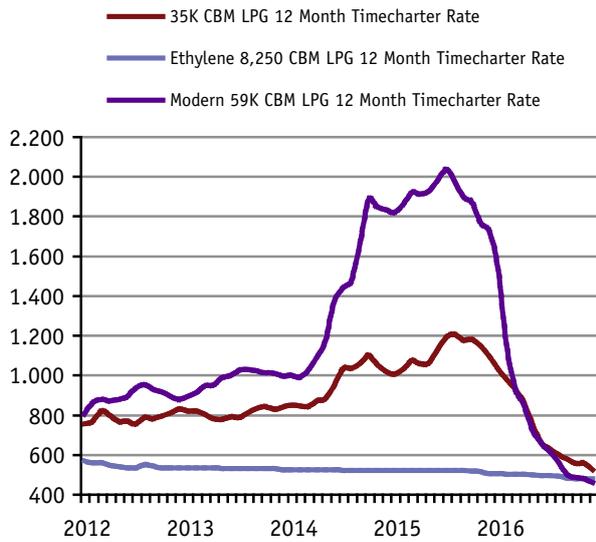


Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research *Confitarma processing of Clarkson Research data*



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

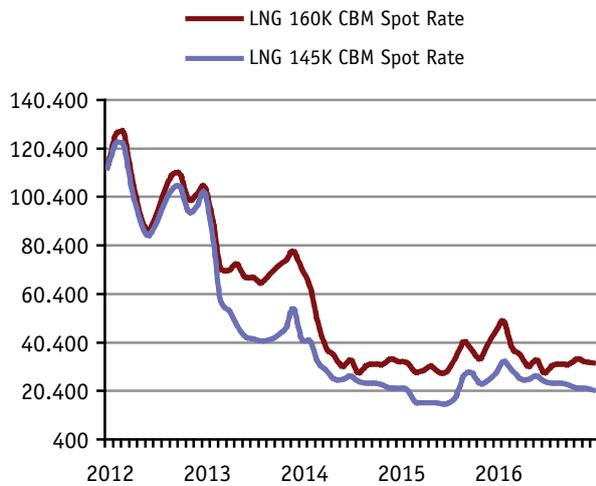
Months Timecharter Rates, \$000/Month



Fonte/Source: Clarkson Research

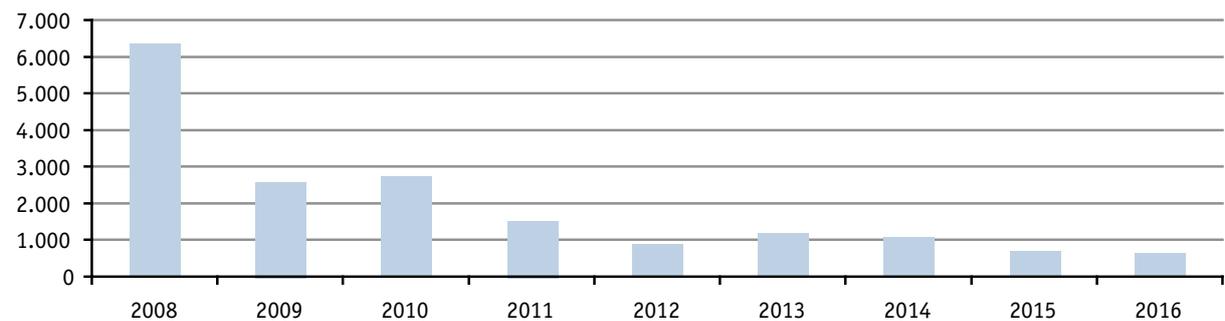
Andamento dei noli delle navi LNG *LNG ships charter market performance*

Months Timecharter Rates, \$000/Month



Fonte/Source: Clarkson Research

Baltic dry index



Media annuale ultimi 10 anni / Annual average last 10 years



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

	Paesi/Countries	N.	DWT
1	Giappone/Japan	1.643	148.816.381
2	Grecia/Greece	1.783	148.767.540
3	Cina/China	1.374	99.084.392
4	Corea del Sud/Korea Rep. of	334	41.609.037
5	Regno Unito/UK	328	34.609.333
6	Hong Kong	439	28.773.363
7	Taiwan	324	25.149.555
8	Singapore	256	24.653.258
9	USA	291	22.944.830
10	Germania/Germany	307	22.241.867
11	Turchia/Turkey	243	13.264.825
12	Monaco	109	10.335.419
13	India	117	9.040.017
14	ITALIA/Italy	109	8.074.920
15	Norvegia/Norway	108	6.352.628
16	Belgio/Belgium	53	5.742.449
17	Canada	80	3.691.390
18	Indonesia	68	3.622.089
19	Svizzera/Switzerland	80	3.358.789
20	Cipro/Cyprus	45	3.023.416
21	Brasile/Brazil	21	3.001.931
22	Danimarca/Denmark	72	2.967.512
23	Paesi Bassi/Netherlands	52	2.922.864
24	Tailandia/Thailand	57	2.825.743
25	Vietnam	110	2.282.443
26	Iran	36	2.169.070
27	Polonia/Poland	49	1.962.150
28	Emirati Arabi Uniti/UAEs	37	1.870.886
29	Croazia/Croatia	32	1.634.567
30	Oman	4	1.601.744
	TOTALE TOTAL	9.771	735.615.120

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*



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

	Paesi/Countries	N.	GT	DWT
1	Germania/Germany	1.188	44.041.182	51.371.865
2	Cina/China	458	25.409.979	28.130.005
3	Grecia/Greece	354	17.997.124	20.426.620
4	Danimarca/Denmark	262	17.652.918	19.771.593
5	Giappone/Japan	283	15.612.621	16.904.054
6	Svizzera/Switzerland	181	11.871.292	13.421.240
7	Taiwan	226	10.164.731	11.115.539
8	Singapore	255	9.854.193	11.267.748
9	Hong Kong	155	9.003.069	10.044.233
10	Francia/France	82	6.966.831	7.594.558
11	Regno Unito/UK	167	6.708.618	7.810.355
12	Corea del Sud/Korea Rep. of	183	6.526.676	7.494.934
13	Emirati Arabi Uniti/UAEs	86	5.484.384	5.767.983
14	USA	87	3.277.559	3.594.593
15	Indonesia	178	1.542.175	1.996.764
16	Turchia/Turkey	76	1.507.171	1.870.937
17	Cile/Chile	19	1.318.347	1.459.979
18	Cipro/Cyprus	63	1.281.757	1.580.606
19	Israele/Israel	22	1.220.734	1.437.692
20	Norvegia/Norway	42	1.133.112	1.386.157
21	Iran	26	990.578	1.198.157
22	Belgio/Belgium	23	801.079	995.763
23	Paesi Bassi/Netherlands	50	596.084	736.105
24	Tailandia/Thailand	41	524.572	682.527
25	Isole Marshall/Marshall Islands	17	474.749	614.280
26	Lussemburgo/Luxembourg	8	414.976	521.685
27	Monaco	7	314.532	393.854
28	Vietnam	37	288.383	380.804
29	Spagna/Spain	5	253.770	272.330
30	Russia	21	228.792	297.351
	TOTALE TOTAL	5.123	215.450.469	244.783.314

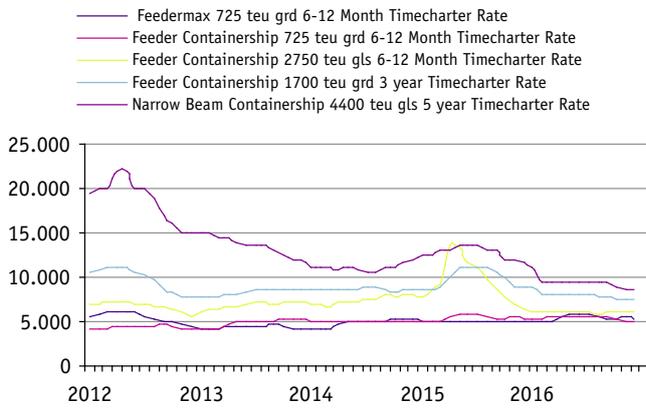
Navi di almeno 1.000 gt per nazionalità dell'armatore *Ships of 1,000 gt and over by nationality of owner*

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



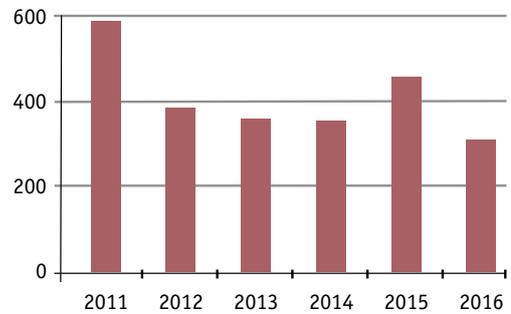
Andamento dei noli delle navi portacontaineri *Container ships charter market performance*

US\$/day



Fonte/Source: Clarkson Research

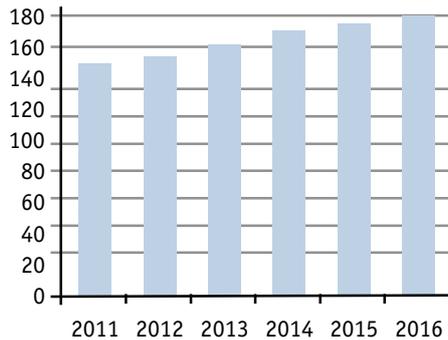
VHSS container index
(media annuale /annual average)



Fonte/Source: VHSS/Banchemo Costa

Traffico mondiale di contenitori *World container traffic*

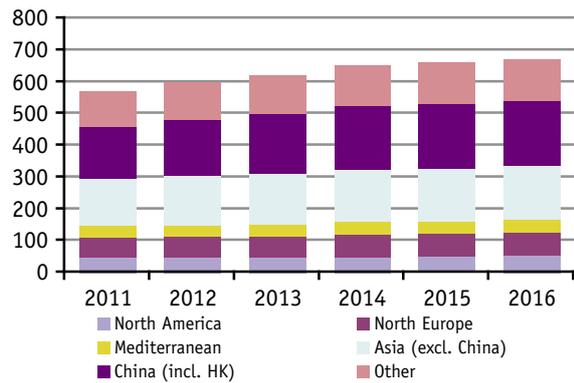
million teu



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

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

million teu lift

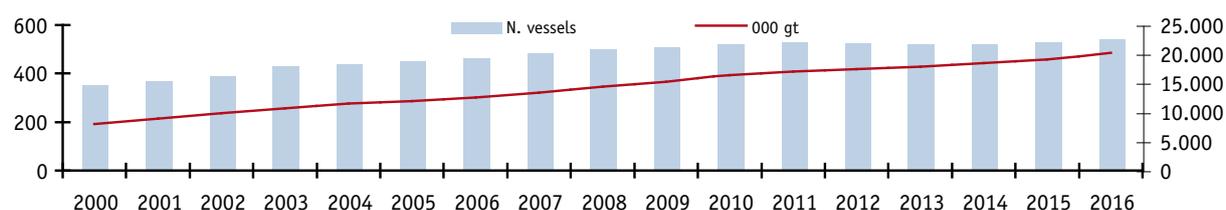


Principali flotte mondiali di navi traghetto *World leading ro-ro fleets*

	Paesi/Countries	Passenger ro-ro cargo		Ro-ro cargo		Totale Total	
		N.	GT	N.	GT	N.	GT
1	ITALIA/Italy	199	2.436.026	62	2.715.500	261	5.151.526
2	Giappone/Japan	261	926.371	77	591.998	338	1.518.369
3	Regno Unito/UK	109	871.815	18	608.287	127	1.480.102
4	Cina/China	122	1.287.390	10	66.524	132	1.353.914
5	Svezia/Sweden	57	793.325	18	364.835	75	1.158.160
6	Finlandia/Finland	46	562.397	33	567.397	79	1.129.794
7	Malta	14	137.248	37	931.232	51	1.068.480
8	Panama	56	498.646	86	560.101	142	1.058.747
9	Grecia/Greece	177	975.851	6	37.104	183	1.012.955
10	Norvegia/Norway	302	676.383	4	268.560	306	944.943
11	Danimarca/Denmark	72	487.946	15	423.537	87	911.483
12	Francia/France	48	698.653	10	137.368	58	836.021
13	Turchia/Turkey	76	167.832	35	617.341	111	785.173
14	Indonesia	252	562.676	35	190.167	287	752.843
15	USA	107	294.636	11	376.300	118	670.936
16	Cipro/Cyprus	39	568.442	6	94.311	45	662.753
17	Canada	100	510.162	11	86.352	111	596.514
18	Paesi Bassi/Netherlands	18	294.243	17	299.149	35	593.392
19	Spagna/Spain	44	482.179	6	48.547	50	530.726
20	Bahamas	24	470.361	6	47.947	30	518.308
	Altri/Others	918	3.957.824	317	2.715.954	1.235	6.673.778
	TOTALE TOTAL	3.017	17.190.045	820	11.748.511	3.837	28.938.556

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research / Confitarma processing Clarkson Research data

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 shipping and Union maritime policy

Flotta dell'Unione europea (inclusa Norvegia) European Union fleet (incl. Norway)

31 dicembre 2016 December 31st, 2016

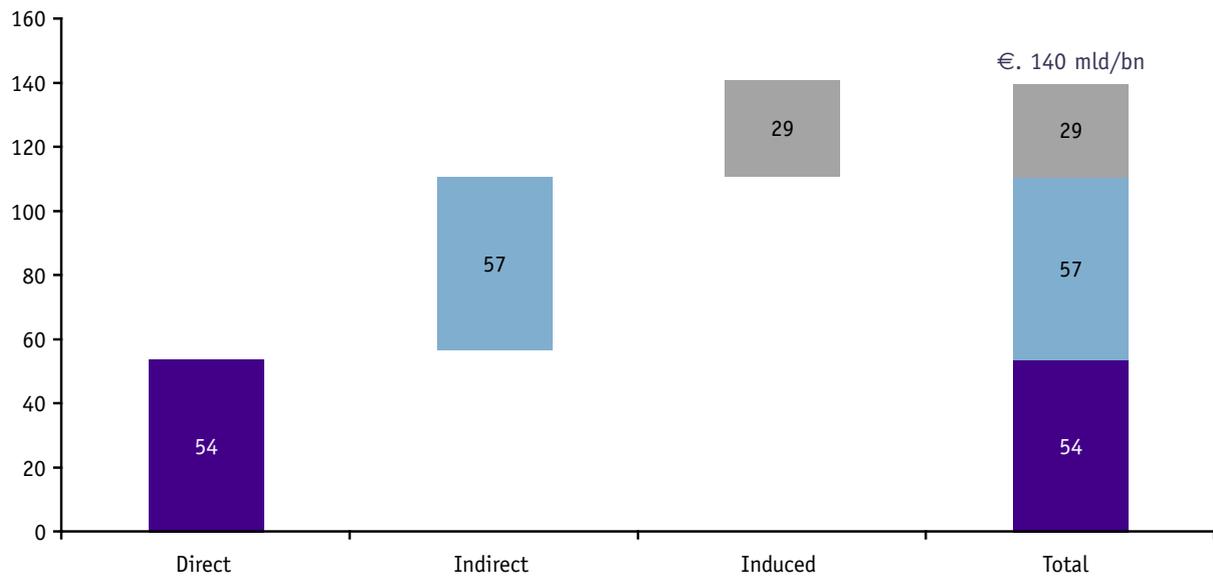
	Bandiera/Flag Navi/Ships > 100 gt			Nazionalità/Nationality Navi/Ships > 1.000 gt				
	Paesi/Countries	N.	GT	DWT	Paesi/Countries	N.		GT
1	Malta	2.180	67.315.297	99.824.855	Grecia/Greece	3.812	176.296.840	301.928.699
2	Grecia/Greece	1.328	40.868.971	71.721.954	Germania/Germany	2.841	74.176.970	98.807.351
3	Cipro/Cyprus	1.008	21.724.652	33.304.348	Regno Unito/UK	1.569	59.948.468	84.669.458
4	ITALIA/Italy	1.594	16.133.555	15.237.745	Danimarca/Denmark	886	28.723.330	34.567.195
5	Danimarca/Denmark	1.044	15.912.722	17.312.695	ITALIA/Italy	740	17.165.161	20.270.258
6	Regno Unito/UK	1.450	14.757.642	14.225.398	Belgio/Belgium	286	12.354.858	19.491.441
7	Portogallo/Portugal	654	12.163.926	15.585.603	Paesi Bassi/Netherlands	1096	10.879.197	11.997.995
8	Germania/Germany	664	9.618.863	10.122.582	Francia/France	455	10.388.534	10.145.728
9	Paesi Bassi/Netherlands	1.357	7.024.393	6.488.279	Svezia/Sweden	306	6.707.103	6.314.132
10	Francia/France	913	6.334.236	7.169.639	Cipro/Cyprus	266	5.202.901	7.355.230
11	Belgio/Belgium	228	4.993.800	7.741.806	Spagna/Spain	302	3.016.618	2.903.548
12	Spagna/Spain	1.134	2.718.893	1.888.089	Finlandia/Finland	116	2.293.975	2.041.840
13	Svezia/Sweden	385	2.269.908	1.031.167	Croazia/Croatia	83	1.647.128	2.704.935
14	Lussemburgo/Luxembourg	164	1.935.836	1.564.662	Polonia/Poland	90	1.598.684	2.247.263
15	Finlandia/Finland	285	1.734.630	1.141.878	Irlanda/Irish Republic	93	1.150.187	1.589.498
16	Croazia/Croatia	369	1.342.098	2.139.689	Estonia	90	854.815	349.291
17	Estonia	101	388.852	66.447	Malta	59	803.804	1.232.519
18	Lituania/Lithuania	86	325.405	160.610	Bulgaria	51	797.574	1.203.837
19	Irlanda/Irish Republic	248	254.749	279.890	Lussemburgo/Luxembourg	63	763.297	872.489
20	Lettonia/Latvia	119	181.737	65.546	Lettonia/Latvia	57	682.978	1.049.426
21	Bulgaria	76	131.835	110.138	Portogallo/Portugal	48	570.636	875.285
22	Polonia/Poland	160	91.986	37.968	Romania	42	446.586	591.595
23	Romania	72	72.905	29.802	Slovenia	7	217.409	329.165
24	Slovenia	5	1.785	0	Lituania/Lithuania	39	138.149	118.306
25	Austria	0	0	0	Austria	8	42.348	63.326
26	Registro di Gibilterra/Gibraltar Reg.	265	2.519.736	2.807.895	Registro di Gibilterra/Gibraltar Reg.	0	0	0
27	Norvegia/Norway	1.983	17.387.174	18.568.378	Norvegia/Norway	2.068	37.214.094	38.313.644
	TOTALE TOTAL	17.872	248.205.586	328.627.063	TOTALE TOTAL	15.473	454.081.644	652.033.454
	% sul totale mondiale % on world total	16	20	19		30	37	37

