



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

# Registro internazionale

Assemblea  
Roma, 26 giugno 2018



CONFINDUSTRIA



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

Assemblea  
Roma, 26 giugno 2018

*Annual General Meeting*  
*Rome 26<sup>th</sup> June 2018*

*aderente a*



CONFINDUSTRIA



Premessa

## Mario Mattioli, Presidente Confitarma

---



Essere presidente della Confederazione Italiana Armatori è un grande onore e una grande responsabilità, cioè quella di rappresentare una categoria importante, con caratteristiche del tutto particolari che ci rendono completamente diversi dalle altre categorie imprenditoriali soprattutto per la spiccata dimensione internazionale in cui operiamo.

La nostra Confederazione rimane infatti il punto di riferimento strategico del *cluster* marittimo nazionale e il nostro scopo primario è quello di rappresentare tutta l'industria armatoriale italiana.

In quest'ottica, ed anche per celebrare i 20 anni del Registro Internazionale che ha consentito alle nostre navi di essere competitive, abbiamo voluto aggiornare il nostro marchio associativo con una chiara indicazione del carattere italiano, non solo della nostra flotta, ma di questa organizzazione, degli armatori che la compongono, del territorio da cui operiamo (spesso con successo) su tutti i mercati marittimi.

Porterò avanti, con la mia squadra, un ricco programma di lavoro, dettato dai tanti temi che interessano lo *shipping*, sempre tenendo ben presente la difesa e il rafforzamento della competitività della nostra bandiera marittima: solo con una flotta forte e capace di competere sui mercati internazionali potremo discutere concretamente di sicurezza, ambiente, occupazione.

Per questo, il mio primo impegno è quello perseguire la strada che ha consentito all'armamento italiano di rimanere competitivo a livello nazionale ed internazionale.

E la difesa della competitività della nostra flotta mercantile, nel rispetto delle regole di sicurezza e ambientali, ruota intorno al Registro Internazionale, che da venti anni si rivela uno strumento di grande successo per lo sviluppo della nostra industria della navigazione.



Interventi correttivi, come quello – richiesto dall’Europa – relativo all’estensione dei benefici fiscali alle unità battenti bandiera di altri Stati Membri dell’Unione se facenti capo a soggetti con sede in Italia, testimoniano proprio l’efficacia che alla nostra normativa viene riconosciuta e rispondono ad un’esigenza di uniformità del quadro giuridico comunitario.

È innegabile però che qualsiasi aggiustamento dovrà essere apportato senza indebolire il complessivo impianto normativo del Registro Internazionale, indebolimento che purtroppo è già avvenuto per il comparto traghetti operanti in cabotaggio, anche se questa modifica legislativa è ancora al vaglio delle istituzioni europee.

Premesso ciò, molte sono le sfide con cui l’armamento italiano si deve confrontare, mantenendo dritta la barra sul tema della competitività.

Innanzitutto, ripartendo dall’importante lavoro di riordino e semplificazione del CCNL, affronteremo l’imminente stagione di rinnovo contrattuale dei marittimi e degli amministrativi. Inoltre, proseguirà l’intensa azione che Confitarma da molti anni porta avanti per promuovere la migliore qualità della formazione, al fine di fornire conoscenze e competenze funzionali agli effettivi bisogni delle imprese armatoriali e di valorizzare i lavoratori marittimi, specie quelli dello Stato Maggiore e quelli impiegati in funzioni altamente specialistiche.

In cima alle priorità vi sono naturalmente le tematiche ambientali, che condizionano fortemente l’impostazione della politica marittima. Confitarma, in linea con ICS (*International Chamber of Shipping*) ed ECSA (*European Community Shipowners’ Association*) raccoglie la sfida lanciata dall’IMO per la riduzione del 50% delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dal trasporto marittimo entro il 2050 ed esprime preoccupazione per tutti gli interrogativi che ancora oggi permangono su disponibilità, qualità e caratteristiche di combustibili con il limite 0,5% di zolfo che saranno obbligatori dal 2020. Affronteremo anche la sfida della *Ballast Water Management Convention (BWMC)* nonché quelle della *cyber security* e della digitalizzazione.

Proseguiremo con sistematicità e costanza il confronto con gli *stakeholder* finanziari, con riunioni dirette sia con i principali gruppi bancari nazionali ed internazionali operanti nel settore dello *shipping* sia con soggetti istituzionali non bancari. In particolare, continueremo a portare avanti il costruttivo rapporto con l’ABI, improntato alla massima trasparenza, per far comprendere ai nostri interlocutori bancari che la flessibilità finanziaria è per l’industria armatoriale una componente imprescindibile e fondamentale.

Se poi guardiamo alle tematiche portuali, io credo che l’iniziativa cinese della Nuova Via della Seta modificherà gli assetti della portualità e delle rotte con impatti significativi sui porti del Mediterraneo e del Nord-Europa e ingenti investimenti, soprattutto in *terminal* e infrastrutture intermodali. Ormai tutti siamo coscienti del fatto che la Via della Seta può essere il nuovo canale per la crescita delle infrastrutture e del sistema produttivo globale e sta crescendo la consapevolezza del ruolo di primo piano che il trasporto marittimo deve svolgere nel nuovo scenario geo-economico.

Il nostro Paese ha le potenzialità per proporsi come *hub* logistico e punto strategico di imbarco e sbarco per le “*Silk Ships*”, le navi che percorrono la nuova Via della Seta: per la sua posizione geografica e per la dotazione logistica e portuale può rivestire un ruolo di primo piano nella *One Belt & One Road Initiative*, ma sarà importante mettere a disposizione di un così imponente sistema commerciale una serie di porti efficienti per offrire davvero valide alternative di sbarco. Per non parlare degli appesantimenti burocratici che da sempre rallentano lo sviluppo dei nostri scali. Insomma, nel gioco di domanda e offerta che si genererà sulla Via della Seta, le opportunità possono esserci anche per l’Italia, se finalmente il nostro Paese avrà l’intelligenza di dotarsi di un sistema logistico efficiente, pronto a rispondere.

Ecco perché chiediamo, assieme all’intero *cluster* marittimo, un referente politico che abbia una visione integrata e, oltre allo *shipping* e ai porti, comprenda anche la logistica e tutte le altre componenti del sistema economico legato al mare.

Negli anni Confitarma ha affrontato e vinto molte sfide: lo dimostra il fatto che l’Italia oggi può contare su una flotta di bandiera, terza tra le flotte dei paesi del G20, che opera con unità nuove e avanzate, a garanzia della sicurezza della navigazione e della tutela dell’eco-sistema marino, ricoprendo posizioni di assoluto rilievo nei settori più sofisticati (ro-ro, navi da crociera, navi per prodotti chimici).



L'intero *cluster* marittimo ha il suo perno nell'industria armatoriale che nel suo complesso produce 33 miliardi di euro l'anno, circa il 2% del PIL, e dà lavoro a più di 470.000 persone tra addetti diretti e indotto.

Sono poche le organizzazioni di categoria che possono vantare, come la Confederazione Italiana Armatori, 117 anni di età nel corso dei quali la priorità è sempre stata la tutela degli interessi marittimi nazionali, fronteggiando e vincendo ogni sfida. Per questo continueremo ad essere sempre di più, e sempre più strutturati nella logica di integrazione verticale e di *supply-chain*, il punto di riferimento, in Italia, dell'intero *cluster* marittimo, nazionale e internazionale.

In quest'ottica, e tenendo conto dello stretto legame che unisce Confitarma assieme ad altre importanti associazioni marittime (Assonave, Assologistica, Assiterminal, Federpesca, Ucina) a Confindustria, l'obiettivo è quello di creare anche in tale ambito un organismo che ne riunisca le componenti marittime e possa dare maggiore peso politico alle richieste del settore e alle sue esigenze, a cominciare dall'istituzione di una guida politica e amministrativa unica, in grado di rispondere a tutte le sue specificità, sostenendo e rafforzando le sue potenzialità a vantaggio dell'economia del Paese.

Concludo ricordando ciò che disse Gianni Agnelli "Per essere italiani nel mondo bisogna essere europei in Italia".





## INDICE

### 3 Premessa di Mario Mattioli, Presidente Confitarma

#### 9 La navigazione mercantile italiana nel 2017

- 9 Il Registro Internazionale compie 20 anni
- 11 *Safety e Security*
- 13 Armatori e finanza
- 14 Turismo che viene dal mare
- 14 Navigazione di cabotaggio
- 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 fleets*
- 54 Rinnovo della flotta italiana / *Italian merchant fleet renewal*
- 55 Pirateria / *Piracy*
- 55 Migranti dal mare / *Migrant at sea*
- 55 Commercio estero dell'Italia nel 2017 per modalità di trasporto / *Italian foreign trade by mode of transport on 2017*

#### 17 La navigazione internazionale e i traffici marittimi

- 17 Commercio marittimo mondiale
- 18 Flotta mondiale
- 18 Mercati marittimi

##### Grafici e tabelle / *Graphs and tables*

- 56 PIL, commercio mondiale e commercio marittimo / *GDP, world trade and maritime trade*
- 56 Traffico marittimo mondiale / *World seaborne trade*
- 56 Evoluzione della flotta mondiale / *World merchant fleet evolution*
- 57 Flotta mondiale: tonnellaggio da carico controllato dai principali Paesi marittimi  
*World fleet: cargo tonnage controlled by main maritime countries*
- 58 Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri / *World fleet: ships on main registers*
- 59 Ripartizione delle commesse ai cantieri / *Break-down of shipyards orders*
- 59 Ordini ai cantieri mondiali / *World orderbook*
- 60 Flotta mondiale, principali tipi di navi da carico / *World fleet by cargo carrying shiptype*
- 61 Principali flotte mondiali di navi cisterna / *World leading tanker fleets*
- 62 Andamento dei noli delle navi cisterna / *Tanker ships charter market performance*
- 62 Andamento dei noli delle navi chimichiere / *Chemical ships charter market performance*
- 62 Traffico marittimo di LNG e LPG / *Maritime trade of LNG and LPG*
- 63 Andamento dei noli delle navi LPG e LNG / *LPG and LNG ships charter market performance*
- 63 *Baltic dry index*
- 64 Principali flotte mondiali di navi portarinfuse / *World leading bulk carrier fleets*
- 65 Principali flotte mondiali di navi portacontenitori / *World leading container fleets*
- 66 Andamento dei noli delle navi portacontenitori / *Container charter market performance*
- 66 Traffico mondiale di contenitori / *World container traffic*
- 66 Traffico di contenitori per aree geografiche / *Container trade by geographic area*
- 67 Principali flotte mondiali di navi traghetto / *World leading ro-ro fleets*
- 67 Evoluzione della flotta crocieristica mondiale / *World cruise fleet evolution*

#### 25 La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

- 25 La flotta e il commercio estero dell'Ue
- 25 Protezionismo e ostacoli agli scambi

##### Grafici e tabelle / *Graphs and tables*

- 68 Flotta dell'Unione europea (inclusa Norvegia) / *European Union fleet (incl. Norway)*
- 69 Commercio dell'Unione europea per modo di trasporto / *Eu trade by mode of transport*





- 69 Importazioni dell'Unione europea per modo di trasporto / *Eu imports by mode of transport*
- 70 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
- 29 Riforma della *governance* portuale
- 31 Adeguamento tariffario dei servizi tecnico-nautici
- 32 Avvisatore marittimo
- 32 *Port Reception Facilities*

### *Grafici e tabelle / Graphs and tables*

- 71 Movimenti di merci e passeggeri nei principali porti italiani / *Movement of goods and passengers in major italian ports*
- 71 Movimento crocieristi nei porti italiani / *Passengers movement in Italian ports*
- 72 Servizi di trasporto *ro-ro* per la Sicilia / *Ro-Ro services to Sicily*
- 72 Servizi di trasporto *ro-ro* per la Sardegna / *Ro-Ro services to Sardinia*
- 73 Servizi di trasporto *ro-ro* internazionali / *Ro-Ro international services*
- 74 Movimento *container* nei principali porti europei e nord-africani / *Containers movement in the major European and North-African ports*

## **33 Il lavoro a bordo e la formazione**

- 33 CCNL unico per il settore privato dell'industria armatoriale
- 33 Fondo Solimare
- 34 Modifica della normativa europea sul lavoro marittimo
- 35 *Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006)*
- 36 Formazione ed *Education*

### *Grafici e tabelle / Graphs and tables*

- 75 Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane / *Estimated jobs on board Italian ships*
- 75 ITS Fondazione G. Caboto di Gaeta: Allievi dal 2011 al 2017 / *Cadets since 2011 to 2017*
- 76 Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile: Allievi Ufficiali ammessi dal 2005 al 2018 per regione di provenienza / *Cadets admitted in Accademy and their region of origin, 2005-2018*

## **42 La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione**

- 42 Acque di zavorra
- 43 Emissioni
- 43 Combustibili
- 44 Gruppo Permanente Sicurezza della Navigazione del VI Reparto
- 44 Altre attività

### *Grafici e tabelle / Graphs and tables*

- 77 Riduzione degli sversamenti di petrolio e crescita del trasporto via mare di petrolio e gas / *Decline in number of tanker spills vs growth in petroleum and gas loaded*
- 77 Requisiti BWMS (*Ballast Water Management System*): scenario flotta mondiale / *BWMS Requirements: Global Fleet Scenario*

## **45 L'organizzazione di Confitarma**

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

## **78 English version**



# La navigazione mercantile italiana nel 2017

---



## **Il Registro Internazionale compie 20 anni**

Nel 2018 compie 20 anni il Registro Internazionale italiano, lo strumento che ha permesso di restituire alle imprese armatoriali italiane la possibilità di battere il tricolore sulle proprie navi.

Negli anni Ottanta iniziò un progressivo declino della nostra flotta di bandiera, gravata da norme che le impedivano di competere.

In quegli anni, mentre gli altri Stati marittimi e l'Unione europea avevano compreso che occorreva un radicale mutamento di strategia per contrastare l'impoverimento delle flotte, gli armatori italiani fuggivano verso altri registri, costretti da costi di esercizio annui superiori del 45-50% rispetto a quelli sostenuti dalle bandiere greca, liberiana o norvegese.

L'Italia si ostinava nel rinvio sistematico delle scelte di politica marittima, opponendo rigide e spesso confuse motivazioni di carattere normativo alle richieste dell'industria armatoriale di adeguare il nostro ordinamento ad uno scenario internazionale ormai mutato in modo irreversibile e alla nuova divisione del lavoro che la caratterizzava. La politica di allora non riusciva a capire quanto per gli imprenditori del mare fossero indispensabili regole più flessibili ed agili.

Si rischiò così una vera e propria "migrazione industriale", di proporzioni tali da portare ad ammainare la bandiera italiana su tutte le nostre navi impegnate nei traffici internazionali.

Finalmente, sulla scia di quanto raccomandava l'Unione europea, anche forze politiche e sindacati si unirono agli armatori per determinare nuove linee di intervento politico-legislativo sugli aspetti lavorativi e fiscali dell'industria marittima, dimostrando in quell'occasione una vera cultura del bene comune.

Ecco perché l'istituzione del Registro Internazionale rappresentò, anche se con molto ritardo, un punto di svolta qualificante della politica marittima italiana, che ci ha allineato con linee-guida europee tuttora efficaci e lungimiranti, che hanno consentito alla flotta dell'Unione di essere oggi il primo vettore del mondo.

Il Registro Internazionale, istituito in Italia con il decreto-legge n. 457 del 1997, poi con-





vertito con modificazioni nella legge n. 30 del 1998, prevede un regime di benefici, ritenuti dalla Ue aiuti di stato ammissibili, per conseguire l'obiettivo primario di mantenere le navi sotto la bandiera italiana salvaguardando l'occupazione italiana e comunitaria.

In particolare, il Registro Internazionale consente di compensare i maggiori costi del lavoro marittimo comunitario attraverso una riduzione dei relativi oneri fiscali e sociali e allinea agli altri paesi dell'Ue il carico fiscale delle imprese attraverso sistemi di tassazione agevolata. Nel 2003, con il dlgs n. 344 che modificava gli artt. 155-161 del Dpr n. 917 del 1986, viene previsto il regime opzionale di tassazione forfettaria, quale è la *Tonnage Tax* che contempla tra l'altro l'obbligo di imbarcare un Allievo Ufficiale su ciascuna delle navi ammesse al regime o, in alternativa all'imbarco, il versamento di un importo di gran lunga superiore all'effettivo costo dell'Allievo, destinato a finanziare la formazione dei futuri ufficiali.

L'iscrizione nel Registro avviene dopo un preventivo accordo con le organizzazioni sindacali datoriali e dei lavoratori che, per ogni singola unità, formulano al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) un parere di conformità, definendo la composizione e la nazionalità dell'equipaggio nel rispetto di quanto previsto.

Da tenere presente che, con riferimento ai contributi previdenziali dei marittimi extra-comunitari, non sussiste alcun onere per lo Stato. Inoltre, per il credito di imposta applicato sulle loro retribuzioni, è stata attuata una sorta di "sterilizzazione" della quota di retribuzione tassata in Italia, concordando nel CCNL una retribuzione già calcolata al netto dell'IRPEF.

Con l'entrata in vigore del Registro Internazionale non solo si è fermata l'emorragia di navi italiane verso altri registri che aveva caratterizzato gli anni precedenti (tipico il caso dell'esodo di circa 80 navi di bandiera italiana verso il registro maltese), ma le navi sono rientrate nei registri italiani dando luogo ad un progressivo incremento in termini di flotta e occupazione.

Infatti, dal 1998 la flotta si è rinnovata quantitativamente e qualitativamente: dai circa 8,5 milioni di tonnellate di stazza del 1998 siamo passati a 16,3 milioni di tonnellate a fine 2017, dopo aver toccato il record storico di 19 milioni gt nel 2012.

In un momento critico come quello che abbiamo vissuto negli ultimi dieci anni, si è registrata una lieve contrazione del nostro naviglio, ma nonostante la nostra flotta mantiene le posizioni nel *ranking* mondiale ed europeo.

Grazie agli oltre 30 miliardi di euro investiti negli ultimi 10 anni dagli armatori italiani, la flotta è cresciuta in quantità e migliorata in qualità e nel panorama mondiale è una delle più giovani e moderne.





Rinnovare il naviglio, immettendo sul mercato navi di nuova tecnologia ed eco-compatibili, significa non solo dare lavoro al nostro Paese e a un indotto molto importante, ma anche rispettare l'ambiente, tutelando la sicurezza della navigazione e degli equipaggi.

La crescita della flotta peraltro è andata di pari passo con un aumento significativo degli occupati sia a terra che a bordo.

Nel 1998 erano circa 30.000 gli occupati diretti dell'industria dei trasporti marittimi. Oggi, sulle navi battenti bandiera italiana sono impiegati circa 67.000 marittimi di cui 38.000 italiani e/o comunitari e 29.000 extracomunitari. La maggior parte di questi ultimi sono imbarcati su navi che effettuano traffici internazionali ove la concorrenza con marine di altri Paesi è molto agguerrita e la permanenza in mare degli equipaggi è di lunga durata.

Nel corso di questi anni, con la sua progressiva estensione al cabotaggio e con l'introduzione del *Tonnage Tax System*, strumento fiscale apprezzato e valutato quale leva per lo sviluppo dello *shipping* anche al di fuori dell'Europa, il Registro Internazionale ha prodotto importanti risultati.

Le eventuali modifiche alla legge n. 30 del 1998 intese a limitare i benefici del Registro Internazionale alle sole navi che imbarcano equipaggi interamente composti da marittimi italiani o comunitari, porterebbero tutti gli armatori italiani che svolgono traffici internazionali o traffici misti a iscrivere le proprie navi in altri registri comunitari, ove non c'è alcun vincolo alla nazionalità degli equipaggi, quando non addirittura (e questa è l'ipotesi più probabile) a delocalizzare le proprie aziende: questo sarebbe l'unico modo per fronteggiare la concorrenza.

Inoltre, è bene sapere che, per quanto talvolta si affermi il contrario, non esiste un'offerta italiana adeguata di personale marittimo, in particolare per gli stati maggiori (ufficiali di coperta e macchina), e quindi l'esodo risulterebbe una necessità per armare le navi e competere sui mercati internazionali. Resterebbero in Italia le sole aziende che svolgono esclusivamente traffici di cabotaggio o servizi in concessione.

Flotta all'avanguardia e personale specializzato sono prerequisiti indispensabili per affrontare la concorrenza internazionale.

### **Safety e Security**

**MARITIME SAFETY: MIGRANT AT SEA.** Il 25 luglio 2017 il Consiglio dell'Unione europea proroga fino al 31 dicembre 2018 il mandato di EUNAVFOR Med operazione SOPHIA, l'operazione navale dell'UE intesa a smantellare la tratta di esseri umani nel Mediterraneo centromeridionale. Inoltre, nell'alveo delle risoluzioni 2292 (2016) e 2357 (2017) del Consiglio di sicurezza dell'ONU, l'operazione nava-





le militare Ue ha l'obiettivo di formare la guardia costiera e la marina libiche e di dare attuazione in alto mare, al largo delle coste del Paese, all'embargo ONU sulle armi.

Le navi mercantili sono meno coinvolte rispetto agli anni precedenti, anche in seguito all'avvio della missione EUNAVFOR Med nel 2015 e all'impiego di navi operate da ONG umanitarie. Comunque, le unità commerciali soccorrono nel 2017 oltre 11.300 naufraghi, circa il 10% del totale. Benché non sia disponibile una ripartizione tra bandiera Ue ed extra-Ue, vi sono forti probabilità che la bandiera italiana sia ancora quella maggiormente interessata dalle richieste di soccorso.

Nello specifico, nel corso del 2017 nonostante una generale diminuzione del numero di migranti soccorsi (-31%) rispetto alla media dei precedenti tre anni, si registra un leggero incremento del numero di eventi gestiti (+1%) rispetto al 2016.

Dall'analisi dei dati, il totale degli arrivi di migranti negli ultimi quattro anni, rappresenta circa il 75% di quelli giunti in Italia negli ultimi ventisei anni. Tuttavia, nell'ultimo anno si assiste ad un'inversione del trend rispetto al 2016, anno nel quale si registra il record degli arrivi via mare (oltre 180.000 unità), con un numero totale di arrivi nel 2017 attestato a poco meno di 120.000 persone (-61.892, pari al 34% in meno).

Nonostante la leggera flessione nel 2017, anche dovuta a contingenti situazioni geopolitiche nell'area sub-sahariana, resta alta l'attenzione sul fenomeno.

Le attività SAR coordinate dal *Maritime Rescue Coordination Centre* di Roma riguardano il 94% dei migranti giunti sul territorio italiano, il cui totale supera costantemente negli ultimi 4 anni le 100.000 unità.

**PIRATERIA.** Secondo l'ultimo rapporto annuale dell'*IMB* continua il *trend* decrescente del numero di attacchi di pirateria. Tale risultato è il frutto della strategia di contrasto alla pirateria marittima messa in atto nel Corno d'Africa a livello internazionale. In particolare, tale strategia si basa su tre livelli di protezione: un primo livello passivo rappresentato dall'adozione delle *Best Management Practices* (BMP), ormai giunte alla 4ª edizione (la 5ª è al momento in fase di elaborazione); un secondo livello rappresentato dalla scorta/presenza delle marine militari dei vari Paesi interessati stanziati nell'area (tre missioni internazionali), tra le quali quella italiana cui va il riconoscimento di tutto l'armamento per la protezione assicurata; e un terzo livello, attivo, rappresentato da *team* di protezione privati (in Italia le guardie giurate previste dalla legge n. 130/2011).

Nel corso dell'*iter* di approvazione della legge di Bilancio per il 2018 viene approvato un emendamento governativo che introduce l'ulteriore proroga al 31 dicembre 2018 della deroga all'effettuazione dei corsi previsti dal decreto-legge n. 107 del 12 luglio 2011, per l'imbarco dei *team* privati a bordo delle navi battenti bandiera italiana.





La proroga assicura il mantenimento della protezione della nostra flotta dagli attacchi di pirateria, in attesa della definizione del nuovo decreto ministeriale di revisione del D. M. 266/2012, al momento in cui si scrive in fase di definitiva approvazione.

Continua invece a destare molta preoccupazione la crescita del numero di attacchi che si verificano nel *West Africa* ed in particolare nel Golfo di Guinea. In tale area, la difesa è assicurata dalle sole BMP non essendo consentito l'ingresso nelle acque territoriali degli stati rivieraschi (ove si verificano gli attacchi) alle navi con a bordo personale armato e appartenente ad altri paesi né alle Marine Militari straniere.

**CYBER SECURITY.** A seguito dell'emanazione nel giugno 2016 delle linee-guida provvisorie sui servizi di *Maritime Cyber Risk Management* da parte dell'IMO (*International Maritime Organization*), il livello di interesse/attenzione/preoccupazione dei media e degli operatori marittimi per la *cyber risk protection* cresce in modo esponenziale.

Confitarma a maggio 2017 organizza il primo convegno in materia, avviando un percorso che, come per l'implementazione dell'*ISPS Code*, consenta di individuare e condividere tra Amministrazione e industria le migliori azioni per mitigare tale rischio. Inoltre, la Confederazione collabora con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera al primo censimento sul livello di *security* informatica della flotta e delle compagnie di navigazione nazionali.

Confitarma istituisce nel 2018 un gruppo di lavoro *ad hoc* avente lo scopo di redigere un *Vademecum* per la protezione dal *cyber risk* ove si fornisce un quadro di gestione per ridurre il rischio di incidenti informatici che potrebbero influire sulla *safety* o sulla *security* della nave, del suo equipaggio e dei passeggeri o delle merci.

## Armatori e finanza

**TAVOLO TECNICO ABI-CONFITARMA-BANCHE.** Nel 2017, prosegue il dialogo di Confitarma con i principali *stakeholder* finanziari. Si organizzano due riunioni del "Tavolo Tecnico ABI-Confitarma-Banche", finalizzate al periodico confronto tra le parti e, soprattutto, all'esame dei complessi processi di ristrutturazione finanziaria che impegnano alcune compagnie di navigazione.

Purtroppo, l'agenda della Banca Centrale Europea (BCE), piuttosto severa e stringente in materia di riduzione dei NPL (*Non Performing Loans*), determina una progressiva accelerazione dei processi di cessione delle posizioni di credito vantati nei confronti delle aziende armatoriali. Confitarma ribadisce l'esigenza di preservare l'integrità delle imprese del settore, le quali vantano un patrimonio "intangibile" in termini di *know how* che, oltre a costituire un'unicità per l'economia nazionale, non deve essere vittima di azioni speculative. A tal fine, Confitarma si sta attivando per stabilire un colloquio altrettanto fattivo anche con soggetti istituzionali non bancari





che manifestano un chiaro interesse per lo *shipping* e non siano coinvolti in iniziative contro gli associati.

**CAPITAL REQUIREMENT REGULATION.** Prosegue anche il lavoro in ambito ECSA finalizzato a monitorare le attività svolte dalla *Bank of International Settlements* (BIS) e dal *Basel Committee* relativamente alla riforma del *Capital Requirement Regulation* (CRR), meglio conosciuta come *Basel III*.

In particolare, durante l'anno, Confitarma presenza a numerose riunioni in sede ECSA nonché alle audizioni con rappresentanti della Commissione europea e del Parlamento europeo al fine di contrastare ogni iniziativa tesa a penalizzare il trattamento riservato allo *shipping* nell'ambito degli emendamenti alle disposizioni relative a *Basel III*. Dalle indicazioni emerse dal *Summary Outcome* emesso da BIS non sono emerse particolari criticità e, pertanto, al momento le temute penalizzazioni non sembrano concretizzarsi.

Su indicazione di Confitarma, l'ECSA costituisce uno specifico ed informale "Gruppo Tecnico", con il compito di seguire l'*iter* di approvazione della riforma del CRR.

### **Turismo che viene dal mare**

Tutte le statistiche sul traffico crocieristico in Italia confermano un calo di passeggeri movimentati nel 2017 pari all'8% ma contemporaneamente si prevede un aumento superiore all'8% nel 2018, aumento che porterà il totale dei passeggeri movimentati attorno agli 11 milioni.

Nel 2017, nella graduatoria dei primi dieci porti del Mediterraneo per numero di passeggeri movimentati, cinque sono italiani: Civitavecchia con circa 2,2 milioni di crocieristi (-6,0% sul 2016), Venezia con circa 1,4 milioni (-11,1%); Napoli con circa 927mila (-29,0%), Genova con 925mila (-9,1%) e Savona con oltre 854mila passeggeri (-6,1%).

Permangono purtroppo in Italia vincoli burocratici, norme poco chiare, infrastrutture inadeguate e questioni irrisolte (come quella delle Grandi navi a Venezia). Si creano così problemi agli operatori di un settore come quello delle crociere che, nonostante la grave crisi internazionale, è riuscito a registrare un forte sviluppo. Inoltre, nel caso in cui i porti del Nord Africa e della Turchia venissero nuovamente inseriti negli itinerari crocieristici, potrebbe verificarsi un calo di circa 200.000 passeggeri movimentati negli scali italiani.

### **Navigazione di cabotaggio**

"MAREBONUS". Nel dicembre 2017, con la pubblicazione del decreto interministeriale n. 176, relati-





vo al *Marebonus*, e del conseguente decreto dirigenziale attuativo, si chiude l'iter di approvazione dell'incentivo iniziato nel 2015 con l'autorizzazione di spesa prevista nella Legge di stabilità.

Il 30 gennaio 2018 è scaduto il termine per la presentazione di progetti riguardanti l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi su rotte esistenti, in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo. Nei 60 giorni successivi alla scadenza del termine, i progetti sono sottoposti all'esame di un'apposita commissione per la validazione dell'istruttoria delle domande presentate, istituita presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ad aprile 2018 non vi sono ancora le risultanze delle istruttorie.

**ACCERTAMENTO DEL REQUISITO DI "ARMATORE COMUNITARIO".** Prosegue nel 2017 l'azione di Confitarma per la risoluzione dell'annosa problematica del mancato rispetto del requisito di "armatore comunitario" previsto dal Regolamento n. 3577/92 per operare nel settore del cabotaggio marittimo, soprattutto cisterniero. Ci sono infatti armatori che, attraverso la mera registrazione in paesi Ue, pur nel formale rispetto della normativa comunitaria, gestiscono le navi da territori esterni all'Unione europea, eludendo così le norme emanate a tutela degli interessi "genuinamente" comunitari.

In concreto, attraverso tale elusione, si concretizza una vera e propria azione di *dumping* economico nei confronti delle società italiane da parte di società di navigazione extraeuropee che possono godere di costi di gestione più bassi rispetto a quelli europei.

**BUNKERAGGIO.** Il 14 gennaio 2018 entra in vigore il decreto legislativo n. 257 del 2016 di attuazione della direttiva 2014/94/UE DAFI (*Directive Alternative Fuel Initiative*), che progressivamente modificherà il mercato dei combustibili per uso marittimo.

Il 4 maggio 2018 l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli fornisce le attese istruzioni per l'installazione dei sistemi di misurazione a bordo delle bettoline chiarendo che dal 1° aprile 2019 tutte le bettoline dovranno essere munite di contatori dei combustibili riforniti o sistemi alternativi (es. telemisura dei serbatoi calibrati) e che l'accertamento rilevante ai fini dell'imposta resta quello effettuato all'estrazione dal deposito fiscale.

Nonostante ciò, il settore del bunkeraggio resta uno dei pochi settori non interessato da misure atte a migliorarne la competitività a fronte della crescente competizione.







### **Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)**

Nel 2017, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti delibera che misura e modalità di versamento del contributo dovuto per l'anno 2018 non cambiano relativamente alla platea dei contribuenti, come richiesto da Confitarma. Da segnalare in proposito la sentenza n. 69/2017 della Corte Costituzionale, riguardante il contributo di funzionamento dell'Autorità e i criteri per l'individuazione della platea dei soggetti tenuti alla contribuzione, a seguito della quale operatori dei diversi settori del trasporto (incluse alcune società di navigazione) presentano ricorsi al TAR avverso le richieste di contribuzione da parte dell'ART. Ad aprile 2018 non sono ancora note le risultanze di tali ricorsi.

Inoltre, a fine 2017 l'ART avvia una consultazione pubblica sul documento concernente metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Si tratta del primo tentativo dell'Autorità di intervenire per regolare il settore delle imprese dei servizi e del lavoro portuale: per valutarne l'impatto, nel prossimo futuro, occorrerà che venga monitorata l'evoluzione di questa attività regolatoria nel settore portuale, anche alla luce della possibile sovrapposizione di competenze con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e delle stesse Autorità di Sistema Portuale.



# La navigazione internazionale e i traffici marittimi

---



Il 2017 fa finalmente registrare un netto miglioramento dell'economia con il PIL mondiale cresciuto del 3,6%, mezzo punto percentuale in più rispetto al 2016.

La forte crescita del PIL è dovuta al diffuso miglioramento dell'economia che secondo il Fondo Monetario Internazionale ha interessato ben 120 nazioni, circa tre quarti del PIL mondiale, le quali registrano tutte un incremento del tasso di crescita rispetto all'anno precedente. In particolare, l'Area Euro, che negli anni passati aveva faticato a ripartire registra un aumento del 2,4%. Tra le grandi economie dei paesi avanzati, gli Stati Uniti registrano un incremento del 2,3%, il Giappone dell'1,8%, la Germania del 2,5%, mentre tra i paesi in via di sviluppo spicca l'aumento del 6,8% dell'economia cinese che riaccelera rispetto all'anno precedente, seguito dal 6,7% dell'India. Anche il Brasile con un aumento dell'1,1% torna a crescere.