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



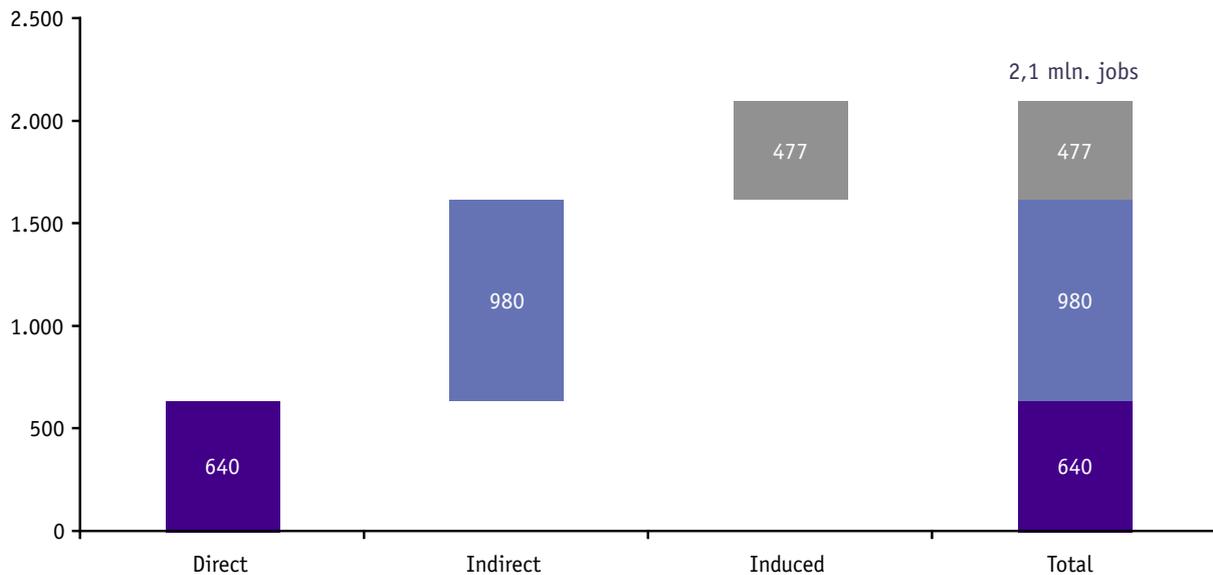
Impatto del valore aggiunto dell'industria europea della navigazione, 2015

Total GVA impact of the Eu shipping industry, 2015



Impatto dell'occupazione dell'industria europea della navigazione, 2015

Total employment impact of the Eu shipping industry, 2015



Fonte/Source: Oxford Economics



Commercio dell'Unione europea per modo di trasporto *Eu trade by mode of transport*

Gennaio-Dicembre 2016 *January-December 2016*

	Importazioni <i>Import</i>		Esportazioni <i>Export</i>		Totale <i>Total</i>	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Mare/Sea	1.241.931.490	73	540.531.657	81	1.782.463.147	76
Treno/Rail	72.270.235	4	17.516.440	3	89.786.675	4
Strada/Road	68.753.892	4	83.828.280	13	152.582.172	6
Aria/Air	4.238.077	0	15.433.301	2	19.671.378	1
Idrovie/Inland waterways	13.807.792	1	6.216.734	1	20.024.526	1
Altri/Others	289.806.349	17	5.080.751	1	294.887.100	12
TOTALE TOTAL	1.690.807.835	100	668.607.163	100	2.359.414.998	100

Secondo i dati Eurostat, nel 2016 il commercio estero dell'Ue è pari a oltre 2,359 miliardi di tonnellate, di cui il 76% (1,782 Mld tonn) utilizza la via marittima.

Ai primi posti nell'interscambio europeo via mare sono i Paesi Bassi (324,5 mil tonn), la Spagna (219,7 mil tonn) e l'Italia (207,4 mil tonn).

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

Fonte/Source: Eurostat 2016

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	25.426.764		4.757.078	19	1.493.414	6	2.521.953	10	49.363	0	2.394.249	9	14.210.707	56
Belgio/Belgium	85.008.493		68.697.330	81	51.136	0	3.502.821	4	167.161	0	1.813.784	2	10.776.261	13
Bulgaria	16.984.839		11.348.573	67	397.500	2	2.320.487	14	6.438	0	825.626	5	2.086.215	12
Cipro/Cyprus	2.209.331		2.205.131	100	0	0	66	0	3.960	0	0	0	174	0
Croazia/Croatia	8.620.779		5.079.553	59	64.431	1	2.963.582	34	2.532	0	493.710	6	16.971	0
Danimarca/Denmark	22.192.475		18.733.725	84	8.189	0	755.576	3	40.177	0	0	0	2.654.808	12
Estonia	3.677.020		1.316.224	36	972.596	26	1.030.795	28	4.802	0	0	0	352.603	10
Finlandia/Finland	35.513.946		22.583.076	64	7.744.410	22	3.110.065	9	20.689	0	264.703	1	1.791.003	5
Francia/France	140.306.108		129.057.995	92	74.772	0	6.183.560	4	350.512	0	261.214	0	4.378.055	3
Germania/Germany	238.702.161		123.207.887	52	1.496.186	1	11.436.398	5	907.622	0	292.563	0	101.361.505	42
Grecia/Greece	40.823.387		37.334.682	91	37.793	0	1.020.883	3	12.783	0	6.289	0	2.410.957	6
Irlanda/Ireland	14.860.177		14.751.227	99	43	0	52.022	0	47.123	0	0	0	9.762	0
ITALIA/Italy*	199.446.420		157.904.384	79	670.233	0	3.441.804	2	219.396	0	9	0	37.210.594	19
Lettonia/Latvia	5.538.988		973.309	18	2.849.797	51	710.484	13	3.034	0	0	0	1.002.364	18
Lituania/Lithuania	20.103.762		12.512.874	62	5.560.312	28	1.363.833	7	3.740	0	0	0	663.003	3
Lussemburgo/Luxembourg	166.111		99.635	60	5.826	4	40.487	24	19.689	12	0	0	474	0
Malta	830.973		829.062	100	0	0	0	0	1.898	0	0	0	13	0
Paesi Bassi/Netherlands	281.952.494		245.369.052	87	3.218.239	1	6.272.831	2	1.044.397	0	5.203.039	2	20.844.936	7
Polonia/Poland	70.179.914		26.499.897	38	20.155.210	29	5.093.465	7	68.145	0	106	0	18.363.091	26
Portogallo/Portugal	29.439.933		29.283.347	99	44.779	0	77.034	0	33.405	0	0	0	1.368	0
Regno Unito/UK	158.527.512		126.949.921	80	21	0	493.465	0	794.367	1	0	0	30.289.738	19
Romania	25.164.302		15.780.416	63	3.904.035	16	2.880.164	11	25.129	0	1.522.817	6	1.051.741	4
Slovenia	7.049.435		4.626.907	66	546.811	8	1.488.627	21	5.177	0	0	0	381.913	5
Spagna/Spain	166.523.438		151.096.286	91	11.183	0	837.809	1	227.947	0	20	0	14.350.193	9
Svezia/Sweden	39.365.298		29.474.609	75	2.690.944	7	6.390.746	16	71.639	0	1	0	737.359	2
Rep. Ceca/Czech Rep.	17.923.875		26.292	0	8.650.494	48	2.225.431	12	14.944	0	89	0	7.006.625	39
Rep. Slovacca/Slovakia	18.271.638		766.013	4	8.409.053	46	689.698	4	44.602	0	16.920	0	8.345.352	46
Ungheria/Hungary	15.998.262		667.005	4	3.212.828	20	1.849.806	12	47.406	0	712.653	4	9.508.564	59
TOTALE TOTAL	1.690.807.835		1.241.931.490	73	72.270.235	4	68.753.892	4	4.238.077	0	13.807.792	1	289.806.349	17

* I porti italiani sono al secondo posto in Europa per importazioni, dopo i Paesi Bassi.

Fonte/Source: Eurostat 2016



Esportazioni dell'Unione europea per modo di trasporto *Eu exports 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	10.060.967		4.442.209	44	1.307.910	13	3.997.478	40	90.008	1	213.965	2	9.397	0
Belgio/ <i>Belgium</i>	47.494.786		42.026.585	88	624.140	1	2.755.968	6	926.077	2	1.156.498	2	5.518	0
Bulgaria	13.031.605		10.203.952	78	616.741	5	2.097.407	16	46.263	0	66.357	1	885	0
Cipro/ <i>Cyprus</i>	2.957.927		2.874.364	97	0	0	527	0	83.036	3	0	0	0	0
Croazia/ <i>Croatia</i>	5.451.373		1.995.811	37	277.786	5	3.082.951	57	2.586	0	21.412	0	70.827	1
Danimarca/ <i>Denmark</i>	8.529.382		6.826.566	80	1.348	0	1.058.558	12	75.283	1	2	0	567.625	7
Estonia	3.096.250		2.533.061	82	73.218	2	441.843	14	48.084	2	1	0	43	0
Finlandia/ <i>Finland</i>	15.587.347		13.282.167	85	344.250	2	1.857.942	12	97.508	1	5.251	0	229	0
Francia/ <i>France</i>	57.126.180		43.570.082	76	45.902	0	9.080.158	16	2.247.152	4	674.125	1	1.508.761	3
Germania/ <i>Germany</i>	89.205.713		57.785.021	65	5.178.917	6	18.786.922	21	4.733.294	5	1.562.696	2	1.158.863	1
Grecia/ <i>Greece</i>	27.516.975		24.979.080	91	67.881	0	2.281.028	8	184.708	1	6	0	4.272	0
Irlanda/ <i>Ireland</i>	3.012.424		2.583.450	86	225	0	40.801	1	384.501	13	0	0	3.447	0
ITALIA/<i>Italy</i>	58.363.158		49.481.338	85	942.474	2	6.968.850	12	853.792	1	9	0	116.695	0
Lettonia/ <i>Latvia</i>	4.126.067		3.434.649	83	127.874	3	550.879	13	11.781	0	16	0	868	0
Lituania/ <i>Lithuania</i>	11.027.194		8.027.804	73	1.200.074	11	1.698.722	15	81.368	1	0	0	19.226	0
Lussemburgo/ <i>Luxembourg</i>	977.969		347.272	36	334.117	34	283.592	29	5.177	1	6.433	1	1.378	0
Malta	138.490		136.518	99	0	0	0	0	1.971	1	0	0	1	0
Paesi Bassi/ <i>Netherlands</i>	87.323.096		79.103.703	91	310.466	0	4.957.148	6	1.483.555	2	1.042.072	1	426.152	0
Polonia/ <i>Poland</i>	21.228.197		11.746.691	55	2.568.113	12	6.772.051	32	61.135	0	248	0	79.959	0
Portogallo/ <i>Portugal</i>	13.911.941		13.033.270	94	2.937	0	211.461	2	663.771	5	0	0	502	0
Regno Unito/ <i>UK</i>	48.136.224		47.129.087	98	265	0	517.317	1	489.070	1	0	0	485	0
Rep. Ceca/ <i>Czech Rep.</i>	4.762.492		1.446.033	30	1.221.241	26	1.814.222	38	170.772	4	0	0	110.224	2
Rep. Slovacca/ <i>Slovakia</i>	2.496.451		587.761	24	901.367	36	929.419	37	12.869	1	63.193	3	1.842	0
Romania	20.088.258		16.458.779	82	366.154	2	2.402.086	12	78.522	0	781.814	4	903	0
Slovenia	3.655.360		2.031.762	56	20.544	1	1.576.436	43	6.519	0	0	0	20.099	1
Spagna/ <i>Spain</i>	73.337.034		68.578.506	94	50.473	0	2.310.720	3	2.379.817	3	3	0	17.515	0
Svezia/ <i>Sweden</i>	31.447.155		25.201.896	80	357.130	1	5.167.928	16	112.844	0	0	0	607.357	2
Ungheria/ <i>Hungary</i>	4.517.148		684.240	15	574.893	13	2.185.866	48	101.838	2	622.633	14	347.678	8
TOTALE TOTAL	668.607.163		540.531.657	81	17.516.440	3	83.828.280	13	15.433.301	2	6.216.734	1	5.080.751	1

* I porti italiani sono al quarto posto in Europa per esportazioni, dopo Paesi Bassi, Spagna e Germania.

Fonte/Source: Eurostat 2017



Lo sviluppo dei traffici marittimi e il sistema portuale

The development of maritime traffic and the port system

Movimento container nei principali porti italiani Containers movement in the major Italian ports

Teu e var. %

PORTI/Ports	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	Var. %		Var. %		Var. %		Var. %	
										2016/15	2016/14	2016/13	2016/12	2016/11	2016/10	2016/09	2016/08
Gioia Tauro	2.797.000	2.547.000	2.970.000	3.087.395	2.721.104	2.304.987	2.852.264	2.857.440	3.467.772	9,82	-5,82	-9,41	2,79	21,35	-1,94	-2,12	-19,34
Genova	2.297.917	2.243.000	2.172.944	2.038.940	2.064.083	1.847.102	1.758.858	1.533.627	1.766.605	2,45	5,75	12,70	11,33	24,41	30,65	49,84	30,08
La Spezia	1.272.425	1.300.442	1.303.017	1.300.432	1.247.518	1.307.274	1.285.155	1.046.063	1.246.139	-2,15	-2,35	-2,15	2,00	-2,67	-0,99	21,64	2,11
Taranto	187	0	148.519	197.317	263.461	604.404	581.936	741.428	786.655	-	-99,87	-99,91	-99,93	-99,97	-99,97	-99,97	-99,98
Livorno	560.189	780.874	577.471	559.000	549.000	637.798	628.489	592.050	779.264	-28,26	-2,99	0,21	2,04	-12,17	-10,87	-5,38	-28,11
Cagliari	723.037	747.693	717.016	702.143	627.609	603.236	629.340	736.984	254.617	-3,30	0,84	2,98	15,21	19,86	14,89	-1,89	183,97
Salerno	388.572	341.000	320.000	270.000	208.591	235.209	234.809	269.300	330.373	13,95	21,43	43,92	86,28	65,20	65,48	44,29	17,62
Napoli	483.481	438.280	431.682	477.020	546.818	526.768	532.432	515.868	481.521	10,31	12,00	1,35	-11,58	-8,22	-9,19	-6,28	0,41
Venezia	605.875	555.000	456.068	448.132	428.126	460.000	393.900	369.474	379.072	9,17	32,85	35,20	41,52	31,71	53,81	63,98	59,83
Trieste	486.507	501.000	506.007	458.497	408.023	393.186	291.708	271.337	331.316	-2,89	-3,85	6,11	19,24	23,73	66,78	79,30	46,84
Ravenna	234.511	244.813	222.548	225.000	208.152	215.336	183.053	185.022	214.324	-4,21	5,38	4,23	12,66	8,90	28,11	26,75	9,42
Savona	54.594	98.033	81.755	74.080	75.283	170.427	196.434	196.317	252.837	-44,31	-33,22	-26,30	-27,48	-67,97	-72,21	-72,19	-78,41
Ancona	185.846	178.476	164.882	152.665	142.213	120.674	110.395	105.503	119.014	4,13	12,71	21,73	30,68	54,01	68,35	76,15	56,15
TOTALE TOTAL	10.090.141	9.975.611	10.071.909	9.990.621	9.489.981	9.426.401	9.678.773	9.420.413	10.409.509	1,15	0,18	1,00	6,32	7,04	4,25	7,11	-3,07
Var. Teu su anno precedente																	
Change Teu y o y	114.530	-96.298	81.288	500.640	63.580	-252.372	258.360	-989.096	266.701								
Totale porti transhipment	3.520.224	3.294.693	3.835.535	3.986.855	3.612.174	3.512.627	4.063.540	4.335.852	4.509.044								
Total transhipment ports																	
(Gioia Tauro, Cagliari, Taranto)																	
Var. % transhipment su 2008	-21,93	-26,93	-14,94	-11,58	-19,89	-22,10	-9,88	-3,84	0								
Var. % transhipment on 2008																	
Totale porti di gateway	6.569.917	6.680.918	6.236.374	6.003.766	5.877.807	5.913.774	5.615.233	5.084.561	5.900.465								
Total gateway ports																	
Var. % gateway su 2008	11,35	13,23	5,69	1,75	-0,38	0,23	-4,83	-13,83	0								
Var. % gateway on 2008																	

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



Movimento container nei principali porti europei e nord-africani

Containers movement in the major European and North African ports

Teu e var. %

Teu and var. %

PORTI/Ports	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	Var.% 2016/15	Var.% 2016/14	Var.% 2016/13	Var.% 2016/12	Var.% 2016/11	Var.% 2016/10	Var.% 2016/09	Var.% 2016/08
Rotterdam	12.385.000	12.200.000	12.297.570	11.664.000	11.866.000	11.876.920	11.148.000	9.743.290	10.783.825	1,52	0,71	6,18	4,37	4,28	11,10	27,11	14,85
Amburgo	8.910.000	8.800.000	9.700.000	9.300.000	8.635.000	9.014.165	7.900.000	7.007.704	9.737.000	1,25	-8,14	-4,19	3,18	-1,16	12,78	27,15	-8,49
Anversa	10.037.000	9.653.511	8.977.738	8.578.000	8.635.000	8.664.243	8.468.475	7.309.639	8.662.891	3,97	11,80	17,01	16,24	15,84	18,52	37,31	15,86
Bremerhaven	5.487.000	5.546.657	5.795.624	5.831.000	6.115.000	5.915.487	4.871.297	4.535.842	5.500.709	-1,08	-5,33	-5,90	-10,27	-7,24	12,64	20,97	-0,25
Algeiras	4.760.000	4.494.165	4.554.091	4.343.000	4.071.000	3.602.631	2.806.884	3.042.782	3.327.616	5,92	4,52	9,60	16,92	32,13	69,58	56,44	43,05
Valencia	4.722.000	4.615.196	4.441.949	4.328.000	4.470.000	4.327.371	4.206.937	3.653.890	3.602.112	2,31	6,30	9,10	5,64	9,12	12,24	29,23	31,09
Felixstowe	3.745.000	3.984.000	4.050.000	3.500.000	3.327.000	3.740.000	3.416.000	3.042.782	3.324.310	-6,00	-7,53	7,00	12,56	0,13	9,63	23,08	12,65
Pireo	3.675.000	3.330.000	3.600.000	3.163.000	2.709.000	490.894	513.319	664.895	433.582	10,36	2,08	16,19	35,66	648,63	615,93	452,72	747,59
Gioia Tauro	2.797.000	2.547.000	2.970.000	3.087.395	2.721.104	2.304.987	2.852.264	2.857.440	3.467.772	9,82	6,48	13,71	17,81	21,35	-1,94	-2,12	-19,34
Marsiglia	1.250.000	1.220.000	1.173.919	1.099.247	1.061.000	949.717	954.000	876.757	851.425	2,46	0,60	0,60	9,24	31,62	31,03	42,57	46,81
Le Havre	2.519.000	2.560.000	2.504.000	2.504.000	2.306.000	2.215.000	2.358.000	664.895	430.000	-1,60	0,60	0,60	9,24	13,72	6,83	278,86	485,81
Genova	2.297.917	2.243.000	2.172.944	2.038.940	2.064.083	1.847.102	1.758.858	1.533.627	1.766.605	2,45	5,75	12,70	11,33	24,41	30,65	49,84	30,08
Zeebrugge (estimated)	1.403.100	1.559.000	2.000.000	2.000.000	1.953.000	2.206.681	2.500.000	1.410.000	1.700.000	-10,00	-29,85	-29,85	-28,16	-36,42	-43,88	-0,49	-17,46
Barcellona	2.237.818	2.000.000	1.923.000	1.720.000	1.757.000	2.034.119	1.945.735	1.800.213	2.569.549	11,89	16,37	30,11	27,37	10,01	15,01	24,31	-12,91
Port Said	3.000.000	4.100.000	4.100.000	4.100.000	3.630.000	4.270.000	3.627.813	3.300.951	3.186.589	-26,83	-26,83	-26,83	-17,36	-29,74	-17,31	-9,12	-5,86
Damietta	810.311	719.547	707.377	688.070	755.651	711.000	1.072.000	1.139.018	1.124.969	12,61	14,55	17,77	7,23	13,97	-24,41	-28,86	-27,97
Tanger-Med	2.963.654	3.000.000	3.077.750	2.500.000	1.800.000	2.093.408	2.058.430	1.222.000	920.708	-1,21	-3,71	18,55	64,65	41,57	43,98	142,52	221,89
Southampton	1.957.000	2.108.000	1.650.000	1.650.000	1.651.000	1.613.000	1.563.000	2.187.616	2.209.713	-7,16	18,61	18,61	18,53	21,33	25,21	-10,54	-11,44
Marsaxlokk	3.080.000	3.100.000	2.900.000	2.550.000	2.400.000	2.360.000	2.370.729	2.260.000	2.334.000	-0,65	6,21	20,78	28,33	30,51	29,92	36,28	31,96
La Spezia	1.272.425	1.300.442	1.303.017	1.300.432	1.247.518	1.307.274	1.285.155	1.046.063	1.246.139	-2,15	-2,35	-2,15	2,00	-2,67	-0,99	21,64	2,11
Sines	1.513.000	1.332.200	1.227.694	900.000	570.000	410.000	382.000	253.500	233.000	13,57	23,24	68,11	165,44	269,02	296,07	496,84	549,36
Cagliari	723.037	747.693	717.016	702.143	627.609	603.236	629.340	736.984	254.617	-3,30	0,84	2,98	15,21	19,86	14,89	-1,89	183,97
Livorno	560.189	780.874	577.471	559.000	549.000	637.798	628.489	592.050	779.264	-28,26	-2,99	0,21	2,04	-12,17	-10,87	-5,38	-28,11
Trieste	486.507	501.000	506.007	458.497	408.023	393.186	291.708	271.337	331.316	-2,89	-3,85	6,11	19,24	23,73	66,78	79,30	46,84
Venezia	605.875	555.000	456.068	448.132	428.126	460.000	393.900	369.474	379.072	9,17	32,85	35,20	41,52	31,71	53,81	63,98	59,83
Napoli	483.481	438.280	431.682	477.020	546.818	526.768	532.432	515.868	481.521	10,31	12,00	1,35	-11,58	-8,22	-9,19	-6,28	0,41
Salerno	388.572	341.000	320.000	270.000	208.591	235.209	234.809	269.300	330.373	13,95	21,43	43,92	86,28	65,20	65,48	44,29	17,62
Ravenna	234.511	244.813	222.548	225.000	208.152	215.336	183.053	185.022	214.324	-4,21	5,38	4,23	12,66	8,90	28,11	26,75	9,42
Ancona	185.846	178.476	164.882	152.665	142.213	120.674	110.395	105.503	119.014	4,13	12,71	21,73	30,68	54,01	68,35	76,15	56,15
Taranto	187	-	148.519	197.317	263.461	604.404	581.936	741.428	786.655	0,00	-99,87	-99,91	-99,93	-99,97	-99,97	-99,97	-99,98
Savona	54.594	98.033	81.755	74.080	75.283	170.427	196.434	196.317	252.837	-44,31	-33,22	-26,30	-27,48	-67,97	-72,21	-72,19	-78,41
TOTALE TOTAL	84.545.024	84.297.887	84.752.621	80.408.938	77.201.632	75.921.037	71.841.392	63.536.187	71.341.507	0,29	-0,24	5,14	9,51	11,36	17,68	33,07	18,51
Total Italian ports	10.090.141	9.975.611	10.071.909	9.990.621	9.489.981	9.426.401	9.678.773	9.420.413	10.409.509	1,15	0,18	1,00	6,32	7,04	4,25	7,11	-3,07
Total North Range ports	36.819.000	36.200.168	36.770.932	35.373.000	35.251.000	35.470.815	32.387.772	28.596.475	34.684.425	1,71	0,13	4,09	4,45	3,80	13,68	28,75	6,15
Total Spanish ports	11.719.818	11.109.361	10.919.040	10.391.000	10.298.000	9.964.121	8.959.556	8.496.885	9.499.277	5,49	7,33	12,79	13,81	17,62	23,99	37,93	23,38
Total North African ports	6.773.965	7.819.547	7.885.127	7.288.070	6.185.651	7.074.408	6.758.243	5.661.969	5.232.266	-13,37							
% Italian ports	11,93	11,83	11,88	12,42	12,29	12,42	13,47	14,83	14,59	0,85							
% North Range ports	43,55	42,94	43,39	43,99	45,66	46,72	45,08	45,01	48,62	1,41							
% Spanish ports	13,86	13,18	12,88	12,92	13,34	13,12	12,47	13,37	13,32	5,19							
% North African ports	8,01	9,28	9,30	8,60	7,30	8,35	7,97	6,68	6,17	-13,62							

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*

	2014	2015	2016
NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	5.315	5.025	4.920
Petroliere <i>Oil tankers</i>	2.220	2.065	2.045
Gasiere <i>Gas tankers</i>	590	550	485
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	2.070	1.945	1.910
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	435	465	480
NAVI DA CARICO SECCO <i>DRY CARGO SHIPS</i>	4.245	4.065	3.910
Carico generale <i>General cargo</i>	590	545	480
Portacontaineri <i>Container ships</i>	420	350	330
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	1.760	1.630	1.515
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	1.475	1.540	1.585
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	31.780	30.735	31.580
Crociera <i>Cruise</i>	16.900	16.250	16.900
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	575	570	600
Traghetti <i>Ferries</i>	13.195	12.805	13.000
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	1.110	1.110	1.080
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	3.070	3.240	3.270
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	1.660	1.830	1.865
Altri tipi di navi <i>Others</i>	1.410	1.410	1.405
TOTALE <i>TOTAL</i>	44.410	43.065	43.680
di cui: personale alberghiero <i>of which hotel staff</i>	16.100	15.300	15.750

Alla fine del 2016, i posti di lavoro a bordo della flotta italiana, si stimano pari a 43.680, di cui 24.705 coperti da marittimi italiani o europei e 18.975 da personale non europeo. Su tali posti ruotano circa 59.470 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 2016 in circa 9.000 unità.

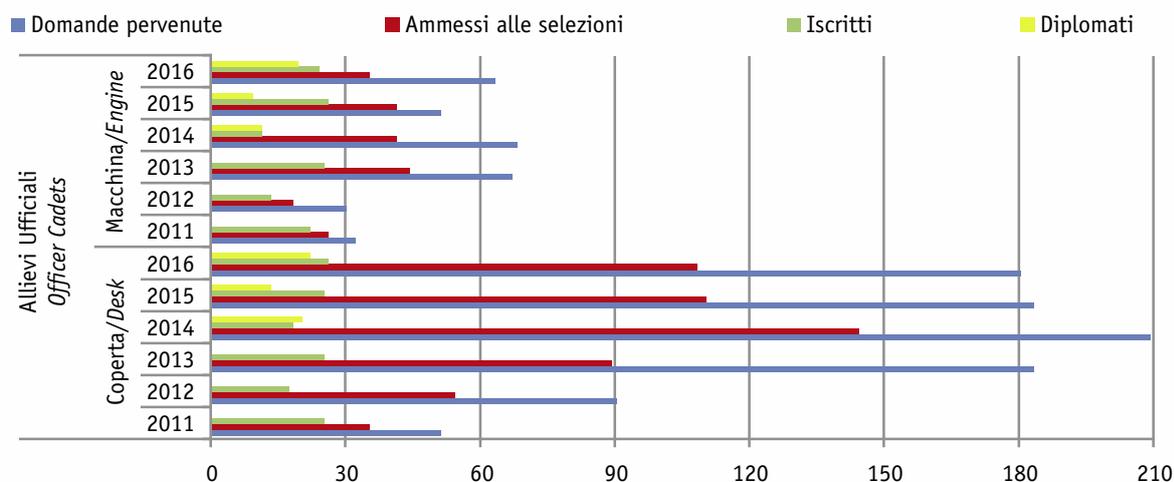
Gli occupati del settore nel 2016 risultano pertanto nel complesso pari a circa 70mila.

Fonte/Source: Confitarma



ITS - GIOVANNI CABOTO
SCUOLA SUPERIORE DI TECNOLOGIA PER IL MARE

Allievi dal 2011 al 2016
Cadets 2011 to 2016



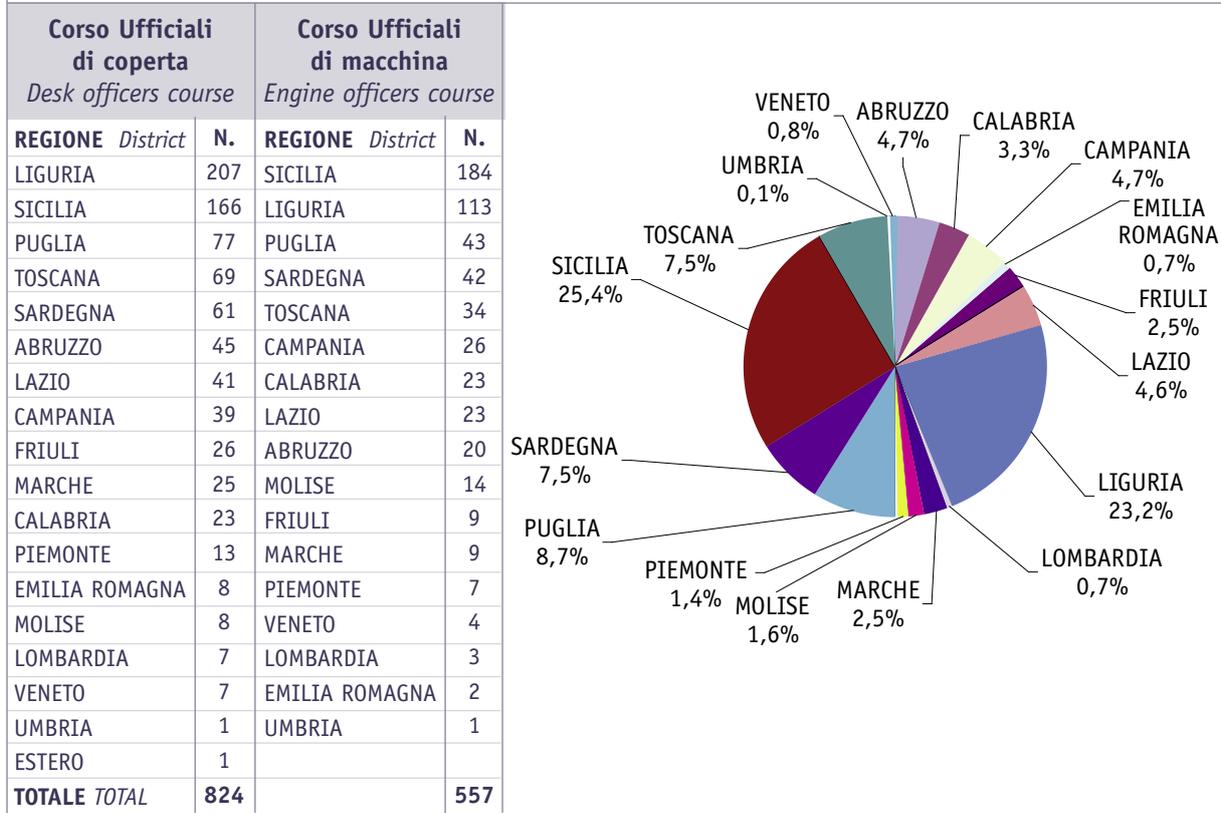
Fonte/Source: Istituto Tecnico Superiore Fondazione G. Caboto di Gaeta