Secondo le previsioni del Fondo Monetario Internazionale, questa fase di crescita sincronizzata a livello globale dovrebbe migliorare leggermente e protrarsi fin oltre il 2020.

## **Commercio marittimo mondiale**

Dopo la crescita del 3,9% registrata a fine 2017, secondo le previsioni il trasporto mondiale di merci via mare crescerà di un ulteriore 3,5% nel 2018, fino a raggiungere un totale di 12 miliardi di tonnellate; in termini di tonnellate miglia, aumenterà del 4,1% fino a raggiungere i 60,4 miliardi di tonnellate-miglia.

In particolare, nel 2017 il trasporto di merci secche, sostenuto soprattutto dalla crescita del 5% dei traffici di carbone, aumenta del 4% per un volume totale pari a 5,1 miliardi di tonnellate (+ 5% in termini di tonnellate miglia).

I traffici di petrolio aumentano di circa il 3% e si prevede che anche nel 2018 si registrerà la stessa crescita, condizionata soprattutto dalla forte espansione delle esportazioni statunitensi di greggio.

L'aumento del commercio in container tocca il picco di 5,4% nel 2017 in termini di teu con una crescita sulle rotte dei traffici Nord-Sud, che registrano un aumento del 6% rispetto al 2% del 2016. Si prevede che, in termini di tonnellate, nel 2018 il commercio marittimo in container rappresenterà il 16% del totale.





Si stima che nel 2017 per ogni abitante del mondo sono state trasportate 1,5 tonnellate di merci via mare, rispetto alle 1,3 tonnellate di dieci anni fa.

### **Flotta mondiale**

La flotta mondiale a fine 2017 è pari a 115.761 navi per 1.291 milioni gt e 1.828 milioni dwt, con un aumento del 3,4% in termini di stazza e del 3,2% in termini di portata.

Nel corso dell'anno sono state completate 2.424 navi per 65 milioni gt (di cui 1.567 navi da carico per 96 milioni dwt).

L'*orderbook* a fine 2017 è pari a 4.598 navi per 143.7 milioni gt (79.6 milioni di tonnellate di stazza compensata).

Le dismissioni e le perdite totali sono state pari a 901 unità per 21,6 milioni gt (33 milioni dwt) per una età media di 28 anni.

Panama mantiene la prima posizione tra le principali flotte mondiali per bandiera con circa 216 milioni gt sia pure con una riduzione del 2,2% rispetto alla fine del 2016. Nella graduatoria delle flotte per controllo armatoriale Grecia (183 mln gt) e Giappone (162 mln gt) sono sempre al primo e secondo posto rispettivamente con 14% e 13% del tonnellaggio mondiale, seguite dalla Cina (136 mln gt) con l'11%.

### **Mercati marittimi**

La ripresa economica mondiale si ripercuote in modo diverso nei vari segmenti dello shipping che, in generale, continuano ad essere afflitti da sovraccapacità di stiva.

La radice del problema sta principalmente nella capacità produttiva offerta dalla cantieristica mondiale, che continua ad essere superiore alla domanda effettiva di navi, sebbene sia dimi-





nuita nel corso degli ultimi sei anni. Anche le politiche monetarie contribuiscono a mantenere relativamente basso il costo del naviglio. Tutto ciò porta ad un tendenziale eccesso di nuovi ordini che, purtroppo, nel giro di uno o due anni si tradurrà in un nuovo aumento della sovraccapacità di stiva e quindi in una depressione delle rate di nolo, riducendo in maniera sensibile le fasi espansive del ciclo di mercato.

Nel prossimo futuro sono almeno quattro le ragioni che potrebbero portare alla perturbazione della dinamica appena illustrata: i nuovi regolamenti, che da qui al 2020 cambieranno in maniera profonda le navi; il rialzo dei tassi di interesse; l'ulteriore diminuzione del numero di cantieri; il fatto che una grande parte della flotta sia stata costruita all'inizio dello scorso decennio, talvolta in cantieri con scarsa esperienza. L'insieme di questi fattori, le interrelazioni tra di essi e una domanda che è prevista rimanere buona, come successo negli ultimi venti anni, dovrebbe portare ad una normalizzazione dei cicli di mercato con fasi di crescita finalmente più lunghe.

**MERCATI SECCHI ALLA RINFUSA.** Dopo aver toccato il minimo storico nel febbraio del 2016 a 290 punti, il *Baltic Dry Index* inizia una lenta, ma pressoché ininterrotta ripresa che lo porta oltre i 1.700 punti nel dicembre 2017. Le medie delle rate di nolo spot migliorano sensibilmente e sono tutte ben sopra i rispettivi costi di esercizio, fatto non scontato nel 2016. Le *Capesize* fanno registrare un nolo medio di \$ 15,200/g (+106% rispetto alla media 2016), le *Panamax* \$ 9,800/g (+76%), le *Supramax* \$ 9,400/g (+49%) e le *Handysize* \$ 7,700/g (+46%). Un tale miglioramento del mercato si spiega grazie al netto incremento della domanda, in particolare del trasporto di minerale ferroso, carbone e granaglie, sostenuto dall'import asiatico, soprattutto cinese.

Nonostante un rallentamento delle consegne (37 milioni dwt rispetto a 46 nel 2016), la crescita della flotta ha leggermente accelerato (+3%), a causa del crollo delle demolizioni, che si sono fermate a 14 milioni dwt, il dato più basso degli ultimi 7 anni. Con il miglioramento delle rate di nolo, e, come detto alla fine del paragrafo precedente, con i prezzi delle nuove costruzioni vicine ai minimi degli ultimi 20 anni, abbiamo registrato un forte incremento degli ordinativi ai cantieri con 175 nuove unità ordinate: i segmenti che hanno riscosso maggiore interesse sono decisamente quelli di grande dimensione, *Panamax*, *Capesize* e *VLOC* che rappresentano il 70% dei





nuovi ordini. Nonostante tale incremento l'orderbook a febbraio 2018 rappresenta soltanto l'11% della flotta attualmente navigante, una proporzione piuttosto bassa se comparata al recente passato e considerati anche gli effetti dei cambi di regolamentazione che entreranno in vigore nei prossimi due anni.

**GREGGIO E PRODOTTI PETROLIFERI.** Sul mercato delle petroliere ha continuato a pesare il grande numero di ordini piazzati durante il biennio 2014/2015: nel 2017 vengono consegnate 50 VLCC, 51 Suezmax e 66 Aframax (incluse 38 LR2) il che, nonostante un deciso incremento delle demolizioni, fa crescere la flotta di oltre il 5% nel corso dell'anno. Non c'è modo che simili tassi di crescita della flotta possano essere sostenuti dalla domanda di trasporto, che pur rimane buona e ben sopra la media degli ultimi 10 anni. I noli medi per il 2017 sono dimezzati rispetto a quelli del 2016, che già erano dimezzati rispetto al 2015; le VLCC fanno registrare un nolo medio di \$ 22,700/g sulla rotta di riferimento dal Medio Oriente al Giappone, la media del *Baltic Exchange* per le Suezmax è di \$ 12,500/g e per le Aframax di \$ 9,000/g.

Nonostante il crollo dei noli, nel 2017 c'è stata una forte ripresa degli ordinativi ai cantieri con oltre 100 navi ordinate, circa la metà delle quali sono VLCC; in ordine ci sono a febbraio 2018 quasi 60 milioni dwt in consegna nei prossimi 3 anni, per un rapporto tra orderbook e trading di quasi il 15%. Molte delle navi in ordine dovrebbero essere consegnate nel corso del 2018, che si preannuncia un altro anno molto difficile per il comparto. Dal 2019 vediamo poi migliorare nettamente le prospettive del mercato, poiché si prevede una netta riduzione delle consegne, mentre le nuove normative IMO dovrebbero sostenere il mercato della demolizione. Nel 2017, la domanda di greggio continua a crescere a livello globale, sostenuta dalle importazioni dell'Estremo Oriente, Cina e India in particolare. Per il 2018 ci si aspetta un'accelerazione della crescita della domanda globale che dovrebbe così superare per la prima volta nella storia i 100 milioni di barili al giorno. Oltre al continuo aumento della domanda, il crudo viene anche trasportato con sempre maggiore frequenza su lunghe distanze, il che tenderà a favorire le VLCC e le Suezmax. Con la produzione limitata dai tagli OPEC in Medio Oriente e Russia un crescente parte dell'import asiatico proviene dall'Africa Occidentale e dal Golfo del Messico dove la produzione di crudo americana supera nell'ultimo trimestre del 2017 i 10 milioni di barili al giorno, un record che durava da quasi 50 anni mentre l'export è stabilmente superiore al milione di barili al giorno, con punte medie mensili oltre i 2 milioni di barili al giorno.

Anche nel settore delle porta-prodotti nel 2017 si registra un *annus horribilis*. Nonostante il rallentamento della crescita della flotta il numero di navi dedicate al trasporto di prodotti petroliferi continua ad essere eccessivo, deprimendo ulteriormente le rate di nolo. Il mercato è particolarmente severo con le unità LR2, che sulla rotta di riferimento dal Medio Oriente al Giappone





registrano una rata media su base *round voyage* di soli \$ 9,000/g (-40% rispetto al 2016): nonostante una grande parte di LR2 si sia convertita al *trade* di crudo o prodotti petroliferi “sporchi”, il numero di navi in questa tipologia navale continua ad essere eccessivo rispetto ad una domanda che è discreta, ma continua a stentare a decollare. Nel 2017 vengono consegnate ben 38 unità di questa tipologia navale. Il mercato è leggermente migliore, ma comunque negativo per le navi MR che sulla triangolazione atlantica registrano un nolo medio di \$ 10,750/g, in calo del 15% rispetto al 2016.

Il netto calo delle consegne di MR (-35% nel 2017), una flotta che cresce a ritmi più gestibili e il forte incremento delle rate di nolo registrato dopo il passaggio dell’uragano Harvey sul Sud degli Stati Uniti farebbe presagire che il 2018 possa, finalmente, essere l’anno della svolta per questo segmento, soprattutto se le riserve di prodotti petroliferi continuassero a scendere come successo nel corso del 2017.

Durante l’anno si registra un netto incremento di nuovi ordini ai cantieri rispetto al 2016, che fu un anno di grande rigore da questo punto di vista, risulta pertanto più sensato paragonare le sole 51 navi ordinate nel 2017, l’80% dei quali per MR2, rispetto alle oltre 170 unità ordinate in media negli ultimi 4 anni.

**MERCI IN CONTAINER.** La crescita economica sincronizzata in larga parte del mondo, giova sicuramente in modo particolare al settore delle portacontainer che finalmente registrano un anno in pressoché continuo miglioramento.

Ciò è dovuto ad una diminuzione del tonnellaggio nelle classi più piccole (fino a 5.000 teu), che consente di eliminare parte dell’*overcapacity* e alla concentrazione tra i grandi gruppi armatoriali che riduce la concorrenza e permette ai prezzi del trasporto in contenitore di tornare a salire a livelli più remunerativi. Alla fine dell’anno si stima che le 3 più grandi alleanze, la *2M Alliance* (insieme a *Hyundai Merchant Marine*), la *Ocean Alliance* e la *The Alliance* raggiungano il controllo dell’ 82% dello spazio contenitore mondiale. Recentemente anche gli armatori più pic-





coli iniziano a unirsi in alleanze e *pool* per cercare di aumentare il loro peso sul mercato.

Le rate medie di nolo per un anno di periodo in media salgono del 15% nei segmenti delle unità sotto i 5.000 teu, mentre le unità da 1.700 teu registrano un incremento di quasi il 30%.

Nel corso del 2017 vengono ordinate 84 nuove *portacontainer* per un totale di 690.000 teu: di queste, 22 navi appartengono alla classe oltre i 20.000 teu di capacità; tra le quali vi è l'ordine di CMA-CGM per 9 unità con motore *dual-fuel*, applicazione che trova per la prima volta spazio su navi di dimensioni così grandi adibite al trasporto delle merci.

**GAS CARRIER.** Nonostante una domanda di trasporto di LPG molto dinamica, le rate di nolo, che già erano diminuite di due terzi nel 2016, si riducono ulteriormente nel corso del 2017, passando da \$ 29,9/mt a \$ 27,8/mt. Nel 2017 vengono consegnate 66 navi per un totale di 2,8 milioni di metri cubi di capacità e sono previste altre 43 unità nel 2018 per altri 1,5 milioni.

La demolizione non aiuta a ridurre la sovraccapacità creata in questi ultimi anni giacché le unità vecchie demolite sono di piccole dimensioni (entro i 13.000 cbm) mentre la maggior parte delle consegne è per navi oltre i 70.000 cbm. Anche se nel 2017 si registra un notevole rallentamento della crescita della flotta rispetto ai due anni precedenti, l'8% di aumento è sicuramente insostenibile. Peraltro, dal 2018 si prevede un sensibile, ulteriore rallentamento delle consegne che potrebbe favorire un miglioramento delle rate di nolo specialmente se l'arbitraggio tra i prezzi del GPL di Stati Uniti e Medio Oriente si riaprisse.

Il mercato delle LNG al contrario vive un anno in crescita con la rata media delle VLGC per noleggi di breve periodo che salgono a \$ 38.000/d, +20% rispetto alla media del 2016 e che a fine anno sorpassano i \$ 50,000/d. A questa *performance* contribuiscono molti fattori: un forte rallentamento delle consegne e un incremento delle demolizioni che limita la crescita della flotta e soprattutto un'espansione della domanda a doppia cifra che permette di assorbire parte della sovraccapacità. Durante la seconda metà dell'anno, in particolare, diversi progetti per liquefare il gas naturale, e renderlo quindi economicamente trasportabile, sono entrati in servizio, permet-





tendo di aprire nuove rotte. Altri nuovi impianti di liquefazione sono previsti entrare in servizio nel prossimo futuro, specialmente negli Stati Uniti: il che, unito a una forte domanda da parte di Cina, India ed Europa, dovrebbe sostenere in maniera significativa la domanda. In ordine rimane molto tonnellaggio (circa il 20% rispetto alla flotta operante alla fine dell'anno), ma si prevede che i ritardi nelle consegne registrati nel 2017 vengano solo in parte assorbiti, permettendo una crescita della flotta più regolare.

**NAVI Ro-Ro.** In linea con la ripresa economica mondiale, nel complesso il 2017 è un anno positivo per il comparto delle navi *ro-ro cargo*, nonostante un aumento dei prezzi del *bunker* tra il 15% e il 20% ed una serie di fattori non-economici che hanno condizionato le attività dei trasporti, come le tensioni in Libia, la guerra civile in Siria e Yemen, e naturalmente i flussi migratori verso l'Europa.

In particolare, le attività delle navi *ro-ro* operanti nel Mediterraneo registrano solidi volumi di carico nei mercati nazionali di Francia, Italia e Grecia e nel mercato di *import/export* della Turchia. Anche il mercato spagnolo registra buoni andamenti, anche se permangono timori derivanti dalla difficile situazione politica che potrebbe condizionare i mercati. Anche in Nord Europa e nelle regioni baltiche si registra un buon andamento del settore e sembra che la Brexit non abbia un impatto immediato sui volumi di carico tra il Regno Unito e il Continente.

Rimane basso nel corso dell'anno il numero delle transazioni per noleggi, ma ciò non sorprende, dato che la maggioranza degli operatori è proprietaria delle unità in servizio e comunque si prevede che tra il 2018 e il 2019 verranno consegnate un significativo numero di nuove unità.

Sostenuti da una forte domanda, i noli registrano un aumento medio del 10% rispetto al 2016 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 molto più modesto con una forte quota di domanda provenienti dai mercati di Spagna e Italia.

A parte un rallentamento dell'attività registrato tra luglio e settembre e a fine anno, 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*.

Nel 2017, vengono demolite 16 unità, il doppio rispetto al 2016, per una età media di 34,3 anni (solo 4 unità con meno di 30 anni) ed una dimensione media di 1.431 metri lineari.

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

**NAVI DA CROCIERA.** Il mercato mondiale delle crociere nel 2017 registra un nuovo record, con quasi 26,7 milioni di passeggeri, pari all'8% in più rispetto al 2016, e si prevede che anche il 2018 sarà un anno di crescita che potrebbe registrare 28 milioni di crocieristi.

A fine anno la flotta mondiale di navi da crociera è pari a 551 unità per 21.299.000 gt; risultano in costruzione 12 navi oceaniche e 15 navi fluviali e si prevede che nel periodo 2018-2026 entreranno in esercizio 97 nuove unità, per un investimento totale pari a 53 miliardi di dollari. Si prevede infatti un aumento di circa il 7% delle crociere fluviali nel 2017.

Nel 2017, l'Asia rappresenta circa il 15% del volume totale di passeggeri con un aumento del 20,5% rispetto al 2016. Negli Stati Uniti e in Canada la crescita è del 5% e in Europa del 2,5%. Il Nord America, con 13 milioni di passeggeri detiene la quota più elevata come bacino di provenienza (49%), seguito dall'Europa con un totale di quasi 7 milioni di passeggeri (26%).

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



# La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

---



## La flotta e il commercio estero dell'Ue

Alla fine del 2017, con il 36% del totale l'Unione europea controlla la più grande flotta mercantile del mondo. L'Italia si pone al quarto posto tra le flotte europee per nazionalità dell'armatore.

La percentuale della flotta europea sul totale mondiale si riduce al 20% nella graduatoria delle principali flotte per bandiera. L'Italia è sesta tra i 29 paesi dello Spazio Economico Europeo, preceduta da Malta, Grecia, Cipro, Danimarca e Regno Unito. Ma se si tiene conto del *genuine link* tra bandiera della nave e nazionalità dell'armatore, la flotta italiana è quarta.

Il commercio estero dell'Unione europea nel 2017, secondo i dati *Eurostat*, è pari a oltre 2,455 miliardi di tonnellate, di cui il 74% (1,825 Mld. tonn.) utilizza la via marittima.

Ai primi posti nell'interscambio europeo via mare sono i Paesi Bassi (323,4 mln tonn.), la Spagna (237,4 mln. tonn.) e l'Italia (214,8 mln. tonn.). Inoltre, il 40% degli scambi intracomunitari avvengono via mare.

## Protezionismo e ostacoli agli scambi

**ALLARME DELL'UNIONE EUROPEA.** Nella relazione pubblicata il 26 giugno 2017, la Commissione europea evidenzia che grazie ad una efficace strategia di accesso ai mercati, nel 2016 è stato possibile eliminare ben venti diversi ostacoli che frenavano le esportazioni europee per un valore di €. 4,2 Mld in paesi come Corea del Sud, Cina, Israele e Ucraina.

Peraltro, nel corso dello stesso anno, gli esportatori hanno segnalato un aumento del 10% del numero degli ostacoli agli scambi, che alla fine del 2016 risulta pari a 372 in oltre 50 destinazioni commerciali nel mondo. I 36 ostacoli introdotti nel 2016 potrebbero avere ripercussioni sulle esportazioni dell'Ue, il cui valore ammonta attualmente a circa €. 27 Mld.

L'edizione 2017 della Relazione sugli ostacoli al commercio e agli investimenti è totalmente incentrata sulle denunce presentate alla Commissione da imprese europee, che riguardano un'ampia gamma di prodotti in tutti i settori, dalle industrie agroalimentari alla cantieristica. Tra i paesi che hanno istituito il maggior numero di ostacoli all'importazione spiccano alcuni membri del G20 e tra questi in particolare Russia, Brasile, Cina, India, Svizzera, Algeria ed Egitto (Russia e India erano i paesi che avevano introdotto la maggior parte delle nuove misure protezionistiche segnalate nel 2016).

**ALLARME DELL'ECSA – BREXIT.** Nel dicembre 2017, l'ECSA – *European Community Shipowners' Association* dichiara che i negoziati sulla *Brexit* debbano tenere conto dell'esigenza di condizioni paritarie per lo shipping dell'Ue e del Regno Unito e chiede all'Ue progressi rapidi e positivi verso un accordo con il Regno Unito auspicando che vengano preservati i benefici economici degli attuali flussi commerciali tra Unione europea e Gran Bretagna e salvaguardati i servizi di trasporto marittimo, l'occupazione dei marittimi e il valore del più ampio *cluster* marittimo. Secondo l'ECSA, dato che gli armatori hanno bisogno che venga garantito il mantenimento dei volumi commerciali e dei movimenti commerciali, senza ostacoli attraverso i confini condivisi, sarà necessario un quadro giuridico che consenta a questi scambi vitali di continuare a fluire senza ritardi o dislocazione.





L'industria armatoriale dovrebbe essere tenuta informata sui progressi per essere in grado di prepararsi per tempo.

Anche a febbraio 2018, durante l'Audizione presso la Commissione per i Trasporti e il Turismo del Parlamento europeo, ECSA sollecita che venga fatta quanto prima certezza sui rapporti commerciali tra l'Unione Europea e il Regno Unito sottolineando l'esigenza che l'Ue continui ad essere una regione competitiva per le compagnie di navigazione marittima. Ciò significa parità di condizioni e stretta cooperazione con il Regno Unito. Inoltre, ECSA ha posto l'accento su tre priorità immediate per gli armatori: traffico marittimo senza ostacoli tra Regno Unito e Ue, libera circolazione dei marittimi, personale di terra e passeggeri e mantenimento del libero accesso al mercato interno e al settore *offshore*.

**INDONESIA.** Nel febbraio 2018, l'ECSA manifesta preoccupazione per un nuovo decreto emanato dal governo Indonesiano, in vigore dal 1° aprile 2018, che impone che determinate merci possono essere trasportate (in *import* o in *export*) solo da compagnie marittime nazionali. Le materie prime interessate sono carbone, olio di palma grezzo, riso e merci per gli appalti pubblici. Secondo l'ECSA questa nuova legge è una misura chiaramente protezionista e avrà un grave impatto sulle compagnie marittime europee che da lungo tempo hanno accesso a questo mercato, oltre a mettere a rischio il clima economico e la fiducia degli indonesiani per gli investitori stranieri. L'ECSA è particolarmente preoccupata poiché le norme protezionistiche arrivano in un momento in cui l'Unione europea e l'Indonesia stanno negoziando un accordo bilaterale di libero scambio.

**USA.** A marzo 2018, l'ECSA esprime forte preoccupazione a seguito della decisione del presidente degli Stati Uniti, Donald Trump, di imporre dazi addizionali del 25% sulle importazioni di acciaio e del 10% su quelle di alluminio negli USA. La comunità europea dello *shipping* è preoccupata dall'impatto negativo che questa decisione potrà avere sulle relazioni transatlantiche e sui mercati globali. L'ECSA invita quindi gli Stati Uniti e le controparti a rispettare i principi del libero scambio e a scongiurare una guerra commerciale su vasta scala.



# Lo sviluppo dei traffici marittimi e il sistema portuale

---



## Andamento dei traffici portuali

Nel Mediterraneo transita il 20% del traffico marittimo mondiale, il 30% del traffico petrolifero e il 25% dei servizi di linea *container*: area di transito delle principali rotte del traffico marittimo tra l'Est ed Ovest, il Mediterraneo è strategico nello scenario del traffico marittimo mondiale, in continua evoluzione anche a seguito di imponenti opere infrastrutturali quali il raddoppio del Canale di Suez e l'allargamento del Canale di Panama e di iniziative quale quella cinese della Nuova Via della Seta. Sono fattori che aprono prospettive di ulteriore rafforzamento del ruolo del Mediterraneo e dei suoi porti, per i quali si impone un continuo miglioramento in produttività ed efficienza.

È quindi molto importante che il sistema portuale italiano sia posto in condizione di cogliere le concrete opportunità di sviluppo e di riaffermare il proprio ruolo strategico e geo-economico sia sotto il profilo infrastrutturale sia sotto il profilo economico-finanziario, svolgendo anche un ruolo di "ponte" con l'Europa. I porti del Nord Italia hanno infatti la funzione di "gate" di accesso ai mercati del Centro Europa, in diretta competizione con quelli del Nord Europa. Non solo, il potenziamento delle infrastrutture portuali e logistiche di Grecia, Marocco, Spagna e Turchia pone tutto il sistema dei porti italiani in competizione per affermare la *leadership* nel Mediterraneo.

Il ruolo del sistema portuale italiano è rilevante nell'approvvigionamento della nostra economia e in particolare dell'industria manifatturiera, settore in cui siamo secondi in Europa dopo la Germania: nel 2017, nei principali porti italiani vengono movimentate circa 500 milioni di tonnellate di merci, con un aumento dell'1,4% rispetto al 2016.

Nel 2017, si registra una crescita dell'intermodalità marittima pari al 13% rispetto al 2016 con conseguenti benefici per la collettività dal punto di vista ambientale grazie alla riduzione di quasi 1 milione di tonnellate delle emissioni di CO<sub>2</sub>, nonché della sicurezza: negli ultimi 10 anni gli incidenti stradali si sono ridotti del 49%. Inoltre, l'aumento dei traffici intermodali marittimi comporta un aumento del 10% dell'occupazione (diretta e indiretta) ed un aumento del 5% del fatturato.

**RINFUSE LIQUIDE E SECHE.** È sintomatico che i traffici commerciali italiani prevalenti siano costituiti da merci alla rinfusa, sia liquide sia secche, indispensabili non solo per alimentare la produzione e lo sviluppo del nostro Paese, ma anche a consentire in larga parte lo svolgersi della vita quotidiana di tutti i cittadini. Si tratta di una realtà importante, anche se a volte trascurata, per Paesi come l'Italia, poveri di materie prime ma dotati di una forte industria di trasformazione e perciò strutturalmente dipendenti dal sistema dei trasporti internazionali.

Nei principali porti italiani, nel 2017 vengono movimentate rinfuse liquide per un totale di 187 milioni di tonnellate (pari al 37% del totale delle merci movimentate) e 70 milioni di ton-





nellate di rinfuse solide (pari al 14 % del totale). In totale, sono 255 milioni di tonnellate le rinfuse movimentate nei nostri porti, pari al 51% del volume totale.

**Ro-Ro.** Nel 2017 si registra un ulteriore aumento del trasporto di merci su rotabili imbarcate navi ro-ro, che risulta pari a 107 milioni di tonnellate, pari al 21% del movimento totale di merci nei porti italiani. Si tratta di un segmento di traffico la cui crescita è costante e che registra un aumento del 37% rispetto al 2013.

Naturalmente, su tale andamento influisce l'offerta dei servizi di autostrade del mare in partenza dai porti nazionali, offerta che nel 2018 registra un *trend* sostanzialmente stabile (+2%) rispetto al 2017 e un fattore di elevata frequenza e qualità dei servizi che connettono l'Italia non solo al bacino del Mediterraneo ma a tutta l'Europa. L'Italia infatti risulta essere il primo mercato europeo di *short sea shipping* nel Mediterraneo ed estendendo l'analisi a tutti gli altri bacini di traffico, per il trasporto ro-ro il nostro Paese risulta secondo solo al Regno Unito.

In particolare, i collegamenti verso la Sardegna mostrano valori positivi, sia in termini di partenze (+3%) settimanali che di metri lineari offerti (+13%) e quelli verso la Sicilia mantengono invariato il numero delle partenze settimanali a fronte di un aumento della capacità di stiva offerta (+7%). Si conferma il trend crescente dei servizi verso i porti esteri con un incremento delle partenze settimanali (+33%) e dei metri lineari offerti (+19%). In totale gli operatori nazionali garantiscono 502 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 di metri lineari su base settimanale è pari a oltre 1,1 milioni di metri lineari (corrispondenti a circa 3 milioni di tir oppure 3,7 milioni di semirimorchi trasportabili annualmente).

**CONTAINER.** Nel 2017 le merci trasportate in *container* sono pari a 115 milioni di tonnellate, con un aumento del 21% rispetto al 2016 mentre nei 18 più importanti porti italiani vengono movimentati 10.649.741 teu, con un incremento dello 0,7% (+79.187 teu) rispetto ai 10.570.554 teu del 2016: per la prima volta dopo 10 anni vengono superati i livelli pre-crisi (2008).

L'analisi comparativa dei principali 36 porti europei e nord-africani mostra che la quota di traffico registrata nel 2017 dai porti italiani è pari al 12%, quella dei porti spagnoli al 13,8%, quella dei porti nord-africani si attesta al 7,6 % e quella dei porti del *North Range* (Amburgo, Anversa, Bremerhaven, Rotterdam) al 43,5%. Rispetto al 2008, la quota dei porti italiani resta più bassa,





quella dei porti spagnoli di poco superiore, quella dei porti nord-africani nonostante il rallentamento comunque superiore e la quota dei porti del *North Range* rimane ancora al di sotto.

**PASSEGGERI.** Nel 2017, in totale nei porti italiani si registra un movimento di circa 52 milioni di passeggeri, con un aumento del 7% rispetto al 2016. Di questi, circa 25 milioni, pari al 48% del totale, sono passeggeri cosiddetti locali; 17 milioni sono i passeggeri trasportati da traghetti (33%) e circa 10 milioni (19%) i croceristi.

### **Riforma della *governance* portuale**

Dopo l'importante riforma dei porti del 2016 che ne ha rivisto l'ordinamento, fermo alla legge n. 84 del 1994 e ha portato alla creazione delle Autorità di Sistema Portuale, a fine 2017 viene approvato il decreto legislativo n. 232, c. d. "Correttivo porti", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale nel mese di febbraio 2018, che introduce le seguenti novità per la *governance* dei porti:

- l'obbligo dell'adozione di un Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), che le Autorità di sistema portuale (AdSP) redigono coerentemente al Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL). Tale documento costituisce, insieme ai piani regolatori di ciascun porto della AdSP, il piano regolatore di sistema portuale. Oltre ad un rapporto più stretto con gli obiettivi del PGTL, i piani regolatori di sistema devono perseguire una maggiore integrazione e interazione con il tessuto e le infrastrutture logistiche e di trasporto dei territori interessati, città e regioni;
- il rilascio delle concessioni (Legge n. 84/1994, art. 18) per periodi fino a quattro anni da parte degli uffici territoriali portuali non è più soggetto alla preventiva delega da parte del Comitato di Gestione, ma può avvenire "previo parere della commissione consultiva locale e sentito il comitato di gestione";
- ai poteri del Presidente della AdSP si aggiunge quello di adottare, previa delibera del Comitato di gestione sentita la Commissione consultiva, il Piano dell'organico del porto per i lavoratori delle imprese portuali sulla base dei piani di impresa, degli organici e del fabbisogno lavorativo da queste comunicati. Sulla base di tale Piano e sentito il MIT e l'Agenzia per le politiche attive del lavoro, il presidente adotta piani operativi finalizzati alla formazione professionale, riqualificazione, riconversione e ricollocazione del personale. Per le predette finalità, nonché per il finanziamento di interventi finalizzati a ristabilire gli equilibri patrimoniali dell'impresa o dell'agenzia fornitrice di manodopera nell'ambito di piani di risanamento approvati dalle stesse AdSP, queste ultime possono destinare una quota, non superiore al 15% delle entrate proprie derivanti dalle tasse a cari-





co delle merci sbarcate ed imbarcate;

- i componenti del Comitato di gestione designati dai comuni e dalle regioni non possono rivestire incarichi di componente di organo di indirizzo politico o essere titolari di incarichi amministrativi di vertice o di amministratori di enti pubblici e di enti privati in controllo pubblico. È prevista la decadenza immediata dall'incarico alla data di entrata in vigore del decreto dei componenti già nominati;
- all'interno del Comitato di gestione, il direttore marittimo può essere affiancato da un rappresentante dell'Autorità marittima competente in ordine ai temi trattati e ai porti compresi nella AdSP, rappresentante da lui designato, ferma restando la possibilità di esprimere un solo voto limitatamente alle materie di propria competenza;
- un ampliamento delle competenze assegnate dalla legge n. 84 del 1994 alle Commissioni consultive locali, alle quali vengono riconosciute funzioni rilevanti in ordine a rilascio, sospensione o revoca delle autorizzazioni e concessioni. I pareri delle Commissioni vengono deliberati seguendo il criterio maggioritario e non quello del *consensus* che invece si applica alle delibere dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare;
- ai componenti dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare si aggiunge un rappresentante dell'impresa o agenzia per la fornitura di lavoro designato dall'Associazione nazionale compagnie imprese portuali (ANCIP) o dalle altre associazioni di categoria comparativamente più rappresentative a livello nazionale;
- il numero dei rappresentanti della Conferenza Unificata all'interno della Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP viene elevato da due a cinque, di cui: tre rappresentanti delle regioni, uno delle città metropolitane e uno dei comuni. La Conferenza è supportata nello svolgimento delle attività da Assoporti e dalla società Rete Autostrade Mediterranee (RAM);
- viene abrogato il precedente sistema di individuazione dei servizi di interesse generale da affidare all'interno dei porti, per cui individuazione, affidamento e controllo di questi servizi viene assegnato alle Autorità di Sistema Portuale, che in tal modo potranno inserire in sede locale tutte le attività portuali che ritengano possano rientrare nell'ambito dei servizi di interesse generale. In tal caso, l'affidamento in concessione dei citati servizi di interesse generale dovrà avvenire





mediante procedura di evidenza pubblica (come previsto dal Decreto legislativo n. 50 del 18 aprile 2016);

– con riferimento al servizio di ormeggio, viene previsto un concorso per l'iscrizione degli ormeggiatori nel relativo registro tenuto dal comandante del porto, nonché l'obbligo per essi di costituirsi in società cooperativa. Il funzionamento e l'organizzazione di tale società sono soggetti alla vigilanza e al controllo del comandante del porto. Il servizio di ormeggio si configura in questo modo come "operatore interno", figura prevista dal Regolamento comunitario n. 352 del 2017 che disciplina i servizi portuali.