**FONDAZIONE
ACCADEMIA ITALIANA
MARINA MERCANTILE**

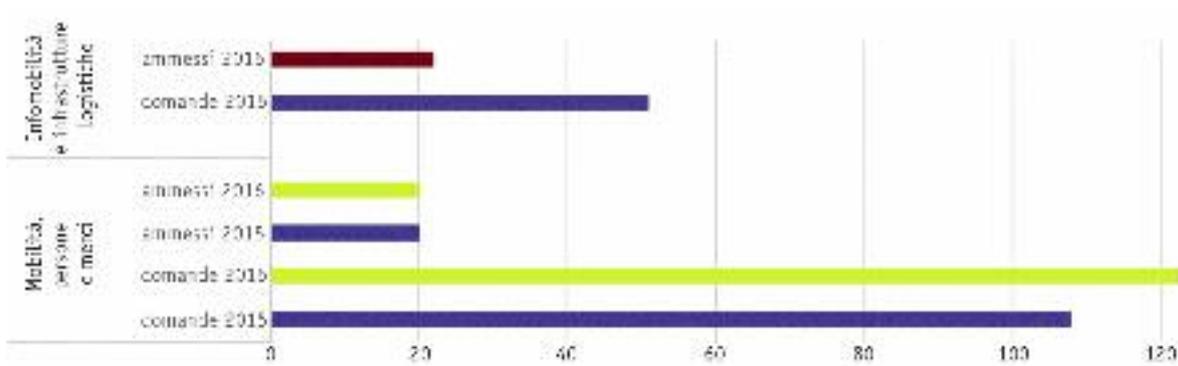
**Allievi ufficiali ammessi dal 2005 al 2017
per regione di provenienza**
*Italian Academy of Merchant Marine: Cadet's
district of origin, 2005-2017*



Fonte/Source: Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile



Fondazione Accademia Nautica dell'Adriatico
Selezioni corsi per Tecnico Superiore
Selection for Senior Technician Cadets



Fonte/Source: Fondazione Accademia Nautica dell'Adriatico di Trieste



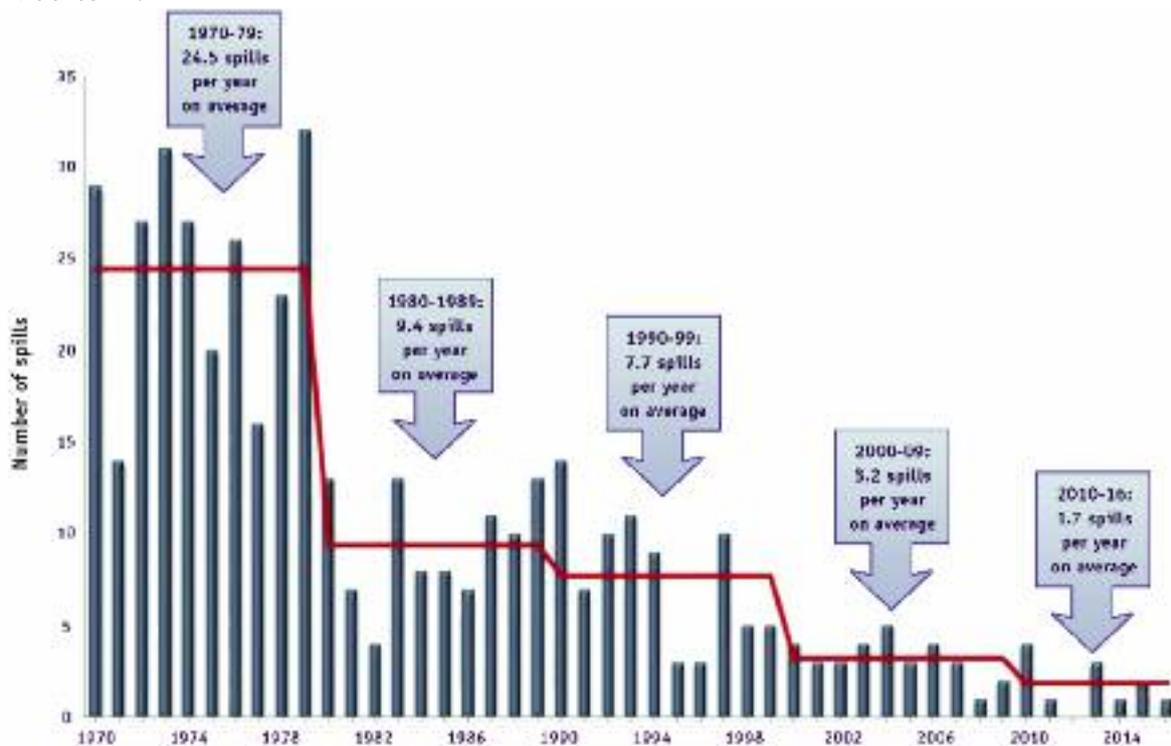
La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione

Environmental protection and shipping safety

Sversamenti di petrolio dal 1970 al 2016

Number of oil spills from 1970 to 2016

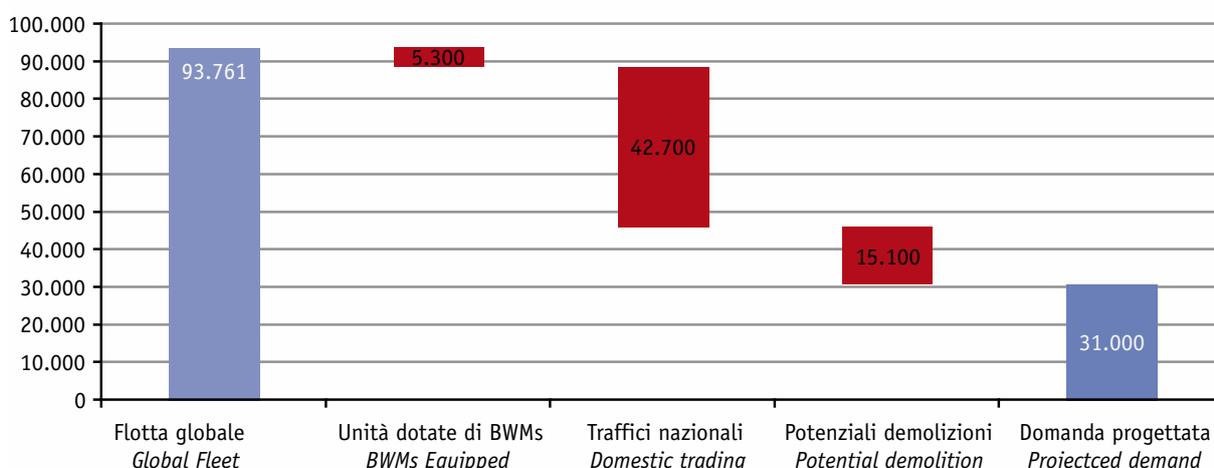
> 700 tonn.



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

Requisiti BWMS (Ballast Water Management System): scenario flotta mondiale

BWMS Requirements: Global Fleet Scenario



Fonte/Source: Clarksons Research



The Council Report to the Annual General Meeting

CONTENTS

80 Forward by Emanuele Grimaldi, President of Confitarma

81 The Italian merchant marine in 2016

- 81 2010 Manila Amendments to the STCW Convention: problems and solutions for implementation in Italy
- 82 Safety and security
- 83 Shipowners and finance
- 83 Tourism from the sea
- 83 Bilateral International Maritime Shipping Agreements
- 83 Cabotage
- 84 Bunkering
- 84 Maritime health
- 85 Transport Regulatory Authority (TRA)

85 International shipping and maritime traffic

- 85 The World Fleet
- 85 Maritime markets

88 European shipping and the maritime policy of the Union

- 88 The economic value of the European shipping industry

88 The development of maritime traffic and the port system

- 88 Port traffic trends
- 89 Italy: Reform of port governance
- 90 European Regulatory Framework for the provision of port services and common rules on financial transparency of ports
- 91 Italy: Tariff adjustment for pilotage services
- 92 Italy: new legislation on dredging
- 92 Alternative fuels

92 Employment on board and training

- 92 Single National Collective Labour Agreement (*CCNL Unico*) for the Private Sector of the Shipping Industry
- 92 Reforming the employment of seafarers
- 92 The Solimare Fund
- 93 Maritime Labour Convention 2006
- 93 Education and Training

94 Protection of marine environment and safe navigation

- 94 Ballast water
- 95 Emissions
- 95 Fuel Oil
- 96 Exhaust smoke from ships in Civitavecchia
- 96 Permanent Group for Shipping Safety of the VI Unit
- 96 Radio Certificates

97 Confitarma – The Organisation

- 97 Young Shipowners



Forward by Emanuele Grimaldi, President of Confitarma

In Italy, in addition to the continued effects of the severe economic and financial crisis which began in 2007-2008, shipping in 2016 was affected by the impact of extraordinary events such as acts of terrorism in various parts of Europe, the war in Syria, the humanitarian crisis in the Mediterranean, the attempted coup in Turkey, the banking crisis, the slowdown in China and the weakening of the economies of many developing countries. No less important are political events such as Brexit, the outcome of the US presidential election, the upcoming political elections in France and Germany, the Greek crisis yet to be resolved and the apparent division and weakening of the European Union, especially in the face of the migratory emergency. In this respect, shipowners have proven their readiness to honour the duty of the law of the sea to render assistance to people in danger. Despite the serious risks to the health and safety of seafarers stemming from the fact that merchant ships are not built or equipped nor have crews been trained for large-scale SAR operations, this duty is undertaken quietly and without fuss. Thanks to the strengthening of the Triton and Frontex operations, at the behest of the entire global shipping industry and especially of Confitarma, the involvement of merchant ships in SAR operations has been significantly reduced. Nevertheless, merchant ships continue to be involved in the rescue of thousands of people. Amid the continuing fall in global shipping markets again in 2016, the weak growth in demand in the bulk and container sectors was combined with an oversupply of vessels, for which freight rates, especially for dry cargoes, continued to record a downward trend. The bankruptcy of the South Korean company Hanjin is emblematic of the effects of the crisis. However, it seems that the worst is over and, although concerns remain, some areas are beginning to improve. The recovery of the world economy should favour demand for sea transport. At the same time, shipping analysts expect a slowdown in the delivery of new ships. In short, though caution is a must, there are a number of positive signals. In this context, despite the downturns recorded in recent years, the Italian merchant fleet, with over 16.5 million tonnes, continues to occupy leading positions: third among the fleets of the major G20 countries, second in the European Union and the fourth in the world among those in which there is correspondence between the flag of the ship and the nationality of the shipowner, correspondence that actually feeds the maritime cluster of the country.

The latest data confirms that in 2015 the cruise industry generated an economic and employment contribution in Europe of € 41 billion and 360,000 employees. It should be noted that Italy is among the leaders in the sector with 4.5 billion spent and 103,000 employed. The excellence of Italian shipyards, leaders in Europe and around the world in the construction of cruise ships, with obvious economic and employment returns for the country, should not be overlooked, as these figures show: 21 vessels ordered and nearly \$ 12 billion invested. Furthermore, Italy ranks first in the world's main fleets of ferry and ro-ro pax, with 250 vessels and over 5 million tonnes of the world's total of around 28 million GT. The competitiveness of the Italian fleet has been strengthened and maintained thanks to measures that have allowed Italy's shipowners to deal equally with both EU and non-EU maritime competition. Between 1998 and 2015, the Italian merchant fleet went from 7.8 to 16.5 million tonnes. Maritime employment has gone from 30,000 to 63,000. Steady growth until the crisis of recent years made its effects felt in our industry; nevertheless, values have more than doubled compared to twenty years ago. National shipping has been allowed grow so much in such a relatively short space of time thanks to the establishment of the International Registry, which, in 1998, represented a significant turning point for Italian maritime policy, aligning us with the guidelines of the Commission European. These effective and forward-looking guidelines have enabled the European fleet to be the current world leading maritime carrier.

The content of the 1998 international shipping reform can be summarised in one word: FLEXIBILITY.

Limiting flexibility means losing competitiveness and eventually businesses are forced to downsize or increase costs in order to survive. So, changing a coherent regulatory system based on the certainty of EU and national law, in force for almost the last 20 years and granting Italian shipping unprecedented success (especially in employment terms), is very risky and would not create any advantage for anyone, simply damage to all: shipowners, seafarers and users, practically the entire national economy. In response to the concern about maintaining the competitiveness of the fleet we always urge that the International Maritime Organization should be the body that determines new operational and environmental regulations. It is only by introducing new standards at this level that a level playing field can be created in an integrated and globalized sector such as maritime transport. In this context, being elected Vice President of the International Chamber of Shipping in May 2017 is not only an honour from a personal point of view, it is also acknowledgement of the importance of the Italian shipping industry and the role played by Confitarma at international level. At a time when shipping faces major challenges, especially where the environment is concerned, it is crucial to participate in the international forum where maritime strategies are devised and thus strengthen operational, legal, best practice and sustainable maritime transport development. Furthermore, the ICS, which accounts for 80% of the global fleet, is in contact with most of the international and intergovernmental institutions, where decisions are made regarding the world maritime industry, starting with the IMO.



The Italian merchant marine in 2016

2010 Manila Amendments to the STCW Convention: problems and solutions for implementation in Italy

As of January 1, 2017, when the Manila Amendments of 2010 to the Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) Convention entered into force, important changes regarding training standards certification and watch-keeping for seafarers were introduced at international level:

- New professional roles on board ships: Able Seafarer Deck, Able Seafarer Engine, Electro-technical Officer and Electro-technical Rating (Marittimo Abilitato di Coperta / Marittimo Abilitato di Macchina / Ufficiale Elettrotecnico / Comune Elettrotecnico);
- Changes in the Competence standard tables relating to the various professional profiles; for example, the use of the Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) for Deck Officers;
- New competences for Deck and Engineering Officers with regard to Leadership and Teamwork;
- Mandatory training regarding security;
- Greater emphasis on the maintenance of competences of maritime personnel. All maritime workers must provide evidence every five years that they have maintained an appropriate level of competence for the renewal of their training and competence certificates by attending refresher courses for endorsement of their standard of competence certification;
- New standards of competence in training specific to oil, gas and chemical tankers;
- New standards regarding medical care.

The coming into force of Legislative Decree No. 71 of 12 May 2015, required for implementing the Manila Amendments in Italy, suffered severe delay and consequently put great pressure, in 2016, on the Administrations responsible for taking the necessary measures to enable our seafarers to acquire the standards of competence established by the new international mandatory standard and also in order to avoid operational implications for shipping companies.

In particular, the Ministry of Infrastructure and Transport and the Ministry of Health had to regulate with specific decrees the requisites for acquiring and renewing all the certification provided for by the STCW Convention and the Italian Coast Guard provided for the emanation of decrees governing the various training courses provided for by the new international mandatory standards. In spite of the time constraints for the adoption of the various measures, Confitarma's involvement with the Authorities has been on-going to prevent any future problems arising from a lack of shipping industry participation in decision making processes.

TRAINING COURSES. It is estimated that the endorsement of certificates to comply with the new international mandatory standards concerns more than 10,000 officers and over 20,000 petty officers and ratings.

Following the completion of the regulatory phase, the race for seafarers began in the second half of 2016 to complete training courses and gain endorsement of certificates at the Port Captaincies by 1 January 2017. Despite the constant work of the Administrations involved and the authorised training centres, many seafarers still did not have endorsed certification by that date.

Thanks to the decisive intervention of the Italian Coast Guard, the IMO issued a Circular on December 5 urging Port State Controls (PSC) to adopt, by June 30, 2017, a practical and pragmatic approach to the implementation of the new Manila 2010 Amendments. At the request of Confitarma, the Italian Corps of the Port Captaincies – Coast Guard then issued two Circulars providing the implementing measures in Italy for national and international shipping vessels and offering breathing space to seafarers and shipowners to meet any outstanding requirements.

MINIMUM SECURITY TABLES. In late 2016, the Italian Coast Guard issued two circulars giving shipowners the opportunity to update their Minimum Security Tables before the Manila Amendments to the STCW Convention entered into force.

This updating of the Minimum Security Tables will however have limited validity over time as in January 2017 the Italian Coast Guard formalised the intention to update the guidelines for the issuance of the minimum security tables and asked Confitarma to submit proposals on the matter.

An illustrative document of Confitarma's proposals has been prepared and presented and which aims to: avoid any automatic insertion into the minimum security tables of the new professional figures introduced by the Manila Amendments; clearly define these new professional figures; introduce elements of simplification and flexibility in the procedures for determining the tables; clarify a number of issues regarding application that differs from one Port Captainty to another.

OFFICER CADET: TRAINING. The course for admission to Officer Cadet training and subsequently qualify as Officer is a fundamental theme on which the two decrees published in December 2016 and January 2017 do not provide the necessary certainty.

On the one hand, the Ministry of Infrastructure and Transport Decree of 19 December 2016 concerning training courses for admission as Deck Officer Cadet and Engineering Officer Cadet (issued in a hurry to ward off further



procedures for infringement following the European Commission's findings about alignment courses) does not unequivocally establish what training to become an Officer Cadet should entail, especially given that the competences required must be met not only by the so-called alignment courses (for students leaving non-nautical institutes) but also by study programmes at nautical institutes. Furthermore, in the light of the Decree of July 25, 2016, the Ministry of Infrastructure and Transport (MIT) plans to recognise the study programmes of nautical institutes regardless of approval by the Ministry of Education, University and Research (MEUR).

It might therefore be the case that students gaining a final diploma from a Nautical Institute not recognized by the Ministry of Infrastructure and Transport, will not be able to enrol as Officer Cadets and will be obliged to undergo additional training to bridge the gap in their competences.

On the other hand, the Ministry of Education, University and Research (in agreement with the Ministry of Labour and Social Policies, the Ministry of Economic Development, the Ministry of Economy and Finance and the Ministry of Infrastructure and Transport) issued the Decree of 4 October, 2016, which unifies the final exams for gaining the higher technical diploma with the qualifying exams for the professions of Deck and Engineering Officer. This decree certainly represents an obvious administrative simplification for all seafarers who qualify as Officers after having completed the ITS training course. This also avoids classifying ITS students who have passed the qualifying exam and who are already boarded as Officers without sitting the final ITS exam as “withdrawn from course” and consequential detriment to nautical ITSs, which, like all ITSs, receive MEUR funding based on the percentage students who complete courses.

However, the unified exam raises further doubts about the route for Officer training and especially how, in this route, the Higher Technical Institutes are to be inserted. Following discussions over the past few months between Confitarma and MIT and MEUR to clarify the various controversial aspects of the matter, a measure is due to be signed by the Ministries which would finally provide a clear framework for training routes.

Lastly, the Ministry of Infrastructure and Transport should soon publish the training records, prepared by Confitarma, for Deck, Engineering and Electro-technical Officer Cadets, Deck, Engineering and Electro-technical ratings and Able Seafarers in accordance with the Manila Amendments of 2010. For the electro-technical ranks, the whole training route, especially with reference to the scholastic section, will also have to be defined.

Safety and security

MARITIME SAFETY: MIGRANTS AT SEA. At the end of 2016, the European Council extended until 27 July 2017 the mandate for EUNAVFORMED Operation SOPHIA, the EU’s naval operation to combat human smuggling and trafficking in the central-southern Mediterranean, strengthening this mandate with the task of training the Libyan Coast Guard and Navy and contributing to the implementation of the UN arms embargo on the high seas off the coast of Libya.

During the year, public and private efforts were very intense to counteract and mitigate the effects of activities related to human smuggling in the Mediterranean. Thanks to the considerable deployment of naval forces – navy and NGO-linked fleets – rescue calls to merchant ships diminished but did not cease during the year. In May, there was a peak of 80 diverted merchant ships, of which 31 were directly involved in the rescue of migrants, 22.59% of the total number saved in the same month. In fact, the MRCC-Roma monthly statistics for the first quarter of 2016 record 25 diverted ships and 2 involved in rescues; in the fourth quarter of the year the totals rose to 52 and 21 respectively. More than one ship per day is diverted and one in every three days involved in rescue operations at sea.

There is still no data for flag breakdown of the merchant vessels involved in 2016. It is, however, very likely that the Italian flag fleet remains the most frequent for both types of operation, considering the area concerned. Malta, Liberia, Panama and Singapore follow.

At the same time, there are armed attacks on merchant ships in transit in the waters of Libya, which remain areas at risk.

MARITIME SECURITY. As is well known, maritime security activities in Italy are managed by CISM (Inter-ministerial Committee for Maritime Safety), which in 2016 resumed its work, with dedicated thematic subcommittees, focusing mainly on the safety of passenger terminals and ships during the summer.

PIRACY. Despite the general reduction in piracy in 2016, the International Maritime Bureau (IMB) continues to recommend Masters to be vigilant in areas at risk and to continue to follow best management practice closely, especially in the waters of Somalia where there is a recurrence of attacks on merchant ships.

In Italy, following the end of the dual (military and private) armed defence system on board flag vessels and as the theoretical-practical courses provided for by Decree Law No. 107 of 2011, converted by Law No. 30 of 2011, are not yet operative, in order to ensure the safety of crews, the legislature, by Law No. 19 of 2017, approved the request of Confitarma to extend the possibility of embarking security guards, former members of the Armed Forces (with proven experience in international peace keeping missions) for the whole of 2017. This gives continuity to active defence operations aboard our merchant ships in piracy risk areas.



The critical situation of the attacks in West Africa is still unresolved; here, especially in Nigerian territorial waters, it is impossible to deploy the security guards of the supervisory bodies recognized by our Government.

CYBER SECURITY. In addition to the traditional sources of maritime “insecurity” comes the threat from computer-related attacks regarding which, in 2016, the IMO, EU, Presidency of the Council of Ministers and the Italian Coast Guard provided primary operational guidelines.

In particular, in May 2016, the IMO Maritime Safety Committee approved interim guidelines, which should be implemented by individual states, to address the increasing risk of cyber attacks on maritime traffic management systems.

Shipowners and finance

In 2016, Confitarma continued to engage in systematic encounters with financial stakeholders by means of direct meetings with the leading domestic and international banking groups operating in the shipping industry and, at the institutional level, with the Bank of Italy Supervisory Authority and with the Italian Banking Association (ABI).

The work strategy developed along two tracks:

1. Maximum transparency and communication to comprehend the changing scenarios of the maritime transport market; changes that are sometimes sudden and which often vary between sectors, resulting in cyclical trends that do not always coincide. This is especially the case where the on-going financial restructuring process is concerned in order to make it clear to banking representatives that financial flexibility is an indispensable and fundamental component for the shipping industry.

2. Constant attention to European banking supervision legislation, and in particular the Capital Requirements Regulation (CRR), known as “Basel IV”. This matter, thanks to the action of Confitarma, is among the priority issues of the agenda of the ECSA – The European Community Shipowners’ Associations – and is producing, thanks to ABI’s contribution, an amendment to the proposal that will be presented at Reform of the aforementioned legislation.

Tourism from the sea

In 2016, cruise traffic in Italy remained stable with respect to 2015 with 11.1 million cruise passengers. For 2017, falls are expected for both passenger handling (-7%) and ship calls (-9.6%).

During the year, 22 ports handled 30,000 passengers: Civitavecchia is confirmed to be in first place (2,339,676 passengers) followed by Venice (1,605,660), Naples (1,306,151) and Genoa (1,017,368), which thus overtake Savona (910,244). Cruise passengers from Italy were slightly fewer (751,000 or 11% of the European market) with Germany and the UK in the lead.

In Italy, unfortunately, bureaucratic constraints, unclear standards, inadequate infrastructure and unresolved issues (such as those of the Great ships in Venice) create problems for sectors like the cruise industry, which, despite the global economic crisis, managed to register strong growth.

Bilateral International Maritime Shipping Agreements

TUNISIA. Despite the interest shown by both parties to resume negotiations for examining the agreement signed in Tunis in 2006 but never ratified due to the indisposition of the Italian shipping industry, which does not consider the agreement reached at the time satisfactory, talks have still not begun.

MOROCCO. Despite Morocco and Italy agreeing on the need for a new bilateral agreement, to date, there is still no indication of when negotiations will start. Italy will propose to include a forecast to better interpret a clause contained in the bilateral agreement against double taxation in order to address the problem of taxation in Morocco of proceeds transferred to Italy arising from the use of containers.

ALBANIA. The Accord for ministerial signature of the maritime transport Cooperation Agreement between our government and that of the Republic of Albania was defined on 2 March 2017.

AZERBAIJAN AND ALGERIA. The Senate is examining the bill of ratification and execution of the Treaties signed by Italy, including the Rome agreement on maritime transport with the Republic of Azerbaijan of 14 July 2014 and the Algiers Cooperation Agreement on maritime transport with the People’s Democratic Republic of Algeria of 14 November 2012. The entry into force of these two agreements should take place in 2017.

Cabotage

“MAREBONUS” AND “FERROBONUS”. At the end of 2016, the European Commission approved the draft provisions for establishing incentives in Italy to encourage sea and rail freight (“Marebonus” and “Ferrobonus”) in preference to road transport, declaring these compatible with provisions regarding state aid.

In particular, the Marebonus measure, provided for by the 2016 Stability Law, allocated a budget of 138 million euro (45.4 million in 2016, 44.1 in 2017 and 48.9 in 2018) for the implementation of joint shipowner-road



haulier projects that improve the intermodal network and decongest the roads. Such projects should provide for the creation of new maritime services, or the improvement of existing services, for the combined transport of goods, on inbound and outbound routes from ports in Italy, linking them with other Italian, EU or EEA ports. Having exceeded the projections from Brussels and Italy's Council of State, second-level regulations identifying the criteria and procedures for the presentation of the projects were recently issued in order to start the actual deployment of the incentive measure. As the start-up of the incentive provision is due to take place in 2017, the problem of recovering the amounts budgeted for the first year remains unresolved.

"EUROPEAN COMMUNITY SHIPOWNERS" REQUISITE. Unfortunately, even in 2016 there were several cases in the maritime cabotage sector – mainly tankers – of circumvention of Regulation (EEC) No 3577/92 by shipowners who, despite formal compliance with EU legislation, through mere registration in EU countries, operate ships in non-EU territory, thus evading the rules that have been put in place to protect genuine EU interests.

In November, the Ministry of Infrastructure and Transport prepared a new "self-certification form" which shipowners must sign, declaring the veracity of the information provided, in order to ensure compliance with the requisite of "European Community Shipowner". In addition to general information about the ship, master and registered owner, specific indications are required regarding the organisation managing the International Safety Management and also those responsible for the commercial and technical management of the ship. According to the indications of the European Commission, this check is intended to ensure that, for the completion of cabotage operations, the main decisions affecting the ship are adopted on a daily basis from EU territory; EU nationality of the registered owner is insufficient.

MOTORWAYS OF THE SEA. In 2017, the trend in the supply of Motorways of the Sea freight services departing from national ports is essentially stable compared to 2016 and the trend towards adopting new operating models based on multi-link connections rather than point-to-point, is now established, taking into account the current concentration on the market and the fleet size of individual operators, which allow more efficient use of ships by means of more complex rotations.

Connections to Sicily show positive values both in terms of weekly departures and linear meters supplied, whereas those to Sardinia show a decrease. The growing trend of services to foreign ports is confirmed.

In total, national operators guarantee 446 weekly departures on the motorways of the sea, linking the Italian peninsula with Sicily, Sardinia and other Mediterranean countries (Albania, France, Greece, Malta, Morocco, Montenegro, Spain and Tunisia).

The net hold supply exceeds a million linear meters on a weekly basis and is approximately 1.1 million linear meters (corresponding to approximately 3 million tonnes or 3.7 million transportable semitrailers per year).

Bunkering

The entry into force of Decree No. 225 of 2015 and of the new EU Customs Code, as well as subsequent administrative acts, have led to significant changes in the rules governing the movement of bunkers, mainly due to the increased controls on the supply of such fuel oils imposed by the Administration to counter tax evasion.

In summary, the provisions provide for the abolition of bills of entry for intra-EU bunkering and the obligation to install measuring systems on board cargo barges to prove fuelling and the supply of denatured diesel for EU traffic.

Following the action of Confitarma and other trade associations, fuel oil has been excluded from the scope of application and some of the problems arising during the first application of the new measures have been resolved.

Several aspects of the new customs procedures need to be clarified, especially the impact on VAT compliance and territorial disparities.

Maritime health

Confitarma has been working hard with the Ministry of Health for the reappraisal of the Maritime Health Regulations, which date back to 1897.

Among the various issues, special attention is being given to the review of the regulations regarding doctors and nurses embarked on passenger ships. Indeed, these old regulations, which remain in the era of the steamships and ocean passages of early 20th century emigrants, are an element of concern, especially for companies operating cruises or transporting passengers on foreign markets, for which there is the absolute need to embark medical and nursing staff capable of interacting with patients who do not speak Italian. Members of medical staff also need to have knowledge of the patient's normal health care system and relevant pharmacopoeia. To this end, pending revision of legislation, the ministry has granted, until the end of 2018, the boarding of a doctor/nurse translator who should assist the ship's doctor.

In 2016, the Ministry of Health welcomed a large number of the proposals submitted by Confitarma for reviewing and simplifying the guidelines on the procedures for reimbursing medical expenses abroad. Further issues



under discussion concern the composition of the on-board pharmacy, the modalities of periodic replacement of oxygen cylinders and the regulations on the serving/consumption of alcohol on board.

Transport Regulatory Authority (TRA)

Again in 2016, TRA requested industry contribution to the working of the Authority. There are still many doubts as to the proper identification of the recipients of this request, also because the law provides that the contribution is due from regulated service and infrastructure providers and this category does not include companies operating in a free market. Perplexities about the correct implementation of TRA's institutive law were also confirmed by a number of pending decisions from the Piedmont Regional Administrative Court and the Constitutional Court, as a result of appeals promoted by members of many transport sectors. Just recently, the Supreme Court expressed its confirmation of the legitimacy of the contribution, pointing out, however, that it is up to the Ordinary Courts to establish whether companies carry out transport services that are actually regulated by the TRA and therefore whether they are required to pay.

Nevertheless, after the early years devoted mainly to other sectors, principally rail and air transport, the TRA continues to strengthen its staff and, during the year, began working on the maritime-port sector. After endorsing its Regulation for the Protection of Sea and Inland Waterways Passengers at the end of 2015, in 2016 the TRA will begin to carry out the activities envisaged in the implementation of Regulation (EU) No. 1177/2010.

International navigation and maritime traffic

2016 can be seen in two halves, with the first showing a heavy slowdown in the world economy and the second, a sharp improvement in economic indicators and an overall increase in commodity prices and freight rates in those areas that had suffered the most during the early part of the year.

The latter part of the year thus enables us to look to the future with some optimism, as do the International Monetary Fund world economy growth estimates; these show an acceleration in world GDP growth from 3.1% in 2016 to +3.4 % in 2017 and touching +3.7% in 2019, the highest growth rate since 2012.

A source of concern is the proliferation of protectionist measures. According to the Global Trade Alert report, between 2008 and 2016 G20 countries implemented 4,125 new protectionist measures, which in the last two years have increased by more than 50%, recording the highest levels since 2009. G20 members are responsible for about 80% of these restrictions.

It is no surprise, therefore, that the growth of world trade has slowed down dramatically in the last five years, and the intensity of global trade (defined as the trade-to-GDP ratio) has stopped rising and is blocked below 25%.

The world fleet

At the end of 2016 the world fleet amounted to 113,888 ships, with 1,249 million GT and 1,772 million DWT, a 3.1% increase in terms of tonnage and capacity. During the year 2,543 ships were completed for a total of 66.4 million GT (of which 1,628 cargo ships of 99.1 million DWT).

The order book records a 23% reduction and 56% of the ordered vessels will be completed in 2017.

While Panama ranks first in the world's fleets by flag with around 220 million GT (18% of the total), in the ranking of fleets by shipownership Greece and Japan are in the first and second place with, respectively, 14% and 13% of the world total, followed by China with 9.5%.

Maritime markets

THE DRY BULK SECTORS. In February 2016, the Baltic Dry Index (BDI) recorded the lowest in over 30 years of history at 290 points and freight rates in the 4 major dry bulk sectors all below \$ 3,000/day. As of that date a slow, but almost uninterrupted recovery began, bringing the index to a peak of 1,257 points towards the end of November when the average freight rate for Capesize exceeded \$ 20,000/day, a value last seen in August 2015. Overall, the annual averages reduced further, compared to the already low values of 2015: Capesize \$ 7.400/g (-8%), Panamax \$ 5.600/g (unchanged), Supramax \$ 6.300/g (-10%), Handysize \$ 5.300/g (-2%).