Inoltre, nel mese di dicembre 2017 la Conferenza Nazionale dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale definisce i criteri per stabilire il maggior grado di rappresentatività ai fini della selezione dei rappresentanti delle categorie imprenditoriali in seno agli Organismi di Partenariato in caso della presenza di più associazioni. Ciò comporta da parte di alcune AdSP l'avvio di una procedura, ancora in corso, per confermare o meno i nominativi già designati nei mesi antecedenti.

In questo contesto si inserisce l'ART – Autorità di Regolazione dei Trasporti che nel 2017 avvia una prima attività regolatoria nel settore portuale (cfr. paragrafo ART nel capitolo "La navigazione mercantile italiana nel 2017").

### **Adeguamento tariffario dei servizi tecnico-nautici**

Nel corso del 2017 non vi sono istruttorie nazionali per l'adeguamento tariffario dei servizi tecnico-nautici. Invece, nel corso del secondo semestre del 2018, oltre all'apertura dei tavoli ministeriali per i rinnovi tariffari del pilotaggio e dell'ormeggio, con molta probabilità vedrà la luce anche l'attesa circolare ministeriale concernente i nuovi criteri e meccanismi per la procedura di affidamento mediante gara pubblica.

Il provvedimento si è reso necessario per adeguare la procedura di selezione delle nuove concessioni del servizio di rimorchio portuale alle nuove disposizioni europee e nazionali (dlgs n. 50 del 2016, nuovo "codice degli appalti"). La circolare aprirà una nuova fase nell'ambito del servizio di rimorchio portuale in concessione, considerato che in molti porti prenderanno avvio a







breve le gare per l'affidamento del servizio.

Fra le attività avviate nell'ambito del Forum Nazionale sulla Sicurezza nei Porti, si devono registrare quelle inerenti l'aggiornamento delle sezioni del Regolamento di attuazione al Codice della Navigazione relative al pilotaggio e all'ormeggio. Le modifiche intervengono principalmente su questioni organizzative interne ai servizi (forma giuridica, procedure concorsuali, requisiti selettivi dei piloti e degli ormeggiatori, ecc.) e di funzionamento (rapporti con l'Autorità marittima). Il processo è in corso e richiederà ancora del tempo.

Di rilievo la richiesta di Confitarma di veder ampliato nei porti italiani il servizio di pilotaggio in VHF, individuato dal Regolamento europeo n. 352/2017 come possibile misura alternativa al PEC (*Pilot Exemption Certificate*). Una circolare ministeriale del gennaio 2017 fornisce alle Capitanerie di porto apposite linee-guida e, tenuto conto che uno dei parametri da valutare è quello dell'esistenza di condizioni di visibilità da parte dei piloti, si rende sempre più urgente avviare la realizzazione delle torri di avvistamento all'interno dei porti o di individuare postazioni di avvistamento idonee, che consentano un rapido allargamento del numero di prestazioni di pilotaggio rese via VHF.

### **Avvisatore marittimo**

A seguito delle indicazioni fornite dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, in risposta ad alcune richieste di parere formulate da Confitarma, viene chiarito che il servizio reso dall'Avvisatore marittimo ha natura puramente commerciale e non risulta indispensabile ai fini della tutela della sicurezza della navigazione e del porto.

Pertanto il servizio prestato dagli avvisatori marittimi non può essere reso obbligatorio né può comportare il conseguente obbligo del pagamento di un corrispettivo da parte delle navi che non ne abbiano fatto richiesta.

### **Port Reception Facilities**

All'inizio del 2018 la Commissione europea pubblica la proposta di Direttiva che andrà a sostituire la Direttiva 2000/59/CE (recepita in Italia con il dlgs 182/2003), relativa agli impianti di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi. La norma sarà oggetto di un lungo *iter* comunitario.



## Il lavoro a bordo e la formazione

---



### **CCNL unico per il settore privato dell'industria armatoriale**

In vista del 31 dicembre 2017, data di scadenza del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per il settore privato dell'industria armatoriale, Filt-CGIL, Fit-CISL e Uiltrasporti comunicano la formale disdetta del CCNL entro il 30 giugno e nel mese di novembre trasmettono le "Linee-Guida per la Piattaforma per il rinnovo del CCNL del settore marittimo".

Sin dai primi contatti informali con le OO. SS., Confitarma evidenzia la situazione di notevole difficoltà economico/finanziaria di alcune imprese armatoriali, difficoltà di cui si dovrà tenere conto nel prosieguo del confronto sia per la parte economica, sia per quella normativa.

Il 30 gennaio 2018 si tiene in Confitarma la riunione plenaria di apertura del tavolo di confronto alla quale partecipano, per la parte datoriale, Confitarma, Fedarlinea, Assorimorchiatori e Federimorchiatori, per la parte sindacale, le Segreterie Nazionali e le delegazioni territoriali di Filt-CGIL, Fit-CISL e Uiltrasporti.

Il tavolo negoziale – in seguito allargato anche ad AssArmatori – prosegue con il confronto sui vari tavoli tecnici che tratteranno le varie Sezioni che oggi compongono il CCNL, sostituendo la pluralità di contratti una volta esistente.

### **Fondo Solimare**

Con la risoluzione di tutte le problematiche che ne hanno finora inibito l'utilizzo, il Fondo Solimare può essere ormai considerato pienamente operativo.

Infatti, in data 17 maggio 2017 il ministero del Lavoro e delle politiche sociali emana di concerto con quello dell'Economia e delle finanze, il decreto che modifica il decreto 8 giugno 2015 n. 90401 istitutivo del Fondo di solidarietà bilaterale del settore marittimo – Solimare. Il decreto interministeriale recepisce quanto proposto da Confitarma, Assorimorchiatori,





Federimorchiatori, Fedarlinea, Filt-CGIL, Fit-CISL e Ultrasporti con l'accordo 9 settembre 2016, superando quindi definitivamente la disposizione riguardante il tetto massimo relativo all'erogazione delle prestazioni, che di fatto inficiava l'effettiva possibilità di utilizzo delle risorse del Fondo. La nuova disposizione adotta un criterio molto più flessibile che, dando un effettivo carattere solidaristico al Fondo, consente alle imprese armatoriali, seppur con un tetto massimo pre-stabilito, di utilizzare anche risorse versate nel Fondo da altre imprese armatoriali.

L'ultimo atto che dà concreta operatività al Fondo Solimare è la circolare INPS n. 173/2017 che fornisce le attese istruzioni relative alle modalità di accesso e alla disciplina delle prestazioni erogate. Con tale circolare vengono, inoltre, forniti una serie di chiarimenti concernenti le cause d'intervento del Fondo Solimare, la misura e la durata delle prestazioni, il concetto di "unità produttiva" ai fini dell'accesso alle prestazioni, la procedura di consultazione sindacale, le modalità di pagamento delle prestazioni.

Nell'ambito della trattativa per il rinnovo contrattuale, si sta valutando la possibilità di introdurre un'estensione delle prestazioni erogate dal Fondo Solimare che consenta di utilizzare le risorse accumulate fino a ora e di favorirne l'impiego anche a favore dei marittimi in Turno Particolare: questi, nonostante nell'accordo sindacale costitutivo del Fondo fossero stati ricompresi fra i possibili destinatari degli interventi, risultano di fatto penalizzati dall'intermittenza del loro rapporto di lavoro.

### **Modifica della normativa europea sul lavoro marittimo**

Il Governo italiano, dopo aver sentito il parere di Confitarma, Fedarlinea e delle Organizzazioni sindacali confederali, elabora lo schema di Decreto legislativo per il recepimento della Direttiva (UE) 2015/1794 del 6 ottobre 2015 concernente il lavoro marittimo, che ha modificato le direttive 2008/94/CE (tutela dei lavoratori in caso di insolvenza del datore di lavoro), 2009/38/CE (comitato aziendale europeo o procedura di informazione e consultazione dei lavoratori di impre-





se o gruppi di imprese di dimensioni comunitarie), 2002/14/CE (informazione e consultazione dei lavoratori), 98/59/CE (in materia di licenziamenti collettivi) e 2001/23/CE (mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di aziende).

Dato che su parte di tali materie l'ordinamento nazionale già soddisfa le vigenti disposizioni comunitarie, gli argomenti trattati dallo schema di decreto legislativo sono essenzialmente tre:

- 1) costituzione del cosiddetto Comitato Aziendale Europeo o di una delegazione speciale di negoziazione in tutte le imprese di dimensioni comunitarie. In particolare, sulla base di quanto previsto dalla Direttiva comunitaria, lo schema di decreto apporta alcune modifiche al dlgs 22 giugno 2012, n. 113 estendendone l'applicazione anche al settore marittimo;
- 2) inserimento nella Legge n. 223 del 1991 – che già non prevede alcuna esclusione del personale navigante dal suo campo di applicazione – di una norma per la quale la comunicazione di avvio della procedura di licenziamento collettivo, riguardante membri dell'equipaggio di una nave, debba essere inviata all'Autorità competente dello Stato di cui la nave batte la bandiera;
- 3) inserimento nel Codice della Navigazione di una norma che, confermando l'applicazione al settore marittimo delle disposizioni nazionali concernenti il trasferimento di ramo d'azienda, specifica – come fortemente richiesto da Confitarma – che tali disposizioni non si applichino qualora l'oggetto del trasferimento consista esclusivamente in una o più navi.

### ***Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006)***

**ENTRATA IN VIGORE DEGLI EMENDAMENTI 2014.** Confitarma da tempo evidenzia alle competenti Amministrazioni l'esigenza di dare attuazione agli Emendamenti 2014 alla *Maritime Labour Convention 2006 (MLC2006)*, in materia di "Financial security" entrati in vigore il 18 gennaio 2017, riconoscendo le coperture assicurative garantite dai *P&I Club*.

Nel 2017 il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, non avendo attuato tale normativa internazionale per tempo, si avvale della possibilità prevista dall'art. XV della *MLC 2006* di





differire al 18 gennaio 2018 l'entrata in vigore di tali norme comunicando la decisione all'*International Labour Organization (ILO)*.

Inoltre, lo stesso ministero, d'intesa con quello dello Sviluppo economico, prevede, a partire dal 18 gennaio 2018, una specifica procedura per il riconoscimento degli Istituti assicurativi che dovranno garantire dette coperture, procedura che prevede la costituzione di un registro delle garanzie finanziarie presso Consap, la Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici SpA.

*SPECIAL TRIPARTITE COMMITTEE*. La terza sessione del Comitato Speciale Tripartito, tenutasi a Londra nell'aprile 2018, viene dedicata soprattutto alla tutela delle retribuzioni dei marittimi nel caso di nave tenuta prigioniera a seguito di un atto di pirateria. Nel corso della sessione, cui Confitarma partecipa nella rappresentanza internazionale armatoriale, si discute dell'opportunità di inserire nell'ambito della *Maritime Labour Convention 2006* disposizioni volte a riconoscere ai lavoratori marittimi la garanzia di ricevere la propria retribuzione nel caso in cui siano tenuti in ostaggio a seguito di un atto di pirateria. Vengono poi approvate quattro risoluzioni concernenti: le dignitose condizioni di lavoro nella navigazione interna; l'applicazione degli Emendamenti alla MLC da parte di quegli Stati Membri che hanno ratificato la Convenzione dopo l'approvazione degli Emendamenti, ma prima della loro entrata in vigore; le facilitazioni alla scesa a terra dei marittimi durante il periodo di imbarco; l'abbandono del marittimo.

### **Formazione ed Education**

Costante è l'attenzione dell'armamento italiano alla formazione e alla valorizzazione della gente di mare, in quanto le risorse umane sono l'elemento fondamentale a garanzia di un trasporto marittimo sicuro, efficiente e rispettoso dell'ambiente.

Il tema della *Education* è imprescindibile per la preparazione delle nuove generazioni marittime e per questo Confitarma prosegue la sua intensa attività di collaborazione con le Amministrazioni competenti, le scuole e i principali istituti al fine di migliorare la formazione delle figure professionali impiegate a bordo e a terra dalle imprese armatoriali, in linea con le normative nazionali ed internazionali. In quest'ottica e anche in virtù dell'accordo sindacale del 30 luglio 2015, gli armatori italiani imbarcano sulle loro navi gli Allievi Ufficiali di coperta e di macchina, con un impegno crescente che non trova riscontro in altri Paesi, mentre per l'imbarco della nuova figura dell'Allievo Ufficiale elettrotecnico, si attendono indicazioni dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.





**ENTRATA IN VIGORE DEGLI EMENDAMENTI DI MANILA 2010 ALLA CONVENZIONE STWC.** Dal 1° gennaio 2017, con la conclusione del processo di entrata in vigore degli Emendamenti di Manila 2010 alla Convenzione *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)*, vengono introdotte a livello internazionale importanti novità in materia di *standard* di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi.

Nonostante il grave ritardo con cui l'Italia ha attivato il processo di implementazione, grazie a una costante collaborazione fra Confitarma e le competenti Amministrazioni, vengono contenuti e limitati i problemi operativi conseguenti all'entrata in vigore di tali Emendamenti. Ciò è stato possibile anche grazie alle indicazioni fornite dall'IMO, puntualmente attuate dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, con le quali è stato raccomandato 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.

Nella prima fase di implementazione è stato necessario trovare soluzioni a diverse problematiche applicative. Prima di tutto l'Amministrazione marittima ha individuato una soluzione alla delicata problematica dei corsi di formazione per Ufficiali che svolgono funzioni direttive, accogliendo *in toto* la Proposta comune formulata da Confitarma, Fedarlinea, Filt-CGIL, Fit-CISL e Ultrasporti, articolata in estrema sintesi nei seguenti tre punti:

1. 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;
2. 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;
3. coloro che, pur in possesso dell'abilitazione di Ufficiale di livello direttivo, non sono esentati in base ai due punti precedenti, possono effettuare i corsi direttivi attraverso il sistema *e-learning*.

Di particolare rilevanza, inoltre, gli importanti chiarimenti formulati dal Comando generale con la circolare del 21 novembre 2017, frutto di un lungo e approfondito confronto con Confitarma. Con tale circolare il Comando generale fissa alcuni concetti fondamentali:

– a bordo delle navi di bandiera italiana possono essere imbarcati sia soggetti la cui qualifica professionale rientra tra quelle indicate nel DPR n. 231 del 2006 (collocamento della gente di mare), sia soggetti in possesso della certificazione conseguita ai sensi del DM 25 luglio 2016 (disposizione attuativa degli Emendamenti di Manila 2010);





- non sussiste l’obbligo per il personale marittimo in possesso della certificazione II/4 (comune di coperta) e III/4 (comune di macchina) di ottenere le certificazioni II/5 (marittimo abilitato di coperta) e III/5 (marittimo abilitato di macchina). Il Comando Generale fa, dunque, propria la lettura che Confitarma ha sempre dato della Convenzione STCW, secondo cui tali certificazioni devono coesistere a bordo delle navi per consentire ai marittimi, in particolare quelli italiani, di ottenere le certificazioni II/5 e III/5 dopo aver maturato il previsto periodo di navigazione con le certificazioni II/4 e III/4;
- le figure che dovranno essere presenti a bordo sono esclusivamente quelle di cui alle tabelle minime di sicurezza e tali figure dovranno essere in possesso delle sole certificazioni nelle stesse richiamate il cui contenuto deve essere accettato da parte delle Autorità Marittime nazionali così come dai *Port State Control Officers*.

**ISTITUTI TECNICI SUPERIORI (ITS) E CERTIFICAZIONI DI UFFICIALE DI COPERTA E DI MACCHINA.** Le direzioni generali dei ministeri delle Infrastrutture e dei trasporti e dell’Istruzione, dell’Università e della ricerca il 23 gennaio 2018 emanano il decreto inter-direttoriale n. 15 che disciplina le procedure per lo svolgimento delle prove di verifica finale delle competenze acquisite dagli allievi degli Istituti Tecnici Superiori (ITS), unificate con le prove di esame per il conseguimento delle certificazioni di Ufficiale di coperta e di macchina. In tal modo viene attuata l’auspicata unificazione dell’esame per il conseguimento del certificato di competenza di Ufficiale di coperta e di Ufficiale di macchina con quello per l’ottenimento del diploma superiore.

Tale decreto, da un lato rappresenta un’evidente semplificazione amministrativa per tutti i marittimi che conseguono l’abilitazione di Ufficiale svolgendo il percorso formativo ITS, dall’altro evita che gli studenti ITS che conseguono l’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. Poiché i finanziamenti del MIUR agli ITS sono correlati alle percentuali di conclusione dei percorsi ITS, il fatto che tali studenti venissero considerati “ritirati” aveva penalizzato gli ITS a indirizzo marittimo che, per tale ragione, hanno ricevuto meno finanziamenti.

L’unificazione dei citati esami vale solo per gli Allievi Ufficiali che conseguiranno il certificato di competenza attraverso il percorso ITS, percorso che resta puramente facoltativo. Nulla





cambierà, invece, per gli Allievi Ufficiali che seguiranno il percorso “tradizionale”, previsto dal decreto del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti n. 251 del 25 luglio 2016, i quali continueranno a svolgere soltanto l’esame presso le Capitanerie di porto per il conseguimento del certificato di competenza.

**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.

In tale logica, Confitarma da tempo chiede 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 che hanno aderito 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 la ONLUS Marevivo.

**ISTITUTI TECNICI SUPERIORI (ITS).** Anche nel 2017 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, mediante l’in-







serimento 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.** La Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile, presente con la sua attività formativa dal 2005, continua ad essere la realtà più importante, sia per numero di percorsi attivati sia per numero di allievi formati. Nel 2017 dopo le selezioni per i corsi crociere, ro-ro passeggeri e navi da carico, vengono ammessi 94 nuovi allievi di cui 48 di coperta e 46 di macchina. La principale regione di provenienza è la Liguria.

Anche nel 2017 l'Accademia effettua un corso di allineamento della durata di 500 ore aperto ai diplomati che non provengono da Istituti nautici, né da Istituti professionali ad indirizzo marittimo, per un totale di 20 allievi (14 di coperta e 6 di macchina). Nel 2018, dopo aver ottenuto da MARICOGECAAP l'accreditamento in base al nuovo decreto MIT, sono stati selezionati 24 allievi che stanno frequentando la prima edizione del "percorso formativo per accedere alla figura di Allievo Ufficiale di coperta", della durata di 700 ore. Inoltre, vengono attivati cinque nuovi percorsi ITS, diversi dai percorsi per Allievi Ufficiali (Tecnico superiore dei trasporti e della logistica con 25 allievi; Tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci – Gestione dei servizi a supporto passeggeri – *Middle Manager* con 21 allievi, attivato presso la sede operativa di Lavagna; Tecnico superiore per le architetture e le infrastrutture per i sistemi di comunicazione dell'intrattenimento a bordo – *Multimedia Technician* con 20 allievi, attivato presso la sede operativa di Lavagna; Tecnico superiore responsabile delle produzioni e delle trasformazioni agrarie, agro-alimentari e agro-industriali nell'ambito della pasticceria e panetteria di bordo con 22 allievi; Tecnico superiore responsabile delle produzioni e delle trasformazioni agrarie, agro-alimentari e agro-industriali nell'ambito della ristorazione di bordo – Cuoco di bordo con 22 allievi). L'Accademia prosegue poi l'attività per la formazione di figure professionali destinate alla filiera orizzontale delle diverse posizioni di bordo e realizza attività nell'ambito della filiera verticale (sottufficiali, allievi ufficiali, ufficiali attraverso il corso di livello direttivo). La maggior parte degli allievi dell'Accademia vengono imbarcati su navi di compagnie di navigazione associate.

Nel 2017 la Fondazione Accademia, viene ammessa, unico soggetto in Italia, alla IAMU





(*International Association Maritime Universities*) e vince il Premio Nazionale Didattiva per la sezione: "Alternanza scuola lavoro – Istituti Tecnici Superiori".

**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, carico generale e da quest'anno anche passeggeri, oltre che 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 2017 porta a diciotto i corsi, che coinvolgono in totale 260 allievi, di cui 136 di coperta e 124 di macchina.

Nel 2017, si diplomano 16 Allievi Ufficiali di coperta e 12 Allievi Ufficiali di macchina. Alcuni di questi, riuscendo a conseguire anticipatamente il certificato di abilitazione di Ufficiale di guardia, vengono imbarcati come Terzi Ufficiali; gli altri sono in attesa di sostenere gli esami per l'abilitazione professionale, avendo comunque ricevuto dalle compagnie di navigazione l'impegno all'assunzione. Da quest'anno anche gli allievi dell'ITS Fondazione Caboto, sosterranno un Esame Unico presso la Direzione Marittima di Civitavecchia, potendo conseguire, contemporaneamente, sia il Diploma che l'abilitazione professionale di Ufficiale.

**ISTRUZIONE E FORMAZIONE TECNICA SUPERIORE (IFTS).** Il 30 gennaio a Castel Volturno, presso la sede di FORMARE scarl – Polo Nazionale Formazione per lo Shipping, ente di formazione di Confitarma, viene presentato il Percorso di Istruzione e Formazione Tecnica Superiore (IFTS) "Tecniche per la conduzione di impianti tecnici navi". Il corso di 800 ore, finanziato dalla Regione Campania, ha l'obiettivo di inserire nel mondo del lavoro in 3 anni 72 giovani diplomati del territorio campano che saranno impegnati nell'apprendimento delle tecniche specialistiche relative all'installazione, manutenzione e messa in funzione di impianti di propulsione e mezzi ausiliari, presenti nei locali macchina delle navi. Grazie al coinvolgimento di primari gruppi armatoriali campani, vengono garantiti periodi di imbarco a bordo di navi all'avanguardia agevolando i successivi processi di inserimento nel mondo lavorativo.



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

---



Confitarma continua ad occuparsi delle principali problematiche ambientali e della sicurezza della navigazione; 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*), a livello europeo con la partecipazione ai comitati/gruppi di lavoro dell'ECSCA (*European Community Shipowners' Association*) e dell'ICS (*International Chamber of Shipping*), ed infine a livello nazionale, grazie in particolare alla sinergia con il VI Reparto del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto ma anche grazie ai contatti con altri interlocutori, istituzionali e non.

## Acque di zavorra

La Convenzione *Ballast Water Management Convention (BWMC)* entra in vigore l'8 settembre 2017. L'Italia non l'ha ancora ratificata.

A luglio 2017, nel corso della 71<sup>a</sup> sessione del MEPC dell'IMO, viene approvato un nuovo schema d'implementazione della BWMC accogliendo quanto richiesto con la *submission MEPC 71/4/12*, in particolare per quanto riguarda la data d'installazione dell'impianto di trattamento delle acque di zavorra su unità già esistenti all'entrata in vigore della Convenzione, con rinnovo del certificato IOPP tra l'8 settembre 2017 e l'8 settembre 2019. Purtroppo, a causa delle procedure dell'IMO, gli emendamenti non saranno esecutivi in tempi brevi, tanto che lo stesso Comitato chiede alle Amministrazioni di applicare gli emendamenti fin dall'entrata in vigore della Convenzione.

Confitarma in sinergia con altri soggetti coinvolti, dopo aver ottenuto dal ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare la disarmonizzazione del certificato IOPP, invia allo stesso ministero una comunicazione relativa alle motivazioni che avevano portato all'emissio-





ne delle istruzioni agli Organismi Riconosciuti chiedendo di rivedere la propria posizione alla luce dei recenti sviluppi in sede IMO. Ad oggi però le nuove istruzioni e i preannunciati possibili provvedimenti di esenzione (per le tratte nazionali e/o locali) non sono stati ancora emanati.

Relativamente al Nord America, l'Amministrazione statunitense conferma la propria politica, senza allinearsi ai limiti della *BWMC*; saranno concesse deroghe temporanee a chi ne farà richiesta, ma alla fine dovranno essere installati impianti di trattamento approvati dalla Guardia Costiera USA, impianti che, alla fine di febbraio 2018, risultano essere sei.

### **Emissioni**

Il Regolamento europeo n. 2015/757, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo, in vigore dal 2015, impone alle società di navigazione di trasmettere ai verificatori i piani di monitoraggio entro il 31 agosto 2017. Inoltre, dal 1° gennaio 2018 le emissioni di CO<sub>2</sub> per ogni nave e tratta devono essere monitorate su base annua, applicando il metodo più appropriato per la determinazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

Confitarma continua a collaborare e supportare il ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare durante le consultazioni dell'Unione europea sull'implementazione del Regolamento, ancora in corso.

In ambito IMO, il MEPC 70 pianifica una serie di "*Intersessional Meeting*" aventi lo scopo di elaborare una strategia sui gas serra (*Greenhouse Gas – GHG*) che dovrebbe essere adottata dal MEPC 72 nell'aprile 2018.

### **Combustibili**

Dal 1° gennaio 2020, come previsto dall'Annesso VI (Rivisto) alla Convenzione MARPOL 73/78, entrerà in vigore il limite 0,5% per il tenore di zolfo dei combustibili in ogni parte del mondo. Nonostante i numerosi studi e le rassicurazioni dei fornitori, permangono le preoccupazioni su disponibilità, qualità e caratteristiche di questo *fuel*.

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 dell'IMO e nei porti





comunitari. Dal 1° gennaio 2020 i limiti si ridurranno a due: 0,5% globale e 0,1% nei porti e nelle aree ECA; infatti con le modifiche introdotte dalla Direttiva 2012/33/UE i limiti della normativa europea sono stati allineati a quelli dell'Annesso VI alla Convenzione MARPOL 73/78. Alcune società armatoriali, pur consapevoli delle problematiche legate al loro impiego, guardano agli impianti di trattamento dei gas di scarico (*scrubber*) che consentono di ridurre le emissioni nel caso di utilizzo di combustibile con tenore di zolfo ancora alto. Altre società invece guardano con sempre maggior interesse all'utilizzo di LNG.

In proposito, ordinato da un armatore italiano, è in fase avanzata la costruzione di un traghetto bidirezionale *dualfuel*, prima unità del genere nel Mediterraneo, ma si guarda con preoccupazione alla rete costiera per il rifornimento di questo tipo di unità che non è ancora adeguata alle esigenze degli operatori.

### **Gruppo Permanente Sicurezza della Navigazione del VI Reparto**

La collaborazione di Confitarma con il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, in particolare grazie alla partecipazione ai lavori del Gruppo permanente sicurezza della navigazione del VI Reparto, composto – oltre che da esponenti dell'ufficio Sicurezza navigazione – dai rappresentanti dei tre organismi riconosciuti (RINA, BV, e DNV-GL), nonché di Confitarma e Fedarlinea, è ormai consolidata. 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 anche quest'anno diverse circolari, quali ad esempio quelle sul Regolamento per la manutenzione periodica degli impianti fissi e delle dotazioni antincendio, sul *Bridge Navigation Alarm System (BNWAS)* o sulle valvole degli autorespiratori.

L'impegno di Confitarma per semplificare l'esecuzione delle visite radio all'estero, poi, è costante: si tratta però di un problema che coinvolge diversi soggetti istituzionali e ciò rende più difficile – oltre all'esistenza di un tessuto normativo articolato – riuscire a pervenire ad una soluzione.

### **Altre attività**

Costante e intensa l'attività e la collaborazione di Confitarma con altri organismi:

- con ATENA (Associazione Italiana di Tecnica Navale) per l'organizzazione di eventi, l'aggiornamento dell'informazione tecnica e la discussione di problemi inerenti ogni forma di attività navale e marittima;
- con l'Unione Petrolifera in seno a convegni e incontri, per un prezioso scambio di conoscenze ed esperienze;
- con Assogasliquidi per lo sviluppo di una rete costiera di distribuzione dell'LNG;
- con INAIL è volta a formare il personale dell'istituto che deve andare a bordo delle navi;
- con l'Università di Genova, per fornire agli studenti una chiara visione della realtà che troveranno una volta entrati nel mondo del lavoro.



## L'organizzazione di 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 del Paese, 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 interesse generale e parti-

colare; 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*

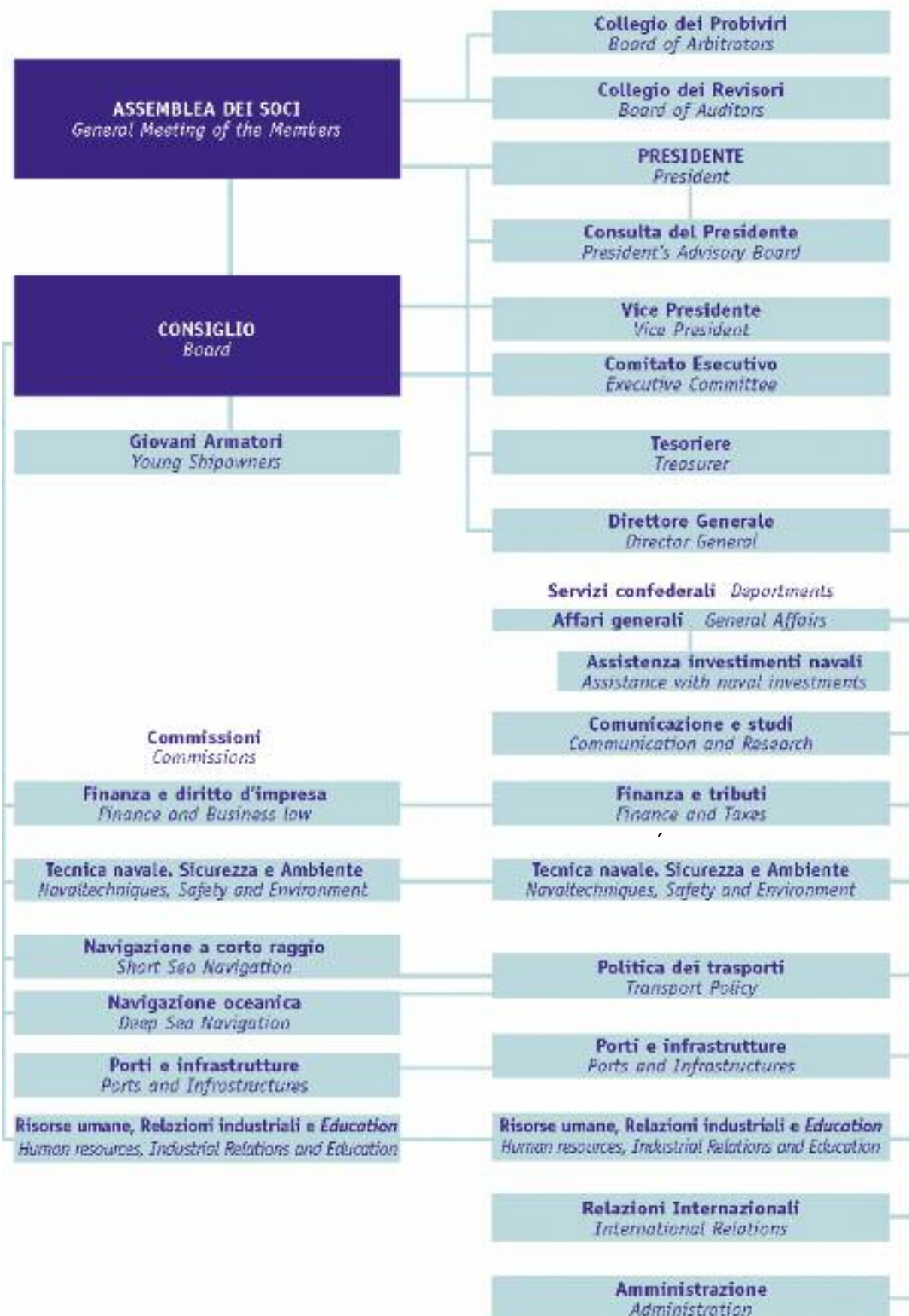
e collabora con:

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

**CONFITARMA**  
ha sede a Roma

Piazza SS. Apostoli, 66 – 00187 Roma  
Tel: +39 06.674.811  
e-mail: [confitarma@confitarma.it](mailto:confitarma@confitarma.it)  
[www.confitarma.it](http://www.confitarma.it)





## Cariche confederali (giugno 2018)/ *Officers (June 2018)*

<b>Mario Mattioli</b>	<b>Presidente</b> <i>President</i>	<b>Consulta del Presidente</b> <i>President's Advisory Board</i>
Federica Barbaro Paolo Cagnoni Carlo Cameli Angelo D'Amato Giovanni Delle Piane Giacomo Gavarone Alessandra Grimaldi Emanuele Grimaldi, <i>past president</i> Guido Grimaldi Domenico Ievoli Beniamino Maltese Lorenzo Maticena Alcide Ezio Rosina	<b>Comitato Esecutivo</b> <i>Executive Committee</i>	
<b>Mariella Amoretti</b>	<b>Tesoriere</b> <i>Treasurer</i>	<b>Consiglio</b> <i>Board</i>
Claudio Baccichetti Riccardo Baratozzi Luca Bertani Raffaele Brullo Andrea Clavarino Paolo Clerici, <i>past president</i> Nicola Coccia, <i>past president</i> Francesco D'Alesio Paolo d'Amico, <i>past president</i> Gianni Andrea de Domenico* Andrea Garolla di Bard	Aldo Grimaldi, <i>past president</i> Manfredi Lefebvre d'Ovidio Vittorio Morace Antonio Morfini Bruno Musso Franco Napp Corrado Neri Valeria Novella Fabrizio Vettosi Barbara Visentini Luca Vitiello	
Francesco Berlingieri** Alfonso Magliulo Alfonso Scannapieco Oscar Raimondi, <i>supplente</i> *** Francesco Serao, <i>supplente</i>	<b>Collegio dei Probiviri</b> <i>Board of Arbitrators</i>	
Bernardo Cirillo, <i>presidente</i> Roberto Coccia Carlo Lomartire Pia Queirolo, <i>supplente</i>	<b>Collegio dei Revisori</b> <i>Board of Auditors</i>	
Luca Sisto****	<b>Direttore generale</b> <i>Director General</i>	