On the demand side, as well as general effervescence that had been recorded for years in all of South East Asia, the biggest boost to growth certainly comes from a series of policies implemented by the Chinese government to stimulate the domestic economy while lowering excess production capacity, especially in mining. Demand driven by government economic aid and shrinking domestic production led to a sharp rebound in commodity prices and a substantial increase in imports. In particular, this concerns the steel industry (China produces around 50% of world steel) and electricity, which despite the extraordinary results obtained from renewable resources, is still heavily dependent on coal. Prospects for growth in demand remain good for 2017, but are



strongly dependent on Chinese policies and this is a risk factor that is far from negligible in the medium term. On the side of tonnage supply, despite a large number of new deliveries recorded during the year (540 vessels - 46 million DWT), the further increase in the number of demolitions (376 ships - 29 million DWT) strongly limits growth of the fleet, which in total only grew by 2%, the lowest value recorded since the beginning of the century. It is interesting to note that, in terms of number of ships, the Panamax fleet (Kamsarmax included) was smaller at the end of the year by 13 units than at the beginning of the year. By contrast, the Supramax fleet (including Handymax and Ultramax) recorded the most sustained growth, with 123 units more during the year. The orderbook in March 2017 remains substantial, especially for 2017 (480 ships - 40 million DWT), and orders at the moment total 720 ships of 73 million DWT. The future trend of demolition and new orders (at minimum levels during 2016) will be crucial to determining the absorption of the overcapacity that has accumulated over the years, allowing a durable recovery of freight rates.

Despite the marked improvement in freight rates, it is likely that demolitions will continue at quite a fast rate, thanks to anti-pollution regulations that will come into force in late 2017 and in 2020. There is, however, a risk that new orders will rally in the wake of low price policies adopted by shipbuilders worldwide to ward off suspension of business.

CRUDE OIL AND PETROLEUM PRODUCTS. The large number of new orders placed in 2014 and 2015 has resulted in a considerable increase in the oil tanker fleet in 2016 and consequently kept freight rates, which had a downward trend for most of the year, under constant pressure; in the fourth quarter, thanks to seasonal factors, rates rose again, without ever reaching the peaks of previous years.

In 2016, the Baltic Dirty Tanker Index recorded an average of 730 points, down 11%.

However, the trends for the various types of tankers shows that the reduction in freight rates is far greater: VLCCs on the reference course from the Persian Gulf to Japan recorded a daily average of \$ 42,500/day, down 38%: Suezmax \$ 24,300/day (-46%) and Aframax amounted to \$ 19,600/day (-47%). Average values in absolute terms continued to be moderately good, but the result is extremely worrying, especially as growth in demand for transport stayed high, albeit with a slight decline compared to 2015, sustained by strong growth rates in imports to countries in developing and emerging markets, particularly India and China.

In China, there are many factors that push for a notable increase in imports: high consumption growth, increased exports of petroleum products, the semi-liberalisation of crude imports and above all, taking advantage of low crude prices, accelerated imports aimed at creating huge strategic reserves.

One aspect that certainly affects demand for maritime transport is the removal of international sanctions against Iran whose oil exports increased by about 800,000 barrels a day in the first six months of the year. In the absolute sense, the growth of Iranian exports would be good news for the industry, but in the oversupply situation facing the oil market, these new flows make it possible to replace a large quantity of exports from the Atlantic Ocean to the Far East, offering a huge demand for ton-miles, with substantially shorter routes.

During 2017, it is likely that the problems associated with the decline in Nigerian exports (due to sabotage by armed militias), the crisis that afflicts Venezuela, the scandals in Brazil and the fires in Canada will be, at least partially, resolved and thus demand on these long-haul routes should rise. This, together with the stabilisation of Iranian exports, would further strengthen the already sturdy growth in global demand.

In a context where demand is so dynamic, it is disheartening to record that freight rates almost halved. During 2016, 126 oil tankers were delivered equal to 24 million DWT: 53 Aframax (including 2 Large Range), 26 Suezmax and 47 VLCC.

In the face of this huge number of deliveries, the level of demolition is totally inadequate as only 9 vessels were scrapped. The effect is a growth in the size of the fleet of 6%, which is totally unmatched by any increase in demand; the VLCC fleet even recorded an increase of nearly 7%.

The trend for the product-carrying sector was also similar to that of oil tankers with freight rates under pressure for most part of the year. The causes are similar and the fleet has grown much faster than demand.

The average Baltic Clean Tanker Index for 2016 was 491 points, down 23% compared to 2015. The average returns for Medium Range on the Atlantic Triangulation (Continent - East Coast of the United States - Gulf - Continent) recorded a 50% drop and slightly less than \$ 12,600/day. In the Pacific, the triangulation India - Japan - South Korea - Singapore - India offered an average return of \$ 11,800/day, 44% compared to 2015. The market trend West of Suez, heavily depressed in the summer months, showed strong volatility as of October, with rates pushed to over \$ 20,000 /day in December; nevertheless, the rebound was short-lived.

The fleet of product-carrying ships grew at a strong rate (+5%) with Medium Range showing +7%; in this sector (which is also the largest) 95 ships were delivered compared to just 6 demolitions. Growth in demand, while remaining very good in absolute terms, slowed down slightly in 2016, mainly due to higher consumption in the Far East and Southeast Asia. This, together with stockpiling at record levels, caused a reduction in East-West arbitrage, thus reducing the ton-miles transported.

It is expected that in the medium term, with the opening of new refineries in the Middle East, India and China,



East of Suez prices for refined products may fall again, allowing the opening of new arbitrage and thus new opportunities for long-haul traffic with very positive effects on demand.

GAS CARRIERS. In 2016, the trend in the LPG Carrier market was similar to the oil tanker market: transport demand grew to very good levels, but freight rates fell due to the large number of new deliveries.

In 2016, 88 new ships were delivered for the transport of liquefied petroleum gas (LPG); of this number, which is disproportionate to the need, more than half were VLGC (Very Large Gas Carrier) with capacity of over 70,000 cubic metres. Despite the sharp increase in demolitions (260,000 cubic metres), the size of the fleet, after a 15% increase in 2015, saw an acceleration and further growth of 17% in 2016. However, most of the orders have now been delivered and, as of 2017, the fleet should return to more manageable growth rates and part of the excess capacity accumulated over the last few years will be absorbed thanks to rising demand.

The market for LNG (liquefied natural gas) ships had another difficult year due to the large number of deliveries (32 ships with capacity of 4.9 million cubic metres) and the demolition market virtually frozen (1 single ship scrapped/ 131,000 cubic metres). The fleet in 2016 grew by 7% and growth was even greater for larger ships, where much of the transport demand for long-haul journeys is concentrated.

After a couple of disappointing years, demand shows renewed and sustained growth, with the final inauguration of new projects rapidly increasing the volumes transported. At the end of the year, freight rates improved slightly thanks to seasonal factors and a more limited availability of tonnage. The number of ships ordered for delivery over the next few years remains very high. Demand growth projections are nevertheless good in the short term and very good as of the end of the decade, when a large number of new LNG production and storage facilities are expected to come into operation.

THE CONTAINER SHIP SECTOR. In 2016, the container market continued to experience the notable weakness of the second part of 2015 and freight rates reduced even further. The sector saw the bankruptcy of Hanjin Shipping, the world's eighth largest line.

Overall, the index recorded the lowest annual average since the beginning of the decade of just 325 points (-30% compared to 2015). Freight rates were particularly weak for medium sized units (4.250 TEU and 3.500 TEU), which are not large enough to compete with Post-Panamax on intercontinental routes and too large for feeder services. Rates for these ships collapsed in 2016 and at the end of the year a 4.250 TEU vessel could be charged at less than \$ 4.500/day, -25% compared to the start of the year. Although the rates for smaller freight vessels, 1,100 TEU and 1,700 TEU, showed a downward trend, they remained more stable and reduced by about \$ 500/day compared to the beginning of the year. The problem is the excess supply on the market and the increasingly marked shift towards the use of very large ships: 90% of the tonnage delivered is in the Post-Panamax category. These freight levels led to tripling demolition, with transport capacity of over 640,000 TEU scrapped during the year.

Despite the large number of scrapped ships and the slowdown in deliveries (-43% compared to 2015), the fleet continued to grow, albeit by only 1% – the lowest rate ever recorded for the industry. New orders also fell sharply with only 64 ships ordered, compared with 284 in 2015. The hope is that with fewer new orders and a large number of demolitions, the overcapacity afflicting the industry for the last 10 years can finally be reduced.

Ro-Ro VESSELS. In general, 2016 was a good year for the ro-ro cargo vessel sector, thanks to load flows in expansion, running costs under control and an encouraging balance between supply and demand, thus fostering investment.

Taking into account the fact that the sector is dominated by operators whose fleets are expanding, it is not surprising that the level of freight rates in 2016 was stable against a non-existent “tramp” market based on sporadic military uses for cargoes to Africa, the Middle East and the Far East. It should be noted that the ro-ro sector underwent growing competitive pressure from the car-carrier sector, which offers increasingly large and empty capacity and great flexibility.

Due to heavy demand, the freight rates for larger tonnage (more than 2,500 ml capacity) recorded an average increase of 10-20% compared to 2015, whereas the trend was more moderate for smaller tonnage (2,000 ml). Apart from a slowdown in business recorded between April and August, demand was steady for all vessels, especially large ships with a minimum speed of 17 knots and equipped with scrubber.

Just 8 ships with an average age of 31.2 years and an average size of 1.899 ml were scrapped and, analogously, 8 new ships are delivered, for a total of about 20.425 ml. The 18 vessels ordered in 2016, for delivery between 2017 and 2019, will add about 60,000 ml to the world fleet.

Italy has a leading position, in terms of number of ships and tonnage, in the world ro-ro fleet of cargo and passenger/cargo vessels.

CRUISE SHIPS. The world cruise market in 2016 established a new record with over 24 million passengers, and 2017 is expected to be another growth year, estimated at over 25 million passengers.

At the end of the year the world cruise fleet recorded 14 new vessels; under construction, there are 13 ocean-going and 13 river vessels with a capacity of 30,000 passengers and an investment of \$ 6.8 billion. River cruises



ing is expected to increase by about 7% in 2017.

Once again, in 2016 the main ports of call were in the Caribbean and now Cuba is an additional cruise destination; interest in Alaska and the Far East is expected to grow in 2017.

(Our thanks to Banhero Costa for contributing to the drafting of this chapter)

European shipping and the maritime policy of the Union

The economic value of the European shipping industry

By the end of 2016, with ownership of control of 37% of the world's gross tonnage, the European Union controls the largest merchant fleet in the world and this plays a key role in the European economy.

The second European Shipping Week (ESW), organized by the European Community Shipowners' Associations (ECSA) and held in Brussels from 27 February to 3 March 2017, aims to bring together policy makers from the main EU institutions, shipowners and other stakeholders from Member States.

On that occasion, the latest update of the report on the economic value of the EU maritime transport sector, presented by Oxford Economics and commissioned by the ECSA, shows that in the European Union the shipping industry contributes added value of 57 billion euros and offers work directly to 640,000 people.

The report also states that with the multiplicative effect on the supply chain and employment, overall employment in the shipping industry rose to 2.1 million and the sector's total contribution to European GDP was 140 billion euros.

Furthermore, the report indicates that, with € 89,000 for each shipping worker in 2015, productivity in the EU maritime transport sector remains above the European average including sectors such as manufacturing and healthcare.

Of the 640,000 jobs guaranteed directly by the shipping industry in 2015, 347,000 were in maritime freight (including towing and dredging), 191,000 in passenger transport, 68,000 in the offshore services industry and 7,000 in charters and leasing. Of the 640,000 employed directly by the maritime sector, 516,000 (81% of the total) are workers embarked on ships, of which 207,000 (40%) are from EU countries or the European Economic Area and 309,000 (60%) are of other nationalities; 124,000 are employed on the ground (19% of the total).

On the same occasion, the EU Shipping Competitiveness Study – International benchmark analysis, commissioned by the ECSA from Monitor Deloitte, was presented. This study, which is propaedeutic to the on-going review of EU Maritime Policy 2009-2018, compares the general EU framework with the policies that have been put in place in the five major international maritime centres (Singapore, Hong Kong, Dubai, Shanghai and Vancouver), on the basis of eight criteria: taxation and fiscal incentives, availability of professional services, regulatory, economic and political factors, skills, flag attractiveness, ease of doing business, legal framework for offshore (vessel exploitation) and availability of finance.

The conclusion of the study is that, overall, having implemented a competitive regime for tax and social measures, the quality of registry levels and high skills levels make the EU an attractive centre for maritime transport activities.

Moreover, in order to develop the growth of the sector further, EU maritime policy needs to be more globally oriented to increase the competitiveness of the EU as a centre for international shipping. In this regard, the State Aid Guidelines form an essential part of the political framework. The study also recognizes that the Union plays a positive role in supporting bilateral and multilateral free trade agreements as well as in promoting individual cases for market access.

To underline this message, the ECSA has also published a number of recommendations: Shipping and Global Trade Towards an EU external shipping policy.

The development of maritime traffic and the port system

Port traffic trends

The comparative analysis of the main 31 European and North African ports shows that the share of traffic recorded in 2016 in Italian ports amounted to 11.93%, that of Spanish ports amounted to 13.86%, that of north African ports totalled 8.01% and that of the ports of the North Range amounted to 43.55%.

A comparison with 2008 figures reveals that the share for Italian ports in 2016 was lower (14.6%) and that the share for Spanish ports in 2016 was slightly higher than that of 2008 (13.3%), whereas the share for North African ports in 2016, despite the slowdown, was still higher than that recorded (6.2%) and the share for North



Range ports in 2016 remained below the figure recorded in 2008 (48.6%).

ITALY. In 2016 the 13 major Italian ports handled 10,090,141 TEU with an increase of 1.15% (+114,530 TEU) on the 9,975,611 TEU of 2015. Increases also for Salerno (+13.95%), Naples (+10.31%), Gioia Tauro (+9.82%), Venice (+9.17%), Ancona (+4.13%) and Genoa (+2.45%).

Practically unchanged the zero setting for container handling in the port of Taranto and there was a significant decline in the ports of Savona (-44.31%) and Livorno (-28.26%).

EUROPE. During 2016, Rotterdam, Hamburg, Antwerp and Bremerhaven recorded a handling of 36,819,000 TEU, an increase of 1.71% compared to the 36,200,168 TEU of 2015. Compared with 2015, in 2016 increases were recorded for Rotterdam (+1.52%), Hamburg (+1.25%) and Antwerp (+5.92%), whereas Bremerhaven had a slight decline (-1.08%). The reduction in the share for these ports of total traffic is due to the fact that the increase in container traffic in North Range ports in the period 2007-2016 was equal to 8.99% compared to an overall increase in traffic during the same period of 19.43%.

The positive trend for Barcelona (+11.89%) and Marseille (+2.46%) continues with 2,237,818 TEU and 1,250,000 TEU respectively.

Worthy of note is the steady and progressive increase in the volume of container traffic in the port of Sines PSA (Portugal), which recorded 1,513,000 TEU in 2016, greatly exceeding the 150,000 TEU of 2007; similarly, the Marsaxlokk Maltese port in 2016 stood at 3,080,000 TEU compared to 1,900,000 TEU in 2007, with a slight decrease of 0.65% over 2015.

NORTH AFRICA. There was a significant slowdown in traffic for container handling in North Africa ports of -13.37%.

Specifically, in 2016, compared with 2015, the Moroccan Tanger Med port reduced from 3,000,000 TEU to 2,963,654 TEU, down 1.21%, and the Egyptian ports of Porto Said and Damietta recorded a reduction of 26.83% for the former (from 4,000,000 TEU to 3,000,000 TEU), and an increase of 12.51% for the latter (from 719,547 TEU to 810,311 TEU).

Italy: reform of port governance

On 4 August 2016 the Official Gazette published Legislative Decree No. 169 of 2016 on the reorganization, rationalization and simplification of the rules regarding the Port Authorities established by Law No. 84 of 1994. The Decree reduces the number of Port Authorities from 24 to 15 by assigning them the new definition of Port System Authority (ADSP).

The Port System Authorities (ADSP) are specially regulated non-economic public bodies of national importance with administrative, organizational, regulatory, fiscal and financial autonomy as well as deliberating power. The ADSPs are subject to the direction and supervision of the Ministry of Infrastructure and Transport.

PRESIDENT. The governance of the new ADSPs centres on the President, who is appointed with all ordinary and extraordinary administrative powers. The President of the ADSP is nominated by the Minister of Infrastructure and Transport in agreement with the president or presidents of the regions concerned. In the case of no agreement after having carried out the procedure prescribed by law No. 14 ter of Law No. 241 of 1990, the decision is adopted by the Council of Ministers whose deliberation has the nature of an act of executive administration.

MANAGEMENT COMMITTEE. The Management Committee, as the political-strategic organ of the new body, replaces the former Port Committee, has fewer members and comprises only representatives from the public administration, that is to say: the President of the ADSP; a representative from the Region or Regions whose territory is included in the port system even if only partially; a representative of the Mayor of each of the metropolitan cities whose territory is included in the port system; a representative of the mayor of each of the municipalities formerly port authority; a representative from the Maritime Authority with the right to vote only on matters of competence.

The new model of governance of the ADSP is a radical departure from the previous one introduced by Law No. 84 of 1994 and has a strongly centralised set of functions and competences sanctioned by public bodies, leaving little room for the involvement of representatives of private economic concerns.

MARINE RESOURCE PARTNERSHIP BODY. The Marine Resource Partnership Body is the advisory body to the ADSP, comprising two representatives of the Public Administration (the Chairman of the ADSP, who presides over it, and the Harbour Master for the port or former Port Authority ports falling within the constituency of the ADSP) and twelve port industry representatives from business and from the unions.

In particular: one representative for each of the categories of shipowners, industrialists, operators referred to in Articles 16 and 18 of Law No. 84/94, freight forwarders, intermodal logistic operators operating in the port, maritime agents and consignees, tour operators or merchants operating in the port, as designated by the most representative national trade associations; a representative of the railway operators operating in port; a representative of the haulage operators operating in the logistics-port area, designated by the Central Committee of the



Hauliers Registry; three representatives of personnel working in port companies, as designated by the most representative nationwide trade unions, stipulators of the collective national union agreement for the port sector. These members will stay in office for 4 years, participate in the work of the Partnership Body free of charge and may be substituted by a deputy member.

This Body carries out partnership-related functions as well as consultative partnership functions of an economic-social nature on all matters that are not of the exclusive competence of the President.

If the Management Committee intends to deviate from the guidelines of the Body, grounds for doing so must be suitably and specifically justified, which will make the opinion expressed partially binding.

The positions taken by the Partnership Body shall be adopted according to the practice of consensus, in substitution of that of the majority. The final orientation may therefore not reflect the will expressed by the majority of members. On a practical level, this special procedure reduces the scope of opinion as it is subject to inevitable restrictions and compromises and its scope of action may be greatly reduced.

NATIONAL COORDINATION COMMITTEE OF THE PORT SYSTEM AUTHORITIES. A National Coordination Committee of the Port System Authorities is also due to be established with the task of coordinating and harmonising at the national level the strategic decisions concerning large infrastructure investments, urban planning choices in port areas, implementation strategies of the concession policies issued by the maritime state property department and marketing and promotion strategies regarding the national port system on international markets.

The powers given to this Committee are potentially vast and certainly strategic for the Italian port system. It is surprising, therefore, that the law does not envisage the adoption of a specific regulation for its functioning as it does for the functioning of the Partnership Body.

The representatives of trade and industrial organisations take part in the work of the National Committee only as invited participants and only in as much as their specific competences are relevant to matters on the agenda due to be discussed at any particular meeting.

European Regulatory Framework for the provision of port services and common rules on financial transparency of ports

At the plenary session on 14 December 2016, the European Parliament approved at first reading the report on the rules for ports, which the Council adopted as legislative act on 23 January 2017. On 3 March 2017, this was published in the Official Gazette of the European Union as Regulation (EU) 2017/352 of the European Parliament and Council and establishes a regulatory framework for the provision of port services and common rules on financial transparency of ports.

This Regulation enters into force on 24 March 2017 and shall apply from 24 March 2019. In practice, the entry into force ratifies the conclusion of the legislative process and the consequent insertion of the Regulation into the legal system of the European Union: Member States must now fulfil the prerequisites necessary for the full application of the Regulation, to take place after twenty four months.

The definitive text of the Rules is the result of innumerable compromises, which have progressively reduced the innovative scope of the measure, initially inspired by free market principles.

Port services to which the Regulations apply, without prejudice to Article 10 are: bunkering; cargo-handling; mooring; passenger services; collection of ship-generated waste and cargo residues; pilotage; towage and dredging (for which separate accounting is required when carried out by the managing body of the port benefiting from public funding).

An integral part of the Regulation is the premise containing all the principle considerations, which have been transposed into the new rules covering port services.

Moreover, according to European law, a public service obligation means that imposed on the provider of a service to guarantee fulfilment in the general interest, an obligation that the provider would not undertake under the same conditions if he were only to take into account his own business interests.

LIMITATION OF THE NUMBER OF PORT SERVICE PROVIDERS. The managing body of the port, or the competent authority, may limit the number of providers of port services when: there is scarcity or reserved use of land or water-side space; the absence of such a limitation is obstructing the performance of public service obligations (including when such absence leads to excessively high costs related to the performance of such obligations for the managing body of the port, the competent authority, or the port users); the absence of such a limitation runs counter to the need to ensure safe, secure or environmentally sustainable port operations; the characteristics of the port infrastructure or the nature of the port traffic are such that the operations of multiple providers of port services in the port would not be possible; it has been established that a port sector or sub-sector, together with its port services carries out an activity that is directly exposed to competition in markets to which access is not restricted.

SAFEGUARDING OF EMPLOYEES' RIGHTS – SOCIAL CLAUSE. The Regulation, in its long gestation phase, felt the impact of social problems and consequently became increasingly sensitive to the need to protect the rights and safety



of workers, as well as their professional training.

For example, Article 9 “Safeguarding of employees’ rights” provides that “staff previously taken on by the outgoing provider of port services shall be granted the same rights as those to which they would have been entitled if there had been a transfer of undertaking within the meaning of Directive 2001/23/EC”. This rule is a real sword of Damocles for users of the port service since the new supplier cannot operate a real restructuring of the service and the burden of cost of the previous contract-holder’s staff will have to be born by overheads and fees charged.

EXEMPTIONS. Article 10 of the Rules stipulates that the rules governing access to the port market shall not apply to cargo handling, passenger services or pilotage, although individual Member States may eliminate such exemptions. All the political uncertainty shown by the Commission emerges in the encouragement by all member states to grant “the use of Pilotage Exemption Certificates, or equivalent mechanisms (e. g. VHF), in order to improve efficiency in ports, in particular to stimulate short sea shipping” (Premise Number 39).

Furthermore, the Regulation does not exclude the right of Member States to regulate service tariffs in order to avoid over-charging, in cases where the situation of the market in port services, although liberalised, is such that effective competition cannot be achieved (Premise Number 40).

FINANCIAL TRANSPARENCY AND AUTONOMY. “Financial relations between maritime ports in receipt of public funds and providers of port services, on the one hand, and public authorities, on the other hand, should be made transparent in order to ensure a level playing field and to avoid market distortions” (Premise Number 41).

In order to avoid market distortions, the managing body of the port in receipt of public funds, when it is also acting as a service provider, must keep accounts for publicly funded activities separate from accounts for activities carried out on a competitive basis. (Premise Number 43).

Furthermore, the Commission must identify which public investments in port infrastructure fall within the scope of Commission Regulation (EU) No. 651/2014 651/2014 (General Block Exemption Regulation), taking into consideration the non-economic nature of certain infrastructure, including access and defence infrastructure, provided that they are accessible to all potential users on equal and non-discriminatory terms (Premise Number 45). Based on these principles, the Regulation stipulates that the allocation of public funds to Port managing bodies, also via enterprises/public financial institutions, should be made transparent through a separate accounting system, highlighting the aim pursued through the allocation of such funds.

PORT INFRASTRUCTURE CHARGES. According to the Regulation port infrastructure charge means a charge levied, for the direct or indirect benefit of the managing body of the port or of the competent authority, for the use of infrastructure, facilities and services, including the waterway access to the port concerned. In order to contribute to an efficient infrastructure charging system, the structure and the level of port infrastructure charges are to be determined according to the port’s own commercial strategy and investment plans, and shall comply with competition rules.

Nevertheless, depending on the economic strategy of the port or port spatial planning policy, port infrastructure charges can be varied for certain categories of users or for making more efficient use of port infrastructure and in order to promote short sea shipping. The criteria for such a variation – apart from being transparent, objective and non-discriminatory – must be consistent with competition law, including rules on State aid. Moreover, this provision seems to contradict the declaration that the managing body of the port, or the competent authority, shall not be required to disclose differentiations in the charges that are the result of individual negotiations (Premise Number 48).

Italy: tariff adjustment for pilotage services

Towards the end of 2016, a ministerial national inquiry was held into the tariff adjustment for pilotage services in Italy’s ports. The national average increase of the tariffs valid for the two-year period 2017-2018 is +0.38%, which, net of end-of-service treatment and discount for the Motorways of the Sea, reduces it by -1.47%. This result is particularly appreciated as it demonstrates, at a distance of two years, the validity of the modifications made in 2014 to the pilotage tariff formula.

Over the next two years, matters to be discussed at ministerial level include extending the VHF pilotage service, large tonnage and review of allowed spending. Solving these issues could further improve the efficiency and cost-effectiveness of the service, as has already been the case with the results achieved through the changes introduced in 2014.

In 2016, Law No. 230 on the Limitation of maritime pilots’ liability was issued; this calls for compulsory insurance in order to be able to pursue the profession. It is important to note that this law provides that any measure governing the compulsory nature of technical-nautical services must be implemented after having obtained the opinions of the national trade organisations involved.



Italy: new legislation on dredging

The new environmental legislation that came into force between February and September 2016, regulates dredging operations in Italian ports in terms of simplifying the criteria for the construction of filling boxes and collecting tanks, and also concerns dredging in port areas and marine-coastal areas that are within or outside sites of national interest (SIN), and the methods and criteria for handling dredged material, including immersion. The new legislation responds to the concerns of maritime operators who have long complained about the progressive reduction in the seabed and impediment to the technological evolution that aims at increasing the size of ships (so-called “ship gigantism”).

Alternative fuels

In order to reduce dependence on oil and mitigate the environmental impact of maritime transport, by Legislative Decree No. 257 of 2016 (which entered into force on 14 January 2017), Italy implemented European Directive 2014/94/EU on the adoption of National policy frameworks for the development of the market as regards alternative fuels in the maritime and inland transport sectors.

Therefore, in order to allow the movement of liquefied natural gas (LNG)-fuelled vessels, Italy undertook to provide an adequate number of LNG refuelling points by 31 December 2025 within the TEN-T network and by 31 December 2030 in Ports linked to inland shipping.

A plan is also envisaged for the electrification of docks in seaports within the TEN-T network and inland shipping ports, to be completed by December 31, 2025.

Employment on board and training

Single National Collective Labour Agreement (CCNL Unico) for the Private Sector of the Shipping Industry

On September 15, 2016, Confitarma completed, together with Confederal Trade Union Organisations, and, for the section regarding employment in port towing, with Assorimorchiatori and Federimorchiatori, the definitive drafting of the National Collective Labour Agreement for the Private Sector of the Shipping Industry, which will expire on 31 December 2017.

In accordance with the provisions of the framework agreement signed on 1 July 2015 at the same time as the contract renewal agreement, a contract was concluded that includes all national collective agreements previously applied in the maritime sector, which now form the 15 Sections of the “CCNL Unico”, absorbing the modifications and innovations introduced by the July 2015 and subsequent agreements as well as completing the work of simplifying and rearranging the CCNL.

In accordance with the provisions of the Maritime Labour Convention 2006, Confitarma has also compiled an English language version of a number of the sections of the CCNL.

Reforming the employment of seafarers

On November 17, 2016, Confitarma, Fedarlinea, Filt-CGIL, Fit-CISL and Uiltrasporti signed a Joint Announcement proposing to establish a more efficient and modern system for the placement of seafarers on the basis of the following principles: establishment of an efficient National Seafarers’ Registry database in anticipation of the phasing out of the “general shift”; direct employment of the maritime worker; the elimination of the issuing of the embarkation vouchers and related economic contribution; maintenance of all the provisions and safeguards provided for in the Special Shift Regulations provided by the CCNL of 1 July, 2015; authorization procedure for manning agencies for carrying out their activities, in accordance with the Maritime Labour Convention 2006.

In order to initiate a technical committee at ministerial level and finally complete the employment reform envisaged by Presidential Decree No. 231 of 2006, but never implemented, the Joint Announcement was sent to the Ministry of Infrastructure and Transport.

The Solimare Fund

On January 12, 2016, the Board of Directors of the Bilateral Maritime Solidarity Fund (Solimare), which is composed of one representative of the Ministry of Labour and Social Policy, one from the Ministry for the Economy and Finance, and ten experts, five designated by the National Secretariats of confederal Trade Unions and five designated by the Employers’ Associations (three from Confitarma, one from Fedarlinea and one from Federimorchi). The Committee elected a representative of Confitarma as Chairman.

Despite the contributions paid by shipping companies and their employees, which began in June 2016 with retroactive effect since March 2014 by provision of the Ministry of Labour and Social Policy, during the year the Fund failed to provide benefits because of a provision included in the 2015 inter-ministerial decree for the establish-



ment of the Fund, whose essence of solidarity is thus undermined. The Fund cannot pay out to any company more than the amount of contributions paid in during the quarter preceding the one in which a claim is submitted. Following repeated requests by Confitarma, the Ministry of Labour and Social Policy shared the need to amend the provision and therefore called on the social partners in the Solimare Fund to sign a union agreement. On 9 September, 2016 Confitarma with Assorimorchiatori, Federimorchiatori, Fedarlinea, Filt-CGIL, Fit-CISL and Uiltrasporti, concluded a union agreement that proposes the replacement of the above criterion with a new, much more flexible provision that limits the ordinary benefit provided by the Fund in proportion to the ordinary contributions paid by the individual employer. Having obtained the favourable opinion of INPS on the sustainability of the proposed amendment, we are now awaiting the signature of the two competent ministries and the subsequent verification of legitimacy by the Court of Auditors before its final publication in the Official Gazette.

Maritime Labour Convention 2006

Confitarma has long underlined the need to implement the “2014 Financial Security Amendments” to the Maritime Labour Convention 2006, which entered into force on 18 January, 2017, recognizing the insurance coverage guaranteed by the P&Is.

The Ministry of Infrastructure and Transport, in agreement with the Ministry of Economic Development, began an in-depth study of the procedures for recognition of the insurance institutions that will have to guarantee this cover and, awaiting the outcome of the study and availing of the opportunity provided by Article XV of the Maritime Labour Convention, notified the International Labour Organization (ILO) of the decision to postpone the entry into force of these regulations until 18 January 2018.

At the request of Confitarma, the Italian Coast Guard notified the Secretariats of the various MoUs and the main foreign Coast Guard Agencies of this deferment in order to avoid any problems for Italian flag state vessels during Port State Control (PSC) inspections.

Education and Training

TECHNICAL-SCIENTIFIC COMMITTEES OF TRANSPORT AND LOGISTIC TECHNICAL INSTITUTES. Confitarma wants to promote better quality training, providing knowledge and functional skills that reflect the actual needs of shipping companies in order to improve employment opportunities for young people who want to embark on a maritime career. To this end, Confitarma has been asking the Technical Transport and Logistics Institutes throughout Italy to nominate representatives for the Technical-Scientific Committees (CTS). To date, 14 Nautical Institutes have responded to the request.

Albeit with ups and downs, depending on the actual involvement of the CTSs in preparation of training programmes by the Institutes, Confitarma’s representatives are working to improve the quality of the teaching provided by schools and training agencies, by promoting school-work alternation and bringing teachers with a business world background into the classroom to share their field experience and enable pupils to enrich their training and skills.

In order to incorporate marine environment protection matters into the school curriculum, Confitarma is also considering the possibility of collaborating with Associations such as Marevivo.

TRAINING FOR OFFICERS WHO CARRY OUT MANAGEMENT FUNCTIONS. At the end of 2013, in order to close an infringement procedure by the European Commission, a decree issued by the Italian Coast Guard was introduced into Italian legislation obliging masters, engineers and first officers to participate in management training courses (300 hours for Deck staff and 570 hours for Engineering staff).

In the latter part of 2016, the delicate issue came to the fore after the Ministry of Infrastructure and Transport clarified that the course is also necessary for the renewal of the competence certificate of officers already in possession of this qualification and who had hitherto been excluded from this obligation.

Warned by Confitarma about the difficulties that immediate application of this obligation would generate at an operational level, the Ministry sanctioned a moratorium to allow seafarers whose competence certificates expire in 2016 and 2017 to complete courses by 31 December 2018.

Moreover, a ministerial level discussion table was established to review the situation and alleviate the impact of this obligation as much as possible. As a result, the Ministry of Infrastructure and Transport is willing to remodel the current training programmes and required attendance, taking into account the certified competences and skills of masters, engineers and first officers, and to investigate the feasibility of carrying out the courses via more innovative means (e. g. e-learning).