\* designato per la nomina dal 26 giugno 2018

\*\* deceduto nel marzo 2018

\*\*\* dimissionario dal maggio 2018

\*\*\*\* Gennaro Fiore fino al 31 dicembre 2017





## Commissioni (giugno 2018) / Commissions (June 2018)

### FINANZA E DIRITTO D'IMPRESA FINANCE AND BUSINESS LAW

**Beniamino Maltese**  
Presidente *President*

Fabrizio Vettosi  
Vicepresidente *Vice President*

Claudio Baccichetti, Stefano Basso, Riccardo Biale,  
Filippo Bussoni, Nicola Coccia, Mauro D'Alesio,  
Angelo D'Amato, Pietro Franza, Gennaro Iacone,  
Francesco La Barbera, Carlo Lomartire, Romano Mancini,  
Pierino Novelli, Diego Pacella, Marco Tassara,  
Patrizia Trioschi, Giulio Veri

Marco Quadrani Segretario *Secretary*

### NAVIGAZIONE A CORTO RAGGIO SHORT SEA NAVIGATION

**Guido Grimaldi**  
Presidente *President*

Alessandra Grimaldi, Franco Napp  
Vicepresidenti *Vice Presidents*

Francesca Romana Barbaro, Bruno Castaldo,  
Giovanni Cinque, Gaetano D'Alesio, Marialaura Dell'Abate,  
Antonio Di Falco, Raffaele Di Francia, Calogero Famiani,  
Andrea Garolla di Bard, Riccardo Giannessi,  
Vittorio Morace, Aldo Negri, Valeria Novella,  
Cosimo Sforza, Barbara Visentini

Luca Sisto Segretario *Secretary*

Gruppi di lavoro

### TRASPORTO PASSEGGERI

**Aldo Negri** Coordinatore *Coordinator*

### GRUPPO OFFSHORE, BUNKERAGGIO E NAVIGLIO CISTERNIERO

**Andrea Garolla di Bard** Coordinatore *Coordinator*

### NAVIGAZIONE OCEANICA DEEP SEA NAVIGATION

**Carlo Cameli**  
Presidente *President*

Valeria Novella  
Vicepresidente *Vice President*

Claudio Baccichetti, Riccardo Baratozzi,  
Francesca Romana Barbaro, Luca Bertani,  
Paolo Cagnoni, Giovanni Cinque, Andrea Clavarino,  
Marialaura Dell'Abate, Antonio Di Falco,  
Andrea Garolla di Bard, Filippo Gavarone,  
Ernesto Gori, Guido Grimaldi, Gabriele Rosati d'Amico,  
Cosimo Sforza, Massimiliano Trapani

Laurence Martin Segretario *Secretary*

Gruppo di lavoro

### OPERATIVITÀ NAVE

**Valeria Novella** Presidente *President*

Luca Sisto Segretario *Secretary*

### TECNICA NAVALE SICUREZZA E AMBIENTE NAVAL TECHNIQUES, SAFETY AND ENVIRONMENT

**Lorenzo Maticena**  
Presidente *President*

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

Alberto Cafari Panico, Rinaldo Carlevarino,  
Daniele Coppola, Andrea De Gregori,  
Michol Donativi Barretta, Fernando Esposito,  
Severino Massarelli, Rosario Montefusco, Enrico Mucci,  
Francesco Ottonello, Franco Porcellacchia, Enzo  
Romano, Paolo Satariano, Cosimo Sforza,  
Cristiano Vattuone, Silvia Zacchello

Fabio Faraone Segretario *Secretary*

### PORTI E INFRASTRUTTURE PORTS AND INFRASTRUCTURES

**Mario Mattioli** (*ad interim*)  
Presidente *President*

Gianpaolo Polichetti  
Vicepresidente *Vice President*

Rosalba Barretta, Pier Luigi Carini, Domenico Cicale,  
Giovanni Cinque, Francesco D'Alesio,  
Gianni Andrea de Domenico, Alberto Delle Piane,  
Luigi Genghi, Domenico Maria Ievoli,  
Franco Napp, Corrado Neri, Marco Novella,  
Alessandro Russo, Fabrizio Vettosi, Luca Vitiello

Francesco Beltrano Segretario *Secretary*

### RISORSE UMANE, RELAZIONI INDUSTRIALI E EDUCATION HUMAN RESOURCES, INDUSTRIAL RELATIONS AND EDUCATION

**Angelo D'Amato**  
Presidente *President*

Marialuisa Bozzano, Tiziano Minuti  
Vicepresidenti *Vice Presidents*

Carlo Bocchini, Michele Bogliolo, Massimo Comelato,  
Giacomo Gavarone, Carlo Lomartire, Rodolfo Magosso,  
Fabrizio Mazzucchi Guadalascara, Enrico Mucci,  
Francesco Napolitano, Franco Napp,  
Roberto Nulli Gabbiani, Giancarlo Orsini, Valeria Poggi,  
Luigi Porzio, Nicola Principe,

Serena Scordamaglia, Cristiano Vattuone  
Leonardo Piliego Segretario *Secretary*



## Giovani Armatori



Giacomo Gavarone  
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.

All'inizio del 2017, una numerosa delegazione di Giovani Armatori partecipa alla *European Shipping Week* a Bruxelles nel corso della quale Marialaura Dell'Abate è invitata ad intervenire alla *Main Conference* in qualità di giovane esponente femminile dell'imprenditoria armatoriale europea. Nel corso della missione i Giovani Armatori organizzano anche una riunione presso la sede dell'ECSA con i giovani armatori europei provenienti da Belgio, Cipro, Germania, Grecia e Turchia, per presentare il progetto di un *Informal Network*. Nonostante un primo assenso da parte dell'ECSA, la formalizzazione del progetto potrà avvenire solo dopo un'adeguata attività di *networking* a livello continentale.

In ottobre vengono rinnovate le cariche del Gruppo e Giacomo Gavarone subentra ad Andrea Garolla di Bard nella qualità di Presidente. Viene rinnovato anche tutto il Consiglio Direttivo.

Il programma per il triennio 2017-2020 illustrato dal neo-eletto Presidente vedrà una sostanziale continuità con i temi trattati in passato: ambiente, innovazione, formazione ed un maggiore impulso all'utilizzo dei *social network* da parte del Gruppo. Dal 10 maggio 2018 è attivo il nuovo *account* di *Instagram*, attraverso il quale i Giovani Armatori intendono dotarsi di uno strumento rapido e moderno con cui comunicare le immagini relative alle proprie aziende, alla propria attività e al settore di appartenenza.

Particolare attenzione sarà altresì posta al ricambio generazionale considerato che molti giovani armatori hanno superato i limiti di età previsti dal regolamento interno.

Fra le attività già pianificate per il 2018, una missione in Grecia in occasione della conferenza internazionale Posidonia nel mese di giugno a cui parteciperanno numerosi Giovani armatori.

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*

**Giacomo Gavarone**  
Presidente *President*

Marialaura Dell'Abate  
Vittorio Morace  
Vice Presidenti *Vice Presidents*

Andrea Garolla di Bard  
*Past President*

Michol Donativi Barretta  
Aldo Negri  
Valeria Novella  
Giulia Palazzeschi  
Andrea Poliseno  
Andrea Risso  
Giovanni Ivan Romeo

Francesco Beltrano  
Segretario *Secretary*





# Grafici e tabelle

*Graphs and tables*





# La navigazione mercantile italiana nel 2017

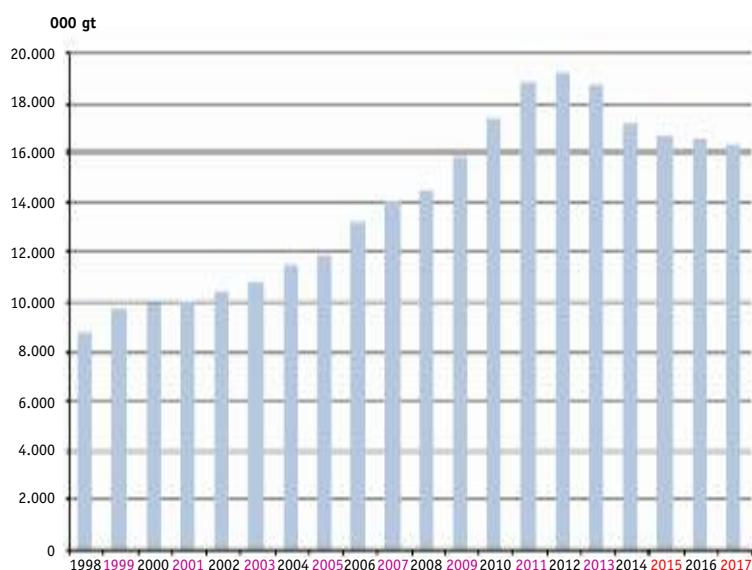
## The Italian merchant marine in 2017

### Flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet*

Navi di oltre 100 gt <i>Ships of 100 gt and over</i>	31.12.2017		31.12.2016		Var. 2017/2016	
	N.	000 gt	N.	000 gt	var. % N.	var. % gt
<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO</b> <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	<b>247</b>	<b>4.163</b>	<b>254</b>	<b>4.258</b>	<b>-2,8</b>	<b>-2,2</b>
Petroliere <i>Oil tankers</i>	86	2.273	93	2.361	-8	-4
Gasiere <i>Gas tankers</i>	24	436	23	411	4	6
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	105	1.421	106	1.454	-1	-2
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	32	32	32	33	0	0
<b>NAVI DA CARICO SECCO</b> <i>DRY CARGO SHIPS</i>	<b>180</b>	<b>6.714</b>	<b>185</b>	<b>6.826</b>	<b>-2,7</b>	<b>-1,6</b>
Carico generale <i>General cargo</i>	29	147	30	154	-3	-5
Portacontaineri <i>Container ships</i>	14	603	15	628	-7	-4
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	59	2.684	68	3.013	-13	-11
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	78	3.280	72	3.030	8	8
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI</b> <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	<b>426</b>	<b>4.757</b>	<b>436</b>	<b>4.734</b>	<b>-2,3</b>	<b>0,5</b>
Crociera <i>Cruise</i>	27	2.243	26	2.117	4	6
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	73	22	75	23	-3	-2
Traghetti <i>Ferries</i>	190	2.444	200	2.546	-5	-4
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	136	48	135	48	1	1
<b>PORTARINFUSE POLIVALENTI</b> <i>OBO CARRIERS</i>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>33</b>	<b>-100</b>	<b>-100</b>
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI</b> <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	<b>595</b>	<b>689</b>	<b>598</b>	<b>698</b>	<b>-1</b>	<b>-1</b>
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	366	254	364	252	1	1
Altri tipi di navi <i>Others</i>	229	435	234	446	-2	-3
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>1.448</b>	<b>16.323</b>	<b>1.474</b>	<b>16.549</b>	<b>-1,8</b>	<b>-1,4</b>

Fonte/Source: Confitarma

### Evoluzione della flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet evolution*



Fonte/Source: Confitarma

Alla fine del 2017, la flotta mercantile di proprietà italiana si riduce dell'1,4% rispetto alla fine del 2016, con 1.448 navi per un totale di 16.322.819 gt (tonnellate di stazza lorda), così ripartite:

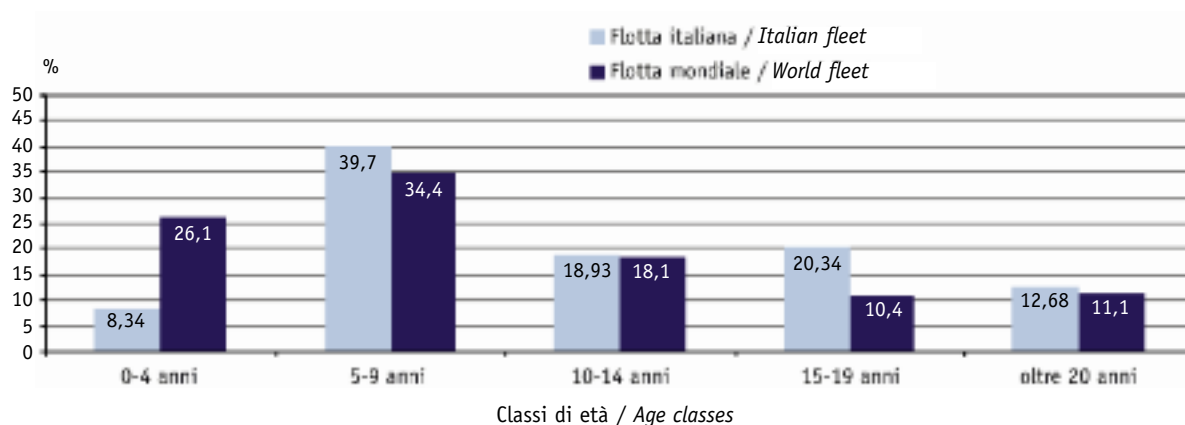
- oltre le 1.000 gt: 669 navi, equivalenti a 16.061.103 gt

- da 100 a 999 gt: 779 navi, equivalenti a 261.716 gt

Il 93% del tonnellaggio di proprietà italiana, pari a circa 15,2 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 IHS Fairplay data

## Rinnovamento della flotta italiana *Italian merchant fleet renewal*

	Navi ultimate dal 2008 al 2017 <i>Ships delivered between 2008 and 2017</i>			Navi in costruzione al 31.12.2017 <i>Ships under construction as of 31.12.2017</i>		
	N.	gt	% su flotta esistente <i>% on operating fleet</i>	N.	gt	% su flotta esistente <i>% on operating fleet</i>
<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO</b> <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	<b>72</b>	<b>1.981.765</b>	<b>48</b>	<b>2</b>	<b>26.835</b>	<b>1</b>
Petroliere <i>Oil tankers</i>	29	1.221.815	54	1	1.587	0
Gasiere <i>Gas tankers</i>	5	24.804	6	1	25.248	6
Chimichiere <i>Chemical tankers</i>	38	735.146	52	0	0	-
<b>NAVI DA CARICO SECCO</b> <i>DRY CARGO SHIPS</i>	<b>111</b>	<b>4.504.908</b>	<b>67</b>	<b>10</b>	<b>553.032</b>	<b>8</b>
Carico generale <i>General cargo</i>	18	90.899	62	1	9.600	7
Portacontaineri <i>Container ships</i>	2	84.040	14	-	-	-
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	48	2.347.981	87	-	-	-
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	43	1.981.988	60	9	543.432	17
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI</b> <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	<b>39</b>	<b>1.332.078</b>	<b>28</b>	<b>12</b>	<b>930.989</b>	<b>20</b>
Navi passeggeri <i>Passenger ships</i>	27	915.551	40	9	867.234	37
Traghetti <i>Ferries</i>	12	416.527	17	3	63.755	3
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI</b> <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	<b>109</b>	<b>149.713</b>	<b>22</b>	<b>6</b>	<b>4.834</b>	<b>1</b>
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	73	83.150	33	1	309	0
Altri tipi di navi <i>Others</i>	36	66.563	15	5	4.525	1
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>331</b>	<b>7.968.464</b>	<b>49</b>	<b>30</b>	<b>1.515.690</b>	<b>9</b>

Nel corso del 2017, entrano a far parte della flotta 11 unità, per 279.494.

Nonostante la consistente riduzione degli investimenti registratasi negli ultimi anni, in totale dal 2014 al 2017 gli armatori italiani ordinano ai cantieri nazionali ed esteri 144 unità per un valore di circa 18 miliardi di dollari.

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



## Pirateria Piracy

### Attacchi di pirateria

Piracy attacks

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nel mondo <i>In the world</i>	276	239	263	293	406	445	439	297	264	245	246	191	180
– Golfo di Aden, Mar Rosso, Somalia	45	20	44	111	211	219	237	75	15	11	0	2	9
– West Africa	25	31	53	59	47	39	52	62	51	41	14	54	36
Navi italiane attaccate <i>Attacks against Italian ships</i>	3	1	1	4	11	8	8	5	4	7	0	0	0

Fonte/Source: IMB – International Maritime Bureau

## Migranti dal mare Migrant at sea

Interventi SAR delle navi mercantili *Sar operation by merchant vessels*

	2014	2015	2016	2017	Totale <i>Total</i>
Totale navi mercantili dirottate da MRCC* <i>Total merchant vessels diverted by MRCC</i>	882	492	381	416	2.171
di cui/of which:					
mercantili di bandiera italiana/ <i>Italian merchant vessels</i>	170	105	149	148	572
Totale navi mercantili coinvolte in soccorso <i>Total Merchant vessels involved in rescue operations</i>	252	141	121	119	633
Totale migranti salvati/ <i>Total people saved</i>	166.370	152.343	178.415	114.286	611.414
Totale migranti salvati da unità mercantili <i>Total people saved by merchant vessels</i>	42.061	16.158	13.888	11.350	83.457
% del totale migranti salvati / <i>% of total people saved</i>	25	11	8	10	14
di cui/of which:					
da navi mercantili di bandiera italiana/ <i>Italian merchant vessels</i>	7.947	5.054	6.492	6.245	25.738
Unità soccorse <i>Vessels saved</i>	255	138	119	15	527

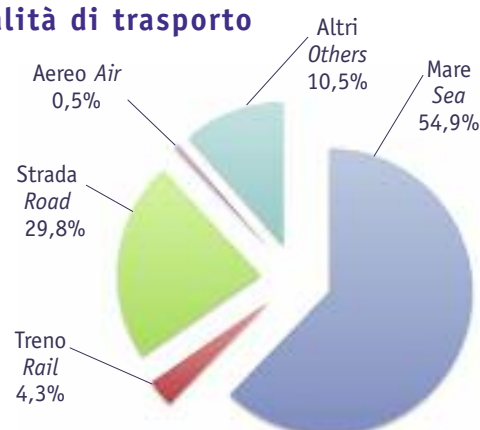
\*Maritime Rescue Co-ordination Centre-Rome

Fonte/Source: Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera – Reparto 3° – Centrale Operativa

## Commercio estero dell'Italia nel 2017 per modalità di trasporto

*Italian foreign trade by mode of transport on 2017*

	import		export		total	
	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%
Mare Sea	183,152	57,5	75,744	49,5	258,895	54,9
Treno Rail	15,344	4,8	5,072	3,3	20,416	4,3
Strada Road	70,751	22,2	69,586	45,5	140,337	29,8
Aereo Air	0,391	0,1	2,148	1,4	2,540	0,5
Altri Others	49,058	15,4	0,350	0,2	49,408	10,5
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>318,697</b>	<b>100</b>	<b>152,900</b>	<b>100</b>	<b>471,597</b>	<b>100</b>



Rispetto al 2016 si rileva un incremento del commercio estero italiano pari al 4,1%. Il 55% di merci importate ed esportate dall'Italia utilizza il trasporto via mare, a fronte del 30% che impiega la modalità stradale. Il 43% del commercio estero italiano interessa i paesi dell'Unione europea. Di questo il 21% utilizza la via marittima (17% per le importazioni e 26% per le esportazioni).

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

N.B. Dai dati Istat sul Commercio estero per Modo di trasporto, merci per circa 50 milioni di tonnellate in importazione e circa 34 milioni di tonnellate in esportazione risultano classificate come "Non dichiarato" e quindi non attribuite a nessuna modalità. Trattandosi di quantitativi non trascurabili, i dati Istat sono stati elaborati attribuendo le merci ND alle varie modalità di trasporto secondo una media decennale delle quote delle varie modalità sul totale.



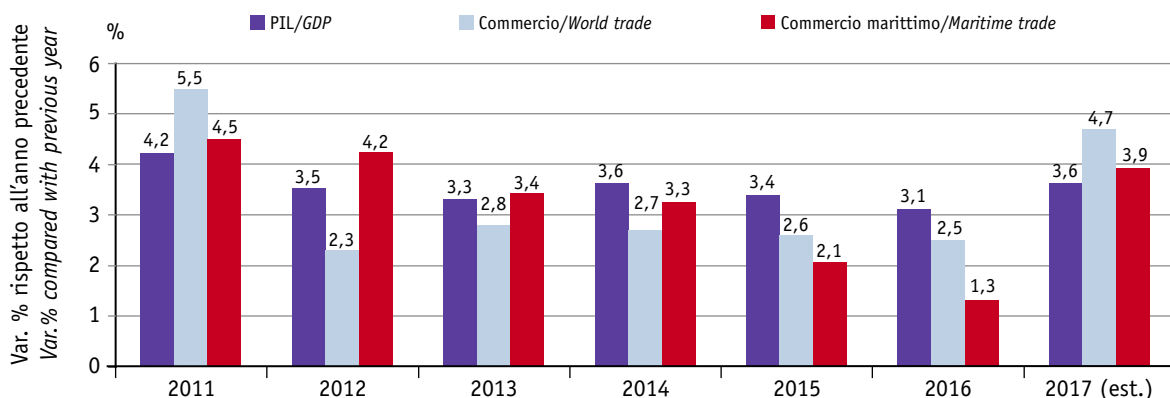


# La navigazione internazionale e i traffici marittimi

## International navigation and maritime traffic

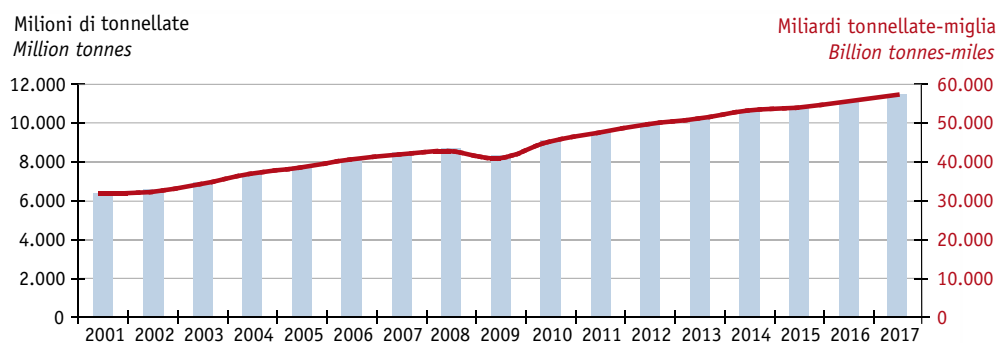
### PIL, commercio mondiale e commercio marittimo

#### GDP, world trade and maritime trade



Fonte/Source: IMF, WTO, Clarkson Research

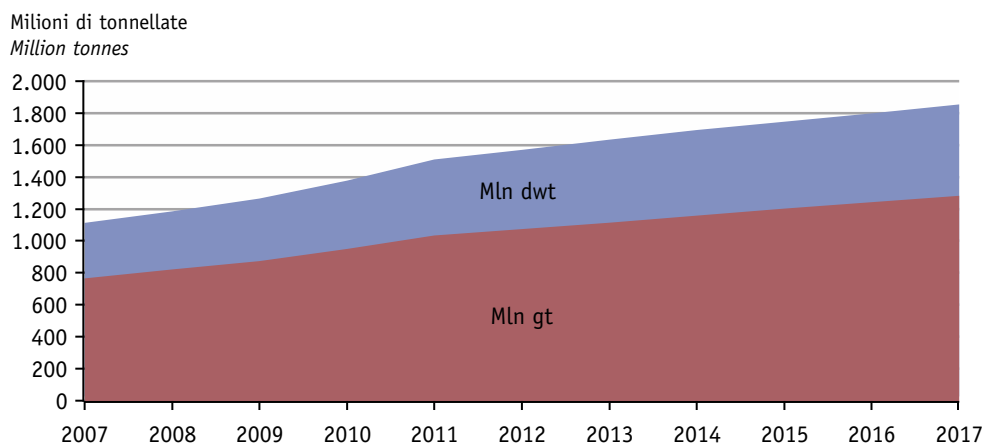
### Traffico marittimo mondiale World seaborne trade



Nel 2017, aumenta del 5% il commercio marittimo mondiale con un totale di volumi trasportati pari a 11.594 milioni di tonnellate. La domanda di servizi di trasporto marittimo, cioè le quantità di merci trasportate per le distanze percorse, nel 2017 registra un aumento del 4% per un totale di 58.050 miliardi di tonnellate-miglia.

Fonte/Source: Clarkson Research

### Evoluzione della flotta mondiale World merchant fleet evolution



Alla fine del 2017 la flotta mondiale registra un ulteriore aumento del 3,2%, con più di 1.291 milioni di tonnellate di stazza lorda (gt) e 1.828 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 2017 December 31<sup>st</sup>, 2017

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	3.885	183.018.767	14,4	3.827	182.462.706	314.920.701	17,3
2	Giappone/Japan	4.078	162.492.106	12,8	3.935	160.185.536	238.286.365	13,1
3	Cina/China	4.266	136.186.297	10,7	3.690	131.886.047	204.715.762	11,3
4	USA	2.478	68.104.651	5,4	1.309	60.347.812	74.701.355	4,1
5	Germania/Germany	2.576	67.395.409	5,3	2.518	67.194.761	89.916.536	4,9
6	Regno Unito/UK	1.719	63.975.534	5,0	1.406	61.030.140	93.257.743	5,1
7	Corea del Sud/Korea Rep. of	1.378	45.184.657	3,6	1.282	44.925.255	70.087.415	3,9
8	Norvegia/Norway	2.159	42.160.068	3,3	1.404	35.631.712	43.665.421	2,4
9	Singapore	1.438	36.593.083	2,9	1.094	34.839.403	53.715.278	3,0
10	Hong Kong	1.045	35.802.882	2,8	970	35.416.146	53.286.876	2,9
11	Taiwan	846	30.675.681	2,4	801	30.428.805	47.566.120	2,6
12	Danimarca/Denmark	807	27.448.227	2,2	686	26.478.157	31.666.556	1,7
13	Svizzera/Switzerland	411	18.999.000	1,5	393	18.241.072	20.743.173	1,1
<b>14</b>	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>707</b>	<b>16.407.350</b>	<b>1,3</b>	<b>609</b>	<b>15.605.494</b>	<b>18.652.487</b>	<b>1,0</b>
15	Turchia/Turkey	1.163	15.987.430	1,3	1.129	15.483.849	24.329.586	1,3
16	Monaco	313	15.042.383	1,2	311	14.869.616	25.789.078	1,4
17	Russia	1.630	14.903.294	1,2	1.124	12.774.831	19.623.441	1,1
18	Canada	456	14.650.450	1,2	375	13.847.603	20.989.500	1,2
19	India	650	13.709.494	1,1	432	12.706.629	21.796.824	1,2
20	Emirati Arabi Uniti/UAEs	599	12.428.446	1,0	366	11.786.776	14.778.220	0,8
21	Indonesia	1.430	12.299.479	1,0	1.307	11.673.851	16.509.860	0,9
22	Paesi Bassi/Netherlands	1.170	11.996.157	0,9	900	10.110.635	14.097.426	0,8
23	Belgio/Belgium	271	11.719.675	0,9	190	11.040.390	18.898.570	1,0
24	Malesia/Malaysia	535	11.592.848	0,9	255	9.714.583	13.807.980	0,8
25	Francia/France	450	10.404.753	0,8	198	9.300.455	10.281.180	0,6
26	Iran	199	9.901.381	0,8	172	9.633.990	17.300.000	1,0
27	Arabia Saudita/Saudi Arabia	282	9.641.341	0,8	144	9.370.337	16.918.835	0,9
28	Svezia/Sweden	286	6.608.527	0,5	264	6.288.755	6.402.137	0,4
29	Qatar	101	5.957.648	0,5	69	5.883.092	5.461.730	0,3
30	Brasile/Brazil	188	5.002.187	0,4	78	2.767.244	4.909.502	0,3
	Altri/Others	5.441	65.795.546	5,2	3.986	60.076.854	87.757.226	4,8
	Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale Tonnage controlled by unknown shipowners	9.178	87.987.180	6,9	7.560	82.556.666	123.513.968	6,8
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>52.135</b>	<b>1.270.071.931</b>	<b>100</b>	<b>42.784</b>	<b>1.214.559.202</b>	<b>1.818.346.851</b>	<b>100</b>

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 2017 *December 31<sup>st</sup>, 2017*

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

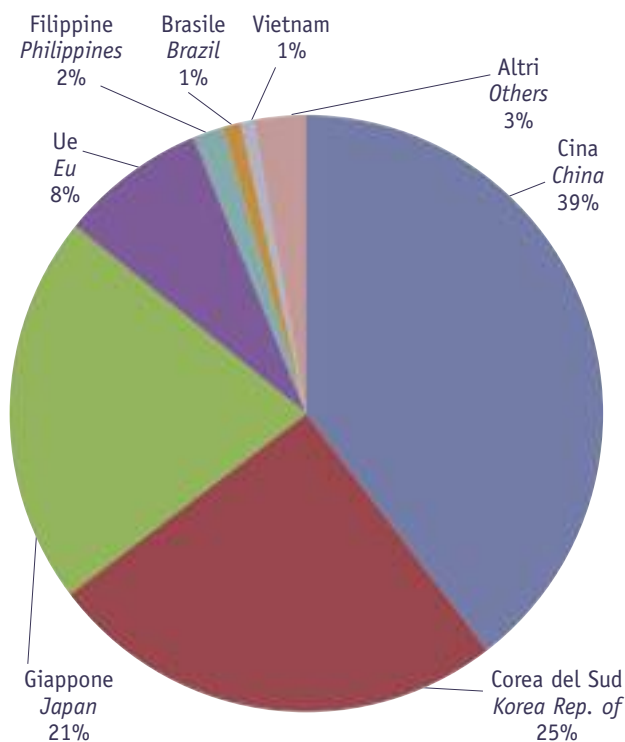
	Bandiera/ <i>Flag</i>	Totali/ <i>Totals</i>			Navi da carico/ <i>Cargo carrying ships</i>			
		N.	GT	% GT	N.	GT	DWT	% DWT
1	Panama	7.971	215.885.725	16,72	6.458	210.915.571	324.690.997	17,76
2	Isole Marshall/ <i>Marshall Islands</i>	3.422	145.918.823	11,30	3.120	139.579.230	227.139.695	12,42
3	Liberia	3.308	143.673.879	11,13	3.164	140.212.662	221.435.984	12,11
4	Hong Kong	2.518	113.418.461	8,79	2.436	113.142.116	181.814.938	9,94
5	Singapore	3.317	84.567.005	6,55	2.257	81.982.884	123.549.939	6,76
6	Malta	2.187	72.875.450	5,64	2.009	71.815.729	108.247.626	5,92
7	Bahamas	1.353	58.484.237	4,53	1.129	52.872.455	65.399.402	3,58
8	Cina/ <i>China</i>	5.304	48.484.233	3,76	2.684	44.915.051	70.026.577	3,83
9	Grecia/ <i>Greece</i>	1.368	40.991.951	3,18	1.028	40.900.429	71.753.717	3,92
10	Giappone/ <i>Japan</i>	5.278	26.507.454	2,05	3.304	25.633.726	37.163.698	2,03
11	Cipro/ <i>Cyprus</i>	1.006	22.495.891	1,74	810	21.708.880	34.310.474	1,88
12	Norvegia/ <i>Norway</i>	2.035	17.976.878	1,39	975	15.016.304	413.203	0,02
13	Danimarca/ <i>Denmark</i>	866	17.311.913	1,34	449	16.833.535	18.808.982	1,03
14	Indonesia	8.455	16.465.501	1,28	3.497	14.061.563	19.444.598	1,06
15	Isola di Man/ <i>Isle of Man</i>	396	16.421.672	1,27	343	15.747.592	26.560.540	1,45
16	Regno Unito/ <i>UK</i>	1.509	16.086.106	1,25	443	14.855.540	15.364.313	0,84
17	<b>ITALIA/<i>Italy</i></b>	<b>1.471</b>	<b>15.808.768</b>	<b>1,22</b>	<b>739</b>	<b>15.139.381</b>	<b>14.275.239</b>	<b>0,78</b>
18	Portogallo/ <i>Portugal</i>	751	15.444.299	1,20	506	15.328.021	20.012.130	1,09
19	USA	6.411	11.773.162	0,91	519	8.579.428	10.298.853	0,56
20	India	1.689	10.953.457	0,85	633	9.941.884	16.947.152	0,93
21	Bermuda	152	10.633.032	0,82	143	10.190.679	8.374.568	0,46
22	Corea del Sud/ <i>Korea Rep. of</i>	2.916	10.380.031	0,80	1.252	9.700.760	13.753.891	0,75
23	Russia	3.759	9.360.971	0,73	1.555	6.392.494	8.086.003	0,44
24	Germania/ <i>Germany</i>	666	9.307.023	0,72	320	9.033.653	9.758.447	0,53
25	Arabia Saudita/ <i>Saudi Arabia</i>	408	7.663.968	0,59	142	7.522.941	13.345.788	0,73
26	Malesia/ <i>Malaysia</i>	1.568	7.164.886	0,55	484	5.651.635	7.146.608	0,39
27	Paesi Bassi/ <i>Netherlands</i>	1.365	7.027.454	0,54	778	6.127.757	6.353.830	0,35
28	Antigua e Barbuda	810	6.331.985	0,49	778	6.275.351	8.262.599	0,45
29	Francia/ <i>France</i>	922	6.101.584	0,47	215	5.533.284	6.785.982	0,37
30	Turchia/ <i>Turkey</i>	1.507	5.809.407	0,45	927	5.562.855	7.843.373	0,43
	Altri/ <i>Others</i>	41.073	99.721.495	7,72	15.232	80.131.501	130.841.658	7,16
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>115.761</b>	<b>1.291.046.701</b>	<b>100</b>	<b>58.329</b>	<b>1.221.304.891</b>	<b>1.828.210.804</b>	<b>100</b>

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 2017 *December 2017*



Alla fine del 2017, secondo le statistiche IHS Fairplay, nel carnet degli ordini mondiali di nuove costruzioni risultano 4.598 navi per 143,7 milioni di tonnellate di stazza lorda (e 79,6 milioni di stazza lorda compensata), di cui 2.873 unità da carico pari a 137,1 milioni gt (70,1 milioni cgt e 192 milioni dwt).

Il 49% del tonnellaggio gt (pari a 70,9 milioni gt) sarà completato entro il 2018, il 32% (46,7 milioni gt) nel 2019 e il 18% (14,5 milioni gt) dal 2020 in poi.

I cantieri cinesi mantengono la *leadership* nella costruzione di nuove navi con il 39% dell'*orderbook* mondiale in termini di gt, mentre la Corea del Sud e il Giappone detengono rispettivamente il 25% ed il 21% degli ordini. I cantieri dell'Unione europea detengono l'8% dell'*orderbook* mondiale.

Con 39 navi per 3,166 milioni di gt, l'Italia è quinta nella graduatoria mondiale dei principali paesi costruttori prima tra i paesi dell'Unione europea.

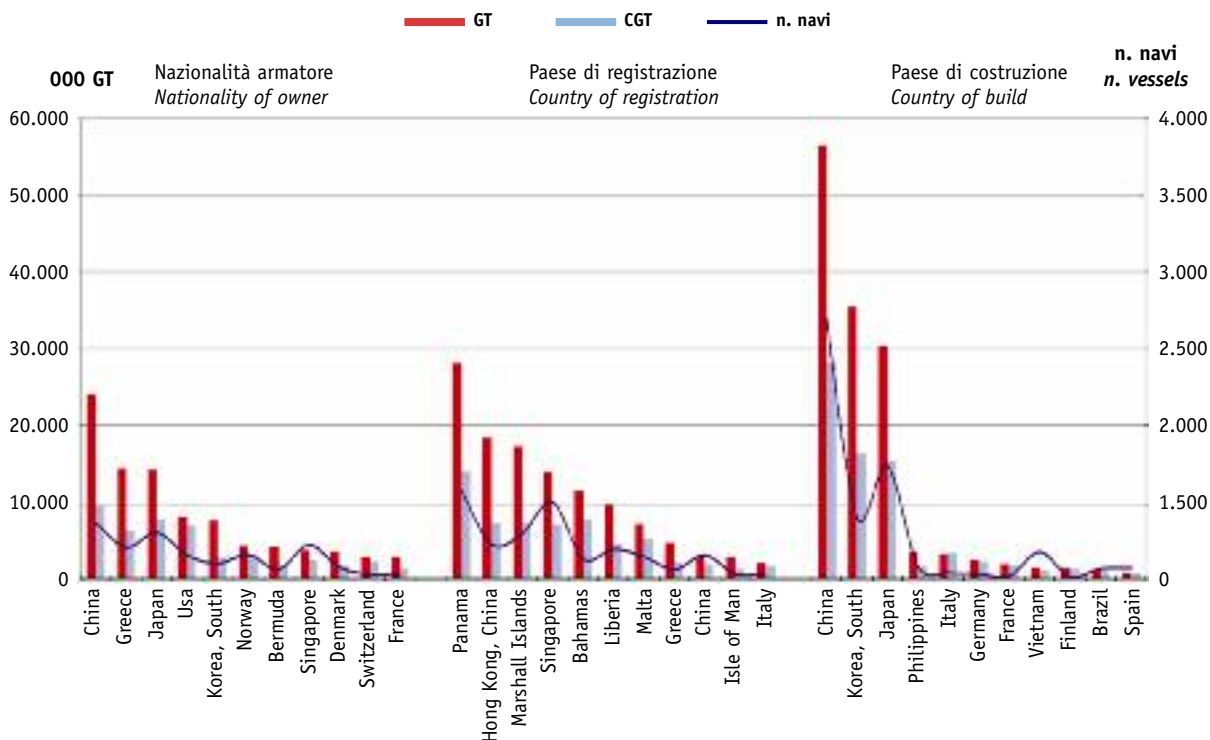
Nella costruzione di navi da crociera, i cantieri italiani con ordini per 29 unità e 3,1 mln gt precedono quelli tedeschi che hanno ordini per 15 unità e 2,2 mln gt.

La Cina è il principale costruttore di *chemical/oil product tankers* (152 per 3,6 mln dwt), navi portarinfuse (302 unità per 26,7 milioni dwt), da carico generale (94 unità per 1,7mln dwt), portacontainer (214 per 13,7 mln dwt), ro-ro cargo (7 per 285mila gt) e *passenger/ro-ro cargo ship* (27 unità per 607mila gt). La Corea del Sud è prima nella costruzione di *crude oil tanker* (124 unità per 26,3 mln dwt), gasiere LNG (60 unità per 5,1 mln dwt) e LPG (25 unità per 800mila dwt). Il Giappone ha il primato nella costruzione di *chemical tanker* (34 unità per 415mila dwt).

Fonte/Source: IHS Fairplay

## Ordini ai cantieri mondiali *World orderbook*

Dicembre 2017 *December 2017*



Fonte/Source: IHS Fairplay



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

		2016			2017		
		N.	Mln GT	Mln DWT	N.	Mln GT	Mln DWT
Petroliere <i>Oil tanker</i>	Flotta/ <i>Exhisting fleet</i>	2.642	223,9	420,1	2.757	233,6	438,6
	<i>Order Book</i>	521	33,1	61,4	446	31,9	59,3
	Dismissioni e perdite/ <i>Ship disposals and lossess</i>	34	1,1	1,9	60	4,3	7,9
	Navi ultimate/ <i>Completions</i>	215	14,1	26,3	44	2,4	4,4
	Navi ordinate/ <i>Order reported</i>	88	3,9	7,2	47	3,9	7,4
Chimichiere <i>Chemical</i>	Flotta/ <i>Exhisting fleet</i>	5.301	66	106,4	5.246	66,7	107,7
	<i>Order Book</i>	411	7,2	11,6	434	7,2	11,6
	Dismissioni e perdite/ <i>Ship disposals and lossess</i>	13	0,3	0,5	29	0,352	0,575
	Navi ultimate/ <i>Completions</i>	210	3	6,9	33	0,588	0,939
	Navi ordinate/ <i>Order reported</i>	70	0,6	1,0	36	0,345	0,535
Gasiere <i>Gas carrier</i>	Flotta/ <i>Exhisting fleet</i>	1.893	67,1	59,9	1.954	71,2	63,7
	<i>Order Book</i>	245	16,4	13,0	182	13,4	10,6
	Dismissioni e perdite/ <i>Ship disposals and lossess</i>	15	1,011	0,3	27	0,462	0,476
	Navi ultimate/ <i>Completions</i>	210	4,3	6,8	19	1,0	0,824
	Navi ordinate/ <i>Order reported</i>	21	0,8	0,7	12	0,758	0,657
Portarinfuse <i>Bulk carrier</i>	Flotta/ <i>Exhisting fleet</i>	9.970	413,5	755,3	10.170	426,3	778,8
	<i>Order Book</i>	728	37,7	69,2	687	40,4	75,6
	Dismissioni e perdite/ <i>Ship disposals and lossess</i>	390	15,7	29,3	207	7,5	13,8
	Navi ultimate/ <i>Completions</i>	543	25,3	46,4	37	1,7	3,1
	Navi ordinate/ <i>Order reported</i>	36	5,1	10,1	87	6,9	13,6
Portacontainer <i>Container</i>	Flotta/ <i>Exhisting fleet</i>	5.082	216,4	245,2	5.106	224,7	253,7
	<i>Order Book</i>	428	33,8	35,8	352	26,4	27,4
	Dismissioni e perdite/ <i>Ship disposals and lossess</i>	182	7,3	8,5	151	4,9	5,8
	Navi ultimate/ <i>Completions</i>	130	9,3	10,2	33	2,3	2,4
	Navi ordinate/ <i>Order reported</i>	75	2,6	3,0	41	1,6	1,9
Ro-ro cargo	Flotta/ <i>Exhisting fleet</i>	2.770	48,8	19,6	2.818	50,1	39,4
	<i>Order Book</i>	125	4,9	1,6	106	3,6	1,2
	Dismissioni e perdite/ <i>Ship disposals and lossess</i>	36	1,4	0,6	34	1,0	0,439
	Navi ultimate/ <i>Completions</i>	53	1,7	0,5	17	0,386	0,140
	Navi ordinate/ <i>Order reported</i>	20	0,5	0,2	5	0,024	0,011

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



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

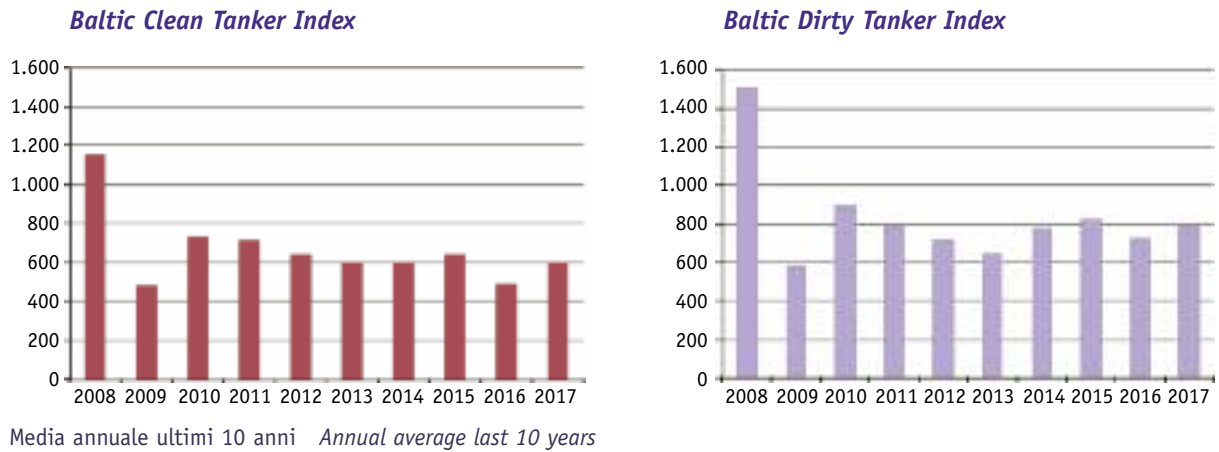
	CRUDE OIL			OIL PRODUCTS			CHEMICAL		
	Paesi/Countries	N.	DWT	Paesi/Countries	N.	DWT	Paesi/Countries	N.	DWT
1	Grecia/Greece	715	114.306.256	Grecia/Greece	183	7.012.246	Grecia/Greece	348	12.758.414
2	Cina/China	194	37.506.352	Giappone/Japan	207	4.562.561	Giappone/Japan	408	8.422.505
3	USA	163	29.193.176	Cina/China	167	4.161.614	USA	199	7.744.578
4	Giappone/Japan	128	29.151.476	Regno Unito/UK	59	2.641.635	Regno Unito/UK	213	7.235.249
5	Regno Unito/UK	142	24.501.768	Singapore	197	2.284.658	Norvegia/Norway	245	6.003.096
6	Arabia Saudita/Saudi Arabia	58	14.228.365	Indonesia	194	2.197.731	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>179</b>	<b>4.990.179</b>
7	Iran	51	13.545.206	India	52	2.022.440	Cina/China	301	4.887.906
8	Corea del Sud/Korea Rep. of	63	13.025.195	Germania/Germany	32	1.445.179	Danimarca/Denmark	175	4.856.602
9	Russia	109	11.431.556	Russia	202	1.422.756	Germania/Germany	190	4.362.208
10	Canada	83	11.374.082	Taiwan	36	1.223.848	Corea del Sud/Korea Rep. of	230	3.710.250
11	Singapore	86	11.144.357	Hong Kong	55	1.188.117	Paesi Bassi/Netherlands	160	3.422.065
12	Belgio/Belgium	43	10.676.667	Svezia/Sweden	24	1.068.795	Monaco	79	3.361.231
13	Norvegia/Norway	76	9.798.394	Emirati Arabi Uniti/UAEs	46	865.372	Singapore	135	2.932.846
14	Malesia/Malaysia	60	9.197.194	Vietnam	45	735.572	Hong Kong	70	2.422.404
15	Germania/Germany	66	8.217.734	Danimarca/Denmark	20	691.487	Svezia/Sweden	90	2.345.460
16	Hong Kong	48	7.926.059	Cile/Chile	14	659.432	Emirati Arabi Uniti/UAEs	71	2.107.010
17	Monaco	62	7.749.404	<b>ITALIA/Italy</b>	23	632.798	Turchia/Turkey	187	2.022.291
18	India	49	7.594.398	Brasile/Brazil	19	535.229	Arabia Saudita/Saudi Arabia	45	1.825.510
19	Kuwait	25	5.381.386	Monaco	10	470.003	Russia	91	1.554.113
20	Taiwan	24	5.206.432	Nigeria	39	411.499	Irlanda/Irish Republic	23	1.014.692
21	Oman	16	5.035.533	USA	13	398.201	Lettonia/Latvia	19	928.336
22	Indonesia	47	3.405.258	Turchia/Turkey	52	380.483	Indonesia	81	928.308
23	Turchia/Turkey	24	3.248.867	Tailandia/Thailand	93	357.226	Taiwan	28	879.027
24	Emirati Arabi Uniti/UAEs	30	2.766.197	Norvegia/Norway	13	325.918	Vietnam	48	803.289
25	Brasile/Brazil	17	2.621.583	Kuwait	7	293.923	Messico/Mexico	18	697.270
26	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>21</b>	<b>2.549.584</b>	Azerbaijan	36	275.483	Svizzera/Switzerland	21	657.493
27	Angola	15	2.196.795	Corea del Sud/Korea Rep. of	30	274.064	India	20	585.231
28	Svizzera/Switzerland	16	2.185.516	Ecuador	19	271.919	Oman	13	581.780
29	Venezuela	20	2.057.126	Malesia/Malaysia	30	224.458	Malesia/Malaysia	27	476.503
30	Libia/Lybia	15	1.890.525	Venezuela	5	192.235	Croazia/Croatia	9	462.300
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>2.729</b>	<b>438.564.467</b>		<b>3.036</b>	<b>48.516.785</b>		<b>4.541</b>	<b>106.958.935</b>

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

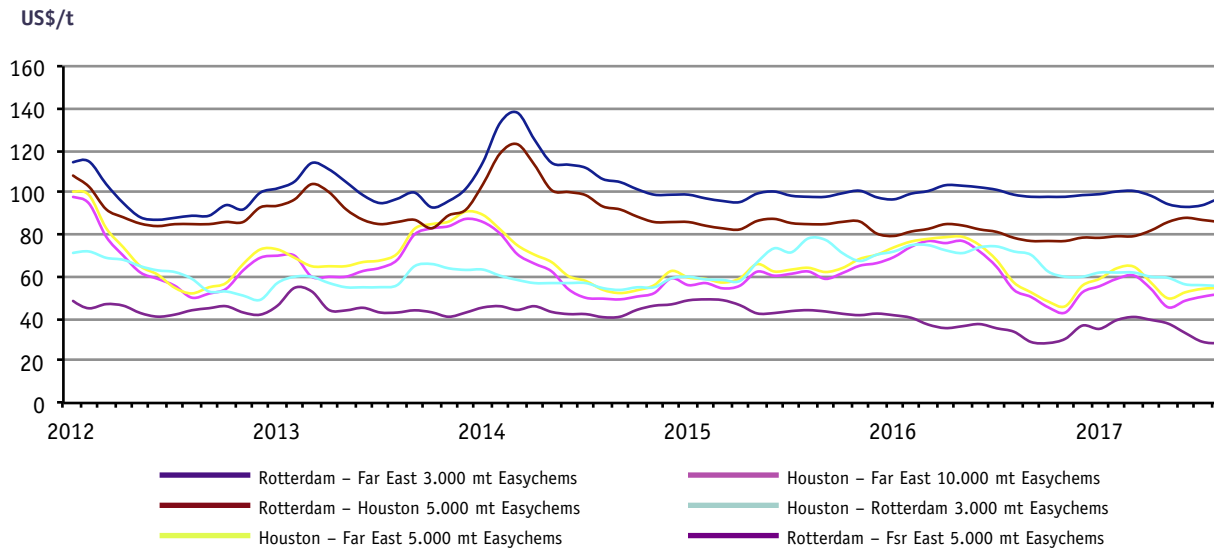
Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*



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

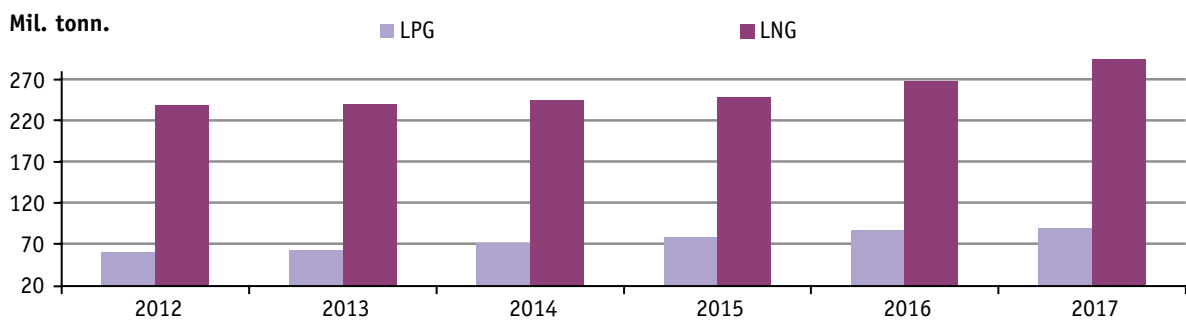


## Andamento dei noli delle navi chimichiere *Chemical ships charter market performance*



Fonte/Source: Clarkson Research

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

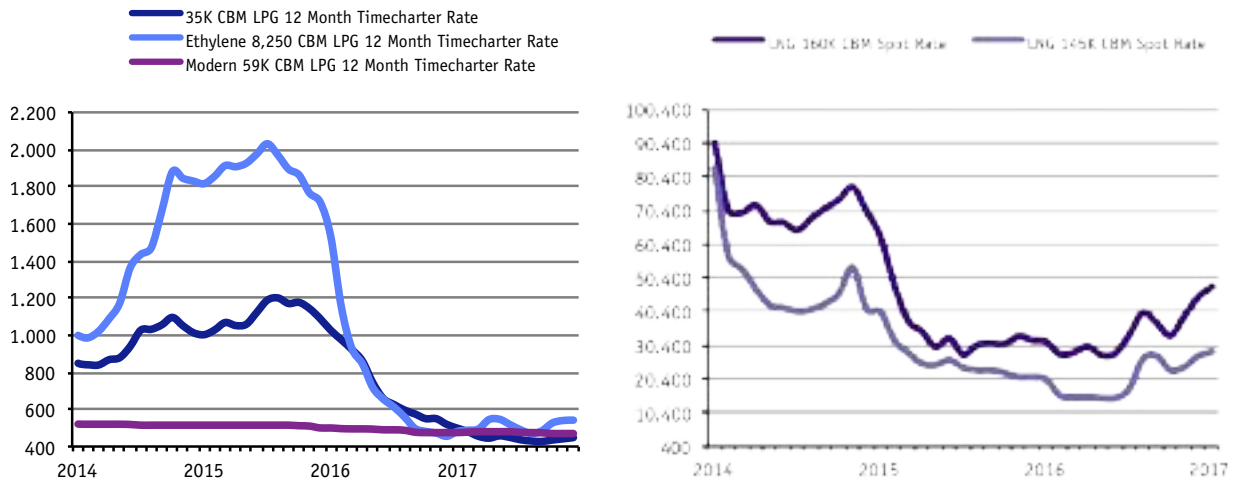


Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Studies *Confitarma processing on Clarkson Research*



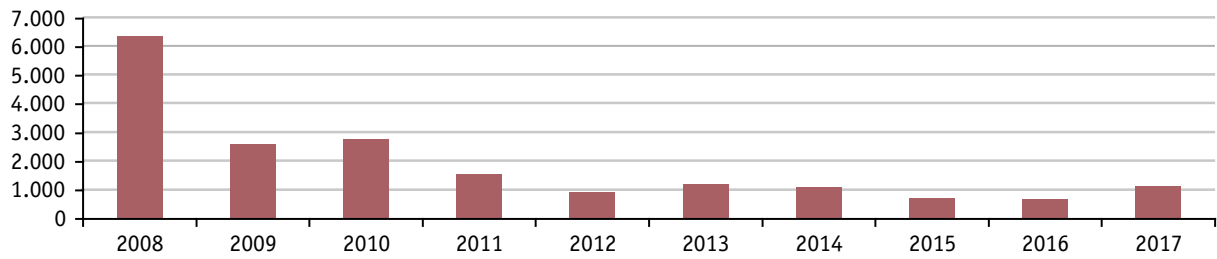
## Andamento dei noli delle navi LPG e LNG *LPG and LNG ships charter market performance*

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	Grecia/Greece	1.817	152.340.981
2	Giappone/Japan	1.606	147.535.355
3	Cina/China	1.419	106.258.055
4	Regno Unito/UK	374	39.290.755
5	Corea del Sud/Korea Rep. of	315	39.008.317
6	Hong Kong	451	28.936.727
7	Taiwan	344	27.192.197
8	USA	325	25.427.987
9	Singapore	227	22.660.341
10	Germania/Germany	296	22.407.383
11	Turchia/Turkey	247	13.118.794
12	Monaco	136	12.970.816
13	India	125	9.421.138
14	Norvegia/Norway	137	8.837.114
<b>15</b>	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>100</b>	<b>7.171.803</b>
16	Belgio/Belgium	57	5.992.602
17	Canada	88	4.172.734
18	Indonesia	73	3.960.826
19	Paesi Bassi/Netherlands	72	3.615.179
20	Svizzera/Switzerland	75	3.207.181
21	Cipro/Cyprus	46	3.171.123
22	Tailandia/Thailand	59	2.966.668
23	Danimarca/Denmark	68	2.876.828
24	Vietnam	113	2.293.789
25	Emirati Arabi Uniti/UAEs	44	2.221.573
26	Polonia/Poland	51	2.040.294
27	Iran	32	1.995.471
28	Bangladesh	36	1.740.028
29	Oman	4	1.601.744
30	Croazia/Croatia	30	1.483.524
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>10.159</b>	<b>778.826.166</b>

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	1.003	38.247.387	44.212.428
2	Cina/China	561	33.298.539	37.181.145
3	Danimarca/Denmark	260	18.598.199	20.474.229
4	Giappone/Japan	311	19.234.428	20.422.011
5	Grecia/Greece	351	18.008.083	20.401.535
6	Svizzera/Switzerland	171	11.837.306	13.323.249
7	Taiwan	234	10.402.110	11.379.101
8	Singapore	226	9.827.393	11.075.985
9	Hong Kong	153	9.158.095	10.105.214
10	Regno Unito/UK	184	6.630.959	7.901.957
11	Francia/France	80	7.006.193	7.616.324
12	Corea del Sud/Korea Rep. of	174	5.717.594	6.615.735
13	Emirati Arabi Uniti/UAEs	83	5.480.474	5.787.580
14	USA	108	4.392.021	4.978.908
15	Norvegia/Norway	89	2.825.983	3.439.871
16	Indonesia	197	1.923.486	2.481.911
17	Turchia/Turkey	78	1.659.578	2.062.094
18	Israele/Israel	21	1.167.281	1.371.006
19	Iran	25	954.564	1.156.220
20	Belgio/Belgium	23	788.596	970.995
21	Isole Marshall/Marshall Islands	29	739.183	931.251
22	Cipro/Cyprus	35	742.872	908.066
23	Tailandia/Thailand	43	599.152	763.973
24	Paesi Bassi/Netherlands	51	561.170	688.440
25	Cile/Chile	10	558.481	633.461
26	Lussemburgo/Luxembourg	8	414.976	521.685
27	Vietnam	40	333.253	436.270
28	Monaco	6	296.333	370.062
29	Russia	21	259.340	333.379
30	Spagna/Spain	5	253.770	272.330
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>5.054</b>	<b>224.634.363</b>	<b>253.584.788</b>

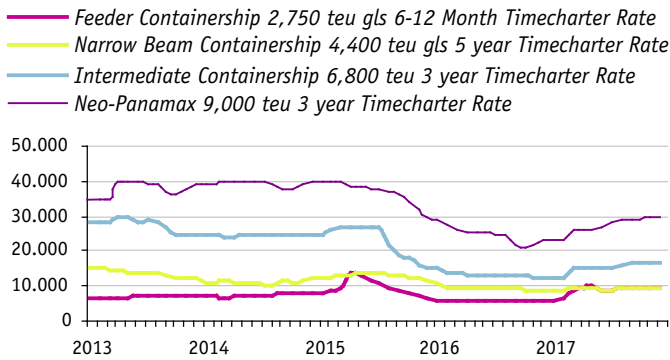
Navi di almeno 1.000 gt per nazionalità dell'armatore *Ships of 1,000 gt and over by nationality of owner*

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



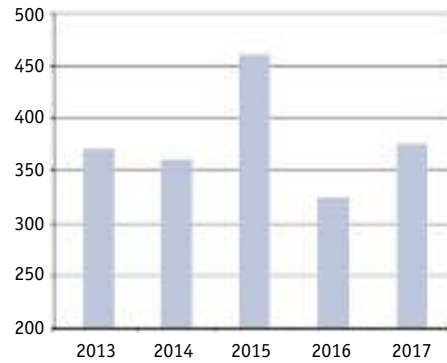
## Andamento dei noli delle navi portacontenitori *Container charter market performance*

US\$/day



Fonte/Source: Clarkson Research

VHSS container index  
(media annuale /annual average)

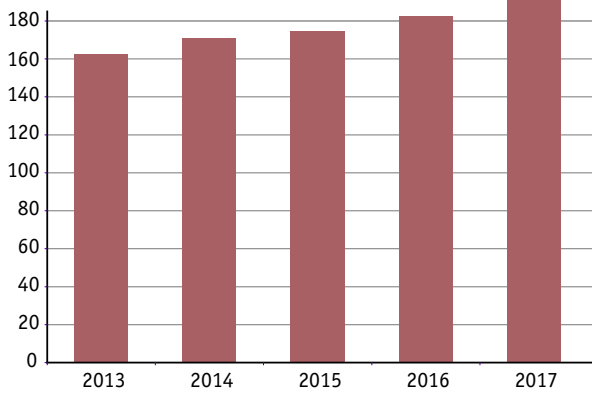


Fonte/Source: VHSS/Banchero Costa

## Traffico mondiale di contenitori

*World container traffic*

million teu

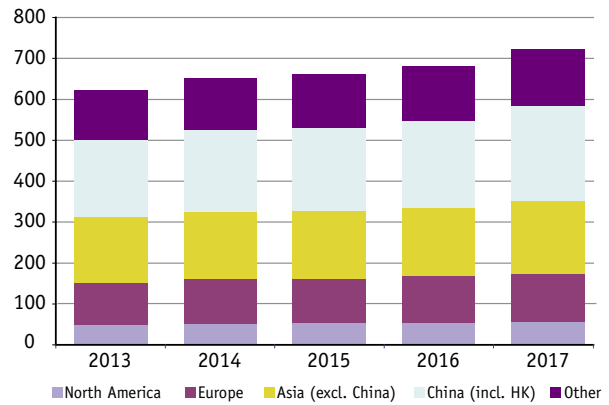


Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Studies

## Traffico di contenitori per aree geografiche

*Container trade by geographic area*

million teu lift



Confitarma processing of Clarkson Research Studies data

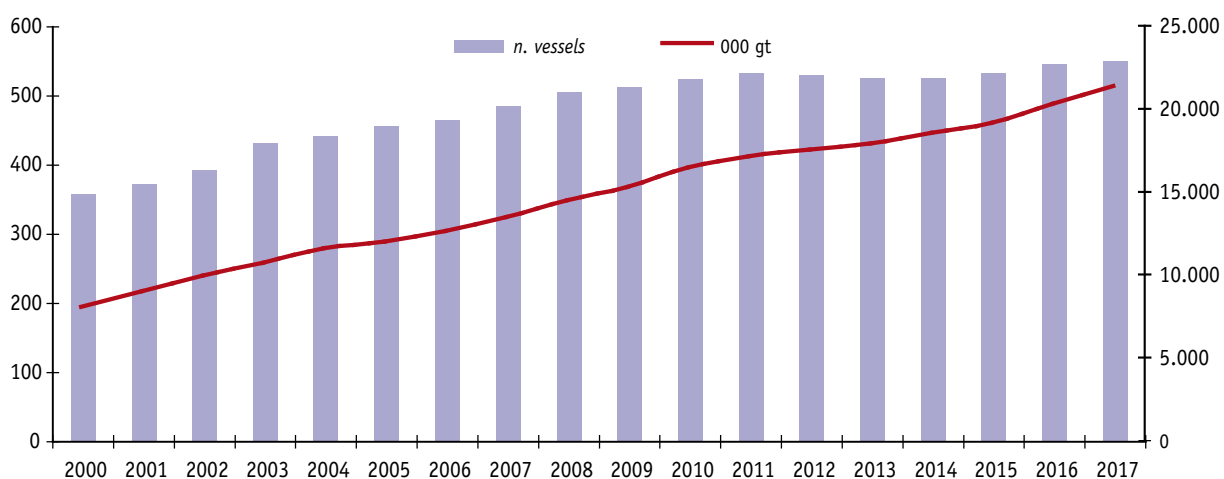


## Principali flotte mondiali di navi traghetto *World leading ro-ro fleets*

	Paesi/Countries	Passenger ro-ro cargo		Ro-ro cargo		Totale Total	
		N.	GT	N.	GT	N.	GT
1	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>200</b>	<b>2.465.778</b>	<b>64</b>	<b>2.740.961</b>	<b>264</b>	<b>5.206.739</b>
2	Giappone/Japan	257	950.193	77	673.637	334	1.623.830
3	Regno Unito/UK	106	811.509	18	772.211	124	1.583.720
4	Cina/China	143	1.352.886	8	59.356	151	1.412.242
5	Malta	12	107.348	39	1.059.172	51	1.166.520
6	Finlandia/Finland	47	579.636	29	492.589	76	1.072.225
7	Grecia/Greece	179	990.908	7	37.808	186	1.028.716
8	Svezia/Sweden	57	794.281	14	217.758	71	1.012.039
9	Norvegia/Norway	304	696.171	5	274.361	309	970.532
10	Panama	49	415.949	81	514.790	130	930.739
11	Indonesia	283	717.129	37	205.136	320	922.265
12	Danimarca/Denmark	72	482.717	15	423.537	87	906.254
13	Turchia/Turkey	76	173.025	36	681.390	112	854.415
14	Francia/France	47	686.664	3	27.814	50	714.478
15	Cipro/Cyprus	40	613.503	6	90.101	46	703.604
16	Paesi Bassi/Netherlands	18	294.243	21	368.188	39	662.431
17	USA	109	296.865	9	356.013	118	652.878
18	Canada	103	504.940	9	73.988	112	578.928
19	Spagna/Spain	44	454.363	8	96.936	52	551.299
20	Bahamas	22	458.115	8	51.242	30	509.357
	Altri/Others	916	3.495.442	337	2.953.316	1.253	6.448.758
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>3.084</b>	<b>17.341.665</b>	<b>831</b>	<b>12.170.304</b>	<b>3.915</b>	<b>29.511.969</b>

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 2017 December 31<sup>st</sup>, 2017

	Bandiera/Flag Navi/Ships > 100 gt			Nazionalità/Nationality Navi/Ships > 1.000 gt				
	Paesi/Countries	N.	GT	DWT	Paesi/Countries	N.	GT	DWT
1	Malta	2.187	72.875.450	108.247.626	Grecia/Greece	3.885	183.018.767	314.920.701
2	Grecia/Greece	1.368	40.991.951	71.753.717	Germania/Germany	2.576	67.395.409	89.916.536
3	Cipro/Cyprus	1.006	22.495.891	34.310.474	Regno Unito/UK	1.719	63.975.534	93.257.743
4	Danimarca/Denmark	866	17.311.913	18.808.982	Danimarca/Denmark	807	27.448.227	31.666.556
5	Regno Unito/UK	1.509	16.086.106	15.364.313	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>707</b>	<b>16.407.350</b>	<b>18.652.487</b>
6	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>1.471</b>	<b>15.808.768</b>	<b>14.275.239</b>	Paesi Bassi/Netherlands	1.170	11.996.157	14.097.426
7	Portogallo/Portugal	751	15.444.299	20.012.130	Belgio/Belgium	271	11.719.675	18.898.570
8	Germania/Germany	666	9.307.023	9.758.447	Francia/France	450	10.404.753	10.281.180
9	Paesi Bassi/Netherlands	1.365	7.027.454	6.353.830	Svezia/Sweden	286	6.608.527	6.402.137
10	Francia/France	922	6.101.584	6.785.982	Cipro/Cyprus	204	3.948.329	5.711.908
11	Belgio/Belgium	242	5.086.540	7.908.033	Spagna/Spain	307	3.057.639	2.957.597
12	Spagna/Spain	1.155	2.675.371	1.755.714	Finlandia/Finland	112	2.123.565	1.813.969
13	Svezia/Sweden	374	2.154.323	911.267	Polonia/Poland	90	1.629.378	2.261.166
14	Finlandia/Finland	507	2.143.932	2.934.397	Croazia/Croatia	77	1.580.641	2.583.026
15	Lussemburgo/Luxembourg	279	1.562.512	991.406	Lussemburgo/Luxembourg	84	1.411.850	1.765.386
16	Croazia/Croatia	157	1.506.072	1.112.674	Irlanda/Irish Republic	96	1.096.276	1.525.173
17	Estonia	374	1.349.809	2.131.590	Malta	64	960.652	1.502.683
18	Lituania/Lithuania	99	399.387	67.687	Estonia	99	880.124	378.126
19	Irlanda/Irish Republic	88	366.785	184.803	Bulgaria	53	870.623	1.326.966
20	Lettonia/Latvia	268	269.714	303.649	Portogallo/Portugal	52	709.912	1.122.837
21	Bulgaria	123	177.891	86.134	Lettonia/Latvia	58	685.272	1.059.720
22	Romania	72	112.409	94.172	Romania	36	397.735	546.087
23	Polonia/Poland	75	73.661	29.802	Slovenia	7	217.409	329.165
24	Slovenia	6	2.260	0	Lituania/Lithuania	39	141.447	122.384
25	Austria	0	0	0	Austria	7	37.470	58.141
26	Registro di Gibilterra/Gibraltar Reg.	237	2.132.674	2.349.944	Registro di Gibilterra/Gibraltar Reg.	0	0	0
27	Norvegia/Norway	2.035	17.976.878	19.140.355	Norvegia/Norway	2.159	42.160.068	43.665.421
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>18.202</b>	<b>261.440.657</b>	<b>345.672.367</b>	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>15.415</b>	<b>460.882.789</b>	<b>666.823.091</b>
	% sul totale mondiale % on world total	16	21	20		30	36	37

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



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

Gennaio-Dicembre 2017 *January-December 2017*

	Importazioni <i>Import</i>		Esportazioni <i>Export</i>		Totale <i>Total</i>	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
<b>Mare/Sea</b>	<b>1.265.931.101</b>	<b>72</b>	<b>558.986.907</b>	<b>80</b>	<b>1.824.918.008</b>	<b>74</b>
Treno/Rail	74.193.402	4	19.298.446	3	93.491.848	4
Strada/Road	72.372.766	4	89.087.128	13	161.459.894	7
Aria/Air	4.352.385	0	15.509.866	2	19.862.251	1
Idrovie/Inland waterways	13.046.502	1	6.887.042	1	19.933.544	1
Altri/Others	328.876.297	19	6.521.809	1	335.398.106	14
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>1.758.772.453</b>	<b>100</b>	<b>696.291.198</b>	<b>100</b>	<b>2.455.063.651</b>	<b>100</b>

Secondo i dati Eurostat, nel 2017 il commercio estero dell'Ue è pari a oltre 2,455 miliardi di tonnellate, di cui il 74% (1,825 mld. tonn.) utilizza la via marittima.

Ai primi posti nell'interscambio europeo via mare sono i Paesi Bassi (323,4 mil. tonn.), la Spagna (237,4 mil. tonn.) e l'Italia (214,8 mil. tonn.).

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

Fonte/Source: Eurostat 2017

## 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	26.337.743		5.269.152	20	1.642.654	6	2.619.070	10	51.485	0	2.448.033	9	14.307.349	54
Belgio/Belgium	87.714.252		70.637.850	81	41.995	0	3.662.604	4	180.966	0	1.813.229	2	11.377.608	13
Bulgaria	18.218.047		12.020.643	66	526.836	3	2.399.895	13	6.943	0	1.116.114	6	2.147.616	12
Cipro/Cyprus	2.598.633		2.587.573	100	0	0	3	0	10.818	0	0	0	239	0
Croazia/Croatia	8.344.840		4.781.355	57	125.112	1	2.952.713	35	2.731	0	466.795	6	16.134	0
Danimarca/Denmark	23.359.763		695	0	0	0	14	0	0	0	0	0	23.359.054	100
Estonia	4.206.858		1.475.159	35	1.183.862	28	1.108.356	26	5.993	0	0	0	433.488	10
Finlandia/Finland	34.925.341		22.294.068	64	7.650.804	22	3.032.699	9	21.997	0	292.248	1	1.633.525	5
Francia/France	149.310.527		136.492.323	91	78.981	0	6.840.710	5	381.165	0	193.285	0	5.324.063	4
Germania/Germany	244.938.173		129.973.647	53	1.374.894	1	12.123.820	5	919.595	0	240.770	0	100.305.447	41
Grecia/Greece	42.178.924		38.432.595	91	26.727	0	1.078.404	3	12.809	0	0	0	2.628.389	6
Irlanda/Ireland	14.457.542		14.304.513	99	44.930	0	54.422	0	41.285	0	0	0	12.392	0
<b>ITALIA/Italy*</b>	<b>206.821.099</b>		<b>163.750.089</b>	<b>79</b>	<b>649.614</b>	<b>0</b>	<b>3.450.936</b>	<b>2</b>	<b>250.760</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>38.719.700</b>	<b>19</b>
Lettonia/Latvia	5.245.197		1.044.660	20	2.124.214	40	855.053	16	3.158	0	0	0	1.218.112	23
Lituania/Lithuania	20.815.699		13.295.527	64	5.023.086	24	1.531.281	7	5.009	0	0	0	960.796	5
Lussemburgo/Luxembourg	197.818		130.981	66	10.702	5	39.969	20	15.657	8	0	0	509	0
Malta	812.667		810.034	100	0	0	0	0	2.241	0	0	0	392	0
Paesi Bassi/Netherlands	277.070.000		236.653.584	85	2.226.447	1	6.984.486	3	1.107.850	0	4.627.853	2	25.469.780	9
Polonia/Poland	77.226.789		31.991.903	41	23.495.091	30	5.675.814	7	82.603	0	5.112	0	15.976.266	21
Portogallo/Portugal	31.859.794		31.736.161	100	7.064	0	75.854	0	39.363	0	0	0	1.352	0
Regno Unito/UK	169.020.447		126.885.883	75	590	0	500.603	0	752.159	0	0	0	40.881.212	24
Rep. Ceca/Czech Rep.	18.508.032		32.819	0	7.902.484	43	2.358.021	13	16.159	0	0	0	8.198.549	44
Rep. Slovacca/Slovakia	18.954.221		868.878	5	8.805.654	46	752.446	4	28.404	0	17.187	0	8.481.652	45
Romania	25.580.373		17.027.511	67	3.330.943	13	3.203.149	13	28.258	0	1.130.534	4	859.978	3
Slovenia	7.872.342		5.116.272	65	642.607	8	1.707.412	22	5.683	0	0	0	400.368	5
Spagna/Spain	181.374.630		166.833.608	92	15.561	0	981.765	1	252.909	0	47	0	13.290.740	7
Svezia/Sweden	40.277.019		30.626.982	76	2.837.556	7	5.850.207	15	70.751	0	0	0	891.523	2
Ungheria/Hungary	20.545.683		856.636	4	4.424.994	22	2.533.060	12	55.634	0	695.295	3	11.980.064	58
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>1.758.772.453</b>		<b>1.265.931.101</b>	<b>72</b>	<b>74.193.402</b>	<b>4</b>	<b>72.372.766</b>	<b>4</b>	<b>4.352.385</b>	<b>0</b>	<b>13.046.502</b>	<b>1</b>	<b>328.876.297</b>	<b>19</b>

\* I porti italiani sono al terzo posto in Europa per importazioni dopo i Paesi Bassi e la Spagna.

Fonte/Source: Eurostat 2018



## 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	11.053.292		5.095.713	46	1.364.501	12	4.282.142	39	103.499	1	194.285	2	13.152	0
Belgio/ <i>Belgium</i>	52.641.612		47.075.743	89	612.690	1	2.871.876	5	1.041.822	2	1.028.104	2	11.377	0
Bulgaria	12.352.386		9.399.952	76	591.462	5	2.284.497	18	42.960	0	33.225	0	290	0
Cipro/ <i>Cyprus</i>	2.919.330		2.845.233	97	0	0	460	0	73.578	3	0	0	59	0
Croazia/ <i>Croatia</i>	6.414.141		2.591.033	40	352.738	5	3.299.913	51	3.216	0	92.026	1	75.215	1
Danimarca/ <i>Denmark</i>	9.181.483		7.675.092	84	2.466	0	1.107.477	12	81.572	1	20	0	314.856	3
Estonia	4.112.103		3.518.549	86	65.375	2	474.880	12	53.212	1	0	0	87	0
Finlandia/ <i>Finland</i>	16.174.578		13.700.517	85	373.448	2	1.999.672	12	100.724	1	0	0	217	0
Francia/ <i>France</i>	51.697.127		38.251.918	74	542.729	1	9.159.379	18	2.089.919	4	644.067	1	1.009.115	2
Germania/ <i>Germany</i>	90.226.208		57.491.410	64	5.181.170	6	19.911.501	22	5.087.360	6	1.643.815	2	910.952	1
Grecia/ <i>Greece</i>	29.571.049		26.979.348	91	149.362	1	2.219.979	8	220.381	1	8	0	1.971	0
Irlanda/ <i>Ireland</i>	3.547.874		3.434.498	97	374	0	36.354	1	72.454	2	0	0	4.194	0
<b>ITALIA/<i>Italy</i></b>	<b>60.350.379</b>		<b>51.059.204</b>	<b>85</b>	<b>1.025.177</b>	<b>2</b>	<b>7.250.385</b>	<b>12</b>	<b>905.202</b>	<b>1</b>	<b>227</b>	<b>0</b>	<b>110.184</b>	<b>0</b>
Lettonia/ <i>Latvia</i>	4.372.451		3.616.582	83	124.683	3	617.134	14	13.195	0	0	0	857	0
Lituania/ <i>Lithuania</i>	11.437.018		8.110.748	71	1.399.213	12	1.870.811	16	4.649	0	0	0	51.597	0
Lussemburgo/ <i>Luxembourg</i>	946.534		238.367	25	380.855	40	291.769	31	4.082	0	28.951	3	2.510	0
Malta	206.367		204.429	99	0	0	0	0	1.926	1	0	0	12	0
Paesi Bassi/ <i>Netherlands</i>	97.724.132		86.752.335	89	594.676	1	6.080.230	6	1.490.031	2	1.669.057	2	1.137.803	1
Polonia/ <i>Poland</i>	19.764.491		9.667.856	49	2.649.191	13	7.260.341	37	72.060	0	165	0	114.878	1
Portogallo/ <i>Portugal</i>	13.832.221		12.981.713	94	3.392	0	218.560	2	627.957	5	0	0	599	0
Regno Unito/ <i>UK</i>	53.109.395		52.044.090	98	616	0	525.932	1	537.775	1	0	0	982	0
Rep. Ceca/ <i>Czech Rep.</i>	5.229.267		1.592.987	30	1.341.720	26	1.930.785	37	196.986	4	517	0	166.272	3
Rep. Slovacca/ <i>Slovakia</i>	2.876.587		608.687	21	1.133.296	39	983.813	34	14.798	1	134.248	5	1.745	0
Romania	18.753.945		14.752.506	79	476.980	3	2.583.758	14	86.555	0	853.856	5	290	0
Slovenia	3.597.900		1.926.205	54	18.994	1	1.624.328	45	8.777	0	0	0	19.596	1
Spagna/ <i>Spain</i>	75.464.769		70.503.570	93	78.997	0	2.470.964	3	2.349.276	3	0	0	61.962	0
Svezia/ <i>Sweden</i>	32.536.585		26.147.469	80	283.729	1	5.396.046	17	105.036	0	0	0	604.305	2
Ungheria/ <i>Hungary</i>	6.197.974		721.153	12	550.612	9	2.334.142	38	120.864	2	564.471	9	1.906.732	31
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>696.291.198</b>		<b>558.986.907</b>	<b>80</b>	<b>19.298.446</b>	<b>3</b>	<b>89.087.128</b>	<b>13</b>	<b>15.509.866</b>	<b>2</b>	<b>6.887.042</b>	<b>1</b>	<b>6.521.809</b>	<b>1</b>

I porti italiani sono al quinto posto in Europa per esportazioni, dopo Paesi Bassi, Spagna, Germania e Regno Unito.

Fonte/*Source*: Eurostat 2018



## Lo sviluppo dei traffici marittimi e il sistema portuale The development of maritime traffic and the port system

### Movimento di merci e passeggeri nei principali porti italiani

Goods and passengers movement in the major Italian ports

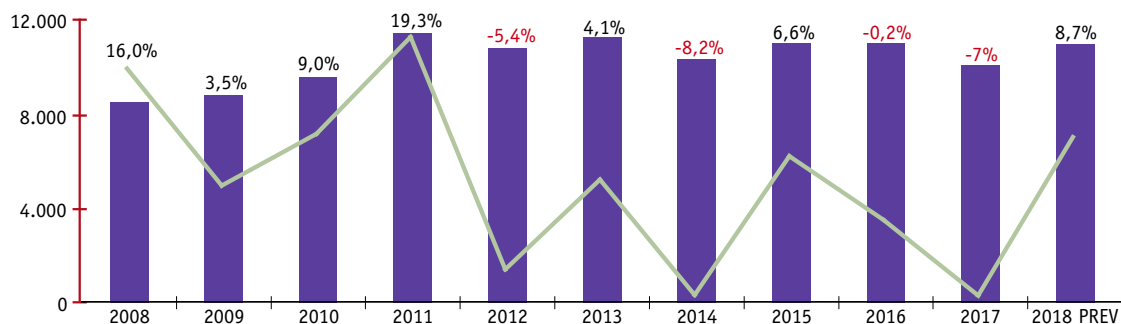
	Merci Goods (000 tonn.)					Totale Total
	Rinfuse liquide Liquid bulk	Rinfuse secche Dry bulk	Ro-Ro	Containers	Altre merci Other goods	
2013	177.927	73.930	78.034	105.737	23.814	459.442
2014	169.913	72.898	85.541	108.329	24.190	460.871
2015	183.790	71.012	90.565	112.455	22.022	479.844
2016	181.172	70.111	98.659	117.513	22.568	490.023
<b>2017</b>	<b>187.235</b>	<b>67.399</b>	<b>107.044</b>	<b>115.099</b>	<b>21.606</b>	<b>498.383</b>
% sul totale	38%	14%	21%	23%	4%	100%
Var. % 2017/2016	+3%	-4%	+8%	-2%	-4%	+2%
Var. % 2017/2013	+5%	-9%	+37%	+9%	-9%	+8%

	Passeggeri Passengers (N.)			Totale Total
	Traghetti Ferries	Crociere Cruises	Locali* Locals	
2016	16.792.511	10.777.270	21.059.619	48.629.400
<b>2017</b>	<b>17.094.285</b>	<b>9.850.134</b>	<b>25.064.872</b>	<b>52.009.291</b>
% sul totale	33%	19%	48%	100%
Var. % 2017/2016	+2%	-9%	+19%	+7%

Passeggeri su rotte inferiori alle 20 miglia Passengers on routes under 20 miles

Fonte/Source: Assoport

### 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 <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Round trip settimanali <i>Weekly round trip</i>	M. l. settimanali <i>Weekly linear meters</i>
Cagliari	Palermo	1	4.500
Civitavecchia	Palermo	1	3.600
Civitavecchia	Termini Imerese	3	12.000
Genova	Palermo	6,5	28.000
Genova-Livorno	Catania	5	35.900
Genova-Salerno	Palermo	4	30.800
Genova-Salerno	Catania	1	5.100
Livorno	Trapani	2	6.000
Livorno	Palermo	5	27.400
Napoli	Palermo	14	51.100
Napoli	Termini Imerese	1	3.400
Napoli	Catania	3	9.900
Ravenna-Brindisi	Catania	3	20.000
Salerno	Messina	6	33.600
Salerno	Catania	6	35.400
Salerno	Palermo	2	7.560
<b>TOTALE TOTAL</b>		<b>63,5</b>	<b>314.260</b>
			Dato al 1999 118.200

Fonte/Source: Confitarma. Dati a maggio 2018

## 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	Cagliari (Arbatax)	3	7.500
Civitavecchia	Olbia	7	23.800
Genova	Porto Torres	14	50.400
Genova	Olbia	19	92.300
Livorno	Catania	3	19.800
Livorno	Olbia	19	92.300
Livorno	Cagliari	3	15.000
Livorno	Cagliari-Palermo	5	15.000
Marina di Carrara	Cagliari	3	16.200
Napoli	Cagliari	2	9.000
Palermo	Cagliari	1	4.500
Piombino	Olbia	7	27.300
<b>TOTALE TOTAL</b>		<b>86</b>	<b>373.100</b>
			Dato al 1999 117.800

Fonte/Source: Confitarma. Dati a maggio 2018



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

<b>Origine</b> <i>Origin</i>	<b>Destinazione</b> <i>Destination</i>	<b>Round trip settimanali</b> <i>Weekly round trip</i>	<b>M. l. settimanali</b> <i>Weekly linear meters</i>
Ancona	Durazzo	3	12.000
Ancona	Igoumenitsa-Patrasso	6	36.000
Ancona	Spalato	4	5.600
Bari	Patrasso	3	21.000
Bari	Durazzo	10,5	22.400
Brindisi	Igoumenitsa-Patrasso	14	69.300
Cagliari	Porti Tunisini (Sousse, Sfax e Zarzis)	2,5	5.750
Catania	Malta	3	9.900
Civitavecchia	Valencia	2	15.200
Civitavecchia-Porto Torres	Barcellona	6	36.600
Civitavecchia	Tunisi	1	4.500
Civitavecchia	Palermo-Tunisi	1	4.500
Genova	Barcellona-Tangeri	1,5	6.000
Genova	Tunisi	2,5	10.000
Genova	Malta	1	7.600
Genova	Catania-Bar	1	7.600
Genova-Livorno	Catania-Malta	2	15.200
Livorno-Savona	Barcellona-Valencia	1	7.600
Livorno-Savona	Valencia	6	45.600
Livorno	Bastia	7	28.000
Napoli	Malta	3	9.900
Nizza	Bastia	7	8.400
Salerno	Cagliari-Valencia	3	22.800
Salerno	Catania-Malta	1	6.400
Salerno-Palermo	Tunisi	2	9.000
Savona	Bastia	3	12.000
Savona	Barcellona-Tangeri	1	4.400
Sete	Nador (o Barcellona)-Tangeri	1,5	5.550
Trieste	Durazzo	1	4.100
Venezia-Ancona	Igoumenitsa-Patrasso	1	6.000
<b>TOTALE TOTAL</b>		<b>101,5</b>	<b>458.900</b>
		Dato al 1999	30.000

Fonte/Source: Confitarma. Dati a maggio 2018



## 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	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	Var.%	Var.%
											2017/16	2017/08
Rotterdam	13.734.334	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	10,89	27,36
Amburgo	8.815.469	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	-1,06	-9,46
Anversa	10.450.898	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	4,12	20,64
Bremerhaven	5.513.802	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	0,49	0,24
Algeciras	4.380.849	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	-7,97	31,65
Valencia	4.832.156	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	2,33	34,15
Felixstowe	4.200.000	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	12,15	26,34
Pireo	4.060.000	3.675.000	3.330.000	3.600.000	3.163.000	2.709.000	490.894	513.319	664.895	433.582	10,48	836,39
Gioia Tauro	2.448.570	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	-12,46	-29,39
Marsiglia Fos	1.362.204	1.250.000	1.220.000	1.173.919	1.099.247	1.061.000	949.717	954.000	876.757	851.425	8,98	59,99
Le Havre	2.875.281	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	14,14	568,67
Genova	2.622.187	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	14,11	48,43
Zeebrugge	1.520.406	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	8,36	-10,56
Barcellona	3.006.872	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	34,37	17,02
Port Said	2.300.000	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	-23,33	-27,82
Damietta	1.131.226	810.311	719.547	707.377	688.070	755.651	711.000	1.072.000	1.139.018	1.124.969	39,60	0,56
Tanger-Med	3.312.409	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	11,77	259,77
Southampton*	1.500.000	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	-23,35	-32,12
Marsaxlokk	3.150.000	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	2,27	34,96
La Spezia	1.473.571	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	15,81	18,25
Sines	1.670.000	1.513.000	1.332.200	1.227.694	900.000	570.000	410.000	382.000	253.500	233.000	10,38	616,74
Cagliari	463.940	723.037	747.693	717.016	702.143	627.609	603.236	629.340	736.984	254.617	-35,83	82,21
Livorno	734.085	800.475	780.874	577.471	559.000	549.000	637.798	628.489	592.050	779.264	-8,29	-5,80
Trieste	616.156	486.507	501.000	506.007	458.497	408.023	393.186	291.708	271.337	331.316	26,65	85,97
Venezia	611.383	605.875	555.000	456.068	448.132	428.126	460.000	393.900	369.474	379.072	0,91	61,28
Napoli	509.876	483.481	438.280	431.682	477.020	546.818	526.768	532.432	515.868	481.521	5,46	5,89
Salerno	455.000	388.572	341.000	320.000	270.000	208.591	235.209	234.809	269.300	330.373	17,10	37,72
Ravenna	223.369	234.511	244.813	222.548	225.000	208.152	215.336	183.053	185.022	214.324	-4,75	4,22
Ancona	168.578	185.846	178.476	164.882	152.665	142.213	120.674	110.395	105.503	119.014	-9,29	41,65
Civitavecchia	94.401	74.208	66.731	64.386	54.019	50.965	38.165	41.536	28.338	25.213	27,21	274,41
Taranto	-	375	-	148.519	197.317	263.461	604.404	581.936	741.428	786.655	-100,00	-100,00
Savona	44.057	54.594	98.033	81.755	74.080	75.283	170.427	196.434	196.317	252.837	-19,30	-82,57
Bari	68.695	71.593	60.063	35.932	31.346	29.398	11.121	680	55	113	-4,05	60.692,04
Marina di Carrara	52.452	32.780	68	384	356	99	5.455	7.793	6.168	4.710	60,01	1.013,63
Catania	50.111	49.198	49.595	33.162	30.255	22.087	17.659	20.560	21.791	18.036	1,86	177,84
Palermo	13.310	12.160	12.896	14.344	20.647	22.784	28.568	33.495	30.111	32.708	9,46	-59,31
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>88.465.647</b>	<b>85.025.437</b>	<b>84.487.240</b>	<b>84.900.829</b>	<b>80.545.561</b>	<b>77.326.965</b>	<b>76.022.005</b>	<b>71.945.456</b>	<b>63.622.650</b>	<b>71.422.287</b>	<b>4,05</b>	<b>23,86</b>
Total Italian ports	10.649.741	10.570.554	10.164.964	10.220.117	10.127.244	9.615.314	9.527.369	9.782.837	9.506.876	10.490.289	0,75	1,52
Total North Range ports	38.514.503	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	4,60	11,04
Total Spanish ports	12.219.877	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	4,27	28,64
Total North African ports	6.743.635	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	-0,45	
% Italian ports	12,04	12,43	12,03	12,04	12,57	12,43	12,53	13,60	14,94	14,69	-3,17	
% North Range ports	43,54	43,30	42,85	43,31	43,92	45,59	46,66	45,02	44,95	48,56	0,54	
% Spanish ports	13,81	13,78	13,15	12,86	12,90	13,32	13,11	12,45	13,36	13,30	0,21	
% North African ports	7,62	7,97	9,26	9,29	8,58	7,29	8,33	7,96	6,67	6,16	-4,32	

\* stima estimated

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



## Il lavoro a bordo e la formazione On board labour and training

### Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane *Estimated jobs on board Italian ships*

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

	2016	2017
<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO</b> <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	<b>4.940</b>	<b>4.765</b>
Petroliere <i>Oil tankers</i>	2.065	1.890
Gasiere <i>Gas tankers</i>	485	505
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	1.910	1.890
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	480	480
<b>NAVI DA CARICO SECCO</b> <i>DRY CARGO SHIPS</i>	<b>4.105</b>	<b>4.020</b>
Carico generale <i>General cargo</i>	480	460
Portacontaineri <i>Container ships</i>	330	310
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	1.495	1.300
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	1.800	1.950
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI</b> <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	<b>34.215</b>	<b>34.255</b>
Crociera <i>Cruise</i>	19.760	20.520
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	1.200	1.170
Traghetti <i>Ferries</i>	12.175	11.475
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	1.080	1.090
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI</b> <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	<b>4.900</b>	<b>4.065</b>
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	3.495	2.690
Altri tipi di navi <i>Others</i>	1.405	1.375
<b>TOTALE</b> <i>TOTAL</i>	<b>47.560</b>	<b>47.100</b>
di cui: personale alberghiero <i>of which hotel staff</i>	19.000	19.300

Alla fine del 2017, i posti di lavoro a bordo della flotta italiana, si stimano pari a 47.100, di cui 26.105 coperti da marittimi italiani o europei e 20.970 da personale non europeo. Su tali posti ruotano circa 67.355 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 2017 in circa 8.565 unità.

Gli occupati del settore nel 2017 risultano pertanto nel complesso pari a circa 76mila.

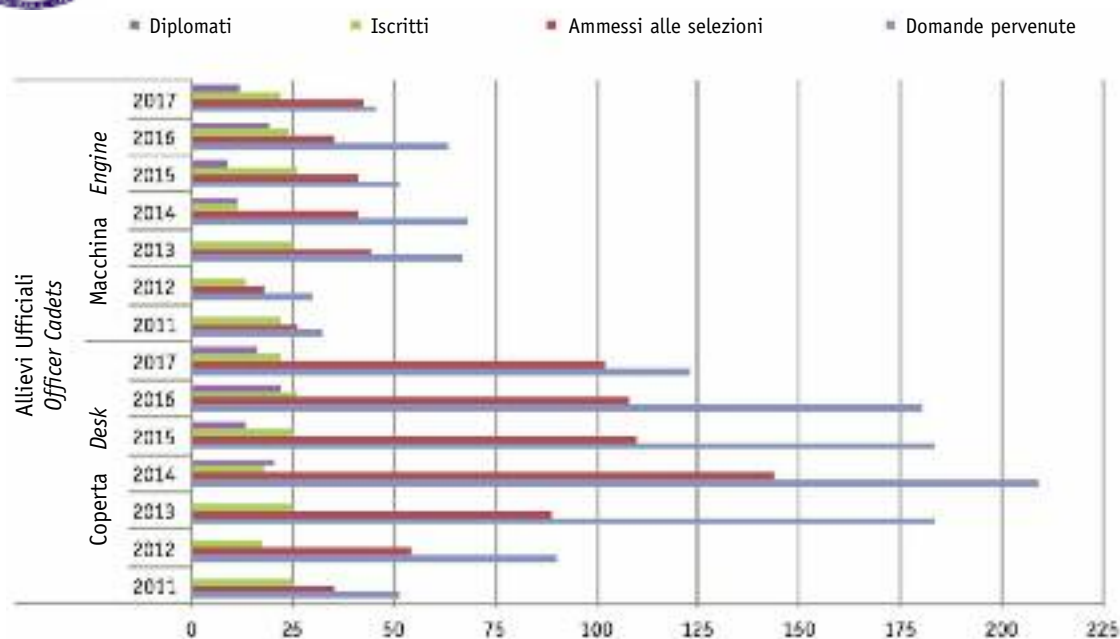
La metodologia utilizzata per stimare i posti di lavoro a bordo è stata ulteriormente perfezionata e quindi i valori non sono comparabili con quelli pubblicati nelle Relazioni degli anni precedenti.

Fonte/Source: Confitarma



**ITS - GIOVANNI CABOTO**  
SCUOLA SUPERIORE DI TECNOLOGIA PER IL MARE

**Allievi dal 2011 al 2017**  
*Cadets 2011 to 2017*

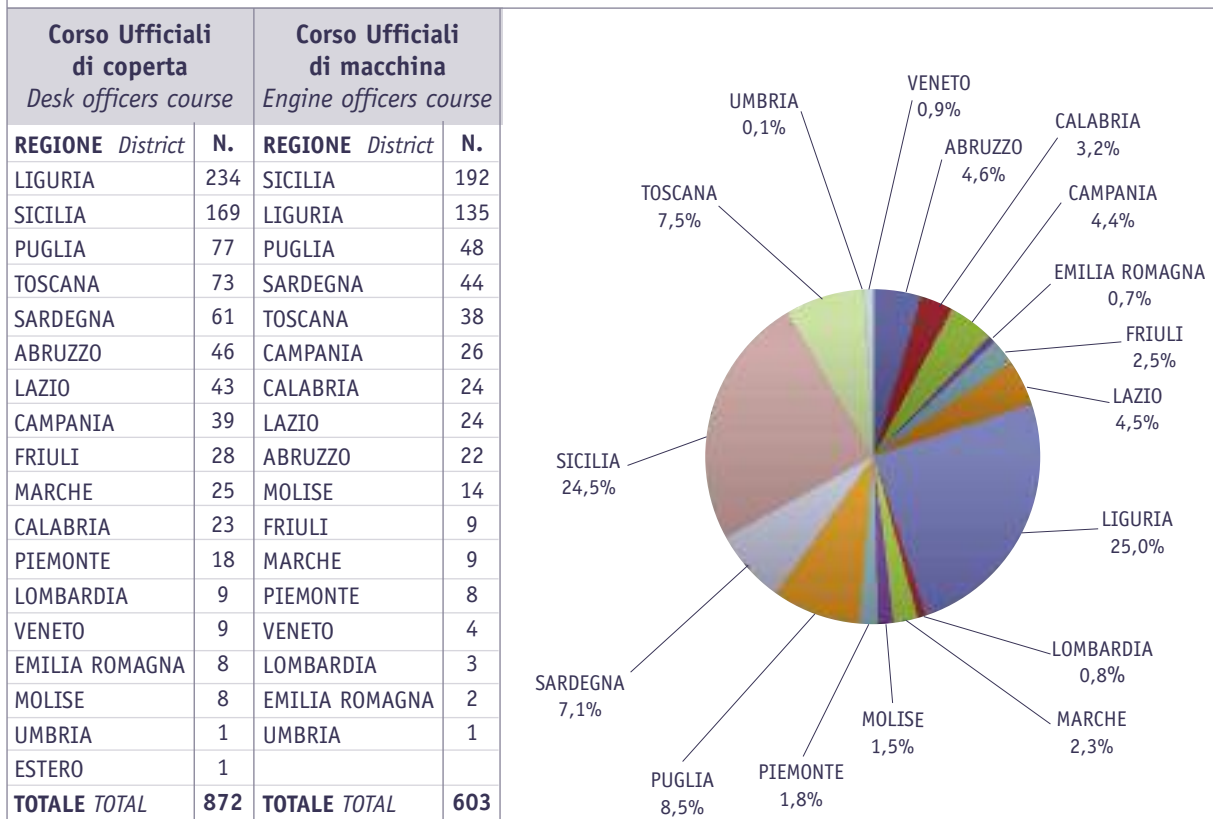


Fonte/Source: Istituto Tecnico Superiore Fondazione G. Caboto di Gaeta





**Allievi Ufficiali ammessi dal 2005 al 2018  
per regione di provenienza**  
*Italian Academy of Merchant Marine: Cadets  
district of origin, 2005-2018*



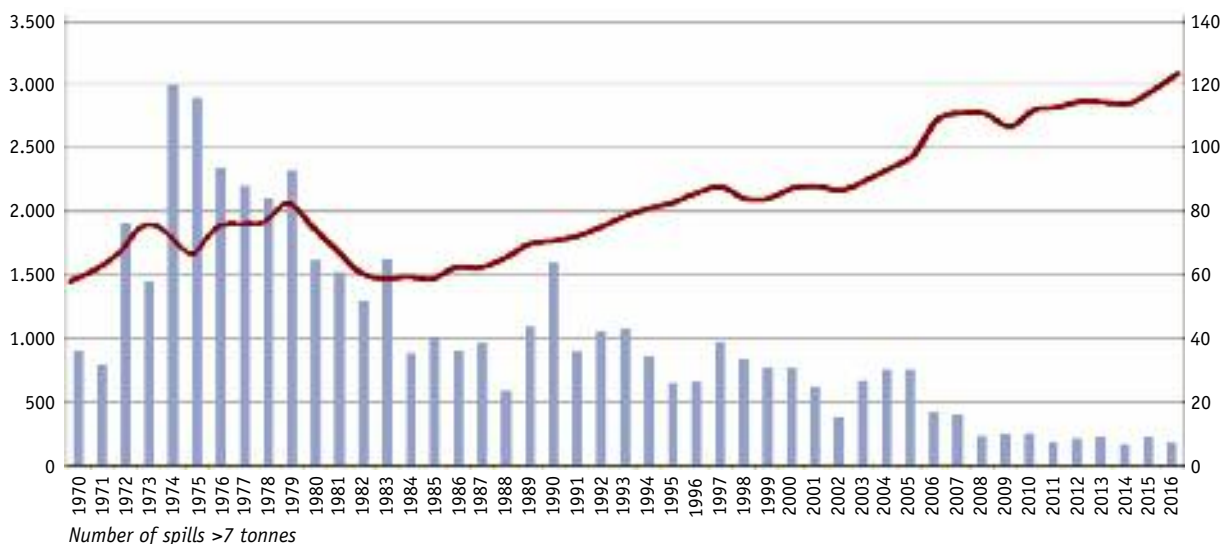
Fonte/Source: Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile



## La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione *Environmental protection and shipping safety*

### Riduzione degli sversamenti di petrolio e crescita del trasporto via mare di prodotti petroliferi e gas

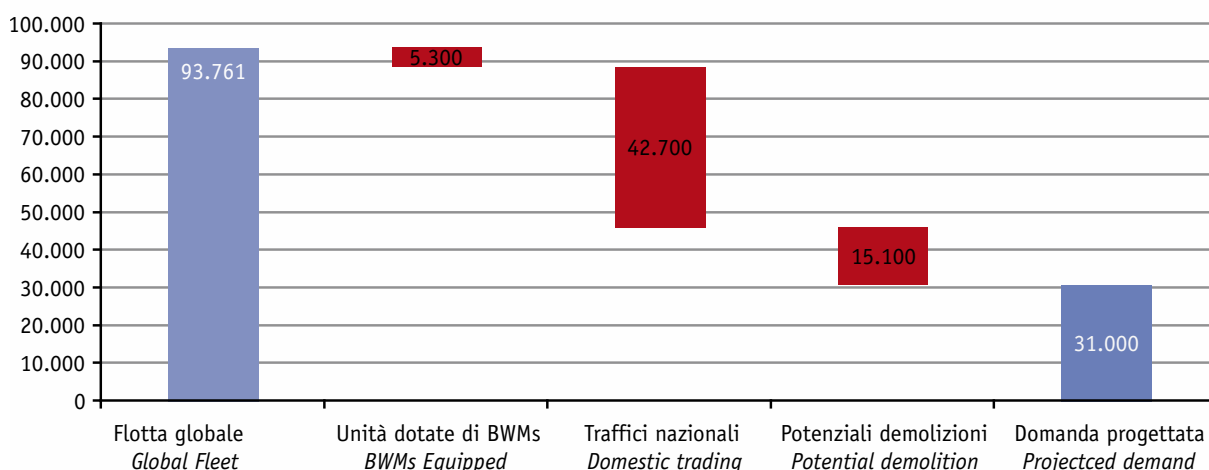
*Decline in number of tanker spills vs growth in petroleum and gas loaded*



Il numero di sversamenti di petrolio di grandi dimensioni (>700 tonnellate) è significativamente diminuito negli ultimi decenni e dal 2010 la riduzione è pari all'1,8% all'anno. A fronte del costante aumento dei traffici di navi cisterna che potrebbe implicare un aumento del rischio, è incoraggiante osservare che la tendenza al ribasso delle fuoriuscite di petrolio continua.

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

### **79 Forward by Mario Mattioli, President of Confitarma**

#### **81 The Italian merchant marine in 2017**

- 81 Twenty years of the International Registry
- 82 Safety and security
- 83 Shipowners and finance
- 83 Tourism from the sea
- 84 Cabotage
- 84 Transport Regulatory Authority (TRA)

#### **84 International navigation and maritime traffic**

- 84 World maritime trade
- 85 The World Fleet
- 85 Maritime markets

#### **87 European shipping and the maritime policy of the Union**

- 87 The fleet and EU foreign trade
- 88 Protectionism and barriers to trade

#### **89 The development of maritime traffic and the port system**

- 89 Port traffic trends
- 89 Reform of port governance
- 91 Tariff adjustment of technical-nautical services
- 91 Shipping Information Service
- 91 *Port Reception Facilities*

#### **91 Employment on board and training**

- 91 National Collective Labour Agreement (CCNL) for the Private Sector of the Shipping Industry
- 91 The Solimare Fund
- 92 Changes to European maritime labour legislation
- 92 *Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006)*
- 92 Education and Training

#### **95 Protection of marine environment and safe navigation**

- 95 Ballast water
- 95 Emissions
- 95 Fuel Oil
- 96 Permanent Group for Shipping Safety of the VIth Unit
- 96 Other activities

#### **96 Confitarma – The Organisation**

- 96 Young Shipowners



## Forward by Mario Mattioli, President of Confitarma

Being President of the Italian Confederation of Shipowners is a great honour and representing this important industry, with very special characteristics that distinguish us from other enterprise sectors mainly because of the marked international dimension in which we operate, is a great responsibility.

Our Confederation remains the strategic reference point for the national maritime *cluster* and our primary purpose is to represent the entire Italian shipowning industry.

With this in mind, and to mark the 20th anniversary of the founding of the International Registry, which has been pivotal to the ability of our ships to compete, we plan to update our brand in order to emphasise the Italian hallmark of not only our fleet, but also our organisation and shipowner members and the domain from which we operate (with frequent success) on all maritime markets.

With my team, I will proceed with the wide-ranging agenda for tackling the many issues affecting *shipping*, the defence and strengthening of the competitiveness of our maritime flag being one of our priorities: only with a strong fleet capable of competing on international markets, any discussion regarding matters of safety, the environment or employment would be pointless.

My first commitment, therefore, is to pursue the route that has enabled the Italian shipping industry to remain competitive at national and international level.

And the defence of the competitiveness of our merchant fleet, in compliance with safety and environmental regulations, revolves around the International Registry, which, over the last twenty years, has proven highly instrumental in the development of our shipping industry.

Corrective measures, such as that – requested by Europe – relating to the extension of tax benefits to ships flying the flag of other EU Member States when depending on bodies based in Italy, testify that the effectiveness of our provisions is recognised and that they respond to a need for uniformity in the legal framework of the EU. It is undeniable, however, that any adjustment must be made without weakening the overall regulatory framework of the International Registry, a weakening that unfortunately has already happened in the cabotage ferry sector, even if this legislative change is still being examined by the European institutions.

Therefore, the Italian shipping industry will have to face many challenges in order to stay on course as regards competitiveness.

First of all, starting from the important reorganisation and simplification work of the National Collective Labour Agreement (CCNL), we face the imminent season of contract renewal for seafarers and administrative personnel. Furthermore, Confitarma has been pursuing for many years and will continue to promote high quality training in order to provide knowledge and skills that are functional to the actual needs of shipowning companies and to enhance the capabilities of maritime workers, especially those of the General Staff and those employed in highly specialised roles.

Needless to say, the top priority regards the issue of the environment, which is shaping maritime policy. Confitarma, in line with the ICS (International Chamber of Shipping) and the ECSA (European Community Shipowners' Association), is responding to the challenge launched by the IMO for a 50% reduction in CO2 emissions caused by maritime transport by 2050 but expresses concern about the availability, quality and characteristics of the 0.5% sulphur limit fuel, which will be mandatory from 2020. We will also address the challenge of the Ballast Water Management Convention (BWMC) as well as those of cyber security and digitisation.

We will continue to engage in systematic talks with financial *stakeholders* by means of direct meetings with the leading domestic and international banking groups operating in the *shipping industry* and with non-bank institutional bodies. In particular, we will sustain the constructive relationship, based on the utmost transparency, with the Italian Banking Association (ABI) to make banking representatives fully aware that financial flexibility is essential for the future of the shipowning industry.

Then, if we look at the issues surrounding ports, I believe that the Chinese initiative of the New Silk Road will change the structure of ports and routes, with significant impact on Mediterranean and Northern European ports and huge investment, especially in intermodal *terminals* and infrastructure.

By now we are all aware of the fact that the Silk Road has the potential to become the channel for new expansion of infrastructures and global production and awareness of the leading role that maritime transport has to play in the new geo-economic scenario is growing.

Italy, with its geographical position and logistic and port facilities, has scope as a logistics hub and strategic point of loading and unloading for such “*Silk Ships*” and for playing a major role in the *One Belt & One Road Initiative*. However, in order to offer this formidable trade network truly viable docking options, Italy's ports must





become more streamlined. And this will only come about once all the red tape, the eternal obstacle to the development of our ports, has been removed.

The supply and demand generated by the Silk Road will trigger opportunities for Italy too, on condition that this country rises to the challenge of creating an effective and responsive logistics backbone.

This is why we and the entire maritime *cluster* are calling for a political representative who, rather than having a single vision of *shipping* possesses full insight into the integrated role of each of the resources in the maritime economy.

Over the years, Confitarma has faced and overcome many challenges and consequently Italy can, today, rely on a flag fleet – ranked third among G20 nation fleets – of new, advanced vessels and state of the art ro-ro, cruise ships and ships for transporting chemical products, guaranteeing the safety of shipping and the protection of the marine ecosystem.

The entire maritime *cluster* revolves around the shipowning industry, which as a whole produces € 33 billion a year, about 2% of GDP, and employs over 470,000 people.

There are few trade organisations that are as long-established as the Italian Shipowners Confederation and, facing and beating every challenge since it was founded 117 years ago, the priority has always been the safeguard of national maritime interests. For this reason, we will continue to be increasingly structured according to the logic of vertical integration and supplychain and the reference point in Italy for the entire domestic and international maritime cluster.

With this in mind, and taking into account Confitarma's close relationship with other major maritime associations (Assonave, Assologistica, Assiterminal, Federpesca, Ucina) and with Confindustria, the aim is to create an organism to unite the segments of the maritime industry under a single guide for policy and administrative matters and give greater political weight to demands and needs, respond to all the specific characteristics and support and strengthen potential for the benefit of the national economy.

I conclude by recalling what Gianni Agnelli said, "If we want to be Italian around the world we must be European in Italy".



## The Italian merchant marine in 2017

### Twenty years of the International Registry

In 2018, the Italian International Registry, the instrument that enabled Italian shipowning companies to fly the Italian flag again on their ships, will be 20 years old.

In the eighties a progressive decline of our flag fleet began, burdened by rules that prevented it from competing. At that time, while the other maritime States and the European Union had understood that a radical change of strategy was necessary to combat the deterioration of the fleets, Italian shipowners fled to other registries, forced by 45-50 % higher annual operating costs than those of Greek, Liberian or Norwegian flags.

Italy insisted on the systematic postponement of the choices of maritime policy, pitting rigid and often short-sighted political and regulatory motivations against calls from the shipping industry to adapt the system to an international scenario that had changed irreversibly and to the new division of labour characterising the industry. The policy of that time did not reflect how indispensable much more flexible and agile rules were for shipping entrepreneurs. Thus, we faced a real “industrial migration” of such proportions as to furl the Italian flag on all our ships engaged in international traffic.

Finally, in the wake of what the European Union was recommending, political forces and unions joined shipowners to determine new lines of political-legislative intervention on the labour and fiscal aspects of the maritime industry, demonstrating on that occasion a true culture of common good.

This is why the establishment of the International Registry represented, albeit with much delay, a key turning point in Italian maritime policy, aligning us with forward-looking European guidelines, which are still effective and enable the EU fleet to be the current world leading maritime carrier.

The International Registry, established in Italy with Decree-Law No. 457 of 1997, later converted with amendments into Law No. 30 of 1998, provides for a regime of benefits, considered by the EU as allowable state aid, to achieve the primary objective of keeping ships under the Italian flag, while safeguarding Italian and EU employment.

In particular, the International Registry makes it possible to compensate for the higher costs of EC maritime labour by means of a reduction in taxes and social security costs and align the tax burden for companies with other EU countries by means of tax subsidies. In 2003, Legislative Decree No. 344, amending articles 155-161 of Presidential Decree No. 917 of 1986, provided for optional flat-rate taxation, the Tonnage Tax, which requires each ship to embark one Officer Cadet or, alternatively, pay an amount far higher than the actual cost of the Cadet, as a means of funding the training of future officers.

Registration in the Registry takes place after a prior agreement with the employers’ and trade unions, who, for each individual vessel, formulate an opinion of conformity to the Ministry of Infrastructure and Transport (MIT), defining the composition and nationality of the crew in compliance with the provisions.

Keep in mind that, with reference to social security contributions of non-EU seafarers, there is no burden for the State. Moreover, a sort of “sterilisation” of the share of remuneration taxed in Italy was implemented for the tax credit applied to non-EU seafarers’ salaries, which, under the CCNL (National Collective Labour Agreement), are calculated net of IRPEF (tax on personal income).

With the entry into force of the International Registry, the haemorrhage of Italian ships to other registries that had characterised the previous years has not only stopped (typical is the case of the exodus of about 80 Italian flag ships to the Maltese registry), but ships returned to the Italian Registry, giving rise to a progressive increase in terms of fleet and employment.

Since 1998 the fleet has been renewed quantitatively and qualitatively: from about 8.5 million register tons in 1998 to 16.3 million tons at the end of 2017, after having reached the all-time record of 19 million GT in 2012. At a critical time like the one we have experienced over the last ten years, there has been a slight contraction in our fleet, but despite this our world and European *rankings* have held.

Thanks to more than 30 billion euros invested over the last 10 years by Italian shipowners, the fleet has increased in number and quality and is one of the youngest and most modern in the world.

The renewal of the fleet and the launch of new, eco-friendly ships onto the market not only create employment for the nation and for the many shipping-related industries but also respect the environment and safeguards shipping and crews.

The growth of the fleet also saw a significant increase in employment both on land and on board.

In 1998 there were around 30,000 direct employees in the maritime transport industry. Today, about 67,000 seafarers are employed on ships flying the Italian flag, of which 38,000 are Italian and/or EU and 29,000 non-EU



citizens. Most of the latter are boarded on ships registered in the International Registry and which operate on international routes where competition with other merchant navies is very fierce and when crews stay at sea for long periods.

If the International Registry has turned out to be an exceptional laboratory for testing compatibility between the market, enterprise, taxation and labour, it has also been – and is – a testing ground for new integration between the national and international workforce.

A veritable reference model, ahead of the times, which also inspires solutions regarding the social problems in our towns and cities.

Over recent years, the International Registry, with its progressive extension to cabotage and with the introduction of the *Tonnage Tax system*, which is appreciated and evaluated as a lever for the development of *shipping* outside Europe as well, has produced significant results.

The amendments to Law No. 30 of 1998 aimed at limiting the benefits of the International Registry to ships that board crews comprised entirely of Italian or EU seafarers would make all Italian shipowners carrying out international traffic or mixed traffic register their ships in other community registries, where there is no restriction on the nationality of the crews, or even (and this would be the most likely) relocate as the only way to cope with competition.

Furthermore, and although sometimes the contrary is stated, there is an inadequate supply of Italian maritime personnel, particularly for general staff (Deck and Engineering Officers), and therefore the exodus would become a necessity in order to man ships and compete on international markets.

Only companies that carry out cabotage or concession services would stay in Italy.

A state-of-the-art fleet and specialised personnel are prerequisites for facing international competition.

## Safety and security

**MARITIME SAFETY: MIGRANTS AT SEA.** On 25 July 2017, the European Council extended until 31 December 2018 the mandate for EUNAVforMED Operation SOPHIA, the EU's naval operation to dismantle the human trade in the central-southern Mediterranean. Moreover, in the wake of UN Security Council resolutions 2292 (2016) and 2357 (2017), the EU military naval operation aims to train the Libyan coast guard and navy and to implement on the high seas off the coast of the country, the UN arms embargo.

Merchant ships are less involved than in previous years, also as a result of the launch of the EUNAVforMED mission in 2015 and the use of ships operated by humanitarian NGOs. However, in 2017 commercial vessels rescued over 11,300 shipwreck survivors, about 10% of the total. Although a breakdown between EU and non-EU flags is not available, the probability that the Italian flag is the most involved in rescue calls remains high.

In 2017, despite a general decrease in the number of rescued migrants (-31%) compared to the average of the previous three years, there was a slight increase in the number of events managed (+ 1%) compared to 2016.

An analysis of data shows that the total number of migrant arrivals in the last four years represents approximately 75% of those arriving in Italy in the last twenty-six years. Last year saw a reversal in the trend compared to 2016, when arrivals by sea peaked over 180,000 migrants, with a total number of just under 120,000 people (a fall of 34% or 61,892).

Despite the slight decline in 2017, due also to contingent geopolitical situations in the sub-Saharan area, the phenomenon is being closely observed.

The SAR activities coordinated by the *Maritime Rescue Coordination Centre* in Rome concern 94% of the migrants arriving on Italian territory, whose total has constantly exceeded 100,000 in the last 4 years.

**PIRACY.** According to the latest *IMB* annual report, the decreasing *trend* in the number of piracy attacks continues. This is the result of the strategy to combat maritime piracy implemented in the Horn of Africa at the international level. In particular, this strategy is based on three levels of protection: a primary passive level represented by the adoption of *Best Management Practices* (BMP), now in its 4th edition (the 5th is currently being compiled); a secondary level represented by the escort/presence by the navies of the various countries involved in the area (three international missions), including the Italian Navy, which is acknowledged by the shipping industry for the protection afforded; and a third, active level represented by private protection *teams* (in Italy the security guards provided for by law No. 130/2011).

During the approval process of the Budget Law for 2018, a government amendment was approved, introducing the further extension to December 31, 2018 of the exception to the implementation of the courses provided for by Decree-Law No. 107 of July 12, 2011, for the boarding of private teams on ships flying the Italian flag.

The extension ensures the maintenance of protection of our fleet from piracy attacks, pending the definition of



the new ministerial decree revising Ministerial Decree 266/2012, at the time of writing in the final approval phase. On the other hand, the growth in the number of attacks occurring in *West Africa* and in the Gulf of Guinea continues to cause great concern. In this area, protection is assured by BMP alone, as no entry into the territorial waters of the riparian states (where attacks occur) is allowed to ships with armed personnel on board and belonging to other countries or to foreign navies.

**CYBER SECURITY.** Following the issue in June 2016 of the provisional guidelines on *Maritime Cyber Risk Management* services by the IMO (*International Maritime Organisation*), the level of interest/attention/concern expressed in the media and by maritime operators regarding *cyber risk protection* is growing exponentially.

In May 2017, Confitarma organised the first conference on the issue, launching a process, as in the implementation of the *ISPS Code*, to allow for the identification and sharing between government and industry of best practices to mitigate this risk. Furthermore, the Confederation is working with the Italian Corps of the Port Captaincies – Coast Guard on the first census of levels of IT security of the fleet and of Italian shipping companies.

In 2018, Confitarma established an *ad hoc* working group with the aim of drafting a *Vade mecum* of *cyber risk* protection, providing a management framework to reduce the risk of cyber incidents that could affect the safety or *security* of the ship, its crew and passengers or goods.

### Shipowners and finance

**ABI - CONFITARMA - BANKS TECHNICAL COMMITTEE.** In 2017, Confitarma continued the dialogue with the main financial *stakeholders*. Two meetings of the “ABI-Confitarma-Banks Technical Committee” were organised, to enable all sides to meet periodically and, above all, to examine the complex financial restructuring processes that concern a number of shipping companies.

Unfortunately, the agenda of the European Central Bank (ECB), rather strict and stringent on the reduction of NPLs (*Non Performing Loans*), has determined a progressive acceleration in processes to call in bank loans to shipowning companies. Confitarma reiterates the need to preserve the integrity of companies in the industry and their “intangible” heritage in terms of know how which, in addition to being unique to the national economy, must not be the victim of speculative action. To this end, Confitarma is working to establish an equally effective dialogue with non-bank institutional bodies that show a clear interest in shipping and are not involved in initiatives against members.

**CAPITAL REQUIREMENT REGULATION.** The ECSA also continues to monitor the activities of the *Bank of International Settlements* (BIS) and the *Basel Committee* with regard to the reform of the Capital Requirement Regulation (CRR), better known as Basel III.

In particular, during the year, Confitarma attended numerous ECSA meetings as well as hearings with representatives of the European Commission and the European Parliament in order to counter any initiative aimed at penalising the treatment reserved for shipping in the context of amendments to the relative provisions in Basel III. The indications emerging from the *Summary Outcome* issued by the BIS do not reveal any particular critical issues and, therefore, for now the penalisation feared does not seem to have materialised.

On the recommendation of Confitarma, the ECSA has constituted a specific and informal “Technical Group”, with the task of following the approval process of the CRR reform.

### Tourism from the sea

All cruise traffic statistics for Italy for 2017 confirm an 8% decrease in passengers handled but at the same time an increase of over 8% is expected in 2018, an increase that will bring the total number of passengers handled to approximately 11 million. In the 2017 ranking of the top ten Mediterranean ports by number of passengers handled, five were Italian: Civitavecchia with approximately 2.2 million cruise passengers (-6.0% on 2016), Venice with approximately 1.4 million (-11.1%); Naples with approximately 927 thousand (-29.0%), Genoa with 925 thousand (-9.1%) and Savona with over 854 thousand passengers (-6.1%).

In Italy, unfortunately, bureaucratic constraints, unclear standards, inadequate infrastructure and unresolved issues (such as those of the Great ships in Venice) continue to be a fact of life. This creates problems for sectors like the cruise industry, which, despite the global economic crisis, managed to register strong growth. Moreover, should the ports of North Africa and Turkey once again be included as ports of call on cruise itineraries, there could be a drop of around 200,000 passengers handled by Italian ports.



## Cabotage

**MAREBONUS.** In December 2017, with the publication of inter-ministerial decree No. 176, relating to *Marebonus*, and the consequent executive management decree, the approval process for the incentive launched in 2015 with the authorisation of expenditure envisaged in the Stability Law ended.

On 30 January 2018 the deadline expired for the submission of projects concerning the establishment, launching and implementation of new maritime services for the combined transport of goods or the improvement of services on existing routes, arriving in and departing from ports in Italy, that link ports located in Italy or those in the Member States of the European Union or the European Economic Area. Over the 60 days after the deadline, the projects were submitted for preliminary examination by a special commission established at the Ministry of Infrastructure and Transport. By April 2018 the results of the preliminary examination were still not available.

**“EUROPEAN COMMUNITY SHIPOWNERS” REQUISITE.** Confitarma continued action in 2017 to resolve the long-standing problem of non-compliance with the “European Community shipowner” requisite for operating in the maritime cabotage sector, especially in the tanker sector, envisaged by Regulation No. 3577/92. Shipowners are able to operate from territories outside the European Union merely by registering vessels in EU countries (thereby complying with EU legislation on paper). However, this practice circumvents regulations drawn up to protect “genuine” community interests.

This is nothing short of *dumping* by non-European shipping companies, who enjoy lower operating costs than those in Europe, to the detriment of Italian companies.

**BUNKERING.** On 14 January 2018, legislative decree No. 257 of 2016 implementing Directive 2014/94/UE DAFI (*Directive Alternative Fuel Initiative*), which will progressively modify the market for marine fuels, entered into force.

Despite this, bunkering remains one of the few sectors not affected by measures to improve its competitiveness in the face of rising competition.

**TRANSPORT REGULATORY AUTHORITY (TRA).** In 2017, the Transport Regulatory Authority decided that the extent and method of payment of the contribution due for the year 2018 would not change with respect to the taxpayer base, as requested by Confitarma. To note in this regard, as a result of Constitutional Court ruling No. 69/2017 concerning operating contributions to the Authority and the criteria for identifying those required to contribute, operators in various transport sectors (including a number of shipping companies) submitted appeals to the Regional Administrative Court opposing TRA requests for contributions. The results of these appeals were not yet known in April 2018.

Furthermore, at the end of 2017 the TRA began public consultation on the document concerning methods and criteria to guarantee fair and non-discriminatory access to port infrastructure. This is the Authority’s first attempt at intervening to regulate port services and labour and, in the near future, it will be necessary to monitor and assess the impact of this regulatory activity, also in the light of a possible overlapping of Ministry of Infrastructure and Transport and Port Authority competences.

## International navigation and maritime traffic

The year 2017 finally showed a marked improvement in the economy, with growth of 3.6% in world GDP, an increase of half a percentage point on 2016.

The strong growth of GDP is due to a widespread improvement in the economy, according to the International Monetary Fund, of 120 countries – about three quarters of world GDP – all of which recorded an increase in growth rates on the previous year. In particular, the Euro Zone, which in the past had struggled to restart, recorded an increase of 2.4%. Of the advanced nation economies, the United States recorded an increase of 2.3%, Japan 1.8% and Germany 2.5%, whereas developing countries saw the Chinese economy increase by 6.8%, accelerating again on the previous year, followed India, up 6.7%. Brazil’s economy, up 1.1%, also grew.

According to International Monetary Fund forecasts, this global synchronised growth phase is expected to improve slightly and continue beyond 2020.

### World maritime trade

After the 3.9% growth recorded at the end of 2017, world sea freight is expected to grow by a further 3.5% in



2018, reaching a total of 12 billion tons; in terms of ton-miles, an increase of 4.1% to touch 60.4 billion T-M. In particular, in 2017 the transport of dry goods, sustained above all by the 5% increase in coal freight, increased by 4% for a total of 5.1 billion tons (+ 5% in terms of ton-miles).

Petroleum transport increased by about 3% and it is expected that the same growth will be recorded in 2018, mainly determined by the significant increase in US crude oil exports.

The increase in container trade touched the peak of 5.4% in 2017 in terms of TEU with growth on North-South routes, which recorded an increase of 6% compared to 2% in 2016. In 2018, it is expected that, in terms of tonnes, maritime *container* trade will account for 16% of the total.

It is estimated that in 2017, 1.5 tonnes of goods were transported by sea to every inhabitant of the world, compared to 1.3 tonnes a decade ago.

### The world fleet

At the end of 2017 the world fleet amounted to 115,761 ships, with 1,291 million GT and 1,828 million DWT, a 3.4% increase in terms of tonnage and capacity.

During the year, 2,424 ships were completed for a total of 65 million GT (of which 1,567 cargo ships of 96 million DWT).

The *orderbook* at the end of 2017 was for 4,598 ships and 143.7 million GT (79.6 million tons Compensated tonnage).

Disposals and total losses amounted to 901 vessels of 21.6 million GT (33 million DWT) with an average age of 28 years.

Panama continues to rank first in the world's fleets by flag with around 216 million GT, a reduction of 2.2% on year end 2016. In the ranking of fleets by shipownership, Greece (183 million GT) and Japan (162 million GT) are in first and second place with, respectively, 14% and 13% of the world total, followed by China (136 million GT) with 11%.

### Maritime markets

The global economic recovery has had differing effects on the various segments of *shipping* which, in general, continue to be plagued by excess capacity.

The root of the problem lies mainly in the output from the world's shipyards, which, although decreased over the last six years, continues to be higher than the actual demand for ships. Monetary policies also contribute to keeping the cost of the fleet relatively low. All this leads to a tendency for too many new orders which, within one or two years will result in a new increase in hold overcapacity and therefore in a decline in freight rates, significantly reducing growth phases in the market cycle.

In the near future there are at least four reasons why the dynamics outlined above could be disturbed: the new regulations, which from now to 2020 will profoundly change ships; the rise in interest rates; the further decrease in the number of ship yards; the fact that a large part of the fleet was built at the beginning of the last decade, sometimes by ship yards with little experience. The combination of these factors, the interrelation between them and demand, which is expected to remain good, as occurred over the last twenty years, should lead to a normalisation of market cycles with longer growth phases at last.

**THE DRY BULK SECTORS.** After reaching a record low of 290 points in February 2016, the *Baltic Dry Index* began a slow, almost uninterrupted recovery, taking it to over 1,700 points in December 2017. The average spot freight rates significantly improved and were all well above their respective operating costs, which was not predictable in 2016.

*Capesize* recorded an average rate of \$ 15,200/d (+106% compared to the 2016 average), *Panamax* \$ 9,800/d (+76%), *Supramax* \$ 9,400/d (+49%) and *Handysize* \$ 7,700/d (+46%). This improvement in the market is explained by the sharp increase in demand, in particular for iron ore, coal and grain freight, supported by Asian imports especially to China. Despite a slowdown in deliveries (37 million DWT compared to 46 in 2016), fleet growth accelerated slightly (+3%), due to a fall in demolitions, which stopped at 14 million DWT, the lowest figure for the last 7 years. With the improvement in freight rates, and, as mentioned at the end of the previous paragraph, with the prices of new vessel construction close to the lows of the last 20 years, we have seen a sharp increase of 175 new ships ordered: the segments *Panamax*, *Capesize* e *VLOC* account for 70% of the new orders. Despite this increase, the *orderbook* as of February 2018 represented just 11% of the current fleet, a rather low proportion compared to recent years, also considering the effects of regulatory changes that will come into effect over the next two years.



**CRUDE OIL AND PETROLEUM PRODUCTS.** The large number of orders placed during the two-year period 2014/2015 continued to weigh on the market for oil tankers: in 2017, 50 VLCC, 51 Suezmax and 66 Aframax (including 38 LR2) which, despite a marked increase in demolitions, increased the fleet by over 5% during the year. There is no way that such fleet growth rates can be sustained by transport demand, which remains good and well above the average of the last 10 years. Average freight rates for 2017 were halved compared to those of 2016, which were already half those of 2015; VLCCs had an average freight rate of \$ 22,700/d on the reference route from the Middle East to Japan, the average of the Baltic Exchange for Suezmax was \$ 12,500/d and for Aframax \$ 9,000/d. Despite the collapse of freight rates, in 2017 there was a strong recovery in orders for shipyards with over 100 ships ordered, about half of which are VLCCs; in February 2018 there were almost 60 million DWT on order for delivery over the next 3 years, a ratio between orderbook and trading of almost 15%. Many of the ships on order should be delivered during the course of 2018, which promises to be another very difficult year for the sector. From 2019 we will then see a clear improvement in market prospects, as a sharp reduction in deliveries is expected and the new IMO regulations should support the demolition market. In 2017, the demand for crude oil continued to grow globally, supported by imports from the Far East, China and India in particular. For 2018 we expect acceleration in the growth of global demand, which should therefore exceed 100 million barrels a day for the first time in history. In addition to the continued rise in demand, crude oil is also being more frequently transported over long distances, which will tend to favour VLCCs and Suezmax. With production limited by OPEC cuts in the Middle East and Russia, a growing share of Asian imports is coming from West Africa and the Gulf of Mexico, where US crude production exceeded 10 million barrels per day in the last quarter of 2017, a record that had stood for almost 50 years, and exports rose steadily over one million barrels per day, with average monthly peaks over 2 million barrels per day.

An *annus horribilis* was also recorded in the product-carrying sector for 2017. Despite the slowdown in fleet growth, the number of vessels dedicated to the transport of petroleum products continues to be excessive, further depressing freight rates. The market has been particularly severe on LR2 vessels, which, on the reference route from the Middle East to Japan, recorded an average *round voyage* rate of only \$ 9,000 /d (-40% compared to 2016): although a large proportion of LR2s has been converted for the trade of crude or “dirty” oil products, the number of ships of this type continues to be excessive and market development continues to struggle, despite demand being fairly good. In 2017, 38 vessels of this kind were delivered. The market was slightly better, but still negative, for MR vessels, which, on the Atlantic triangulation, recorded an average charter of \$ 10,750/d, down 15% on 2016.

The sharp decline in MR deliveries (-35% in 2017), a more manageable fleet growth rate and the sharp increase in freight rates recorded after Hurricane Harvey in the southern United States might at last herald a year of change for this segment in 2018, especially if reserves of petroleum products continue to fall as they did in 2017.

During the year there was a sharp increase in new shipyard orders compared to 2016, which was a year of great hardship from this point of view, therefore it is more reasonable to compare only the 51 ships ordered in 2017, 80% of which were for MR2, as opposed to over 170 vessels ordered on average over the past 4 years.

**THE CONTAINER SHIP SECTOR.** The synchronised economic growth in most parts of the world certainly benefited *container* shipping, which finally recorded a year of almost continuous improvement.

This is due to a decrease in tonnage in the smaller classes (up to 5,000 TEU), thus eliminating some *overcapacity* and allowing concentration among the large shipowning groups, which reduces competition and enables *container* transport prices to rise again to more profitable levels. By the end of the year it is estimated that the 3 largest alliances, the 2M Alliance (together with Hyundai Merchant Marine), the Ocean Alliance and The Alliance had gained control of 82% of global *container* space. Recently, smaller owners have begun forming alliances and pools to increase their leverage on the market.

Average one year freight rates on average rose by 15% in the under 5,000 TEU, whereas those for 1,700 TEU increased by almost 30%.

During 2017, 84 new *container ships* were ordered totalling 690,000 TEU: of these, 22 vessels are over 20,000 TEUs capacity, including the CMA-CGM order for 9 vessels with *dual fuel*, engine, the first time this is being used on ships used for the transport of goods of such dimensions.

**GAS CARRIERS.** Despite very dynamic demand for LPG transport, freight rates, which had already fallen by two thirds in 2016, fell further in 2017, from \$29.9/MT to \$ 27.8/MT. In 2017, 66 vessels were delivered for a total capacity of 2.8 million cubic metres and another 43 units are expected in 2018 for another 1.5 million. Demolition has not helped to reduce the overcapacity created in recent years because the old vessels being



demolished account for less than 13,000 CBM, whereas most new vessel deliveries are over 70,000 CBM. Although in 2017 there was a significant slowdown in fleet growth compared to the previous two years, an increase of 8% is certainly unsustainable. Moreover, a significant, further slowdown in deliveries is expected from 2018; this could foster an improvement in freight rates, especially if arbitrage between LPG prices in the United States and the Middle East is reopened.

By contrast, the LNG market experienced a growth year, with average short-term VLGC rental rates rising to \$ 38,000/d, +20% on the 2016 average, and exceeding \$ 50,000/d at the end of the year. Many factors contribute to this *performance*: a sharp slowdown in deliveries and an increase in demolitions limit the expansion of the fleet, and, above all, growth in demand to double-digits enables the absorption of part of the overcapacity. During the second half of the year, in particular, several installations to liquefy natural gas, and thus make it economically transportable, came into service, enabling new routes to be opened. Other new liquefaction plants are expected to enter service in the near future, especially in the United States. This, coupled with strong demand from China, India and Europe, is expected to sustain demand significantly. A lot of tonnage is still on order (around 20% compared to the fleet operating at the end of the year) and the delays in deliveries recorded in 2017 are expected to be only partially absorbed, which will allow a more even growth in fleet.

**Ro-Ro VESSELS.** In line with the global economic recovery, 2017 was a positive year overall for *ro-ro cargo* despite 15% to 20% rises in bunker prices and the impact of a series of non-economic factors, such as tension in Libya, civil war in Syria and Yemen and, of course, the migratory flows to Europe.

In particular, *ro-ro* ships operating in the Mediterranean area recorded solid cargo volumes in the national markets of France, Italy and Greece and in Turkey's *import/export* market. The Spanish market showed good performance, although fears persist because of the difficult political situation, which could affect markets. There is also a good trend in the sector in Northern Europe and the Baltic regions and it seems that *Brexit* has not had any immediate impact on cargo volumes between the United Kingdom and the Continent.

The number of rental transactions remained low during the year, but this is not surprising given that the majority of operators own the vessels in service and, in any case, a significant number of new ones will be delivered between 2018 and 2019.

Due to heavy demand, the freight rates for larger tonnage (more than 2,500 ml capacity) recorded an average increase of 10% compared to 2016, whereas the trend was much more moderate for smaller tonnage (2,000 ml), with a strong share of demand coming from the markets of Spain and Italy.

Apart from a slowdown in business recorded between July and September and at the end of the year, demand was steady for all vessels, especially large ships with a minimum speed of 17 knots and equipped with *scrubber*. In 2017, 16 vessels were demolished, twice the number for 2016, with average age of 34.3 years (only 4 vessels under 30) and an average size of 1,431 linear metres.

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

**CRUISE SHIPS.** The world cruise market in 2017 established a new *record*, with over 26 million passengers, and 2018 is expected to be another growth year, estimated at over 27 million passengers.

At the end of the year the world fleet of cruise ships comprised 551 vessels, 21,299,000 GT; 12 ocean-going ships and 15 river vessels are under construction and it is expected that in the period 2018-2026 97 new vessels will come into operation, for a total investment of 53 billion dollars.

In 2017, Asia accounted for about 15% of total passenger volume with an increase of 20.5% on 2016. In the United States and Canada, growth was 5% and in Europe 2.5%. North America was the origin of the greatest number of passengers, 13 million (49%), followed by Europe with almost 7 million passengers (26%).

*(We thank Banhero Costa for having contributed to the drafting of this chapter)*

## European shipping and the maritime policy of the Union

### The fleet and EU foreign trade

By the end of 2017, the European Union merchant fleet was the largest in the world, with control of 36% of global gross tonnage. Italy ranks fourth in the European fleet by owner's nationality.

In the ranking by main flag fleet, the percentage of the European fleet fell to 20% of the total world fleet. Italy is sixth of the 29 countries of the European Economic Area, preceded by Malta, Greece, Cyprus, Denmark and the





United Kingdom. But if the *genuine link* between the ship's flag and the shipowner's nationality is taken into account, the Italian fleet is fourth.

According to Eurostat data, the volume of EU foreign trade in 2017 was over 2.455 billion tonnes, of which 74% (1.825 billion tonnes) was transported by sea.

The Netherlands is at the forefront of European trade by sea (323.4 million tonnes, followed by Spain (237.4 million tonnes) and Italy (214.8 million tonnes). Furthermore, 40% of intra-Community trade takes place by sea.

### Protectionism and barriers to trade

**EUROPEAN UNION WARNING.** In the report published on June 26, 2017, the European Commission highlighted that, thanks to an effective market access strategy, in 2016 it was possible to eliminate as many as twenty different barriers that curbed European exports to countries such as South Korea, China, Israel and Ukraine worth € 4.2 billion.

Moreover, during the same year, exporters reported a 10% increase in the number of barriers to trade, which at the end of 2016 stood at 372 in over 50 trading destinations in the world. The 36 barriers introduced in 2016 could have repercussions for EU exports, whose current value amounts to around € 27 billion.

The 2017 Report on Trade and Investment Barriers is totally focused on complaints submitted to the Commission by European companies regarding a wide range of products in all sectors, from the agri-food industries to shipbuilding. Of the countries that have established the greatest number of import barriers, a number of G20 members stand out, including Russia, Brazil, China, India, Switzerland, Algeria and Egypt (Russia and India were the countries that had introduced the majority of the new protectionist measures reported in 2016).

**ECSA WARNING-BREXIT.** In December 2017, the *European Community Shipowners' Association*, ECSA, declared that the Brexit negotiations must take into account the need for equal conditions for EU and UK *shipping* and asked the EU to make rapid and positive progress towards an agreement with the United Kingdom, in the hope that the economic benefits of current trade flows between the European Union and Great Britain will be preserved and that maritime transport services, maritime employment and the value of the wider maritime *cluster* will be safeguarded. According to the ECSA, since shipowners need the guaranteed maintenance of trade volumes and commercial movements, without barriers across shared borders, a legal framework will be needed to allow these vital exchanges to continue to flow without delay or dislocation. The shipowning industry should be kept informed of progress to be able to prepare itself in good time.

In February 2018, during the Hearing at the European Parliament's Committee on Transport and Tourism, the ECSA also urged that certainty be established as soon as possible on trade relations between the European Union and the United Kingdom, underlining the need for the EU to continue to be a competitive region for maritime shipping companies. This means a level playing field and close cooperation with the United Kingdom. Furthermore, the ECSA emphasises three immediate priorities for shipowners: unimpeded sea traffic between the UK and the EU, free movement of seafarers, ground and passenger staff and maintenance of free access to the internal market and the offshore sector.

**INDONESIA.** In February 2018, the ECSA expressed concern about a new decree issued by the Indonesian government, in force since April 1, 2018, which requires that certain goods can only be transported (*imports* and *exports*) by Indonesian shipping companies. The raw materials concerned are coal, crude palm oil, rice and goods for public procurement. According to the ECSA, this new law is clearly a protectionist measure and will have a serious impact on European maritime companies that have longstanding access to this market, as well as jeopardizing Indonesia's economic climate and confidence for foreign investors. The ECSA is particularly concerned because these protectionist regulations come at a time when the EU and Indonesia are negotiating a bilateral free trade agreement.

**USA.** In March 2018, the ECSA expressed great concern following US President Donald Trump's decision to impose additional duties of 25% on steel imports and 10% on aluminium imports into the USA. The European *shipping* community is worried about the negative impact this decision will have on transatlantic relations and global markets. The ECSA is therefore calling on the United States and its counterparts to respect the principles of free trade and ward off a large-scale trade war.



## The development of maritime traffic and the port system

### Port traffic trends

20% of the world's maritime traffic passes through the Mediterranean, 30% of oil traffic and 25% of container services: as the transit area for the main maritime routes between East and West, the Mediterranean is strategic to world maritime traffic, which is in continuous evolution not least because of massive infrastructure works such as the doubling of the Suez Canal and the expansion of the Panama Canal and initiatives such as the New Silk Road development strategy proposed by the Chinese government. These factors open up prospects for further strengthening the role of the Mediterranean and its ports, for which continuous improvement in productivity and efficiency is required.

It is therefore very important for the Italian port system to be in a position to grasp the real opportunities for development and to reaffirm its strategic and geo-economic role, in terms of infrastructure and also from an economic and financial standpoint, as a "bridge" into Europe. In direct competition with Northern European ports, those of Northern Italy function as "gateways" to the markets of Central Europe. Not only that, the strengthening of the port and logistics infrastructures of Greece, Morocco, Spain and Turkey puts the whole Italian port system under pressure to assert leadership in the Mediterranean.

The Italian port system plays a very important role in sustaining Italy's economy and especially the manufacturing industry, which, despite the nation's shortage of raw materials, is the second largest in Europe after Germany. In 2017, more than 500 million tons of goods were handled by the major Italian ports, an increase of 1.4% on 2016.

In 2017, there was an increase in maritime Intermodal transport of 13% compared to 2016. This benefits the community and the environment, thanks to a reduction in CO<sub>2</sub> emissions of almost 1 million tonnes, and also road safety, with accidents falling by 49% over the last 10 years. Furthermore, the increase in intermodal maritime traffic has led to an increase of 10% in employment (direct and indirect) and a 5% increase in revenues.

**LIQUID AND DRY BULK.** It is symptomatic that the prevailing commercial traffic consists of both liquid and dry bulk goods, indispensable not only to fuel Italy's industry and development but also to the daily life of Italians. Even if at times neglected, this is an important reality for nations with a shortage of raw materials and a strong processing industry such as Italy and which are therefore structurally reliant on international transport. In the main Italian ports, 187 million tonnes of liquid bulk cargo (37% of total goods handled) and 70 million tons of solid bulk cargo (14%) were handled in 2017. In total, 255 million tons of bulk cargoes were handled in our ports, the equivalent of 51% of the total volume.

**Ro-Ro.** In 2017, 107 million tons of road-transported goods were loaded onto ro-ro ships, 21% of the total handling of goods in Italian ports. The growth of this traffic segment is constant and shows an increase of 37% compared to 2013.

Naturally, this trend, which is expected to continue in 2018 (+ 2% on 2017), is influenced by the supply of sea motorway services leaving from national ports and by the high frequency and quality of services that link Italy to the Mediterranean basin and the whole of Europe. In fact, Italy is the leading European short sea shipping market in the Mediterranean and, extending the analysis to all other traffic basins, is second only to the United Kingdom for ro-ro transport.

In particular, connections to Sardinia have risen both in terms of weekly departures (+ 3%) and linear meters offered (+ 13%), while those to Sicily recorded the same number of weekly departures and an increase of meters linear offered (+7%). The rising trend of services to foreign ports continued, with an increase in weekly departures (+ 33%) and linear meters offered (+ 19%). In total, Italian operators guarantee 502 weekly departures on the motorways of the sea lines linking the peninsula with Sicily, Sardinia and other Mediterranean countries (Albania, France, Greece, Malta, Morocco, Montenegro, Spain and Tunisia). The net weekly hold supply is the equivalent to over 1.1 million linear meters (corresponding to about 3 million trucks or 3.7 million semi-trailers annually).

**PASSENGERS.** In 2017, a total of about 52 million passengers were handled in Italian ports, an increase of 7% compared to 2016. Of these, about 25 million, equal to 48% of the total, were so-called local passengers; 17 million ferry passengers (33%) and around 10 million (19%) cruise ship passengers.

### Reform of port governance

After the important 2016 ports reform to amend law No. 84 of 1994 and leading to the creation of the Port



System Authorities, legislative decree No. 232 was approved at the end of 2017 and published in the Official Gazette in February 2018. This decree introduces the following new measures for port *governance*:

- the obligation to adopt a Strategic Planning Document (DPSS - Documento di Pianificazione Strategica di Sistema), which the Port System Authorities (AdSP - Autorità di sistema portuale) draw up coherently with the General Transport and Logistics Plan (PGTL - Piano Generale dei Trasporti e della Logistica). This document constitutes, together with the regulatory plans of each port of the AdSP, the port system regulatory plan. In addition to a closer relationship with the objectives of the PGTL, the system's regulatory plans must pursue greater integration and interaction with the fabric and the logistic and transport infrastructure of the territories involved and cities and regions;
- the granting of concessions (Law No. 84/1994, art. 18) for periods of up to four years by the port territorial offices is no longer subject to prior delegation by the Management Committee, but may take place "after consulting the local advisory commission and having heard the management committee";
- after deliberation by the Management Committee and consulting the Advisory Commission, President of the AdSP now has the power to adopt the Plan for the port workforce for the workers of the harbour companies on the basis of the business plans, staffing and labour needs notified by the companies. On the basis of this Plan and after consultation with the Ministry of Infrastructure and Transport (MIT) and the Agency for Active Labour Policies, the President adopts operational plans aimed at vocational training, retraining, reconversion and relocation of personnel. For these purposes and also for financing operations aimed at restoring the balance of assets of the company or workforce agency as part of rehabilitation plans approved by the AdSP, the AdSP may allocate a quota, not exceeding 15 per cent of revenues deriving from taxes for goods disembarked and loaded;
- the members of the Management Committee appointed by the municipalities and the regions cannot hold positions as members of a political body or be holders of top management positions or directors of public bodies or private bodies in public control. The immediate termination of the appointment of the members previously appointed is expected on the date of entry into force of the decree;
- within the Management Committee, the Maritime Director may designate a representative from the Maritime Authority to assist with expert knowledge of the matters under discussion and of the ports included in the AdSP, whilst upholding the possibility of expressing one vote only on matters of his competence;
- an extension of the competences assigned by Law No. 84 of 1994 to the local consultative commissions, to which important functions are recognised in order to issue, suspend or revoke authorisations and concessions. The opinions of the Commissions are deliberated according to the criterion of majority and not *consensus*, which, on the other hand, applies to resolutions of the Marine Resource Partnership Body;
- the Marine Resource Partnership Body also has a representative of the company or agency for workforce supply designated by ANCIP - Associazione nazionale compagnie imprese portuali (National Association of Port Businesses) or by other comparatively more representative national trade associations.
- the number of representatives of the Unified Conference within the National Conference of Coordination of AdSPs has increased from two to five, of which: three representatives are from regional authorities, one from metropolitan city and one of the municipal authorities. The Conference is aided by Assoporti (Associazione dei porti italiani - Association of Italian ports) and the company RAM (Rete Autostrade Mediterranee - Mediterranean Motorways Network) in carrying out its activities;
- the previous system for identifying services of general interest to be appointed within ports has been repealed and the identification, custody and control of these services assigned to the Port System Authorities, which can thus insert any local port activity deemed to fall within the scope of services of general interest. In this case, the concession of the aforementioned services of general interest must take place by means of a procedure open to public scrutiny (as required by Legislative Decree No. 50 of April 18, 2016);
- for mooring services, a competition is envisaged for the registration of mooring workers in the register kept by the Harbour Master, as well as the obligation for them to form a cooperative. The functioning and organisation of this cooperative are subject to the supervision and control of the Harbour Master. In this way, the mooring service is considered to be an "internal operator", as envisaged by Regulation (EU) 2017/352 governing port services.

Furthermore, in December 2017 the National Conference of the Presidents of the Port System Authorities defined the criteria for establishing the highest degree of representativeness for the purpose of selecting the representatives of the business categories within the Partnership Bodies in the event of the presence of several associations. This means that a number AdSPs will have to examine those designated in previous months.

The Transport Regulatory Authority TRA, which in 2017 launched its first regulatory activity of the port sector



(see paragraph TRA in the section "The Italian merchant marine in 2017"), will also be involved in this.

### **Tariff adjustment of technical-nautical services**

During 2017, there were no national inquiries regarding the tariff adjustment of technical-nautical services. On the other hand, in the second half of 2018, ministerial committees will begin to review pilotage and mooring tariff renewals and the ministerial circular regarding the new criteria and mechanisms for assignment by public tender is also expected.

The provision was necessary to adapt the procedure for the selection of new port towing service concessions to new European and national measures (Decree 50/2016, new "procurement code"). The circular will launch a new phase in port service concession, considering that many ports will soon call for tenders.

The activities launched by the National Forum on Port Safety also regard the updating of the sections concerning piloting and mooring of the Regulations implementing the Navigation Code. The changes mainly affect organisational matters for the services (legal form, insolvency procedures, selection requirements of pilots and mooring workers etc.) and operational matters (relations with the Maritime Authority). The process is on going and will still take some time.

Significantly, Confitarma has called for the wider use in Italian ports of VHF pilotage service, identified by European Regulation 352/2017 as an alternative measure to the PEC (*Pilot Exemption Certificate*). A ministerial circular of January 2017 provides Port Authorities with specific guidelines and, bearing in mind that one of the parameters to be evaluated is visibility for pilots, it is becoming increasingly urgent to begin construction of sighting towers inside ports or identifying suitable sighting posts, which allow a rapid increase in the number of pilotage services rendered via VHF.

### **Shipping Information Service**

Following indications provided by the Ministry of Infrastructure and Transport and by the Italian Corps of the Port Captaincies and in response to a number requests for the opinion of Confitarma, it has been clarified that the service provided by the Shipping Information Service is of a purely commercial nature and is not essential for the purposes of protecting the safety of shipping and the port.

Therefore, use of the Shipping Information Service can not be made compulsory nor can ships be obliged to pay a fee if they have not requested the service.

### **Port Reception Facilities**

At the beginning of 2018, the European Commission published the proposal for a Directive that will replace Directive 2000/59/EC (absorbed in Italy by Legislative Decree 182/2003), concerning collection plants for waste produced by ships. The proposal will be the subject of a long EU procedure.

## **Employment on board and training**

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

With the National Collective Labour Agreement for the private sector of the shipping industry expiring on 31 December 2017, Filt-CGIL, Fit-CISL and Ultrasporti communicated the formal cancellation of the CCNL by 30 June and in November forwarded their "Guidelines for the maritime sector CCNL renewal platform".

From the earliest informal contacts with the Trade Unions, Confitarma highlighted the considerable economic/financial difficulty facing a number of shipowning companies that must be taken into account in the course of the negotiation of both the economic and the normative aspects.

On 30 January 2018, a plenary was held at Confitarma and attended by employer groups Confitarma, Fedarlinea, Assorimorchiatori and Federimorchiatori and the National Secretariats and territorial delegations from the unions Filt-CGIL, Fit-CISL and Ultrasporti. The negotiating table – later also extended to AssArmatori – continued with the work of the various technical committees handling the many sections that today make up the CCNL and replacing the former multiplicity of contracts.

### **The Solimare Fund**

With the resolution of all the problems that have so far inhibited its use, the Solimare Fund can now be con-



sidered fully operational. On 17 May 2017 the Ministry of Labour and Social Policy, in consultation with the Ministry of Economy and Finance, issued the decree amending the Decree of 8 June 2015 No. 90401 to establish the bilateral solidarity fund for the maritime sector - Solimare. The inter-ministerial decree acknowledged the 9 September 2016 joint proposal put forward by Confitarma, Assorimorchiatori, Federimorchiatori, Fedarlinea, Filt-CGIL, Fit-CISL and Ultrasporti. This means that there is no longer an issue with the upper limit of benefits, which had hitherto nullified the effective use of the Fund's resources. The new provision adopts, with greater spirit of solidarity, a much more flexible criterion and allows shipowning companies, albeit with a pre-established top ceiling, to also use resources paid into the Fund by other shipowning companies.

Giving concrete effect at last to the Solimare Fund was INPS circular No. 173/2017 containing access instructions and regulations regarding benefit contributions. This circular also provides a series of clarifications concerning the extent and duration of Solimare Fund contribution, the concept of "production unit" for the purposes of access to benefits, union consultation procedure and payment methods.

As part of the negotiations for the renewal of the contract, the possibility of introducing an extension of the contribution provided by the Solimare Fund is being assessed. This will allow the use of the resources accumulated up to now and also benefit Special Shift seamen who, despite being eligible under the union agreement constituting the Fund, have been penalised by intermittent employment.

### **Changes to European maritime labour legislation**

After having heard the opinion of Confitarma, Fedarlinea and the confederate trade unions, the Italian Government elaborated a draft legislative decree for implementing Directive (EU) 2015/1794 of 6 October 2015 concerning maritime labour, which has amended directives 2008/94/EC (on the protection of employees in the event of the insolvency of their employer); 2009/38/CE (on the establishment of a European Works Council or a procedure in Community-scale undertakings and Community-scale groups of undertakings for the purposes of informing and consulting employees); 2002/14/CE (informing and consulting employees); 98/59/CE (on collective redundancies); 2001/23/CE (on Transfer of undertaking or business - Safeguarding of employees' rights). Given that the national legal system already complies with current EU provisions on some of these matters, the draft legislative decree essentially regards three areas:

- 1) establishment of the so-called European Works Council or a special negotiating body in all Community-scale undertakings. In particular, on the basis of the provisions of the EU Directive, the decree provides a number of amendments to Legislative Decree of 22 June 2012, No. 113 by extending its application to the maritime sector;
- 2) inclusion in Law No. 223 of 1991 – which does not exclude seafarers from its scope anyway – of a rule by which notification of the start of a collective redundancy procedure, concerning members of the crew of a ship, must be sent to the competent authority of the Flag State;
- 3) inclusion in the Code of Navigation of a regulation that, confirming the application to the maritime sector of national provisions concerning transfer of business, specifies, as urged by Confitarma – that these provisions do not apply if the transfer consists exclusively of one or more vessels.

### **Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006)**

**ENTRY INTO FORCE OF THE 2014 AMENDMENTS.** Confitarma has long emphasised to the competent Authorities the need to implement the 2014 amendments to the *Maritime Labour Convention 2006 (MLC2006)*, regarding "Financial security" which came into force on 18 January 2017, recognising the insurance coverage guaranteed by *P&I Clubs*. In 2017 the Ministry of Infrastructure and Transport, having not implemented these international regulations in time, availed of Article XV of the MLC 2006 to defer the entry into force of these regulations until 18 January 2018, notifying the decision to the *International Labour Organization (ILO)*.

Moreover, as of 18 January 2018, the ministry, in agreement with the Ministry of Economic Development, has established specific procedures for the recognition of the insurers who will have to guarantee this cover and for the establishment at the public insurance services company Consap S.p.A., of a registry of financial guarantees.

**SPECIAL TRIPARTITE COMMITTEE.** The third session of the Tripartite Special Committee, held in London in April 2018, was dedicated above all to the protection of seafarers' salaries in the case of ships held captive in acts of piracy. During the session, attended by Confitarma, there was discussion of the opportunity to include provisions in the *Maritime Labour Convention 2006* to guarantee maritime workers' salaries should they fall hostage during acts of piracy. Four resolutions were approved: dignified working conditions in inland navigation; the application of the amendments to the MLC by those Member States that have ratified the Convention after approval



of the amendments, but before their entry into force; facilitation of seafarers' going ashore during embarkation; abandoned seafarers.

## Education and Training

The attention of Italian shipping industry to the training and development of seafarers is constant, as human resources are fundamental to guaranteeing safe, efficient and environmentally friendly maritime transport. Education is essential to future maritime generations and this is why Confitarma continues to work very closely with the authorities, schools and main institutes in order to improve training for the professional figures employed on board and on shore by shipowning companies, in line with national and international regulations. With this in mind, with a growing commitment not seen in other countries and by virtue of the trade union agreement of 30 July 2015, Italian shipowners are embarking Deck and Engine Officer Cadets on their ships and in the meantime are waiting for directions from the Ministry of Infrastructure and Transport regarding placement for new figure of the Electro-Technical Officer Cadet.

**ENTRY INTO FORCE OF THE 2010 MANILA AMENDMENTS TO THE STCW CONVENTION.** 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 standard certification and watch-keeping for seafarers were introduced at international level:

Despite the serious delay to Italy's implementation, the operational issues resulting from the entry into force of these amendments have been contained, thanks to constant collaboration between Confitarma and the competent authorities. This was also possible thanks to the indications provided by the IMO, promptly implemented by the Italian Corps of the Port Captaincies, 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.

In the early phase of implementation, solutions to various application issues had to be found. First of all, the Maritime Authorities identified the solution to the delicate problem of training for officers who carry out management functions and fully accepted the joint proposal drawn up by Confitarma, Fedarlinea, Filt-CGIL, Fit-CISL and Uiltrasporti, as summarised by the following three points:

1. 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;
2. 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;
3. Those who, even though already in possession of management officer certification, are not exempt on the basis of the previous two points, can take the courses using the *e-learning* system.

Of particular importance, moreover, are the important clarifications drawn up after in-depth talks with Confitarma and issued by Italian Corps of the Port Captaincies in the 21 November 21, 2017 circular. This circular establishes a number of fundamental concepts:

- on board Italian flag ships, the crew can comprise seafarers whose professional qualification falls within those indicated in Presidential Decree No. 231 of 2006 (placement of seafarers) as well as those in possession of certification obtained under Ministerial Decree 25 July 2016 (implementation of the Manila 2010 Amendments);
- there is no obligation for seafarers in possession of certification II/4 (deck) and III/4 (engine) to obtain certifications II/5 (Able Seafarer Deck) and III/5 (Able Seafarer Engine). The Corps of the Port Captaincies, therefore, acknowledges the interpretation of the STCW Convention that Confitarma has always had, whereby these certifications must coexist on board ships to enable seafarers, especially Italian seafarers, to obtain II/5 and III/5 certification after having gained sufficient experience as II/4 and III/4.
- the crew members on board are exclusively those referred to in the minimum security tables and crew members must be in possession of the certifications in the security tables whose content must be accepted by the national Maritime Authorities as well as by *Port State Control Officers*.

**HIGHER TECHNICAL INSTITUTES (ITS) AND DECK AND ENGINEERING OFFICER CERTIFICATION.** On 23 January 2018 the General Directorates of the Ministries of Infrastructure and Transport and Education, University and Research issued inter-managerial decree No. 15 which governs the procedures for conducting the final examinations of the skills acquired by the students of the Higher Technical Institutes (ITS), together with examinations for obtaining Deck and Engineering Officer certification. In this way, the desired unification of the examination for the certificate of competence for deck and engine officers with that for obtaining a school leaving certificate has been achieved.



This decree, on the one hand, represents a clear administrative simplification for all seafarers who obtain Officer qualification by means of ITS training and on the other 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”. As ITSs receive MEUR funding based on the percentage students who complete courses the fact that these students were considered “withdrawn” had penalised nautical ITSs.

The unification of the aforementioned exams applies only to Officer Cadets who obtain competence certificates via ITS training, which remains optional. Nothing will change for Officer Cadets following the “traditional” route provided for by Decree of the Ministry of Infrastructure and Transport No. 251 of 25 July 2016, who will continue to sit competence certificate examinations at the Port Captaincies.

**TECHNICAL-SCIENTIFIC COMMITTEES TECHNICAL 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.

Confitarma, therefore, has for some time been asking the Technical Transport and Logistic 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 the NPO Marevivo.

**HIGHER TECHNICAL INSTITUTES (ITS).** Courses continued in 2017 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.** Italian Merchant Marine Academy Foundation founded in 2005, continues to be the most significant training academy, both in terms of the number of courses and the number of students trained. In the 2017 selection for courses for cruise, ro-ro passengers and cargo ships, 94 new students (48 deck and 46 engine) were admitted. Most students come from the Liguria Region.

Once again in 2017, the Academy organised an “alignment” course module open to students with diplomas who had not attended nautical institutes or maritime technical institutes and selected 20 students (20 deck and 6 engine). In 2018, after obtaining accreditation from MARICOGECAP under the new MIT decree, 24 students were selected for the new “training course for admission as Deck Officer Cadet”, lasting 700 hours. Five new ITS courses, different from those for officer cadets, have been established: Higher Technician for Transport and Logistics with 25 students; Higher Technician for handling people and goods – Management of passenger support services – *Middle Manager* with 21 students, held at the headquarters in Lavagna; Higher Technician for architectures and infrastructures for on-board entertainment communication systems – *Multimedia Technician* with 20 students, held at the headquarters in Lavagna; Higher Technician responsible for agricultural agro-food and agro-industrial production and processing for on board patisserie and bakery with 22 students; Higher Technician responsible for agricultural agro-food and agro-industrial production and processing for on board catering – Ship’s Cook with 22 students. The Academy continues training professionals for the horizontal supply chain for the various positions on board and carries out activities in the vertical supply chain (non-commissioned officers, officer cadets and officers through the management level course). Most of the students of the Academy are boarded on ships of associated shipping companies.

In 2017 the Foundation was the only establishment in Italy to be admitted to the (International Association Maritime Universities) IAMU and won the National Didactic Award for the section: “Classroom – work experience alternation Higher Technical Institutes”.

**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 and from this year also passenger ships, the Higher Technical Institute for



Sustainable Mobility of the “Giovanni Caboto” Foundation in Gaeta in 2017 was able to offer 18 courses, involving a total of 260 Officer Cadets, of which 136 are Deck Officer Cadets and 124 Engineering Officer Cadets. In 2017, 16 Deck Officer Cadets and 12 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; the remaining cadets are waiting to sit the exams for the professional qualification, having, nevertheless, received firm recruitment offers from the shipping companies. From this year, students from the ITS Foundation Caboto, will also sit the Single Exam at the Maritime Direction of Civitavecchia, for both the Diploma and the Professional Qualification of Officer.

## Protection of marine environment and safe navigation

Confitarma continues to deal with the main environmental issues and the safety of shipping and, at international level, follows the work of the two IMO (*International Maritime Organisation*), 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 Shipowners' Association*) (ECSA) and the (*International Chamber of Shipping*), (ICS) and, on a national level, works closely with the VIth Unit of the Italian Corps of the Port Captaincies – Coast Guard and with the other organisations.

### Ballast water

The *Ballast Water Management Convention (BWMC)* came into force on 8 September 2017. Italy has not yet ratified it. In July 2017, during the 71st session of the IMO MEPC, a new implementation scheme for the BWMC was approved, accepting what was requested in submission MEPC 71/4/12, in particular regarding the installation date of the ballast water treatment plant on vessels already existing at the entry into force of the Convention, with the renewal of the IOPP certificate between 8 September 2017 and 8 September 2019. Unfortunately, due to IMO procedures, the amendments will not be enforceable any time soon, so much so that the Committee itself is asking the Authorities to apply the amendments from entry into force of the Convention (Res 288 (71)).

Confitarma in synergy with other parties involved, having obtained from the Ministry for the Environment and the Protection of the Land and Sea the disharmonisation of the IOPP certificate, sent the ministry notification of the reasons that led to the issuance of instructions to Recognised Bodies (RB) asking to review its position in light of recent developments in the IMO. To date, however, the new instructions and possible exemption measures already announced (for national and/or local routes) have not yet been issued.

With regard to North America, the US Administration confirms its policy, without aligning with the limits of the BWMC; temporary dispensation will be granted on request, but in the end, treatment systems approved by the US Coast Guard will have to be used and as of the end of February 2018, six had been installed.

### Emissions

European regulation 2015/757, concerning the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions generated by maritime transport, in force since 2015, required shipping companies to transmit monitoring plans to the verifiers by 31 August 2017. From 1 January 2018, CO<sub>2</sub> emissions must be monitored for each ship on a per-voyage and an annual basis by applying the appropriate method for determining CO<sub>2</sub> emissions. Confitarma continues to work with the Ministry for the Environment and the Protection of the Land and Sea during EU consultations on the implementation of the Regulations.

Within the IMO, MEPC70 planned a series of “*Intersessional Meeting*” with the aim of developing a Greenhouse Gas (GHG) strategy that should be adopted by MEPC72 in April 2018.

### Fuel Oil

From 1 January 2020, as foreseen by Annex VI (Revised) to the MARPOL 73/78 Convention, the 0.5% limit for sulphur content in fuels in all parts of the world will come into force. Despite numerous studies and reassurances from suppliers, concerns remain about the availability, quality and characteristics of this *fuel*.

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 From 1 January 2020 the limits will be reduced to two: 0.50% overall and 0.1% in ports and ECA areas; 0.50% overall and 0.1% in ports and ECA areas; in fact, with the changes introduced by EU Directive 2012/33/EU, the limits of the European legislation have been aligned to those in Annex VI to the MARPOL 73/78 Convention. Some shipowning companies, while aware of the problems related to their use, are looking at exhaust gas treatment plants (scrubbers) to reduce emissions when using high sulphur content fuel. Other companies are increasingly interested in the use of LNG.

One Italian shipowner has ordered a dual fuel double-ended ferry, the first of its kind in the Mediterranean, and construction is at an advanced stage, however, the coastal supply network for this type of vessel is as yet inadequate and a cause for concern.

### **Permanent Group for Shipping Safety of the VIth Unit**

Confitarma's now well-established collaboration continues with the Italian Corps of the Port Captaincies especially in the Permanent Group for Shipping Safety of the VIth Unit composed of representatives of the three recognised organisations (RINA, BV and DNV-GL) alongside Fedarlinea and representatives from the Shipping Safety Office. 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 also produced several circulars this year, such as those on the Regulations for the periodic maintenance of fixed installations and fire-fighting equipment, on the *Bridge Navigation Alarm System (BNWAS)* and on the valves of breathing apparatus.

Confitarma's commitment to simplify the implementation of radio visits abroad is constant: the involvement of various institutional bodies and complex regulatory framework hamper attempts at resolving the issue.

### **Other activities**

Confitarma's collaboration with other bodies has been constant and meticulous:

- with the Italian Association of Naval Technology (ATENA) to organise events aimed at offering technical updates and for discussing problems concerning all aspects of naval and maritime business.
- with the Unione Petrolifera in conferences and meetings, for valuable exchanges of knowledge and experience; with Assogasliquididi for the development of a coastal LNG distribution network.
- with INAIL (National Accidents at Work Insurance Institute) for training staff who board ships.
- with the University of Genoa, to offer students a clear vision of the reality of the labour market.

## **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 brings together 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.*

### **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.

At the beginning of 2017, a large delegation of Young Shipowners took part in the *European Shipping Week* in Brussels and during which Marialaura Dell’Abate, as a young female exponent of European shipowning entrepreneurship, was a guest speaker at the *Main Conference*. During the week, the Young Shipowners also organised a meeting at the headquarters of the ECSA with young European shipowners from Belgium, Cyprus, Germany, Greece and Turkey to present plans for an Informal Network. Despite the initial agreement of the ECSA, the project will only go ahead after adequate *networking* at European level.

In October the Group’s officers were renewed and Giacomo Gavarone took over from Andrea Garolla di Bard as President. The appointments to the Board were also renewed.

The program for the three-year period 2017-2020 illustrated by the newly elected President will see a substantial continuity with the themes dealt with in the past: environment, innovation, training and greater impetus in the use of *social networks* by the Group. From May 10th 2018, the new *Instagram* account will give Young Shipowners a fast, modern tool for relaying images of their companies, their activities and their industry sector. Particular attention will also be paid to generation turnover, now that many young shipowners are over the age limit established by the internal regulations.

A mission to Greece for the international Posidonia conference in June, which many young shipowners will attend, is one of the activities already planned for 2018.

The Young Shipowners also hold lectures and participate in teaching activities in training institutes, such as the Institute for Research and Educational Activities (I.P.E.), 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](mailto:confitarma@confitarma.it)  
[www.confitarma.it](http://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](http://www.teseoeditore.it)  
[teseo@teseoeditore.it](mailto:teseo@teseoeditore.it)