On 1 February 2017, Confitarma and Fedarlinea with Filt-CGIL, Fit-CISL and Uiltrasporti (and subsequently also with USCLAC-UNCDIM and UGL), signed a three-point Joint Proposal that has in the main been accepted by the Maritime Administration, which – changing its original position – provides that:

– Officers who obtained the Certificate of Competence (CoC) at a management level before 1 February 2002 are



exempted from the obligation to complete the course and the examination;

– Management officers who are already licensed but are not exempt from the obligation to take the course on the basis of point 1 above, can sit the examination directly to prove possession of such competences. Passing the examination will exempt such officers from the obligation to attend the course;

– those who are already in possession of management officer certification but who are not exempt on the basis of the previous two points, can take the courses using the e-learning, system, greatly reducing classroom time.

HIGHER TECHNICAL INSTITUTES (ITS). Courses continued in 2016 at the Higher Technical Institutes (ITS), aimed at training officer cadets and preparing them for the qualifying exam to become future officers in the merchant navy. With the financial support of the National Maritime Fund, educational and training programmes have been developed in close cooperation with leading shipping companies associated with Confitarma, incorporating teaching staff belonging to company technical services and alternating classroom theory with work experience.

ITALIAN MERCHANT MARINE ACADEMY FOUNDATION, GENOA. In 2016, the Italian Merchant Marine Academy Foundation, Genoa, saw 761 candidates for the Deck section, of which 92 were accepted and 259 candidates for the Engineering section, of which 71 were accepted. Overall, there was an increase of 26 students compared to 2015, mainly from Sicily and Liguria. In total, 1,381 officer cadets have entered the Academy since 2005 (824 Deck and 557 Engineering).

Once again in 2016, the Academy Foundation organized an “alignment” course module open to students with diplomas who had not attended nautical institutes or maritime technical institutes and selected 20 students, whose number was added to the 140 other students over the previous five years. Additionally, 25 students are attending a course for “Superior Logistics Technician”.

Most of the Academy students embark on ships belonging to companies affiliated with Confitarma.

HIGHER TECHNICAL INSTITUTE FOR SUSTAINABLE MOBILITY OF THE “GIOVANNI CABOTO” FOUNDATION. Established in July 2010 for the training of both professional and logistical sector seafarers on oil, gas and chemical tankers, bulk carriers and general cargo ships, the Higher Technical Institute for Sustainable Mobility of the “Giovanni Caboto” Foundation in Gaeta in 2016 was able to offer 16 courses, involving a total of 216 Officer Cadets, of which 114 are Deck Officer Cadets and 102 Engineering Officer Cadets.

In 2016, 22 Deck Officer Cadets and 19 Engineering Officer Cadets obtained their final diploma from the Institute. A number of these cadets, who were able to obtain the qualification of Navigation Officer early, have been embarked as Third Officers but most, due to the introduction of the new legislation and the considerable delay in the publication of the announcements, are waiting to sit the exams for the professional qualification, having, nevertheless, received firm recruitment offers from the shipping companies.

ADRIATIC NAUTICAL ACADEMY FOUNDATION. Established in September 2015, the Adriatic Nautical Academy Foundation in Trieste operates as a Higher Technical Institute for sustainable mobility. After launching the training course for 10 Deck Officer Cadets and 10 Engineering Officer Cadets for cargo ships and ro-ro, vessels in 2015, in 2016 the Officer Cadet course was run once again and a higher technical course for information mobility and logistics infrastructure was inaugurated with 22 students. Approximately 60 students attend the three active courses for senior technicians. In 2018, the first 20 Deck and Engineering Officer Cadets will be awarded their final diplomas.

Protection of marine environment and safe navigation

Confitarma is dedicated to the main issues of the environment and shipping safety and, at international level, follows the work of the two IMO (International Maritime Organization) committees, Maritime Safety Committee (MSC) and Maritime Environmental Protection Committee (MEPC). At European level, Confitarma is involved in committees and working parties at the European Community Shipowner’s Association (ECSA) and the International Chamber of Shipping (ICS) and, on a national level, works closely with the VI Unit of the Italian Coast Guard and with the other organisations, such as the Italian Petroleum Union, to examine common issues and outline potential future scenarios.

Ballast water

Even though the Ministry for the Environment and the Protection of the Land and Sea has announced that procedures have begun, Italy has not yet ratified the Ballast Water Management Convention (BWMC), which will enter into force on 8 September 2017.

This deadline certainly will not be changed when the IMO Maritime Environmental Protection Committee next meets in July 2017; however, there are still many uncertainties about the decisions that can be made regarding the date of installation of ballast water treatment plants.



For new constructions (according to MEPC amendments 69), installation must be carried out before delivery. For existing ships, according to the MEPC 69 approved amendments, installation should take place at the first renewal of the International Oil Pollution Prevention (IOPP) Certificate shortly after the BWMC enters into force. But should the amendments proposed by Intertanko be approved, for IOPP certificates expiring between September 2017 and September 2019, installation should take place at the second renewal and for IOPP certificates expiring after September 2019, installation should take place at the first renewal, post entry into force of the Convention. In any case, these amendments will be valid only after the entry into force of the BWMC. After 8 September 2017, all existing vessels must nevertheless have “ballast water exchange” as provided by the Convention. Shipowners’ understandable concern about the reliability of the equipment approved by the IMO has led to a “backlog” in the search and/or installation of the treatment facilities required. As the BWMC currently requires installation of water treatment plants at the first renewal of the IOPP certificate after 8 September, the shipping industry is asking the Ministry for the Environment to “break down” renewal inspections in order to have the certainty of sufficient time to comply in the best way possible with the regulation. On 6 April 2017, during a meeting with all interested parties, Confitarma delivered a document summarising the problem and the needs of the shipowners and received positive signals regarding readiness to dialogue. On 15 May 2017, the Ministries for the Environment and Infrastructure and Transport released notification authorizing Recognized Organisations to issue IOPP certificates before 8 September 2017, if requested, on the condition that the expiry date should be no later than 28 September 2020 (which coincides with the obligation to install treatment systems complying with the new G8 guidelines issued by IMO). The scenario in North America causes particular concern; recently, the US Coast Guard, applying different criteria from those of the BWMC, has given approval to only certain types of system.

Emissions

The implementation of Regulation 2015/757 of the European Parliament and of the Council on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport, which entered into force on 1 July 2015, completes the first phase of The European Commission’s strategy for reducing greenhouse gas emissions from ships. Therefore, shipping companies will have to submit to the verifiers a monitoring plan by 31 August 2017 and, from 1 January 2018, will have to monitor CO₂ emissions for each ship on a per-voyage and an annual basis by applying the appropriate method for determining CO₂ emissions.

During 2016, Confitarma worked with the Ministry for the Environment and the Protection of the Land and Sea and contributed during EU consultations on the implementation of the Regulations.

On 14 February 2017, the European Parliament approved plans to boost greenhouse-gas emission curbs through the EU carbon market (EU ETS), so as to bring EU climate policy into line with the aims of the Paris agreement. The majority of MEPs voted to include maritime transport in the scheme from 2023, if by 2021 no comparable system operating under the IMO comes into existence. This means that CO₂ emissions in EU ports and during voyages to and from them should be accounted for. MEPs propose setting up a “maritime climate fund” to compensate for maritime emissions, improve energy efficiency, facilitate investment in innovative technologies and reduce CO₂ emissions.

The ECSA and ICS, showing aversion and disappointment towards the European Parliament decision, believe this will put unrealistic pressure on the IMO with regional measures that will gravely hurt a global sector like shipping and do very little for climate. Moreover, according to European shipowners, this decision makes it more difficult to reach an effective and timely global agreement within the IMO. In fact, a special EU regulation in an integrated sector such as maritime transport puts the results of IMO negotiations with important third countries such as the USA, China, Brazil and India, which have all collaborated, at risk.

Fuel Oil

During the October 2016 session, IMO MEPC 70, while taking into account data from an independent study commissioned by BIMCO and the reservations raised by many member countries, confirmed the entry into force of the 0.5% limit to sulphur content of fuel oil in all parts of the world as from 1 January 2020, as provided for in Annex VI (Revised) to the MARPOL 73/78 Convention.

Up to 1 January, 2020, there are therefore basically three limits for maximum sulphur content in marine fuels: 3.5%, (“global limit”) in all seas of the world; 1.5% for cruise liners and passenger vessels between Community ports in territorial waters and in ZPEs; 0.1% in Emission Control Area (ECA) designated by the IMO and in Community ports. With the changes introduced by Community Directive 2012/33/EU, which essentially aligns the limits of European legislation with those set out in Annex VI to MARPOL 73/78, from January 1, 2020 the limits will be reduced to two: 0.50% global and 0.1% in ports and in ECA areas.

Although in some respects there will be a simplification, it seems that 0.5% fuel, whose characteristics are being defined by the ISO, will have a higher cost because we’re no longer talking about residual but rather a heavy



distillate requiring large desulphurisation plants that use a lot of hydrogen and necessitate the elimination of metals and asphaltenes.

For some time, exhaust gas treatment plants, scrubbers, which reduce emissions if high sulphur fuel is used, were talked about. However, shipowners who strategically choose this solution are now beginning to look into the issues related to their use, not least sludge.

Exhaust smoke from ships in Civitavecchia

Exhaust gases emitted by cruise ships and ferries, seen in the context of the pollution of urban areas close to many ports, are often associated and confused with sulphur oxide (SO_x) and nitrogen oxide (NO_x) emissions. There is, however, no link between fuel sulphur content and the smokiness of exhaust fumes. Furthermore, the change to marine fuel with a sulphur content of 0.1%, apart from causing a number of operating difficulties and risks to shipping safety, does not in any way affect smoke density.

This complicates the issue as SO_x and NO_x emissions are regulated by specific Community and international standards (Annex VI to MARPOL 73/78) whereas there is no regulation for the fumes of ships produced by diesel engines, especially during manoeuvring.

The voluntary agreement signed for the first time in 2007 by which 41 cruise liners undertake to using low sulphur fuels when entering Venice Maritime Station was renewed in Venice in March 2017. Despite a special ordinance issued in Naples in 2015 to impose the use of this type of fuel during harbour approach, the situation is unresolved. In April 2017, Confitarma worked with the Maritime Authority in order to assess the possibility of a voluntary agreement like the one adopted in Venice for the Port of Civitavecchia, where specific and enduring problems have long sought a solution.

Permanent Group for Shipping Safety of the VI Unit

In 2016, Confitarma continued to work with the Italian Coast Guard, participating in the systematic and profitable work of the Permanent Group for Shipping Safety of the VI Unit, comprising officers from the Shipping Safety Office along with representatives from RINA, BV, and DNV-GL, Confitarma and Fedarlinea. The technical panel aims to support the Maritime Administration in drafting application/explanatory circulars and in the preparation of responses to specific requests submitted (exemptions, difficulties in meeting new regulations, etc.) as well as contributing to the review of existing legislation.

This Working Group has produced several circulars, such as those on the use of containerized generator sets and engine exhaust gas cleaning systems, as well as regulating the International Safety Management Code (ISM) in Italy. In 2016, Confitarma, in cooperation with the VI Unit and the MIT, initiated contacts with the Ministry for Economic Development with the aim of simplifying the procedure for ship radio inspections overseas, which are time-consuming, costly and require significant managerial outfitting commitment.

During the year, Confitarma worked on a number of Italian Association of Naval Technology (ATENA) events aimed at spreading maritime culture, offering updates on technical themes and discussing problems concerning all aspects of naval and maritime business. Particularly successful was the workshop about the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water (BWMC), which focused on issues regarding the installation of treatment systems and their use.

Radio Certificates

Confitarma's impetus regarding inspections for the issuing of radio certificates has achieved a significant result. The meeting of 10 February 2017, promoted by Confitarma, with representatives of the Ministries of Economic Development (MISE) and Infrastructure and Transport (MIT) and the VI Unit of the Italian Coast Guard, whilst upholding the shared view that a complete revision of the existing legislation is necessary, concluded that, during annual inspections to be carried out over a three-month period, the MISE will evaluate the possibility of extending certificate validity to five years and, in special cases, delegate to the three recognized organizations (RINA, BV, and DNV-GL). A technical panel to carry out an in-depth survey into the matter is also due to be set up.



Confitarma – The Organisation

Heir to traditional associations of shipowners and shipping entrepreneurs dating back to 1901, CONFITARMA, today, is the foremost Italian shipping industry association and represents almost the whole of the nation's merchant fleet, shipping companies and groups operating in freight and passenger transport, cruises and auxiliary traffic services.

CONFITARMA objectives include the promotion of the development of the Italian merchant marine as part of a policy that leverages maritime transport, managing the representation and protection of the Italian shipping industry and shipping companies in relations with institutions and administrations, as well as with economic, political, social and trade union bodies. The functions of Confitarma include stipulating trade union and economic agreements, as well as collective labour contracts; representing and protecting its members in relationships with trade unions and in matters of general and special economic interest and providing information and assistance to members about regulatory, economic and social issues, both at the national and international level, especially in the fields of development, environment and energy, infrastructure and logistics, tourism, business culture, the labour market and training.

CONFITARMA is a member of Italian General Confederation of Industry CONFINDUSTRIA and is directly represented in the CNEL (National Council for Economy and Labour). Furthermore, it is one of the founders and major contributors to the Federation of the Italian Maritime System (Federazione del Sistema Marittimo Italiano), which represents the Italian maritime cluster, and is also a member of the European Network of Maritime Clusters (ENMC), and the Italian Institute of Navigation (IIN).

Internationally, CONFITARMA belongs 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 collaborates with: IMO – International Maritime Organization and ILO – International Labour Organization.

CONFITARMA is based in Rome.

Young Shipowners

The Young Shipowners Group was established in 1995 in compliance with the Confitarma's Statute, with the following purposes:

- promoting awareness of the ethical and social role of free enterprise and the resulting entrepreneurial responsibilities;
- exploring broader strategic topics related to the shipping industry and the maritime system as a whole;
- contributing to a constant adaptation of Confitarma to the new demands of the shipping industry, with regard – to the dynamics of the economic and social context;
- encouraging the training of new management recruits to shipping companies and related membership activities.

The group comprises over 60 members, including shipowners, sons of shipowners, managers and employees directly engaged in the enterprises represented by Confitarma and coming from about 50 member companies.

The Young Shipowners are actively involved in the life of the Confederation: the president is a statutory member of the Board and the Executive Committee of Confitarma; the members of the Board participate in the Advisory Committees on issues related to the shipping industry and the maritime system.

The Young Shipowners also participate assiduously in the working groups of the ECSA.

In May, Young Shipowners, together with the multinational Ardent and Banchemo Costa, organized a seminar entitled: "Maritime salvage – Operational and contractual aspects, media management". The event, open to all members, spanned a number of sessions, which were entrusted to international experts and which dealt with the specific subjects of management of rescue operations, contractual aspects and media relations in the management of maritime emergencies through theory, case studies, simulation and role play.

At the end of June, during the Naples Shipping Week, the GGA with other young representatives of the maritime cluster organised a conference at which leading Italian shipowners described their early careers and stressed the role of the younger generation within companies, a generation which then reiterated a commitment to continued growth and exchange.

In December, at the year-end Meeting, Young Shipowners, in collaboration with the Young Agents of Federagenti and Youngship Italia, organised a seminar on the current macro-economic context (Brexit, American elections, Brics and new emerging economies) and an analysis of maritime markets (freight, commodities, shipbuilding) with guest speakers Beniamino Quintieri, SACE Chairman, Sissi Bellomo, journalist Il Sole 24 Ore, and Enrico Paglia, Bancosta Research.

The Young Shipowners also hold lectures and participate in teaching activities in training institutes, such as the Institute for Research and Educational Activities (IPE), as well as offering university students from Engineering and Economics faculties brief periods of work experience in their shipping companies.





CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Sede
Head Office

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

Progetto grafico e stampa

Teseo Editore

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

Convention on the International Maritime Organization

Articles of the Convention

Part 1 – Purposes of the Organization

Article 1 – states the purposes of the organization are:

(a) To provide machinery for co-operation among Governments in the field of governmental regulation and practices relating to technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade, and to encourage the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning maritime safety, efficiency of navigation and prevention and control of marine pollution from ships; and to deal with administrative and legal matters related to the purposes set out in this Article.

(b) To encourage the removal of discriminatory action and unnecessary restrictions by Governments affecting shipping engaged in international trade so as to promote the availability of shipping services to the commerce of the world without discrimination; assistance and encouragement given by a Government for the development of its national shipping and for purposes of security does not in itself constitute discrimination, provided that such assistance and encouragement is not based on measures designed to restrict the freedom of shipping of all flags to take part in international trade;

(c) To provide for the consideration by the Organization of matters concerning unfair restrictive practices by shipping concerns in accordance with Part II;

(d) To provide for the consideration by the Organization of any matters concerning shipping that may be referred to it by any organ or specialized agency of the United Nations;

(e) To provide for the exchange of information among Governments on matters under consideration by the Organization.



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori