



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori



ASSEMBLEA – ROMA, 19 GIUGNO 2019 –



CONFINDUSTRIA



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Assemblea
Roma, 19 giugno 2019

Annual General Meeting
Rome 19th June 2019

aderente a



CONFINDUSTRIA

Fondata nel 1901



CONFITARMA

Confederazione Italiana Armatori

è la principale espressione associativa
dell'industria italiana della navigazione

Raggruppa imprese di navigazione e gruppi armatoriali italiani che operano in tutti i settori del trasporto merci e passeggeri, nelle crociere e nei servizi ausiliari dei traffici.

Promuove lo sviluppo della marina mercantile italiana, nel quadro di una politica che valorizzi il trasporto marittimo.

Tutela le imprese armatoriali nazionali nei rapporti con le istituzioni e le amministrazioni, nonché con le organizzazioni economiche, politiche, sociali e sindacali a livello nazionale, comunitario e internazionale.

Stipula accordi in ambito sindacale ed economico, nonché contratti collettivi di lavoro.

Assiste gli associati su questioni normative, economiche, fiscali e sociali in particolare in materia di sviluppo, ambiente e energia, infrastrutture e logistica, turismo, cultura d'impresa, mercato del lavoro e formazione.



Aderisce a Confindustria; è direttamente rappresentata nel CNEL (Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro); è tra le fondatrici e maggiori finanziatrici della Federazione del Mare (Federazione del Sistema Marittimo Italiano), che rappresenta il *cluster* marittimo italiano, e dell'Istituto Italiano di Navigazione (IIN).



In campo internazionale
aderisce a:



ECSA – *European Community Shipowners' Associations*

ICS – *International Chamber of Shipping*



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*



Collabora con:

IMO – *International Maritime Organization*

ILO – *International Labour Organization*



Consiglio confederale *Board of Directors*



Il Presidente di CONFITARMA è Mario Mattioli



Mariella Amoretti
Tesoriere



Federica Barbaro



Paolo Cagnoni



Carlo Cameli
Presidente
Commissione
Navigazione Oceanica

Executive Committee



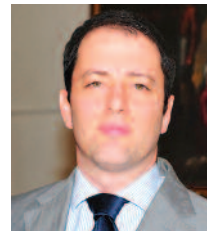
Angelo D'Amato
Presidente Commissione
Risorse Umane, Relazioni
Industriali e Education



Cesare d'Amico



Giovanni Delle Piane



Giacomo Gavarone
Presidente
Giovani Armatori



Alessandra Grimaldi



Emanuele Grimaldi
Past President

Comitato Esecutivo



Guido Grimaldi
Presidente Commissione
Navigazione a Corto Raggio



Domenico Ievoli



Beniamino Maltese
Presidente
Commissione Finanza
e Diritto d'Impresa



Lorenzo Maticena
Presidente Commissione
Tecnica Navale Sicurezza
e Ambiente



Alcide Ezio
Rosina



Claudio Baccichetti



Riccardo Baratozzi



Rosalba Barretta



Luca Bertani



Raffaele Brullo



Andrea Clavarino



Paolo Clerici
Past President



Nicola Coccia
Past President



Francesco D'Alesio



Paolo d'Amico
Past President



Gianni Andrea
de Domenico



Andrea Garolla
di Bard



Manfredi
Lefebvre d'Ovidio



Vittorio Morace



Antonio Morfini



Bruno Musso



Corrado Neri



Valeria Novella



Fabrizio Vettosi



Barbara Visentini



Luca Vitiello

Collegio dei Probiviri* <i>Board of Arbitrators</i>	Collegio dei Revisori* <i>Board of Auditors</i>
Alfonso Magliulo, Alfonso Scannapieco Francesco Serao, supplente	Bernardo Cirillo, Presidente Roberto Coccia, Carlo Lomartire Pia Queirolo, supplente

*In via di rinnovo da parte dell'Assemblea del 19 giugno 2019

Commissioni *Commissions*

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

Beniamino Maltese Presidente **Fabrizio Vettosi** Vicepresidente
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, Patrizia Trioschi, Giulio Verri
Marco Quadrani Segretario

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

Lorenzo Maticena Presidente **Dario Bocchetti, Umberto D'Amato, Massimo De Domenico** Vicepresidenti
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

NAVIGAZIONE A CORTO RAGGIO *SHORT SEA NAVIGATION*

Guido Grimaldi Presidente **Alessandra Grimaldi** Vicepresidente
Francesca Romana Barbaro, Bruno Castaldo, Giovanni Cinque, Gaetano D'Alesio, Marialaura Dell'Abate, Antonio Di Falco, Raffaele Di Francia, Andrea Garolla di Bard, Riccardo Giannessi, Lorenzo Maticena, Vittorio Morace, Aldo Negri, Valeria Novella, Cosimo Sforza, Barbara Visentini
Luca Sisto Segretario

Gruppi di lavoro

TRASPORTO PASSEGGERI **Aldo Negri** Coordinatore
OFFSHORE, BUNKERAGGIO E NAVIGLIO CISTERNIERO **Andrea Garolla di Bard** Coordinatore

NAVIGAZIONE OCEANICA *DEEP SEA NAVIGATION*

Carlo Cameli Presidente **Valeria Novella** Vicepresidente
Claudio Baccichetti, Riccardo Baratozzi, Francesca Romana Barbaro, Luca Bertani, Paolo Cagnoni, Andrea Clavarino, Giovanni Cinque, 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

Gruppo di lavoro

OPERATIVITÀ NAVE **Valeria Novella** Presidente
Luca Sisto Segretario

PORTI E INFRASTRUTTURE *PORTS AND INFRASTRUCTURES*

Mario Mattioli Presidente *ad interim* **Gianpaolo Polichetti** Vicepresidente
Rosalba Barretta, Pier Luigi Carini, Domenico Cicale, Giovanni Cinque, Francesco D'Alesio, Gianni Andrea de Domenico, Alberto Delle Piane, Domenico Maria Ievoli, Lorenzo Maticena, Corrado Neri, Marco Novella, Alessandro Russo, Fabrizio Vettosi, Luca Vitiello
Francesco Beltrano Segretario

RISORSE UMANE RELAZIONI INDUSTRIALI E EDUCATION *HUMAN RESOURCES INDUSTRIAL RELATIONS AND EDUCATION*

Angelo D'Amato Presidente **Tiziano Minuti** Vicepresidente
Marialuisa Bozzano Vicepresidente con delega alle crociere
Giacomo Gavarone Vicepresidente con delega all'Education
Carlo Bocchini, Michele Bogliolo, Massimo Comelato, Carlo Lomartire, Rodolfo Magosso, Fabrizio Mazzucchi Guadalascara, Enrico Mucci, Francesco Napolitano, Roberto Nulli Gabbiani, Giancarlo Orsini, Valeria Poggi, Luigi Porzio, Nicola Principe, Serena Scordamaglia, Cristiano Vattuone
Leonardo Piliego Segretario

Giovani Armatori

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. Oltre a partecipare assiduamente ai gruppi di lavoro dell'ECSA, i Giovani Armatori sono molto attivi in seno al ricostituito Comitato Regole e Competitività e, in tale ambito, avviano all'inizio del 2019 uno studio comparativo tra la bandiera italiana ed altri registri stranieri di riferimento su alcune delle tematiche oggetto delle misure di semplificazione burocratica e legislativa proposte dal Comitato.

Queste le principali attività organizzate nel corso del 2018 e nei primi mesi del 2019.

Dopo una fase di messa a punto svoltasi nel secondo semestre del 2018, prende il via il progetto formativo "I professionisti del mare", promosso dal Gruppo Giovani Armatori per gli studenti degli istituti nautici al fine di far comprendere agli studenti che è importante maturare esperienze a bordo ma vi sono anche prospettive di carriera a terra. A gennaio e ad aprile 2019 due gruppi di sei studenti del quinto anno dell'istituto Nautico "San Giorgio" di Genova e Camogli intraprendono con successo la loro esperienza di stage formativo presso la società Rimorchiatori Riuniti. L'auspicio è che tale progetto possa essere esteso anche ad altri istituti nautici italiani e ad altre imprese associate.

Nel 2018, i Giovani Armatori partecipano a numerosi eventi e, in occasione della manifestazione internazionale *Posidonia*, organizzano una missione ad Atene e incontrano anche esponenti del *cluster* marittimo locale.

Il 2 aprile 2019 il Gruppo organizza a Genova, presso il Museo del Mare l'evento *Sulphur Cap 2020. The transition is now* per affrontare sotto il profilo operativo, tecnico e commerciale il tema del nuovo limite dello 0,5% del tenore di zolfo dei combustibili marini che entrerà in vigore nel 2020. Importanti esperti del settore, fra i quali il Presidente dell'ICS e rappresentanti di BIMCO, hanno svolto i loro interventi di fronte ad una ampia platea della comunità marittima.

Consiglio Direttivo Gruppo Giovani Armatori Management Council of Young Shipowners Group



Giacomo Gavarone
PRESIDENTE



Salvatore d'Amico
Vice Presidente



Marialaura Dell'Abate
Vice Presidente



Vittorio Morace
Vice Presidente



Andrea Garolla
Past President



Michol Donativi
Barretta



Aldo Negri



Valeria Novella



Andrea Polisenno



Andrea Risso



Giovanni Ivan Romeo

Francesco Beltrano – Esther Daniela Marchetti
Segreteria



La Direzione generale e i Servizi di Confitarma



Francesco Beltrano
Capo servizio
Porti
e Infrastrutture



Fabio Faraone
Capo servizio
Tecnica Navale
Sicurezza e Ambiente



Andrea Giuliani
Capo servizio
Amministrazione



Laurence Martin
Capo servizio
Relazioni
Internazionali



Noli Mazza
Capo servizio
Comunicazione
e Studi



Leonardo Piliego
Capo servizio
Risorse Umane,
Relazioni Industriali
e Education



Marco Quadrani
Capo servizio
Finanza e Tributi

La sede di CONFITARMA è a Roma

Piazza SS. Apostoli, 66
Tel +39 06 674.81.211
e-mail: confitarma@confitarma.it

con un Ufficio a Genova
Tel + 39 010 570.18.85
e-mail: claudio.barbieri@confitarma.it

www.confitarma.it



Premessa

Mario Mattioli, Presidente Confitarma



Il 2018 è stato un anno molto impegnativo per tutto lo *shipping*.

Nonostante le positive prospettive per il commercio marittimo, sono numerose le situazioni che potrebbero generare rischi, come l'aumento del protezionismo o le tensioni commerciali degli Stati Uniti con la Cina e l'Unione europea. Situazioni che inevitabilmente potrebbero incidere sulla ripresa dell'economia mondiale e naturalmente sulle buone *performance* dei traffici marittimi.

Ci sono anche altri fattori che condizionano gli assetti mondiali e che sono fonte di incertezza sul futuro. I progressi tecnologici nello *shipping*, come le navi autonome, i droni e le varie applicazioni *blockchain*, rappresentano notevoli opportunità per il settore ma, allo stesso tempo, molti sono i timori per la sicurezza legati agli attacchi cibernetici.

Anche l'impatto sul commercio marittimo globale della *Belt and Road Initiative* cinese non è ancora chiaro e le previsioni sulle conseguenze che la nuova "Via della seta" avrà sugli equilibri del Vecchio Continente sono contrastanti.

Inoltre, siamo alle porte della prima tappa di una "rivoluzione *green*" per quanto attiene soprattutto ai combustibili marini. Mi riferisco all'introduzione di normative ambientali che nei prossimi anni comporteranno procedure e adattamenti davvero importanti per gli operatori.

In tale scenario, il comparto marittimo italiano deve inoltre affrontare non poche "particolarità" tutte italiane che finiscono per alterare la competitività della flotta di bandiera.

Solo le aziende più competitive possono fronteggiare la grande concorrenza sui mari del mondo. È evidente che senza una flotta ed una organizzazione a terra forte e capace di competere diventa difficile affrontare in modo vincente qualsiasi altro argomento, come ad esempio l'importante tema dell'occupazione.

Per questo, difendere e rafforzare la competitività della flotta italiana continua ad essere



la priorità di Confitarma che ancora oggi considera il Registro Internazionale il pilastro di una politica marittima efficace ed espansiva, che in venti anni ha portato alla crescita della nostra marineria restituendole la competitività nei traffici internazionali e nel grande cabotaggio dove l'occupazione italiana e comunitaria, nello stesso periodo, è aumentata del 140%.

Certamente, vi sono ancora ostacoli che frenano la flotta italiana, almeno in parte superabili attraverso una drastica semplificazione di norme e procedure burocratiche. Confitarma da tempo è fortemente impegnata su questo tema e nel 2018 la ri-costituzione del Comitato Regole e Competitività ha dato un nuovo impulso soprattutto attraverso l'instaurazione di un dialogo più stretto con le istituzioni al progetto di modernizzazione delle regole.

Non va inoltre dimenticato che le compagnie armatoriali italiane, specie quelle operanti nel settore delle rinfuse secche e liquide, soffrono ancora degli effetti negativi provocati dalla lunga crisi economica. Dobbiamo risolvere ancora, anche attraverso nuove capacità di finanziamento, alcune situazioni finanziarie delicate che si sono create negli anni e dobbiamo guardare avanti.

In questo primo anno di mandato, una parte importante della mia azione si è concentrata sull'associazione e sul valore che essa rappresenta per la nostra categoria.

Come spesso ripeto: "da soli forse si va più veloci ma uniti certamente si va più lontano". Ne sono fermamente convinto e ho avuto modo di ripeterlo anche nei vari incontri territoriali con gli armatori associati a Confitarma.

Credo che la decisione del Gruppo d'Amico, una delle più importanti realtà armatoriali nazionali e internazionali, di rientrare in Confitarma sia stata determinata anche dalla valutazione positiva di quanto l'Associazione ha fatto e non nascondo la soddisfazione e l'orgoglio per questo importante risultato raggiunto da una squadra compatta e coesa.

Mi auguro che anche altri operatori possano prendere in considerazione di entrare, o di rientrare, nella casa comune di Confitarma.

Daremmo ancor maggiore forza e compattezza alla voce dell'armamento che, mai come in questo momento, ne ha grande bisogno.

Come è noto, credo nella dialettica e nel confronto e sono convinto che le divisioni generano un inutile dispendio di risorse e di energie rischiando di confondere tutti, compresi i nostri referenti istituzionali.

Con lo stesso spirito abbiamo deciso di aggiornare il nostro simbolo evidenziando con chiarezza il carattere nazionale delle compagnie di navigazione associate e, soprattutto, del territorio da cui operano pur confrontandosi con tutti i mercati marittimi del mondo.

Noi continueremo sulla nostra strada nell'interesse del Paese e delle nostre imprese associate, che sono orgogliosamente italiane, certi che il *genuine link* con il territorio sia alla base della politica marittima italiana.

Sono sicuro che anche Aldo Grimaldi – che ci ha lasciati lo scorso dicembre – condividerebbe questa impostazione assieme a tutti i nostri grandi predecessori.



INDICE

3 L'organizzazione di Confitarma

- 4 Consiglio confederale *Board of Directors*
- 5 Commissioni *Commissions*
- 6 Giovani Armatori
- 7 La Direzione generale e i Servizi di Confitarma

9 Premessa di Mario Mattioli, Presidente Confitarma

13 La navigazione mercantile italiana nel 2018

- 13 Regole e Competitività
 - 14 *Safety* e *Security*
 - 17 Armatori e finanza
 - 18 Turismo che viene dal mare
 - 18 Navigazione di cabotaggio
 - 19 Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)
- Grafici e tabelle *Graphs and tables*
- 47 Flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet*
 - 47 Evoluzione della flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet evolution*
 - 48 Età della flotta italiana e mondiale *Age of the Italian and World fleet*
 - 48 Rinnovamento della flotta italiana *Italian merchant fleet renewal*
 - 49 Pirateria *Piracy*
 - 49 Migranti dal mare *Migrant at sea*
 - 49 Commercio estero dell'Italia nel 2018 per modalità di trasporto *Italian foreign trade by mode of transport on 2018*

21 La navigazione internazionale e i traffici marittimi

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



28 La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

- 28 La flotta e il commercio estero dell'Ue
- 28 L'Europa al centro delle sfide per la competitività dello *shipping*

Grafici e tabelle *Graphs and tables*

- 62 Flotta dell'Unione europea (inclusa Norvegia) *European Union fleet (incl. Norway)*
- 63 Commercio dell'Unione europea per modo di trasporto *Eu trade by mode of transport*
- 63 Importazioni dell'Unione europea per modo di trasporto *Eu imports by mode of transport*
- 64 Esportazioni dell'Unione europea per modo di trasporto *Eu exports by mode of transport*

31 Lo sviluppo dei traffici marittimi e il sistema portuale

- 31 Andamento dei traffici portuali
- 34 Servizi tecnico-nautici
- 34 Autoproduzione
- 35 ZES e ZLS
- 36 Tassazione dei porti

Grafici e tabelle *Graphs and tables*

- 65 Movimento di merci e passeggeri nei principali porti italiani *Goods and passengers movement in major Italian ports*
- 65 Movimento crocieristi nei porti italiani *Passengers movement in Italian ports*
- 66 Servizi di trasporto *ro-ro* per la Sicilia *Ro-Ro services to Sicily*
- 66 Servizi di trasporto *ro-ro* per la Sardegna *Ro-Ro services to Sardinia*
- 67 Servizi di trasporto *ro-ro* internazionali *Ro-Ro international services*
- 68 Movimento container nei principali porti mondiali, europei, mediterranei e italiani *Containers movement in the major World, European, Mediterranean and Italian ports*

37 Il lavoro a bordo e la formazione

- 37 CCNL unico per il settore privato dell'industria armatoriale
- 38 *Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006)*
- 39 Proposta di Direttiva (UE) sulle condizioni di lavoro trasparenti e prevedibili nell'Unione europea
- 39 Formazione ed *Education*

Grafici e tabelle *Graphs and tables*

- 69 Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane *Estimated jobs on board Italian ships*
- 69 ITS Fondazione G. Caboto di Gaeta: Allievi dal 2011 al 2018 *Cadets 2011-2018*
- 70 Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile: Allievi Ufficiali ammessi dal 2005 al 2018 per regione di provenienza *Cadets district of origin, 2005-2018*
- 70 ITS – Catania: Allievi dal 2015 al 2018 *Cadets 2015-2018*

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

- 43 *Sulphur Cap 2020*
- 44 Certificati Radio

Grafici e tabelle *Graphs and tables*

- 71 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*
- 71 Domanda di bunker *Bunker demand*
- 72 Navi con *scrubber* installati o ordinati *Vessels with scrubbers installed or on order*

73 English version



La navigazione mercantile italiana nel 2018



Regole e Competitività

Proposte concrete e progetti efficaci per la competitività della flotta mercantile italiana: sono queste le linee guida per il lavoro che il Comitato Regole e Competitività intende portare avanti per contribuire a riportare il dibattito sull'economia del mare al centro dell'agenda del mondo politico e produttivo italiano.

Il dialogo costante con le istituzioni è di fondamentale importanza per rendere sempre più forte il trasporto marittimo con benefici che ricadono su tutta l'economia italiana e su queste basi, il Consiglio di Confitarma ha deciso di "ricostituire" il Comitato Regole e Competitività con il compito di analizzare normative marittime nazionali e identificare gli aspetti obsoleti della nostra legislazione che inevitabilmente frenano la competitività della flotta.

Il ricostituito Comitato Regole e Competitività, si riunisce per la prima volta il 19 dicembre alla presenza del Capo di Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, il quale manifesta apprezzamento per l'iniziativa, in linea con l'intenzione del Governo di semplificare e modernizzare gli assetti normativi, e, in quest'ottica, annuncia che saranno convocati dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti gli Stati Generali per riunire tutti coloro che operano e hanno conoscenze del settore, affinché possano prospettare soluzioni e ipotesi di miglioramento dell'attuale situazione.

Gli armatori italiani hanno sempre saputo rispondere al Governo ed al Parlamento con i fatti come dimostrano i risultati a fronte delle misure adottate per promuovere la competitività della flotta.

La competitività della gestione navale infatti deve essere integrata con la competitività del regime legislativo e regolamentare come è già stato fatto dalla maggior parte degli altri paesi che hanno introdotto nei loro ordinamenti regole più moderne ed il Comitato Regole e Competitività è perfettamente in linea con le indicazioni dell'Ue che sin dal 2000 ha chiaramente evidenziato che "la competitività ed il dinamismo delle imprese dipendono direttamente da un





contesto normativo propizio all'investimento all'innovazione e all'imprenditorialità".

Il Comitato "Regole e Competitività" avrà il compito di studiare i singoli casi concreti prospettati dalle aziende associate al fine di proporre ai competenti organi dello Stato adeguati interventi legislativi e/o amministrativi.

Il Comitato da dicembre è operativo e sta analizzando le normative marittime nazionali ed internazionali al fine di semplificarle e di renderle più attuali e competitive. Per la buona riuscita dell'iniziativa è indispensabile uno stretto collegamento tra Confitarma, Pubblica Amministrazione e giuristi esperti in diritto marittimo e sarà altrettanto importante il contributo delle aziende associate alla Confederazione per la valutazione delle problematiche sulle quali formulare le proposte alle autorità competenti.

Safety e Security

MARITIME SAFETY: MIGRANT AT SEA. Il 28 marzo 2019 il Consiglio dell'Unione europea proroga fino al 30 settembre 2019 il mandato di EUNAVFOR MED operazione SOPHIA, il cui scopo principale è contribuire a smantellare il traffico di migranti e la tratta di esseri umani nel Mediterraneo centro-meridionale, sospendendo al contempo e temporaneamente lo spiegamento delle forze navali dell'operazione che continuerà ad attuare il suo mandato attraverso la sorveglianza aerea e rafforzando il sostegno alla Guardia Costiera e alla Marina libiche nei compiti di contrasto in mare attraverso un monitoraggio potenziato, anche a terra, e continuando la formazione.

Nel 2018 si registra un'ulteriore drastica diminuzione di arrivi di migranti via mare, circa 100.000 rispetto ai quasi 120.000 del 2017, che prosegue l'inversione di tendenza rispetto al 2016, anno record degli arrivi con oltre 180.000 persone. Nonostante si registri, rispetto agli anni precedenti, un minor coinvolgimento delle navi mercantili nelle operazioni di soccorso dei migranti, la situazione desta ancora particolare preoccupazione per l'armamento impegnato nell'area che nel





2018 soccorre oltre 1.400 persone, circa il 14% del totale. Il fenomeno coinvolge principalmente l'armamento di bandiera italiana, percentualmente più presente nel Mediterraneo centrale e *leader* nei traffici commerciali ed in particolare il naviglio a supporto delle piattaforme petrolifere al largo della Libia, importante *asset* strategico nazionale per l'approvvigionamento energetico.

Le attività di soccorso nel Mediterraneo hanno ormai assunto modalità e dimensioni incompatibili con il tradizionale istituto del soccorso in mare che prevede situazioni di rischio (*peril at sea*) e di difficoltà (*distress*) del tutto inattese. Per queste ragioni, nel mese di febbraio 2019 Confitarma consegna all'Amministrazione competente una nota con osservazioni e quesiti al fine di ricevere linee guida operative da divulgare ai comandi nave qualora vengano chiamati ad intervenire nelle operazioni di *Search and Rescue* (SAR), soprattutto nella zona SAR libica. Infatti, nell'estate 2018 la Libia istituisce una sua zona SAR comunicandone le coordinate all'*International Maritime Organization* e al contempo, inizia un'attività di soccorso in mare sotto il coordinamento della neonata Guardia Costiera libica, alla quale vengono affidate le operazioni SAR nell'area. La problematica emersa in alcune operazioni di soccorso può essere riassunta nella discrasia tra le convenzioni internazionali in vigore in materia di SAR rispetto alle convenzioni internazionali in vigore in materia di diritti umani. Infatti, pur a fronte di comportamenti corretti dal punto di vista nautico quando chiamati al soccorso, i comandi nave italiani sono rimasti sprovvisti di linee operative precise tali da salvaguardarli da possibili incriminazioni per violazioni dei diritti umani quando chiamati a riportare in territorio libico i naufraghi salvati.

PIRATERIA. Secondo l'ultimo rapporto annuale dell'IMB (*International Maritime Bureau*), dopo anni di *trend* decrescenti, nel 2018 gli attacchi di pirati alle navi nel mondo salgono a 201, contro i 180 dell'anno precedente. La strategia internazionale di contrasto messa in atto nel Golfo di Aden attraverso il dispiegamento di unità militari e l'impiego di misure di difesa attiva e passiva a bordo delle





navi si è rivelata un successo. Al contrario, desta molta preoccupazione la crescita del numero di attacchi che si verificano nel West Africa ed in particolare nel Golfo di Guinea, ove la difesa delle unità mercantili è assicurata solo dalle *Best Management Practice* in quanto l'ingresso nelle acque territoriali degli Stati rivieraschi non è consentito alle navi di altri Paesi con personale armato a bordo né tantomeno a unità militari straniere. In particolare, nel Golfo di Guinea, area strategicamente rilevante per la politica energetica italiana, nella quale si concentrano importanti interessi commerciali dell'armamento nazionale, nel 2018 sono circa 80 le unità mercantili che subiscono atti di pirateria e rapina a mano armata, e tra queste anche navi di bandiera italiana.

Con riferimento all'imbarco dei *team* privati a bordo delle navi battenti bandiera italiana, nel corso dell'iter di approvazione della legge di Bilancio per il 2019 è stato approvato un emendamento governativo che introduce l'ulteriore proroga al 31 dicembre 2019 della deroga all'effettuazione dei corsi previsti dal decreto-legge n. 107 del 12 luglio 2011. La proroga si è resa indispensabile per assicurare il mantenimento della protezione dei nostri equipaggi e della nostra flotta dagli attacchi di pirateria, in attesa della pubblicazione del nuovo decreto ministeriale di revisione del D.M. 266/2012.

CYBER SECURITY. A maggio 2018 il Gruppo di Lavoro Operatività Nave, costituito in seno alla commissione Navigazione oceanica di Confindustria, presenta il *Vademecum Cyber Security* predisposto dal Gruppo di lavoro *ad hoc* creato per definire una raccolta di suggerimenti e informazioni utili per gestire la sicurezza informatica delle società di navigazione. Redatto sulla base di pubblicazioni internazionali e adattando le misure estere alla normativa nazionale, il *Vademecum* è destinato agli uffici delle aziende armatoriali e ai comandanti di navi e contiene una serie di indicazioni tecniche e precauzioni che – in attesa di una normativa comune – possono essere utili per prevenire e mitigare i rischi e le minacce di attacchi informatici.

SICUREZZA DELLE RETI INFORMATICHE E INDIVIDUAZIONE DEGLI OSE. Con il Decreto Legislativo n.65 del 18 maggio 2018, l'Italia attua la Direttiva (UE) 2016/1148 (cd. Direttiva NIS), intesa a definire le misure necessarie a conseguire un elevato livello di sicurezza delle reti e dei sistemi informativi. Il





decreto si applica agli Operatori di Servizi Essenziali (OSE), definiti come soggetti, pubblici o privati, che forniscono servizi essenziali per la società e l'economia in vari settori, tra i quali i trasporti. In particolare, la normativa indica espressamente tra i soggetti identificabili dall'Autorità NIS (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) come OSE le "compagnie di navigazione per il trasporto di passeggeri e merci". A gennaio l'Autorità NIS inquadra le compagnie di navigazione quali "OSE nazionale". Si attende ora la predisposizione di linee guida relative alle misure di sicurezza che gli operatori dovranno adottare, nonché i criteri per l'individuazione di incidenti informativi significativi soggetti a notifica obbligatoria.

Armatori e finanza

In continuità con il lavoro sviluppato negli anni scorsi prosegue il dialogo con gli *stakeholders* bancari e l'ABI sia in incontri istituzionali di "Alto Livello", che attraverso il costante lavoro del "Tavolo Tecnico" che vede presenti anche direttamente i rappresentanti dei maggiori gruppi bancari.

Confitarma si concentra in particolare sulla cessione di numerose posizioni di credito, nel rispetto del *Calendar Provisioning* emanato dalla BCE, ad alcuni operatori "Istituzionali" specializzati in *distressed finance*. In particolare, Confitarma elabora uno specifico *statement* per evidenziare gli effetti delle suddette cessioni ribadendo la necessità di preservare la centralità delle competenze armatoriali.

A tale scopo viene avviata anche la costituzione di un analogo "Tavolo Tecnico" con gli *stakeholders* costituiti dai rappresentanti dei principali Fondi acquirenti delle suddette posizioni di credito. I primi riscontri sono soddisfacenti.

A livello ECSA prosegue, attraverso numerose riunioni e il lavoro del "Gruppo di Esperti" promosso da Confitarma, il monitoraggio per l'implementazione delle Regole in materia di Assorbimento Patrimoniale ("CRR" o "Basel III Plus") e il relativo impatto sullo *shipping*.

Su tale tema Confitarma partecipa attivamente anche al "Gruppo Tecnico Finanza" di Confindustria evidenziando l'impatto che potrebbe derivare dall'istituendo criterio regolamentare, il cosiddetto *Green and Social Supporting Factor*.





Turismo che viene dal mare

Il ruolo dell'Italia nel panorama crocieristico mondiale è sempre più rilevante. Secondo le principali statistiche del settore, l'industria crocieristica mondiale nel 2018 registra un fatturato totale di 134 miliardi di dollari, e si prevede che tale valore aumenti ulteriormente con la consegna di più di 20 nuove unità nel 2019. Il totale degli addetti è pari a circa 1,11 milioni, con retribuzioni complessive pari a 45,6 miliardi di dollari.

In Italia, il fatturato prodotto dalle crociere nel 2018 è pari a oltre 13 miliardi di euro, ciò rende il nostro Paese *leader* del settore in Europa con circa 120 mila i posti di lavoro generati dal settore, salari pari in totale a oltre 3,5 miliardi di euro e una spesa diretta di 5,4 miliardi di euro.

Navigazione di cabotaggio

"MAREBONUS". Il 13 gennaio 2019 si conclude la fase di rendicontazione del primo anno di applicazione dell'incentivo denominato Marebonus che, dalle prime evidenze, risulta correttamente avviata per oltre quaranta progetti. In particolare, si riscontra la buona risposta dell'autotrasporto in termini di capacità di aggregazione per usufruire dell'incentivo che, come noto, è accessibile ai soggetti che utilizzano la modalità marittima con almeno 150 unità imbarcate per anno e premia ulteriormente chi supera le 4.000 unità, a tutto vantaggio dello sviluppo della filiera del trasporto combinato.

ACCERTAMENTO DEL REQUISITO DI "ARMATORE COMUNITARIO". Il 13 luglio 2018 viene pubblicata la Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Disposizioni riguardanti l'applicazione del Regolamento CE n. 3577/92 sul cabotaggio marittimo concernenti il requisito di armatore comunitario". La disposizione ministeriale affronta la problematica della "genuinità comunitaria" degli operatori impegnati nel cabotaggio, da tempo segnalata dal Gruppo di Lavoro cisterniero/bunkeraggio di Confitarma, attraverso un "modello di autocertificazione" a firma del comandante della nave da inviare all'Autorità marittima tramite il raccomandatario marittimo all'arrivo nel porto di imbarco. Nel modello di autocertificazione vengono richieste specifiche indicazioni delle generalità e della sede dell'organizzazione che gestisce l'*International Safety Management* e del responsabile/i della gestione tecnica della nave, nonché l'indicazione della ragione sociale del noleggiatore.

PIANO TPL "CONNETTERE L'ITALIA" DEL MIT. Il decreto n. 52 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 126/2018, definisce i criteri per il riparto tra le regioni delle risorse per il rinnovo della flotta delle unità navali adibite ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale e prevede uno stanziamento statale di circa € 262 milioni, al quale





vanno aggiunti altri € 88 milioni erogati dalle Regioni, per un totale di oltre € 350 milioni per il periodo 2017-2030.

Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)

DELIBERA CONTRIBUTIVA PER L'ANNO 2019. A seguito delle modifiche normative in materia di finanziamento dell'Autorità introdotte dal "Decreto Genova", la delibera contributiva per l'anno 2019 contiene una nuova definizione dei soggetti tenuti al versamento del contributo, ora individuati negli "operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge".

Tra le altre novità di rilievo contenute nella delibera, come segnalato da Confitarma nelle consultazioni attivate dall'ART sul tema, l'Autorità ha escluso dal fatturato rilevante ai fini della contribuzione i ricavi per attività di locazione e di noleggio di tutti i mezzi di trasporto.

Inoltre, per la prima volta sono stati inclusi tra i soggetti tenuti al versamento del contributo le imprese non residenti in Italia e senza stabile organizzazione nel territorio dello Stato, prevedendo di considerare il relativo fatturato pari al volume d'affari IVA. Rimangono invece invariate la soglia di esonero dal pagamento del contributo (€ 3.000) e l'aliquota (0,6 per mille) da applicare al fatturato risultante dall'ultimo bilancio approvato per il calcolo del contributo stesso.

PRONUNCE DEL TAR IN MATERIA DI OBBLIGO DI CONTRIBUZIONE ALL'AUTORITÀ PER L'ANNO 2016. Il 18 marzo 2019 il TAR Piemonte, sede di Torino, ha accolto quattro ricorsi presentati da aziende attive nel settore del trasporto marittimo merci e passeggeri in relazione alla richiesta di pagamento del contributo ART 2016. Con l'accoglimento di tali ricorsi il tribunale, seppur in primo grado di giudizio, riconosce espressamente che i soggetti operanti nel mercato liberalizzato del trasporto marittimo merci e passeggeri non possono essere considerati destinatari dell'obbligo di pagare il contributo all'Autorità relativo all'anno 2016. A tal proposito, il Tribunale ha precisato che sono tenuti a ver-





sare il contributo solo i soggetti che svolgono attività che sono già state concretamente oggetto di regolazione da parte dell'Autorità.

SERVIZI DI TRASPORTO MARITTIMO DA, TRA E VERSO LE ISOLE. Con Delibera n. 22 del 13 marzo 2019 l'ART conclude il procedimento relativo alle "Misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare".

L'atto regolatorio, che rappresenta un importante strumento per la trasparenza dei processi di definizione di tali bandi di gara, prevede un complesso meccanismo di valutazione anche di natura contabile in base al quale le competenti Amministrazioni, prima di definire i bandi di gara, devono individuare con particolare rigore le effettive esigenze di servizio pubblico degli utenti e la possibilità che esse vengano soddisfatte mediante l'esplicitarsi delle dinamiche concorrenziali del mercato. Per quanto riguarda specifiche categorie di utenti, quali i residenti dei territori insulari, l'atto regolatorio prevede che venga valutata, anche in combinazione con l'imposizione di Obblighi di Servizio Pubblico (OSP) orizzontali, l'utilizzo di sussidi alla domanda.

La navigazione internazionale e i traffici marittimi



Nel corso del 2018 la crescita dell'economia globale, pur mantenendosi su livelli sostenuti, mostra un preoccupante rallentamento: il Fondo Monetario Internazionale stima un tasso di crescita del 3,7%, in lieve calo rispetto al 3,8% registrato nel 2017, ma ritiene anche che i fattori che hanno portato a una riduzione della crescita del PIL globale continueranno a pesare nei prossimi anni. Per il 2019 e il 2020 le prospettive di crescita dovrebbero essere rispettivamente al 3,5% e 3,6%. Una serie di questioni, come la guerra commerciale tra Stati Uniti e Cina, il rallentamento dell'economia cinese, la "Brexit" senza accordo o le difficoltà nelle economie emergenti, che prese singolarmente potrebbero essere controllate, combinate tra loro creano instabilità e incertezza per l'economia mondiale, con conseguenze per lo *shipping*.

Nel 2018, la crescita del commercio via mare rallenta al 2,7% in termini di tonnellate (4,2% nel 2017) e 3,2% in termini di tonnellate miglia (4,9% nel 2017). Si prevede una crescita del 2,8% nel 2019 e del 3% nel 2020 (rispettivamente 3,2% e 3,9% in tonnellate-miglia).

Anche la crescita della flotta mondiale rallenta nel 2018 (circa +2,5%) e a fine anno è pari a 115.761 navi per 1.334 milioni di gt e 1.884 milioni di dwt. Anche se nei prossimi anni il trend di crescita sarà moderato si prevede che presto il tonnellaggio mondiale raggiungerà i 2 miliardi di tonnellate di portata. Nel corso dell'anno sono state completate 2.400 navi per 57,8 milioni gt (di cui 1.475 navi da carico per 79,2 milioni dwt).

Panama mantiene la prima posizione tra le principali flotte mondiali per bandiera con circa 215 milioni gt sia pure con una piccola riduzione (-0,5%) rispetto alla fine del 2017. Nella graduatoria delle flotte per controllo armatoriale Grecia (183,7 mln gt) e Giappone (165,2 mln gt) sono sempre al primo e secondo posto rispettivamente con 14% e 12,6% del tonnellaggio mondiale, seguite dalla Cina (155,7 mln gt) con il 12%.

Alla fine del 2018, l'*orderbook* mondiale per la costruzione di nuove navi è pari al 10% della capacità della flotta mondiale con 4.665 unità (151 mln gt, 84,7 mln tonnellate di stazza compensata e 202 mln dwt) delle quali il 49% verrà completato nel corso del 2019, il 35% nel 2020 e il 16% dopo il 2021. Cina e Giappone sono i principali paesi costruttori di navi, rispettivamente con il 43% e il 25,8% del tonnellaggio totale completato di navi da carico: il 54,2% dei





46 milioni di dwt completati nel corso dell'anno vengono costruiti in cantieri cinesi e giapponesi per armatori di altri paesi e per la maggior parte si tratta di *oil tankers*, *bulk carriers* e navi portacontenitori. I cantieri europei, con il 90% degli ordini dominano il settore delle navi da crociera.

Mercati marittimi

MERCI SECHE ALLA RINFUSA. In generale, la crescita delle rate di nolo prosegue nel 2018 e il *Baltic Dry Index* (BDI) fa segnare il valore medio più alto registrato dal 2011, con 1.349 punti (+17,3% rispetto al 2017). Le medie delle rate di nolo *spot* sono ulteriormente migliorate in tutto il comparto, anche se ci sono profonde differenze tra varie dimensioni: le *Capesize* registrano un nolo medio di \$ 16,500/g (+8% rispetto alla media 2017), le *Panamax* \$ 11,600/g (+19%), le *Supramax* \$ 11,500/g (+22%) e le *Handysize* \$ 8,700/g (+13%). In generale, il 2018 registra andamenti particolari con picchi in primavera e in estate, periodi di solito tranquilli, mentre in autunno le rate invece di proseguire il *trend* di crescita, come avviene solitamente, iniziano un trend negativo che porta le rate *spot* ai livelli di piena crisi registrati nel febbraio 2019.

La crescita della flotta, che spesso in passato è stata la principale indiziata per il deterioramento delle rate di nolo, nel 2018 si mantiene a livelli moderati pur avendo registrato pochissime demolizioni.

Nella seconda parte del 2018 è la domanda di trasporto ad essere insufficiente. Complessivamente nell'arco dell'anno la domanda continua a crescere ma si registrano trend anomali delle rate di nolo, spiegabili con gli esempi di tre delle principali *commodity*: il carbone, le cui importazioni della Cina crescono del 15% nei primi 7 mesi dell'anno per poi crollare di mese in mese fino a registrare una crescita totale a fine anno del 4%, la soia che risente degli effetti





dei dazi imposti dalla Cina sull'export statunitense, e i minerali di ferro la cui domanda rimane sostanzialmente stabile a causa di un lieve rallentamento dell'import della Cina, di gran lunga il maggior importatore di minerale. La situazione peggiora a fine di gennaio 2019 con il disastro della diga in Brasile che ha costretto Vale, il maggior produttore mondiale di minerale ferroso, a ridurre sensibilmente la propria capacità produttiva con un forte impatto sul mercato *dry bulk* in generale e sul segmento *Capesize*.

GREGGIO E PRODOTTI PETROLIFERI. Per gran parte del 2018, il mercato delle petroliere registra rate di nolo inferiori ai costi operativi ma, dopo l'estate, picchi elevati, con VLCC e *Suezmax* che brevemente oltrepassano i \$ 50.000/g e le *Aframax* oltre i \$ 40.000/g, consentono alle medie annuali di assestarsi su livelli simili a quelli registrati nel 2017 (VLCC \$19.200/g, *Suezmax* \$ 14.500/g e le *Aframax* \$ 10.600/g). L'ultimo trimestre del 2018 porta finalmente ottimismo per il futuro del mercato delle petroliere anche se l'*orderbook* continua a destare preoccupazione, specialmente se le demolizioni dovessero rallentare dopo il record di 90 unità registrato nel 2018. Nonostante la severa congiuntura di mercato gli ordini di nuove navi, pur rallentando, rimangono elevati (VLCC registrano 40 nuovi ordini, 9 *Suezmax* e *Aframax* 12). Ad inizio 2019 ci sono oltre 50 milioni di dwt in ordine per consegna nei prossimi 3 anni per un rapporto tra *orderbook* e *trading* pari a circa l'11%.

Sul lato della domanda di trasporto si registra una crescita costante per gran parte del 2018 e anche il taglio dell'export iraniano viene più che compensato dal crescente export dal bacino Atlantico, in particolare dagli Stati Uniti, ma anche dal Sud America. Ciò ha un impatto molto positivo sulla domanda visto che tale dinamica porta ad un allungamento delle rotte e quindi dell'impiego medio delle navi.





Anche il settore delle porta-prodotti registra un altro anno di noli bassi, in linea con il 2017, ma come per le petroliere la fine del 2018 registra una impennata delle rate di nolo che porta una nuova ventata di ottimismo nel settore. Benché le consegne di nuove costruzioni abbiano rallentato, le consegne di 19 unità LR2 (*Large Range 2* con dwt da 80.000 a 159.999), 13 unità LR1 (*Large Range 1* con dwt da 55.000 a 79.999), 52 unità *Medium Range* (da 35.000 a 54.999 dwt) e 22 unità *handies* mantengono le rate di nolo sotto pressione e il valore medio della triangolazione atlantica per le MR rimane intorno ai \$ 10,500/g. Nonostante la grande sofferenza registrata, i nuovi ordini rimangono numerosi, specialmente per le *Medium Range* che registrano 51 ordinativi. Il rapporto tra l'*orderbook* e la flotta continua comunque a diminuire e risulta inferiore al 10% il che unitamente al nuovo regolamento IMO sul contenuto di zolfo nei carburanti fa presagire un 2019 in netto miglioramento per il comparto.

GAS CARRIERS. La crescita della flotta LPG rallenta bruscamente nel corso del 2018: le consegne sono la metà rispetto al 2017, 40 unità per 1,4 milioni di metri cubi (m.cu.) e le demolizioni fanno segnare il record in 9 anni con 10 unità per 0,84 milioni di m.cu. demolite. Il rallentamento della crescita della flotta unitamente ad una domanda che rimane molto volatile, ma che continua a crescere, soprattutto grazie all'export statunitense, permette alle rate di nolo di migliorare sensibilmente le performance deludenti degli ultimi 2 anni e l'indice LPG cresce del 24% passando da \$ 24/mt del 2017 a \$ 34/mt nel 2018. La volatilità nel settore rimane pronunciata, infatti, le rate nel 2018 toccano un minimo di \$ 19/mt ad aprile rispetto a \$ 48/mt di ottobre. I nuovi ordini ai cantieri aumentano di nuovo con 35 unità, pari a circa 1,74 milioni di m.cu. rispetto ai 18 ordini del 2017; la metà dei nuovi ordini è per VLGC confermando un *trend* ormai consolidato negli anni. Nel 2019 si prevede una nuova accelerazione delle consegne che potrebbe tornare a mettere sotto pressione le rate di nolo.

Il mercato delle navi adibite al trasporto di gas naturale (LNG) conferma il trend di crescita delle rate di nolo nel corso del 2018. La rata media delle VLGC per noleggi di breve periodo raddoppia assestandosi a \$ 74.000/d, ma dopo l'estate si registrano noleggi a rate giornaliere fino a \$ 200.000. Ciò avviene nonostante le consegne siano state doppie rispetto al 2017 (50 unità per 8 milioni di m.cu.) e che vengano demolite solo 4 unità. Il merito di questa performance è dovuto al grandissimo dinamismo della domanda che grazie alla nuova capacità di liquefazione che sta entrando in servizio e all'insaziabile domanda di gas specie dell'Estremo Oriente ma anche dell'Europa permette di assorbire tutta la capacità di trasporto consegnata nel corso degli ultimi anni. Nonostante l'alto numero di consegne, l'*orderbook* continua a crescere con 54 nuovi ordini, di cui 45 tra 120.000 e 200.000 m.cu. La crescita della flotta dovrebbe pertanto rimanere sostenuta anche se si prevede un rallentamento nel corso del 2019 e del 2020.





MERCI IN CONTAINER. Nel 2018, la continua crescita della domanda permette di assorbire gran parte dell'eccesso di stiva riducendo il numero di navi in disarmo e con un miglioramento delle rate di nolo che aumentano mediamente del 30% rispetto al 2017. Tale miglioramento però è appena sufficiente a coprire i costi operativi delle navi; mentre la copertura dei costi finanziari rimane per gran parte del tonnellaggio un miraggio lontano, in particolare per le unità pagate il prezzo contrattuale al cantiere. L'andamento delle rate di nolo è positivo per tutta la prima parte dell'anno, con picchi tra il periodo primaverile ed estivo; successivamente le rate cominciano a scendere seguendo la stagionalità del settore. I noli medi registrati per un anno di *timecharter* si assestano a \$ 7.600/g per le 1.100 TEU, \$ 10.700/g per le 2.500 TEU, \$ 11.000/g per le 3.500 TEU e \$ 11.100/g per le 4.250 TEU.

Con il miglioramento delle rate di nolo aumentano anche gli ordini per le nuove costruzioni che crescono del 60% in termini di numero (210 unità) e del 65% in capacità (1.300.000 TEU) mentre le demolizioni diminuiscono del 75% (111.200 TEU) rispetto al 2017. Il rallentamento della crescita della flotta atteso per il 2019 dovrebbe permettere un ulteriore miglioramento delle rate di nolo, specialmente per il tonnellaggio di piccole e medie dimensioni, la cui crescita dovrebbe rimanere piuttosto anemica.

NAVI Ro-Ro. Il 2018 è un anno positivo per il settore Ro-ro con volumi di carico e rate di nolo soddisfacenti anche se alcuni fattori non economici, come la lenta ripresa dei mercati in Libia e Siria, la guerra civile in Yemen e le sanzioni verso il Qatar, potrebbero avere un impatto negativo nel prossimo futuro. In particolare, l'uscita dalla Ue del Regno Unito, paese che ha un importante peso nel settore ro-ro, preoccupa gli operatori. In ogni caso, nel 2018 il Mediterraneo registra solidi volumi di carico sia sulle rotte nazionali di Francia, Grecia, Italia e Spagna, sia sui mercati internazionali come per l'*import/export* della Turchia. Anche in Nord Europa e nelle regioni baltiche si registra un anno forte con volumi di carico nella media. Peraltro, verso la fine dell'anno, prevedendo un possibile *no-deal* per la Brexit con gravi interruzioni della catena logistica, la domanda torna a salire nei servizi con il Regno Unito per integrare le riserve dei carichi, mentre il Governo inglese annuncia la spesa di 107,7 milioni di sterline per noleggiare capacità di trasporto extra al fine di alleviare "gravi congestioni" nel caso di una "Brexit *no-deal*".





Anche nel 2018 sono poche le transazioni per noleggi dato che la maggioranza degli operatori è proprietaria delle unità in servizio e quindi qualsiasi aumento della domanda e eventuale esigenza di capacità a causa di lavori (*drydocking*, installazioni di *scrubber*, o allungamento/riparazioni) rientra nella gestione organizzativa delle varie flotte. La domanda di tonnellaggio è costante per tutto l'anno, in tutte le aree geografiche e per tutte le dimensioni. Le rate di nolo continuano a salire (specie per unità da 3.000 ml e oltre, in misura minore per quelle da 2.000 ml). Praticamente, insistente il mercato *spot* con l'eccezione dell'aumento della domanda registrato nel quarto trimestre 2018 per la grande esercitazione militare della NATO *Trident Juncture* in Norvegia.

Nel 2018 vengono demolite 12 unità (16 nel 2017) per un'età media di 38,1 anni ed una dimensione media di 749 ml (1.431 ml nel 2017). Parallelamente vengono consegnate 12 nuove unità per un totale di circa 29.010 ml di capacità, con una dimensione media per nave di circa 2.900 ml. Alla fine dell'anno risulta un notevole *orderbook* con 37 unità per un totale di 168.000 ml, in consegna nel 2019, 2020 e 2021.

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 2018 registra un nuovo record, con circa 28,2 milioni di passeggeri, pari a quasi il 6% in più rispetto al 2017. Le previsioni sono di un'ulteriore crescita di quasi il 6,5% nel 2019 che porterà a raggiungere e superare i 30 milioni di passeggeri.

A fine anno la flotta mondiale di navi da crociera è pari a 572 unità per 22.440.816 gt; nel 2018 vengono consegnate 24 unità per 1.332.018 gt e risultano in costruzione 121 unità che entreranno in servizio nei prossimi anni (di cui il 21% a LNG), con un investimento complessivo superiore ai 61 miliardi di dollari, per un aumento di oltre 260.000 posti letto.

Significative le prospettive di crescita del mercato cinese che nel 2020 potrebbe toccare i 4,5 milioni di passeggeri nel 2020 portando la Cina ad essere il secondo mercato al mondo dopo quello americano. Se questo *trend* verrà confermato, si prevede che nel 2026 saranno 10 milioni





i passeggeri cinesi e la Cina potrebbe diventare il primo mercato mondiale. In quest'ottica, il governo cinese da tempo sta avviando una serie di iniziative volte a sostenere e sviluppare il mercato turistico domestico e in particolare il settore *cruise*, inserendo il progetto di crescita dell'industria delle crociere all'interno dell'ultimo piano strategico quinquennale e dando incarico a *China Shipbuilding State Corporation (Cssc)*, il principale gruppo cantieristico statale cinese con un fatturato di oltre 30 miliardi di dollari e 12 cantieri, di portare avanti tale programma.

È evidente quindi che sia armatori che cantieri avviano la costruzione di navi destinate specificamente al mercato cinese.

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 2018, con il 36% del totale l'Unione europea controlla la più grande flotta mercantile del mondo. L'Italia si pone al quinto posto tra le flotte europee per nazionalità dell'armatore.

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

Il commercio estero dell'Unione europea nel 2018, secondo i dati Eurostat, è pari a oltre 2,466 miliardi di tonnellate, di cui il 76% (1,865 Mld. tonn.) utilizza la via marittima. Ai primi posti nell'interscambio europeo via mare sono i Paesi Bassi (323 mln tonn.), la Spagna (238 mln tonn.), la Germania (183 mln tonn.), Regno Unito (181 mln tonn.) e l'Italia (212 mln tonn.). Inoltre, il 40% degli scambi intracomunitari avvengono via mare.

L'Europa al centro delle sfide per la competitività dello *shipping*

Oltre a sfide quali il cambiamento climatico, le questioni sociali, gli ostacoli al libero scambio e le preoccupazioni in materia di sicurezza, il settore del trasporto marittimo è fortemente coinvolto dalle innovazioni tecnologiche che stanno trasformando radicalmente il panorama della mobilità.

In tale contesto, l'Ue insieme alle sue industrie intende rispondere alle nuove sfide diventando *leader* mondiale nei settori dell'innovazione, della digitalizzazione e della decarbonizzazione.

Lo *shipping* raccoglie queste sfide globali decidendo di affrontarle in modo responsabile e proattivo, nelle apposite istituzioni internazionali (IMO, ILO, WTO).

A livello europeo, al fine di prepararsi all'arrivo della prossima legislatura 2019-2024, con il rinnovo del Parlamento europeo e della Commissione, l'armamento europeo delinea le sue cin-





que linee strategiche (Commercio internazionale, Competitività, Cambiamenti climatici, Digitalizzazione e Innovazione e Completamento del mercato interno) per consentire al settore di rimanere una *success story* e un *asset* geostrategico dell'Ue per fronteggiare le sfide globali.

VERSO UNA SEMPLIFICAZIONE DELLE PROCEDURE MARITTIME. Prosegue l'azione dell'Ue per la semplificazione e la digitalizzazione delle procedure amministrative nel settore marittimo.

Vengono ultimate le procedure di adozione del Regolamento che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e che abroga la Direttiva 2010/65/UE, costituito dalla rete esistente degli sportelli unici nazionali, che sarà progressivamente operativo fino ad essere completato nel 2025.

I principali elementi costitutivi dell'*European Maritime Single Window* sono:

- formati, codici e dati armonizzati a livello europeo;
- uno sportello unico in ciascuno Stato membro, che consente al dichiarante di trasmettere le informazioni una sola volta per ogni scalo;
- Stati membri responsabili nominalmente per la gestione della registrazione, conformemente alle nuove regole di *governance*. In pratica, un utente registrato da uno Stato membro dell'Ue sarà considerato registrato agli sportelli unici di tutti gli altri Stati membri.

Adottato anche il Regolamento relativo alle informazioni elettroniche per migliorare l'efficienza del trasporto merci e della relativa logistica, di vitale importanza per la crescita e la competitività dell'economia dell'Unione, per il funzionamento del mercato interno e per la coesione sociale ed economica di tutte le regioni dell'Ue. La finalità è ridurre i costi del trattamento delle informazioni sul trasporto tra le autorità e gli operatori economici, migliorare le capacità di applicazione delle autorità e incoraggiare la digitalizzazione del trasporto merci e della relativa logistica.

RICERCA E INNOVAZIONE PER LA COMPETITIVITÀ DELLA FLOTTA EUROPEA. In questi tempi di rapidi cambiamenti, l'armamento è conscio che solo investendo nell'innovazione e nella digitalizzazione si potrà mantenere la sostenibilità a lungo termine e la competitività dell'Ue e della sua industria armatoriale.





A tal fine, l'armamento europeo chiede che le istituzioni comunitarie mantengano l'efficacia degli attuali "Orientamenti in materia di aiuto di Stato ai trasporti marittimi", che ancora costituiscono la condizione preliminare per la competitività degli armatori dell'Ue a livello globale, consentendo loro oggi di controllare il 40% del totale del tonnellaggio mondiale.

Inoltre, per sostenere gli sforzi ingenti del settore dei trasporti marittimi in materia di ricerca e innovazione al fine di fronteggiare le sfide in materia di cambiamento climatico, è indispensabile creare strumenti finanziari innovativi, quali *Horizon Europe* e *Connecting Europe Facility II*.

Non meno importante è il mantenimento in Europa dell'esperienza e della capacità di finanziamento delle navi da parte del settore bancario.

Infine, per promuovere le carriere marittime, in particolare presso le giovani generazioni, uomini e donne, l'armamento europeo sostiene la necessità di adattare la formazione e le competenze marittime alla crescente automazione delle navi.

Lo sviluppo dei traffici marittimi e il sistema portuale



Andamento dei traffici portuali

Il raddoppio del Canale di Suez, realizzato nel 2015, sta consolidando la rilevanza del traffico marittimo mediterraneo: aumenta la capacità di trasporto e migliora la competitività del Mediterraneo con una intensificazione dei flussi commerciali che rendono questa rotta mercantile molto più conveniente rispetto alla circumnavigazione del continente africano per raggiungere il Nord Europa.

Di fatto, nel Mediterraneo transita il 20% del traffico marittimo mondiale, il 30% del traffico petrolifero e il 25% dei servizi di linea container e questa area di transito si conferma una delle principali rotte del traffico marittimo tra l'Est ed Ovest, strategica nello scenario del traffico marittimo mondiale.

Anche l'iniziativa cinese della Nuova Via della Seta apre prospettive di crescita del ruolo del Mediterraneo e dei suoi porti, i quali però devono essere in grado di adeguarsi all'evoluzione in atto migliorando le loro capacità produttive e la loro efficienza.

In particolare, il sistema dei porti italiani deve essere messo 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.





RINFUSE LIQUIDE E SECCHIE. Particolarmente importante è la navigazione mercantile per l'Italia, che riceve via mare quasi la totalità delle materie prime per la nostra industria manifatturiera. Quella italiana infatti è anzitutto una economia di trasformazione, dove le materie prime arrivano per lo più da altri continenti per essere qui processate in semilavorati e prodotti finiti e quindi destinate ad altri mercati in Europa e nel mondo.

Nei principali porti italiani, nel 2018 vengono movimentate rinfuse liquide per un totale di 184 milioni di tonnellate (pari al 37% del totale delle merci movimentate) e 65,5 milioni di tonnellate di rinfuse solide (pari al 13 % del totale). In totale, sono circa 150 milioni di tonnellate le rinfuse movimentate nei nostri porti, pari al 50% del volume totale.

Ro-Ro. Nel 2018 si registra un ulteriore aumento del 3% nel trasporto di merci su rotabili imbarcati su navi ro-ro che con 109 milioni di tonnellate è pari al 22% del movimento totale di merci nei porti italiani. Si conferma il trend di crescita del trasporto su navi ro-ro, aumentato dell'11% rispetto al 2016 a fronte di una riduzione del 5% nello stesso periodo per le merci trasportate in container.

Naturalmente, su tale andamento influisce l'offerta dei servizi di autostrade del mare in partenza dai porti nazionali, offerta che nel 2019 registra un trend in aumento (+3,8%) rispetto al 2018 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, con 218 milioni di tonnellate e il 36% del totale è leader nel Mediterraneo per lo short *sea shipping*, seguita dalla Spagna con 99,5 milioni di tonnellate pari al 16% del totale.

In particolare, i collegamenti verso la Sardegna mostrano valori positivi, sia in termini di partenze settimanali (+14%) che di metri lineari offerti (+5%) e quelli verso la Sicilia mantengono sostanzialmente invariato il numero delle partenze settimanali a fronte di un aumento della capacità di stiva offerta (+4%). I servizi verso i porti esteri non subiscono significative variazioni nella frequenza delle partenze settimanali mentre aumentano i metri lineari offerti (+11%). In totale gli operatori nazionali garantiscono 521 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, Spagna, Tunisia). L'offerta netta di stiva di metri lineari su base settimanale è pari a oltre 1,2 milioni di metri lineari (corrispondenti a circa 3,3 milioni di tir oppure 4,1 milioni di semirimorchi trasportabili annualmente).





CONTAINER. Nel 2018, la movimentazione dei container nei primi diciotto porti italiani rimane sui livelli del 2017 ed è pari a 10,6 milioni di teu con una leggera flessione dello 0,56% (-59.637 teu). Incrementi si registrano nei porti di Savona (48,14%), Palermo (19,92%), Catania (19,26%), Trieste (17,73%), Civitavecchia (14,83%), Napoli (14,41%), Marina di Carrara (10,58%), Venezia (3,41%), Livorno (1,90%), La Spezia (0,82%). Un leggero calo interessa il porto di Genova (-0,50%) ed il porto di Bari (-0,63%), mentre sono più consistenti le riduzioni a Cagliari (-37,75%), Ancona (-5,53%), Gioia Tauro (-4,92%), Salerno (-3,61%), Ravenna (-3,16%). Il quantitativo delle merci trasportate in container nel 2018 risulta pari a 109,1 milioni di tonnellate, con una variazione del +2,6% rispetto al 2017.

Nel 2018 nei primi venti porti europei e mediterranei vengono movimentati 90,6 milioni di teu con una crescita del 6,39% rispetto al 2017, dovuta agli incrementi registrati a Port Said (52,17%), Southampton (33%), Pireo (20,89%), Barcellona (13,84%), Algeciras (8,93%), Mersin (8,21%), Anversa (6,21%), Rotterdam (5,67%), Valencia (5,63%), Zeebrugge (5,24%), Marsaxlokk (5,08%), Tanger Med (4,83%); Sines (4,82%), Ambarli (1,83%). In ogni caso, Rotterdam mantiene la prima posizione nella classifica dei porti europei con 14,5 milioni di teu, seguito da Anversa con 11,1 milioni di teu.

Genova e Gioia Tauro sono i due porti italiani che rientrano nella graduatoria dei venti maggiori porti europei e mediterranei.

Nella classifica dei primi venti porti mondiali sono presenti sette porti europei ma nessun porto italiano.

CROCIERE. Nel panorama crocieristico mondiale emerge il ruolo del Mediterraneo e il traffico negli scali del nostro Paese nel 2018 registra un aumento del 9,2% per un totale di 11,1 milioni di passeggeri movimentati e con previsioni di un ulteriore aumento del 7% nel 2019. Nel 2018, nella graduatoria dei primi venti porti del Mediterraneo per numero di passeggeri movimentati, sei sono italiani: Civitavecchia con circa 2,4 milioni di crocieristi (+10,97%), Venezia con circa 1,6 milioni (+9,3%), Napoli con più di 1 milione (+15,24%), Genova con più di 1 milione (+9,32%), Savona con circa 850mila passeggeri (-0,70%), e Livorno che, con un aumento del 12,5%, entra in questa classifica.

Nel 2018 sono 21 i porti crocieristici italiani ad aver movimentato più di 30.000 passeggeri. Erano 24 nel 2017. Con la conferma delle prime 7 posizioni rispetto al 2017, Bari sale di due





posizioni precedendo La Spezia e Cagliari. Trieste perde 3 posizioni rispetto al 2018, lasciando spazio a Catania, Olbia, Brindisi. Nella fascia di traffico superiore a 20.000 ma inferiore a 30.000 movimenti figurano Portoferraio, Marina di Carrara, Porto Venere e Trapani.

Servizi tecnico-nautici

ORMEGGIO E PILOTAGGIO. Tra la fine del 2018 e i primi mesi del 2019 vengono approvate le nuove tariffe per i servizi di ormeggio (triennio 2019-2021) e di pilotaggio. L'incremento medio ponderato delle tariffe di ormeggio è risultato pari al 2,84% (2,50% al netto del beneficio per le Autostrade del Mare). Per quanto riguarda il pilotaggio, il Ministero, tenendo anche conto degli incrementi particolarmente elevati registrati in alcuni porti, ritiene opportuno rinnovare le tariffe con validità limitata al solo 2019 – anziché per un biennio – ed avviare al contempo una verifica sulla congruità e trasparenza dei singoli elementi della formula nonché la possibilità di intervenire sui turni di servizio e sull'ampliamento del pilotaggio via radio VHF. Questi ultimi aspetti, pur non connessi direttamente alla formula della tariffa, sono determinanti per l'economicità del servizio. Il processo di aggiornamento si è reso necessario anche per tenere conto delle disposizioni del Regolamento UE 2017/352 in materia di servizi portuali, divenuto pienamente efficace il 24 marzo 2019.

RIMORCHIO. Attesa da molti mesi, viene pubblicata nel mese di marzo la Circolare ministeriale che detta le nuove linee guida in materia di rilascio delle concessioni per l'esercizio del servizio di rimorchio portuale adeguate al nuovo Codice dei contratti pubblici. Tali linee guida saranno il riferimento per le nuove gare europee che verranno indette dalle Autorità marittime per individuare gli operatori unici cui affidare il servizio di rimorchio nei porti. Al riguardo, si deve tenere conto che la circolare troverà subito applicazione in molti porti in cui le concessioni sono in scadenza o in regime di proroga.

Autoproduzione

Dopo alcuni anni, il tema dell'autoproduzione dei servizi e delle operazioni portuali da parte della





nave torna di attualità nel corso del 2018 a seguito delle proteste da parte delle organizzazioni sindacali rappresentanti i lavoratori portuali sfociate nel mese di maggio in uno sciopero nazionale. Dopo la convocazione nel mese di agosto 2018 di un tavolo ministeriale di alto livello, indetta per verificare le posizioni delle diverse parti interessate, non vi sono stati ulteriori sviluppi. Tuttavia, il confronto potrebbe riaccendersi a seguito di due diverse sentenze del TAR Campania e del TAR Sicilia, emanate rispettivamente a marzo ed aprile 2019, che riconoscono il diritto all'autoproduzione delle operazioni di rizzaggio e derizzaggio a bordo delle navi ro-ro da parte del personale di bordo.

ZES e ZLS

Le ZES (Zone Economiche Semplificate) sono aree ubicate nelle regioni del Mezzogiorno (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia) il cui obiettivo è favorire le imprese ivi localizzate attraverso agevolazioni fiscali (credito d'imposta) e amministrative (snellimento delle procedure burocratiche). Esse devono ricomprendere al loro interno aree portuali collegate alle reti TEN-T e possono essere costituite anche da più aree non contigue tra loro purché aventi un nesso economico e funzionale con il porto.

Oltre alle ZES nel Mezzogiorno, la legge di Bilancio 2018 ha previsto la possibilità di istituire Zone Logistiche Semplificate (ZLS) nelle regioni del nord. Le ZLS ricalcano in pratica le ZES





ma non possono essere destinatarie di agevolazioni fiscali. A seguito del crollo del ponte Morandi, il “decreto Genova” ha permesso l’istituzione di una ZES nel porto ligure.

Ad inizio 2019, diventano operative le prime due ZES della Campania e della Calabria, istituite dal Decreto Legge 20 giugno 2017, n. 91 (di prossima istituzione sono le ZES della Sardegna e della Puglia).

Tassazione dei porti

In materia di politica portuale, ad inizio 2019 viene formalizzata da parte della Commissione Europea l’apertura di un procedimento, da tempo annunciato, con riferimento al regime di tassazione dei porti italiani nel caso in cui svolgano attività economiche. La Commissione Europea ritiene infatti che il mancato assoggettamento a tassazione costituisca un elemento di distorsione della concorrenza qualora sia in grado di migliorare la posizione concorrenziale dei porti italiani nel contesto comunitario ed invita pertanto l’Italia ad adottare le opportune misure correttive. Il dialogo con Bruxelles è ancora in corso e non è ancora noto se saranno necessari o meno interventi di modifica normativa per evitare l’apertura di una procedura di infrazione.



Il lavoro a bordo e la formazione



CCNL unico per il settore privato dell'industria armatoriale

La trattativa per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per il settore privato dell'industria armatoriale, scaduto il 31 dicembre 2017, si incentra principalmente su due temi: la richiesta sindacale di superamento del Regolamento del Turno Particolare (TP), attraverso la confluenza dei marittimi in TP nella Continuità di Rapporto di Lavoro (cosiddetta "stabilizzazione"); la richiesta datoriale di uniformare la disciplina della malattia del personale di terra alla luce delle differenze fra il CCNL sottoscritto da Confitarma e quello sottoscritto da Fedarlinea.

Sul primo tema, a causa della notevole distanza fra le parti, la lunga e articolata discussione non ha ancora portato all'individuazione di una soluzione condivisa. Sempre in relazione all'esigenza evidenziata dalle OO.SS. di garantire maggiori tutele ai marittimi in TP, un altro tassello importante sul quale si sta lavorando è l'estensione delle prestazioni del Fondo Solimare a tali marittimi anche quando il loro contratto di arruolamento cessa, prevedendo – in casi ben delimitati – una prestazione integrativa, nella durata, dell'indennità di disoccupazione. Oltre a riconoscere un'ulteriore tutela a tali marittimi, consentirebbe un impiego più efficace delle cospicue risorse accumulate nel Fondo Solimare sin dalla sua costituzione, finora inutilizzate a causa delle oggettive difficoltà a erogare prestazioni.

In merito al secondo tema, un possibile accordo potrebbe rappresentare il primo passo per giungere finalmente a un Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro Unico dell'industria armatoriale, per il personale sia marittimo sia di terra (superando definitivamente la specifica contrattualistica ex Fedarlinea); strumento necessario per evitare ogni possibile *dumping* sociale nel settore e ogni disparità di trattamento fra aziende che operano in concorrenza fra loro.

La trattativa proseguirà nell'auspicio di individuare soluzioni condivise che agevolino la chiusura dell'accordo di rinnovo contrattuale, che – per la parte economica – seguirà le indicazioni previste nei vigenti Protocolli interconfederali stipulati da Confindustria, CGIL, CISL e UIL.





Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006)

ENTRATA IN VIGORE DEGLI EMENDAMENTI 2014. Tema centrale dello *Special Tripartite Committee* della *MLC, 2006*, riunitosi a Ginevra dal 23 al 27 aprile 2018, è quello di garantire maggiori tutele ai marittimi presi prigionieri a seguito di atti di pirateria. Confitarma fa parte della rappresentanza armatoriale, guidata dall'*International Chamber of Shipping*.

A seguito di ampia e approfondita discussione fra i rappresentanti dei Governi, degli armatori e dei lavoratori marittimi, si raggiunge un accordo per la modifica di alcune disposizioni della *MLC*, in particolare dello *Standard A2.1*, dello *Standard A2.2* e della *Guideline B2.5.1*. Sostanzialmente le modifiche approvate prevedono che il contratto di arruolamento del marittimo, tenuto prigioniero a seguito di un atto di pirateria o rapina armata, continua a produrre i suoi effetti anche se ha una data di scadenza fissata o se una delle due parti notifica la sua cessazione o sospensione. In altre parole, il marittimo ha diritto a percepire la propria retribuzione fino al suo rilascio e rimpatrio o, malauguratamente, fino alla data del suo decesso.

Il 6 giugno l'*International Labour Conference* approva gli emendamenti adottati dallo *Special Tripartite Committee*, il 26 giugno vengono formalmente notificati dall'ILO agli Stati Membri ed il 26 dicembre 2020 entreranno in vigore. Entro tale data, l'Italia dovrà adeguare la normativa e la contrattazione collettiva nazionale alle novità introdotte da tali emendamenti.

ENTRATA IN VIGORE DEGLI EMENDAMENTI 2016 ALLA MLC 2006. Dall'8 gennaio 2019 sono in vigore gli Emendamenti 2016 alla *MLC 2006* che modificano lo *Standard A5.1.3* e il modello del *Maritime Labour Certificate* prevedendo, in particolare, la possibilità di estendere la validità del vecchio certificato in attesa che venga rilasciato il nuovo. Tale modifica era stata apportata in sede ILO soprattutto per i Paesi che delegano lo svolgimento della visita ispettiva agli Organismi





Riconosciuti e in cui il Certificato del Lavoro Marittimo viene rilasciato, in un secondo momento, dall'Autorità competente.

Altri emendamenti riguardano il bullismo e le molestie a bordo (Linee Guida B4.3.1 e B4.3.6), e in sintesi prevedono di tener conto sia dell'*ILO Code of Practice "Accident prevention on board ship at sea and in port, 1996"* sia delle *Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying* pubblicate congiuntamente da ICS e ITF. Inoltre, nell'ambito di inchieste sulle cause di incidenti, infortuni e malattie professionali a bordo, l'Autorità competente deve considerare anche l'eventuale esistenza di fenomeni di *bullying and harassment*.

Dopo l'entrata in vigore degli Emendamenti 2016 alla MLC 2006, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti emana il decreto dirigenziale n. 1 del 2019, e la relativa circolare esplicativa, con la quale vengono aggiornati la *Declaration of Maritime Labour Compliance (DMLC) – Part I*, il modello del Certificato del Lavoro Marittimo, il modello di Rapporto Ispettivo e le Linee Guida per le ispezioni alle agenzie di reclutamento del personale marittimo.

Sulla base di quanto richiesto da Confitarma, per evitare alle imprese armatoriali ogni problema in sede di PSC all'estero, il Ministero ha chiarito con la suddetta circolare che le unità navali, che già possiedono il Certificato del Lavoro Marittimo in corso di validità, lo manterranno fino a naturale scadenza e che esso verrà sostituito con il nuovo modello al momento del suo rinnovo.

Proposta di Direttiva (UE) sulle condizioni di lavoro trasparenti e prevedibili nell'Unione europea

Presso le istituzioni comunitarie è in discussione una proposta di Direttiva sulle condizioni di lavoro trasparenti e prevedibili nell'Unione europea, nella sua versione originaria pensata indistintamente per tutti i settori produttivi e quindi senza tener conto delle specificità del settore marittimo.

Confitarma interviene, attraverso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'ECSA, per chiedere l'esclusione dei marittimi dal campo di applicazione della Direttiva, tenuto conto anche del fatto che molte disposizioni in essa contenute si vanno a sovrapporre a quelle della MLC 2006 rischiando di determinare non poche incertezze rispetto al quadro normativo di riferimento.

Dopo un lungo dibattito in sede comunitaria, le ultime versioni della proposta contengono l'esclusione dei marittimi dal campo di applicazione della maggior parte degli articoli della Direttiva e, pertanto, l'impatto sul nostro settore dovrebbe essere stato notevolmente limitato.

Formazione ed Education

PROGETTO "I PROFESSIONISTI DEL MARE". Nel 2018, nell'ambito delle attività di alternanza scuola-lavoro, il Gruppo Giovani Armatori avvia il progetto "I professionisti del mare" con l'obiettivo di mostrare agli studenti degli Istituti Tecnici Trasporti e Logistica (ex Istituti nautici) le competenze necessarie per lavorare in una società di navigazione e illustrare le prospettive che l'esperienza della navigazione e la professionalità acquisita a bordo possono aprire anche per una futura attività a terra.





Il primo progetto pilota, con il coinvolgimento per due settimane di dodici studenti dell'Istituto Nautico di Genova, equamente divisi fra coperta e macchina presso vari dipartimenti dell'azienda, ottiene ottimi riscontri sia da parte dei ragazzi, sia da parte dei dipartimenti coinvolti e sarà ripetuto nel prossimo futuro, nell'auspicio che possa rappresentare un modello utilizzato da altri Istituti Tecnici Trasporti e Logistica e altre aziende associate, che ne potranno adeguare i contenuti alla specifica attività svolta.

PROGETTO DI SEMPLIFICAZIONE DEI PERCORSI FORMATIVI E REQUISITI DI ACCESSO AD ALCUNE FIGURE PROFESSIONALI MARITTIME. Lo sviluppo di professionalità e competenze, nonché l'elevata qualificazione del personale impiegato a bordo rappresenta una priorità per l'industria armatoriale, soprattutto in termini di competitività a livello internazionale ed efficienza nello svolgimento della propria attività. Per il perseguimento di tali obiettivi, appare indispensabile individuare le figure professionali effettivamente richieste sul mercato del lavoro marittimo che posseggano competenze e conoscenze funzionali agli effettivi fabbisogni delle imprese armatoriali. Solo così, la formazione può rappresentare un volano fondamentale per accrescere realmente le opportunità di imbarco per i marittimi italiani.

Significativa la domanda da parte dell'armamento di alcune figure professionali di bordo altamente specializzate (quali direttori e ufficiali di macchina, operai meccanici, operai motoristi, tankisti, gasisti, cuochi equipaggio, alcune specifiche posizioni alberghiere, etc.) che l'attuale mercato del lavoro marittimo nazionale non è in grado di soddisfare a causa della forte carenza di personale italiano abilitato a ricoprire tali qualifiche. Tale carenza, soprattutto in relazione ai sottufficiali e comuni, è in gran parte da addebitare a una normativa che disciplina i requisiti di accesso a tali professioni ormai superata in quanto non più rispondente né alle ultime riforme del sistema scolastico, né all'evoluzione dei fabbisogni di competenze delle imprese. In particolare, la mancata attuazione del decreto interministeriale, previsto dal DPR n. 231 del 2006, comporta che siano ancora vigenti vecchi requisiti del 1992.





A tale riguardo, il Gruppo di Lavoro *Education*, nell'ambito della Commissione Risorse Umane e Relazioni Industriali di Confitarma, sta lavorando ad un progetto di semplificazione dei requisiti minimi di accesso alle suddette figure professionali di cui la flotta italiana ha un gran bisogno, così da renderne più agevole il conseguimento da parte delle nuove leve. Tale progetto sarà presentato alle competenti Istituzioni, quale concreta proposta per la crescita dell'occupazione marittima italiana.

ISTITUTI TECNICI SUPERIORI (ITS)

FONDAZIONE ACCADEMIA ITALIANA DELLA MARINA MERCANTILE. Nel 2018 la Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova ammette 86 nuovi allievi di coperta e 48 per la sezione macchina, la maggior parte dei quali provenienti dalla Liguria. In totale, dal 2005 al 2018, vengono formati 958 allievi di coperta e 651 allievi di macchina.

Nel corso dell'anno la Fondazione Accademia effettua un corso di allineamento, non finanziato dal Fondo Nazionale Marittimi, della durata di 700 ore (Percorso formativo AUC), aperto ai diplomati che non provengono da istituti nautici, né da istituti professionali ad indirizzo marittimo, per un totale di 24 allievi di coperta. Inoltre, per l'anno scolastico 2018/2019 vengono attivati tre nuovi corsi ITS: uno per Tecnico superiore del trasporto ferroviario ed intermodale con qualifica di agente polifunzionale presso la sede operativa di Arenzano a cui partecipano 25 allievi; e due per Tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci – Gestione dei servizi di bordo – Commissario di Bordo, a cui partecipano rispettivamente 22 e 25 allievi, presso la sede operativa di Lavagna.

La maggior parte degli allievi dell'Accademia vengono imbarcati su navi di compagnie associate a CONFITARMA. Inoltre, da qualche anno l'Accademia, accanto all'attività nella formazione di figure professionali destinate secondo la filiera orizzontale delle diverse posizioni di bordo, realizza attività nell'ambito della filiera verticale (sottufficiali, ufficiali attraverso il corso di livello direttivo).

Nel 2018 la Fondazione Accademia sigla un accordo di collaborazione con la *World Maritime University* di Malmo.

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 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 2018 porta a 21 i corsi, che coinvolgono 340 allievi, di cui 163 di coperta e 147 di macchina e per il primo anno, 30 allievi del Corso Tecnico Superiore “Gestione delle attività a servizio dei passeggeri a bordo delle navi – *Hospitality & Food Manager*” avviato nel 2018 e rivolto prevalentemente a giovani con diploma alberghiero o settore turistico.

Nel 2018, si diplomano 9 Allievi Ufficiali di coperta e 11 Allievi Ufficiali di macchina, che grazie all’introduzione dell’Esame Unificato hanno potuto conseguire contemporaneamente, il Diploma Tecnico Superiore e il Certificato di Competenza di Ufficiale di Coperta o Ufficiale di Macchina.

La maggior parte di questi, grazie a questa opportunità vengono imbarcati immediatamente come Terzi Ufficiali. Nel corso del 2019 accederanno all’Esame circa 50 allievi. Grazie alla disponibilità della nave scuola Signora del Vento, dell’IISS G. Caboto (Istituto Tecnico Nautico), gli Allievi dell’ITS Fondazione Caboto, svolgono attività di familiarizzazione a bordo, precedenti agli imbarchi su navi mercantili.

FONDAZIONE ISTITUTO TECNICO SUPERIORE PER IL SETTORE MOBILITÀ SOSTENIBILE TRASPORTI – ACCADEMIA MEDITERRANEA DELLA LOGISTICA E DELLA MARINA MERCANTILE. Costituito nell’agosto 2009, l’ITS per il settore della mobilità sostenibile di Catania dall’ottobre 2015 ha attivato tre tipologie di corsi per tecnici superiori. In particolare, 16 allievi che hanno seguito il corso per tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci (settore marittimo corso articolato ufficiale di macchina e di coperta) si sono già diplomati mentre altri 85 allievi stanno completando il percorso.

ISTRUZIONE E FORMAZIONE TECNICA SUPERIORE (IFTS). Formare s.c.a r.l. – Polo Nazionale per lo Shipping, l’Ente di formazione, ricerca e sviluppo di Confitarma, nel 2018 partecipa a Marelab, Centro Sperimentale di Sviluppo delle Competenze regionale dell’Economia del Mare, per la definizione del Repertorio delle 37 Qualifiche Professionali del settore shipping.

Inoltre, Formare è capofila dell’IFTS MACOMAS (*Maritime Competences Management System*) costituito con gli Istituti Trasporti Logistica e Navigazione (ITLN) di Torre del Greco e Procida, l’Università Parthenope e alcune compagnie di navigazione campane, per l’attuazione di 3 percorsi formativi di tecnico per la conduzione di mezzo navale riservati a 72 giovani allievi ufficiali del settore macchina. Ad oggi risultano imbarcati i primi 40 allievi.

Infine, Formare partecipa al progetto *Sea skills* nell’ambito del programma Erasmus+. Il progetto, che vede insieme 27 partner provenienti da 16 Paesi dell’Unione europea, dura quattro anni ed ha per obiettivo l’armonizzazione delle competenze in materia di *environment, digitalization, safety* e *security* attraverso metodologie innovative. Formare è *Lead partner* per la parte di implementazione a livello europeo del nuovo modello educativo.



La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione



Sulphur Cap 2020

Dal 1° gennaio 2020 sarà introdotto il limite "globale" 0,5% per il tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo, con eccezioni per i porti Ue e le aree ECA, in cui il limite è già 0,1%, e per le unità dotate di impianti di trattamento dei fumi emessi (*scrubber*), che potranno utilizzare ancora combustibili con valori più alti.

Tale limite è previsto dall'Annesso VI alla Convenzione MARPOL 73/78 a livello mondiale ed è ormai assodato che l'IMO non concederà proroghe. Va precisato che un'identica soglia è stata prevista in ambito comunitario dalla Direttiva 2012/33/UE.

Su tale restrizione si è concentrata l'attenzione degli *stakeholders* sotto diversi punti di vista:

- ricorso a combustibili alternativi;
- installazione di dispositivi di abbattimento delle emissioni;
- attenzione verso disponibilità del combustibile e problematiche tecniche.

Tra i combustibili "alternativi" il protagonista assoluto è indiscutibilmente il GNL.

Coraggiosa la scelta di un armatore italiano che, pur consapevole della mancanza di infrastrutture, ha realizzato il primo traghetto *dual fuel* del Mediterraneo, seguito da un armatore spagnolo che ha ordinato due ferry in un cantiere italiano.

Costante il supporto di Confitarma in entrambi per le relazioni con l'Autorità Marittima: nel primo caso nella fase di realizzazione della nave, nel secondo caso in quella di bunkeraggio, dovendosi effettuare a mezzo di autocisterne.

Anche per quanto riguarda i dispositivi che consentono di utilizzare combustibile con tenore di zolfo superiore allo 0,5% o 0,1% (*scrubber*), Confitarma svolge approfondimenti riguardo la loro installazione e il loro funzionamento. In particolare, durante l'*Information day* del 20 febbraio 2019 vengono analizzati gli aspetti normativi e tecnici con il coinvolgimento di esperti e di operatori.

Una delle principali preoccupazioni degli operatori è costituita dal timore che il prodotto possa presentare difficoltà di reperimento sul mercato, anche se secondo l'Unione Petrolifera non dovrebbero esserci problemi.





Per quanto riguarda la qualità del prodotto, si rileva la presenza dei cosiddetti *cat fines*, cioè residui di catalizzatori utilizzati in raffinazione; mentre le caratteristiche ancora poco note del “nuovo” *fuel* con tenore 0,5%, ottenuto in gran parte per miscelazione, suscitano dubbi sulla sua stabilità/omogeneità dopo un certo periodo di decantazione con conseguenti possibili difficoltà dal punto di vista strettamente tecnico ai motori.

Certificati Radio

Un progresso piccolo ma molto significativo si registra per le visite di rilascio/rinnovo del certificato sicurezza radio elettrica per le navi da carico.

Anche grazie alle numerose istanze di Confitarma, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto nel 2018 emette una specifica circolare che porta a cinque anni la durata del certificato, con l'introduzione dell'arco temporale a cavallo della scadenza per l'esecuzione delle visite periodiche.

Inoltre, Confitarma nel chiedere l'intervento del MIT perché si adoperi quale coordinatore per una modifica normativa, predispone una bozza di emendamento che dovrebbe portare all'affidamento del rilascio del certificato da parte degli Organismi Riconosciuti, con una sensibile riduzione dei costi diretti e gestionali.



Grafici e tabelle

Graphs and tables



La navigazione mercantile italiana nel 2018

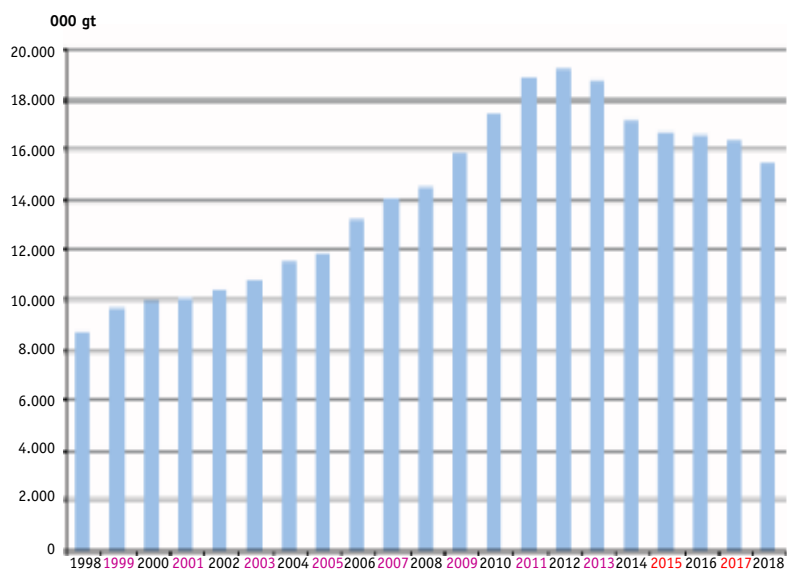
The Italian merchant marine in 2018

Flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet*

Navi di oltre 100 gt <i>Ships of 100 gt and over</i>	31.12.2018		31.12.2017		Var. 2018/2017	
	N.	000 gt	N.	000 gt	var. % N.	var. % gt
NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	233	3.713	247	4.163	-5,7	-10,8
Petroliere <i>Oil tankers</i>	77	1.920	86	2.273	-10	-16
Gasiere <i>Gas tankers</i>	21	376	24	436	-13	-14
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	102	1.383	105	1.421	-3	-3
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	33	34	32	32	3	4
NAVI DA CARICO SECCO <i>DRY CARGO SHIPS</i>	170	6.247	180	6.714	-5,6	-7,0
Carico generale <i>General cargo</i>	27	134	29	147	-7	-8
Portacontenitori <i>Container ships</i>	13	561	14	603	-7	-7
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	48	2.179	59	2.684	-19	-19
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	82	3.501	78	3.280	5	7
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	421	4.836	426	4.757	-1,2	1,6
Crociera <i>Cruise</i>	27	2.374	27	2.243	0	6
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	71	22	73	22	-3	-3
Traghetti <i>Ferries</i>	187	2.263	190	2.444	-2	-7
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	136	51	136	48	0	5
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	582	687	595	689	-2	0
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	356	253	366	254	-3	0
Altri tipi di navi <i>Others</i>	226	433	229	435	-1	0
TOTALE TOTAL	1.406	15.482	1.448	16.323	-2,9	-5,1

Fonte/Source: Confitarma

Evoluzione della flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet evolution*



Fonte/Source: Confitarma

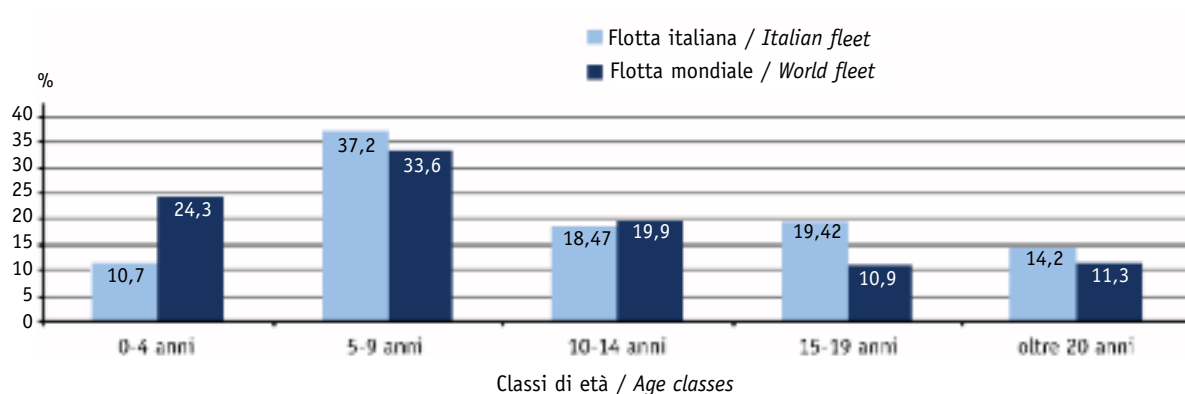
Alla fine del 2018, la flotta mercantile di proprietà italiana si riduce del 5,1% rispetto alla fine del 2017, con 1.406 navi per un totale di 15.482.499 gt (tonnellate di stazza lorda), così ripartite:

- oltre le 1.000 gt: 643 navi, equivalenti a 15.224.252 gt
- da 100 a 999 gt: 763 navi, equivalenti a 258.197 gt

Il 92% del tonnellaggio di proprietà italiana, pari a circa 14,2 milioni gt, sono iscritte nel Registro internazionale italiano, mentre l'8% (1,2 milione gt) sono iscritte nel Registro ordinario e una piccola parte del tonnellaggio di proprietà italiana batte temporaneamente bandiera estera (*bareboat charter registration*).



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 2009 al 2018 <i>Ships delivered between 2009 and 2018</i>			Navi in costruzione al 31.12.2018 <i>Ships under construction as of 31.12.2018</i>		
	N.	gt	% su flotta esistente <i>% on operating fleet</i>	N.	gt	% su flotta esistente <i>% on operating fleet</i>
NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	49	1.370.257	37	4	15.515	0
Petroliere <i>Oil tankers</i>	25	980.779	51	3	4.915	0
Gasiere <i>Gas tankers</i>	4	42.380	11	-	-	0
Chimichiere <i>Chemical tankers</i>	20	347.098	25	1	10.600	1
NAVI DA CARICO SECCO <i>DRY CARGO SHIPS</i>	97	4.025.846	64	16	1.020.000	16
Carico generale <i>General cargo</i>	15	78.806	59	1	9.600	7
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	36	1.831.412	84	-	-	-
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	46	2.115.628	60	15	1.010.400	29
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	36	1.327.216	27	18	2.021.522	42
Navi passeggeri <i>Passenger ships</i>	28	1.099.198	43	13	1.735.022	67
Traghetti <i>Ferries</i>	8	228.018	10	5	286.500	13
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	105	135.801	20	6	30.848	4
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	70	69.416	27	3	1.456	1
Altri tipi di navi <i>Others</i>	35	66.385	15	3	29.392	7
TOTALE TOTAL	287	6.859.120	44	44	3.087.885	20

Nel corso del 2018, entrano a far parte della flotta 15 unità, per 374.116 gt: 1 gasiera (25.248 gt), 1 cisterna (1.587 gt), 2 navi passeggeri (346 gt), 1 nave da crociera (183.858 gt), 3 Ro-ro cargo (151.326 gt), 1 Ro-ro passenger (8.778 gt), 3 rimorchiatori (1.121 gt), 3 altri tipi di navi (1.852 gt).

Nonostante la consistente riduzione degli investimenti registratasi negli ultimi anni, in totale dal 2015 al 2018 gli armatori italiani ordinano ai cantieri nazionali ed esteri 145 unità per un valore di circa 20 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	2018
Nel mondo <i>World</i>	276	239	263	293	406	445	439	297	264	245	246	191	180	201
– Golfo di Aden, Mar Rosso, Somalia	45	20	44	111	211	219	237	75	15	11	0	2	9	3
– West Africa	25	31	53	59	47	39	52	62	51	41	14	54	36	79
Navi italiane attaccate <i>Attacks against Italian ships</i>	3	1	1	4	11	8	8	5	4	7	0	0	0	3

Fonte/Source: IMB – International Maritime Bureau

Migranti dal mare Migrant at sea

Interventi SAR delle navi mercantili

Sar operation by merchant ships

	2014	2015	2016	2017	2018	Totale Total
Totale navi mercantili dirottate da MRCC* <i>Total merchant ships diverted by MRCC</i>	882	492	381	416	84	2.255
di cui/of which: mercantili di bandiera italiana/ <i>Italian merchant ships</i>	170	105	149	148	38	610
Totale navi mercantili coinvolte in soccorso <i>Total Merchant ships involved in rescue operations</i>	252	141	121	119	25	658
Totale migranti salvati/ <i>Total people saved</i>	166.370	152.343	178.415	114.286	19.782	631.196
Totale migranti salvati da unità mercantili <i>Total people saved by merchant ships</i>	42.061	16.158	13.888	11.350	1.438	84.895
% migranti salvati da unità mercantili / <i>% of total people saved by merchant ships</i>	25%	11%	8%	10%	7%	13%
di cui/of which: da navi mercantili di bandiera italiana/ <i>Italian merchant ships</i>	7.947	5.054	6.492	6.245	644	26.382
% migranti salvati da unità mercantili di bandiera italiana / <i>% of total people saved by Italian merchant ships</i>	19%	31%	47%	55%	45%	31%
Unità soccorse <i>Ships saved</i>	255	138	119	119	25	656

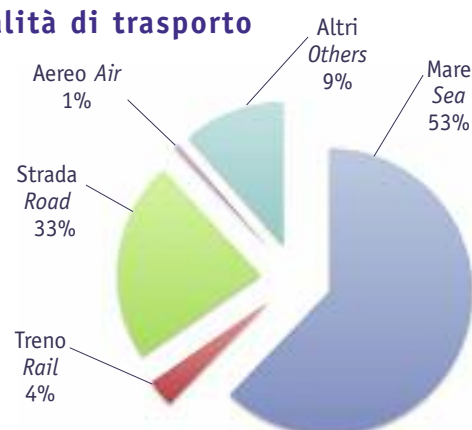
*Maritime Rescue Co-ordination Centre-Rome

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

Commercio estero dell'Italia nel 2018 per modalità di trasporto

Italian foreign trade by mode of transport on 2018

	import		export		total	
	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%
Mare Sea	180,452	57	65,091	44	245,543	53
Treno Rail	15,335	5	4,448	3	19,783	4
Strada Road	78,057	25	75,551	52	153,609	33
Aereo Air	0,465	0	1,168	1	1,633	1
Altri Others	43,023	13	0,360	0	43,383	9
TOTALE TOTAL	317,332	100	146,618	100	463,951	100



Il 44% 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, negli scambi con i paesi dell'Ue, risultano merci per circa 50 milioni di tonnellate in importazione e circa 34 milioni di tonnellate in esportazione, classificate come "Non dichiarato" e quindi non sono 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.

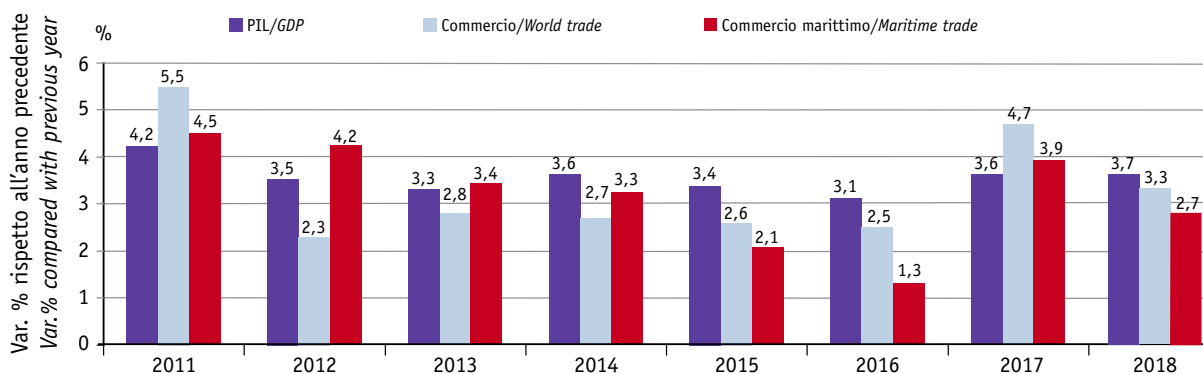


La navigazione internazionale e i traffici marittimi

International navigation and maritime traffic

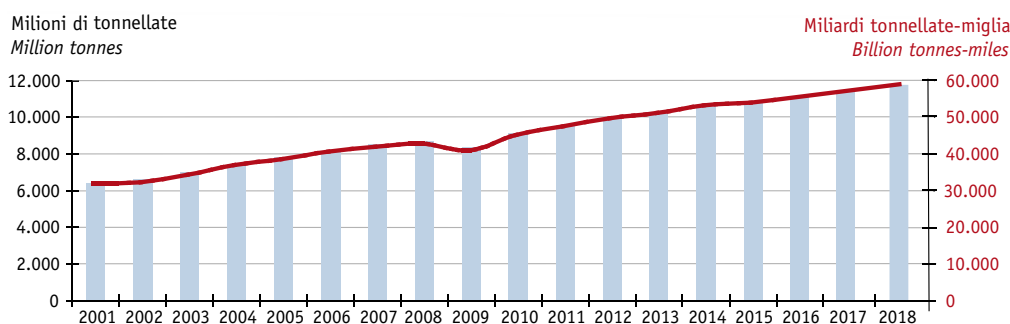
PIL, commercio mondiale e commercio marittimo

GDP, world trade and maritime trade



Fonte/Source: IMF, WTO, Clarkson Research

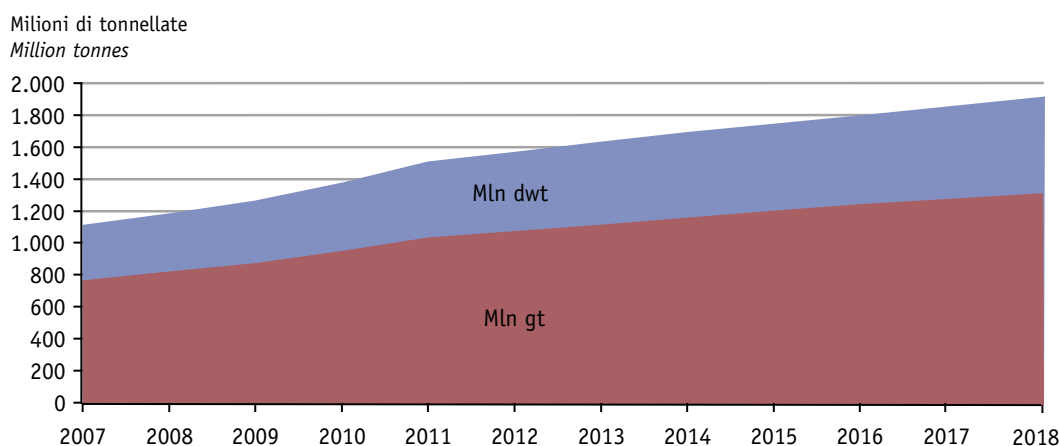
Traffico marittimo mondiale World seaborne trade



Nel 2018, aumenta del 2,7% il commercio marittimo mondiale con un totale di volumi trasportati pari a 11.901 milioni di tonnellate. La domanda di servizi di trasporto marittimo, cioè le quantità di merci trasportate per le distanze percorse, nel 2018 registra un aumento del 3,2% per un totale di 59.085 miliardi di tonnellate-miglia.

Fonte/Source: Clarkson Research

Evoluzione della flotta mondiale World merchant fleet evolution



Alla fine del 2018 la flotta mondiale registra un ulteriore aumento del 3,3%, con quasi 1.334 milioni di tonnellate di stazza lorda (gt) e quasi 1.884 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 2018 December 31st, 2018

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 <i>Greece</i>	3.807	183.664.163	14,0	3.768	183.334.173	317.965.633	17,0
2	Giappone <i>Japan</i>	4.049	165.191.169	12,6	3.901	163.050.314	237.442.352	12,7
3	Cina <i>China</i>	4.625	155.722.835	11,9	4.015	151.440.710	235.484.611	12,6
4	Regno Unito <i>UK</i>	1.728	65.897.829	5,0	1.405	62.502.971	95.991.136	5,1
5	USA	2.377	63.720.124	4,9	1.257	56.674.711	65.632.025	3,5
6	Germania <i>Germany</i>	2.310	57.286.462	4,4	2.254	57.095.483	75.543.893	4,0
7	Corea del Sud <i>Korea South</i>	1.406	45.248.755	3,4	1.301	44.965.250	69.501.168	3,7
8	Norvegia <i>Norway</i>	2.185	43.585.612	3,3	1.445	36.905.439	46.185.636	2,5
9	Singapore	1.529	40.111.630	3,1	1.163	38.415.021	59.210.235	3,2
10	Hong Kong	996	34.380.207	2,6	924	34.144.261	50.936.292	2,7
11	Danimarca <i>Denmark</i>	830	32.036.543	2,4	706	31.245.101	36.475.530	1,9
12	Taiwan	849	30.522.010	2,3	795	30.257.617	47.036.283	2,5
13	Svizzera <i>Switzerland</i>	378	17.622.191	1,3	356	16.822.312	18.686.441	1,0
14	Turchia <i>Turkey</i>	1.112	15.538.967	1,2	1.075	14.955.583	23.481.004	1,3
15	ITALIA <i>Italy</i>	664	15.396.260	1,2	575	14.492.242	16.753.364	0,9
16	Russia	1.643	14.882.824	1,1	1.125	12.592.117	19.160.441	1,0
17	Canada	460	14.597.383	1,1	379	13.792.071	20.177.646	1,1
18	Belgio <i>Belgium</i>	260	13.945.340	1,1	176	13.117.432	23.685.190	1,3
19	Indonesia	1.540	13.201.300	1,0	1.410	12.542.116	17.869.935	1,0
20	India	634	12.976.400	1,0	417	12.010.709	20.642.858	1,1
21	Emirati Arabi Uniti <i>United Arab Emirates</i>	614	12.233.587	0,9	351	11.478.183	14.657.150	0,8
22	Monaco	251	12.141.431	0,9	250	12.138.099	20.869.049	1,1
23	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	1.152	11.946.395	0,9	885	9.979.943	13.927.229	0,7
24	Malaysia	532	11.688.211	0,9	248	9.715.150	13.634.265	0,7
25	Francia <i>France</i>	450	11.202.642	0,9	206	9.798.317	10.454.752	0,6
26	Arabia Saudita <i>Saudi Arabia</i>	271	10.158.262	0,8	141	9.897.473	17.983.175	1,0
27	Iran	197	9.896.569	0,8	170	9.629.178	17.297.330	0,9
28	Svezia <i>Sweden</i>	272	6.218.323	0,5	254	5.909.875	6.040.589	0,3
29	Qatar	110	5.996.656	0,5	71	5.903.576	5.506.976	0,3
30	Brasile <i>Brazil</i>	204	4.784.485	0,4	77	2.505.260	4.425.917	0,2
	Altri <i>Others</i>	5.490	65.705.638	5,0	3.997	60.081.978	87.322.006	4,7
	Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale <i>Tonnage controlled by unknown shipowners</i>	10.491	114.689.356	8,7	8.682	108.719.057	163.651.371	8,7
	TOTALE TOTAL	53.416	1.312.189.559	100	43.779	1.256.091.722	1.873.631.482	100

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 2018 *December 31st, 2018*

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

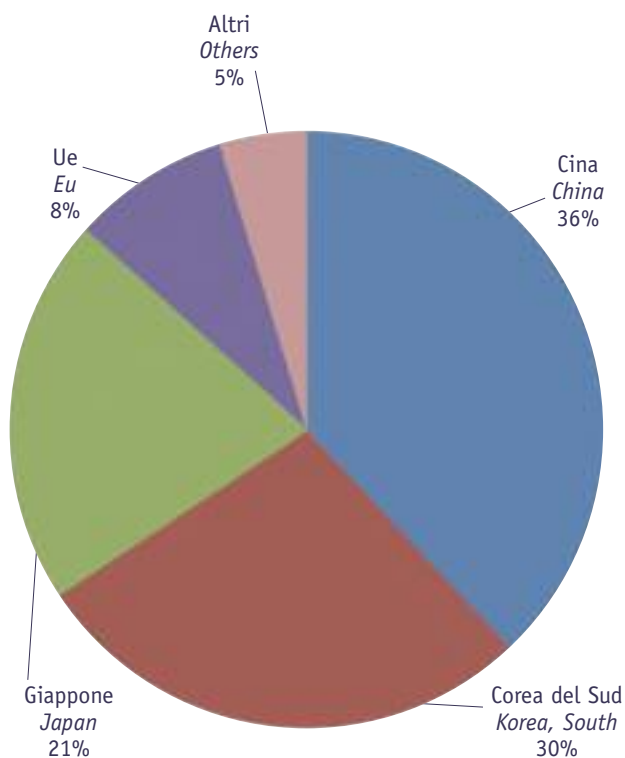
	Bandiera <i>Flag</i>	Totali/Totals			Navi da carico/ <i>Cargo carrying ships</i>			
		N.	GT	% GT	N.	GT	DWT	% DWT
1	Panama	7.953	214.863.965	16,1	6.471	209.990.132	319.427.241	17,0
2	Liberia	3.481	155.107.651	11,6	3.348	151.913.368	241.571.720	12,8
3	Isole Marshall <i>Marshall Islands</i>	3.533	151.149.972	11,3	3.247	145.140.458	235.208.719	12,5
4	Hong Kong	2.610	124.445.233	9,3	2.522	124.163.152	197.881.384	10,5
5	Singapore	3.240	85.228.212	6,4	2.207	82.506.591	123.889.388	6,6
6	Malta	2.174	75.346.183	5,6	1.980	74.249.923	110.288.008	5,9
7	Bahamas	1.365	60.451.013	4,5	1.148	54.854.676	66.456.746	3,5
8	Cina <i>China</i>	5.921	54.636.196	4,1	3.100	50.711.984	79.267.855	4,2
9	Grecia <i>Greece</i>	1.350	39.789.616	3,0	1.013	39.700.055	69.482.073	3,7
10	Giappone <i>Japan</i>	5.279	28.098.510	2,1	3.321	27.223.215	38.896.658	2,1
11	Cipro <i>Cyprus</i>	1.036	22.859.290	1,7	837	22.020.986	33.947.217	1,8
12	Danimarca <i>Denmark</i>	1.070	20.966.896	1,6	528	20.316.609	22.498.379	1,2
13	Norvegia <i>Norway</i>	2.041	17.989.986	1,3	984	14.872.457	18.778.376	1,0
14	Indonesia	9.142	17.917.005	1,3	3.865	15.418.210	21.440.250	1,1
15	Isola di Man <i>Isle of Man</i>	381	16.352.307	1,2	334	15.687.728	26.652.075	1,4
16	Regno Unito <i>UK</i>	1.478	15.408.357	1,2	422	14.164.678	15.035.997	0,8
17	Portogallo <i>Portugal</i>	788	14831062	1,1	534	14711259	19681739	1,0
18	ITALIA <i>Italy</i>	1.430	14.723.084	1,1	704	14.056.186	12.103.388	0,6
19	USA	6.445	11.931.620	0,9	520	8.585.779	10.179.191	0,5
20	Bermuda	148	10.563.142	0,8	140	10.172.072	8.116.866	0,4
21	India	1.707	10.481.554	0,8	629	9.456.820	16.113.574	0,9
22	Corea del Sud <i>Korea South</i>	3.058	10.092.333	0,8	1.276	9.362.035	13.266.993	0,7
23	Russia	3.871	9.862.828	0,7	1.615	6.684.174	8.504.070	0,5
24	Germania <i>Germany</i>	645	7.948.717	0,6	297	7.677.627	8.370.413	0,4
25	Arabia Saudita <i>Saudi Arabia</i>	364	7.466.381	0,6	128	7.341.860	13.090.952	0,7
26	Malaysia	1.511	7.226.837	0,5	453	5.623.035	6.841.755	0,4
27	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	1.360	7.092.147	0,5	768	6.175.364	6.254.589	0,3
28	Francia <i>France</i>	932	6338648	0,5	219	5764998	6968324	0,4
29	Belgio <i>Belgium</i>	245	6.134.891	0,5	91	5.866.051	9.897.019	0,5
30	Turchia <i>Turkey</i>	1.504	5.549.796	0,4	889	5.232.823	7.271.300	0,4
	Altri <i>Others</i>	42.463	102.789.941	7,7	16.097	83.345.313	116.306.973	6,2
	TOTALE <i>TOTAL</i>	118.525	1.333.643.373	100	59.687	1.262.989.618	1.883.689.232	100

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 2018 *December 2018*



Alla fine del 2018, secondo le statistiche IHS Fairplay, nel carnet degli ordini mondiali di nuove costruzioni risultano 4.665 navi per 151 milioni di tonnellate di stazza lorda (84,7 milioni di stazza lorda compensata), di cui 3.042 unità da carico pari a 145,7 milioni gt (76,5 milioni cgt e 202 milioni dwt). Il 49% del tonnellaggio gt (74,3 milioni gt) sarà completato entro il 2019, il 35% (52,1 milioni gt) nel 2020 e il 16% (23,6 milioni gt) dal 2021 in poi.

I cantieri cinesi mantengono la leadership nella costruzione di nuove navi con il 36% dell'orderbook mondiale in termini di gt, seguiti da Corea del Sud (30%), Giappone (30%) ed Unione Europea (8%).

Con 55 navi per 4,4 milioni gt, l'Italia è quarta nella graduatoria mondiale dei principali paesi costruttori e prima tra i paesi dell'Unione europea.

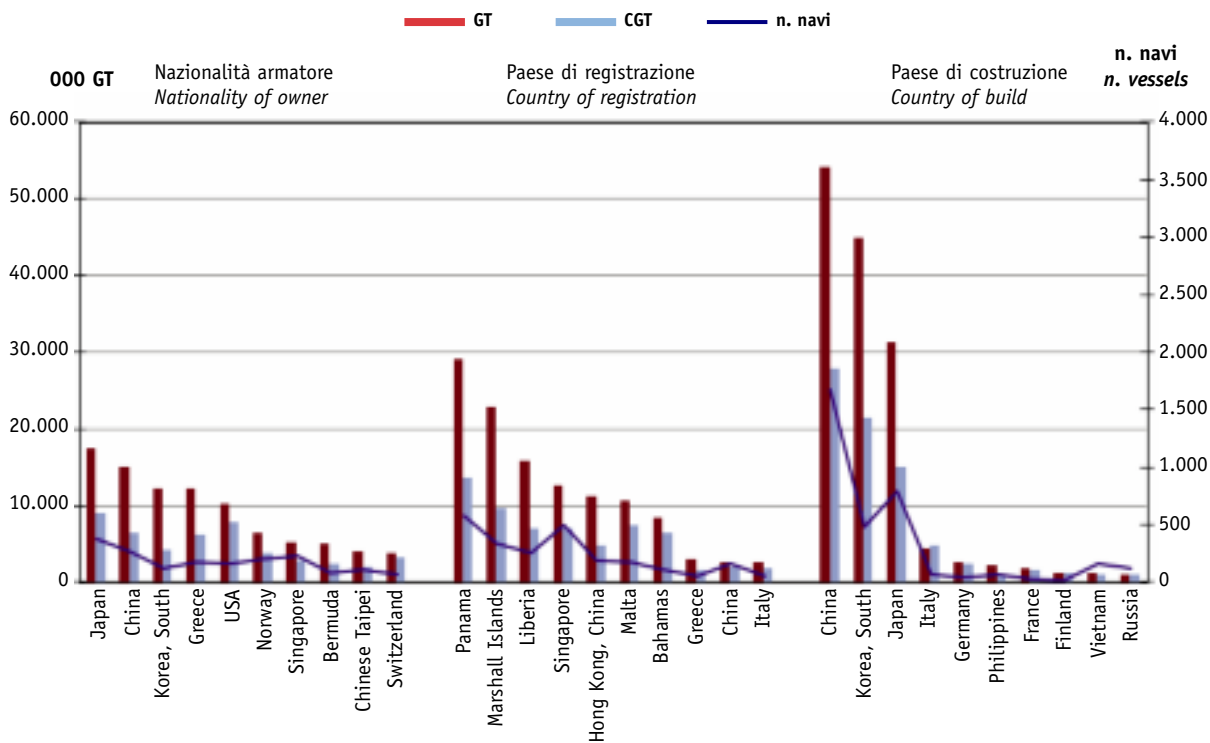
Nella costruzione di navi da crociera, i cantieri italiani con ordini per 44 unità e 3,3 mln gt precedono quelli tedeschi che hanno ordini per 22 unità e 2,2 mln gt.

La Cina è il principale costruttore di *chemical/oil product tankers* (142 per 4,4 mln dwt), *chemical tanker* (18 unità per 200mla dwt), navi portarinfuse (424 unità per 42 milioni dwt), da carico generale (94 unità per 1,4mln dwt), *passenger/ro-ro cargo* (34 per 1,1 mln gt), *ro-ro cargo ship* (19 unità per 1,1 mln gt) e *vehicle carrier* (19 per 21,2 mln gt). La Corea del Sud è prima nella costruzione di portacontaineri (93 per 11,8 mln dwt), *crude oil tanker* (122 unità per 27,2 mln dwt), gasiere LNG (96 unità per 8,8 mln dwt) e LPG (28 unità per 1,3 mln dwt). Il Giappone ha il primato nella costruzione di *oil products tanker* (26 unità per 667mla dwt).

Fonte/Source: IHS Fairplay

Ordini ai cantieri mondiali *World orderbook*

Dicembre 2018 *December 2018*



Fonte/Source: IHS Fairplay



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

		2018			2017		
		N.	Mln GT	Mln DWT	N.	Mln GT	Mln DWT
Petroliere <i>Oil tanker</i>	Flotta/ <i>Exhisting fleet</i>	2.781	237,4	445,6	2.757	233,8	438,6
	<i>Order Book</i>	354	24,4	48,9	474	33,8	62,3
	Dismissioni e perdite/ <i>Ship disposals and lossess</i>	115	9,5	17,7	60	4,3	7,9
	Navi ultimate/ <i>Completions</i>	256	13,1	24,5	280	17,8	33,2
	Navi ordinate/ <i>Order reported</i>	114	9,4	17,6	161	13,3	24,7
Chimichiere <i>Chemical</i>	Flotta/ <i>Exhisting fleet</i>	5.412	69,1	111,5	5.246	66,7	107,7
	<i>Order Book</i>	390	7,2	11,6	458	7,6	12,4
	Dismissioni e perdite/ <i>Ship disposals and lossess</i>	39	0,5	0,8	31	0,4	0,6
	Navi ultimate/ <i>Completions</i>	199	2,9	4,6	183	3,3	5,3
	Navi ordinate/ <i>Order reported</i>	114	2,1	3,4	123	1,7	2,8
Gasiere <i>Gas carrier</i>	Flotta/ <i>Exhisting fleet</i>	2.006	77,5	68,5	1.954	71,2	63,7
	<i>Order Book</i>	225	16,3	13,9	200	14,8	11,8
	Dismissioni e perdite/ <i>Ship disposals and lossess</i>	43	0,9	1,0	28	0,5	0,5
	Navi ultimate/ <i>Completions</i>	93	7,1	5,7	106	4,9	4,4
	Navi ordinate/ <i>Order reported</i>	106	7,9	6,8	46	2,4	2,1
Portarinfuse <i>Bulk carrier</i>	Flotta/ <i>Exhisting fleet</i>	10.419	439,6	803,3	10.170	426,3	778,8
	<i>Order Book</i>	884	495	92,2	789	41,6	83,1
	Dismissioni e perdite/ <i>Ship disposals and lossess</i>	45	2,1	3,7	208	7,5	13,8
	Navi ultimate/ <i>Completions</i>	277	14,8	27,4	432	20,4	37,1
	Navi ordinate/ <i>Order reported</i>	220	12,5	23,4	176	12,4	23,7
Portacontainer <i>Container</i>	Flotta/ <i>Exhisting fleet</i>	5.214	237,1	268,5	5.106	224,7	253,7
	<i>Order Book</i>	376	26,6	27,5	378	28,9	29,7
	Dismissioni e perdite/ <i>Ship disposals and lossess</i>	54	1,2	1,4	152	4,9	5,8
	Navi ultimate/ <i>Completions</i>	178	13,6	14,1	154	12,1	12,5
	Navi ordinate/ <i>Order reported</i>	179	12,1	12,9	87	7,0	6,9
Ro-ro cargo	Flotta/ <i>Exhisting fleet</i>	2.857	50,7	20,1	2.818	50,1	39,4
	<i>Order Book</i>	105	3,3	1,1	117	3,8	1,2
	Dismissioni e perdite/ <i>Ship disposals and lossess</i>	19	0,1	0,9	10	0,9	0,6
	Navi ultimate/ <i>Completions</i>	51	1,2	0,7	69	2,1	7,3
	Navi ordinate/ <i>Order reported</i>	36	1,2	0,5	38	0,8	0,3

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 <i>Countries</i>	N.	DWT	Paesi <i>Countries</i>	N.	DWT	Paesi <i>Countries</i>	N.	DWT
1	Grecia <i>Greece</i>	750	118.897.994	Grecia <i>Greece</i>	168	6.448.892	Grecia <i>Greece</i>	344	12.770.296
2	Cina <i>China</i>	220	42.004.358	Cina <i>China</i>	220	4.604.315	Giappone <i>Japan</i>	444	9.659.974
3	USA	114	27.564.396	Giappone <i>Japan</i>	186	3.691.504	Regno Unito <i>UK</i>	209	7.214.256
4	Giappone <i>Japan</i>	142	25.010.592	Regno Unito <i>UK</i>	60	2.545.967	USA	187	7.162.561
5	Regno Unito <i>UK</i>	115	19.411.355	Singapore	175	2.340.512	Cina <i>China</i>	347	6.616.542
6	Belgio <i>Belgium</i>	66	16.723.456	Indonesia	205	2.289.338	Norvegia <i>Norway</i>	259	6.567.770
7	Arabia Saudita <i>Saudi Arabia</i>	61	15.354.618	India	54	2.093.647	ITALIA <i>Italy</i>	167	4.492.793
8	Iran	51	13.547.355	Russia	204	1.451.258	Danimarca <i>Denmark</i>	165	4.449.071
9	Norvegia <i>Norway</i>	95	12.723.493	Germania <i>Germany</i>	30	1.373.656	Corea del Sud <i>Korea South</i>	251	3.894.609
10	Singapore	94	12.055.172	Taiwan	37	1.110.686	Singapore	166	3.863.518
11	Corea del Sud <i>Korea South</i>	58	11.808.682	Svezia <i>Sweden</i>	23	1.057.821	Germania <i>Germany</i>	179	3.792.093
12	Russia	103	10.913.276	Hong Kong	45	1.034.833	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	159	3.598.132
13	Canada	68	9.587.224	Emirati Arabi Uniti <i>UAEs</i>	45	901.551	Hong Kong	69	2.535.395
14	Malesia <i>Malaysia</i>	57	8.967.947	ITALIA <i>Italy</i>	27	862.893	Monaco	55	2.218.795
15	Hong Kong	45	7.123.722	Vietnam	50	759.619	Svezia <i>Sweden</i>	89	2.112.685
16	India	44	6.822.915	Cile <i>Chile</i>	14	659.432	Emirati Arabi Uniti <i>UAEs</i>	67	2.051.880
17	Monaco	45	5.626.528	Danimarca <i>Denmark</i>	18	553.226	Turchia <i>Turkey</i>	175	1.879.887
18	Germania <i>Germany</i>	44	5.233.927	Brasile <i>Brazil</i>	19	535.229	Arabia Saudita <i>Saudi Arabia</i>	41	1.745.908
19	Kuwait	25	5.124.560	Nigeria	39	412.379	Russia	93	1.492.428
20	Oman	16	5.035.533	Tailandia <i>Thailand</i>	96	344.294	Indonesia	88	1.091.255
21	Taiwan	18	4.566.975	USA	12	344.148	Vietnam	52	863.411
22	Indonesia	50	3.914.686	Turchia <i>Turkey</i>	45	295.217	Taiwan	28	852.611
23	Turchia <i>Turkey</i>	21	2.912.682	Kuwait	7	293.923	Lettonia <i>Latvia</i>	14	703.769
24	Emirati Arabi Uniti <i>UAEs</i>	28	2.641.818	Azerbaijan	36	275.483	Messico <i>Mexico</i>	17	684.819
25	Brasile <i>Brazil</i>	18	2.404.966	Ecuador	19	271.919	India	22	651.387
26	ITALIA <i>Italy</i>	18	2.215.620	Corea del Sud <i>Korea South</i>	26	244.015	Svizzera <i>Switzerland</i>	20	649.898
27	Angola	15	2.196.795	Norvegia <i>Norway</i>	11	238.362	Irlanda <i>Irish Republic</i>	14	592.395
28	Lussemburgo <i>Luxembourg</i>	10	1.877.310	Malesia <i>Malaysia</i>	27	195.618	Oman	13	581.780
29	Danimarca <i>Denmark</i>	17	1.876.097	Venezuela	5	192.235	Malesia <i>Malaysia</i>	27	476.503
30	Venezuela	17	1.864.353	Monaco	4	182.732	Croazia <i>Croatia</i>	9	462.300
	TOTALE <i>TOTAL</i>	2.754	445.549.111		3.204	48.932.668		4.697	110.800.351

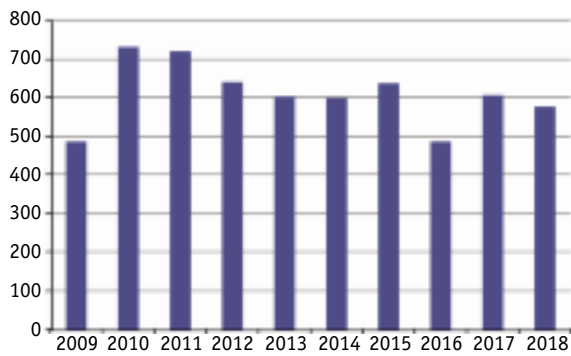
Navi di almeno 1.000 gt per nazionalità dell'armatore *Ships of 1,000 gt and over by nationality of owner*

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

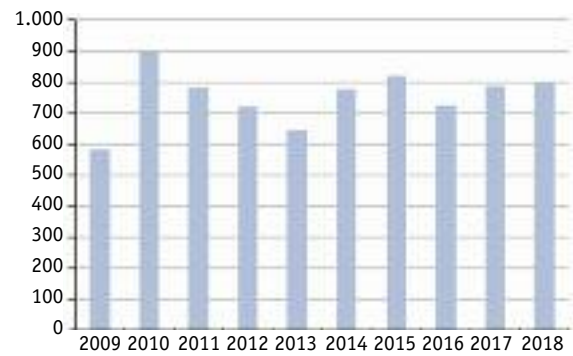


Andamento dei noli delle navi cisterna *Tanker ships charter market performance*

Baltic Clean Tanker Index



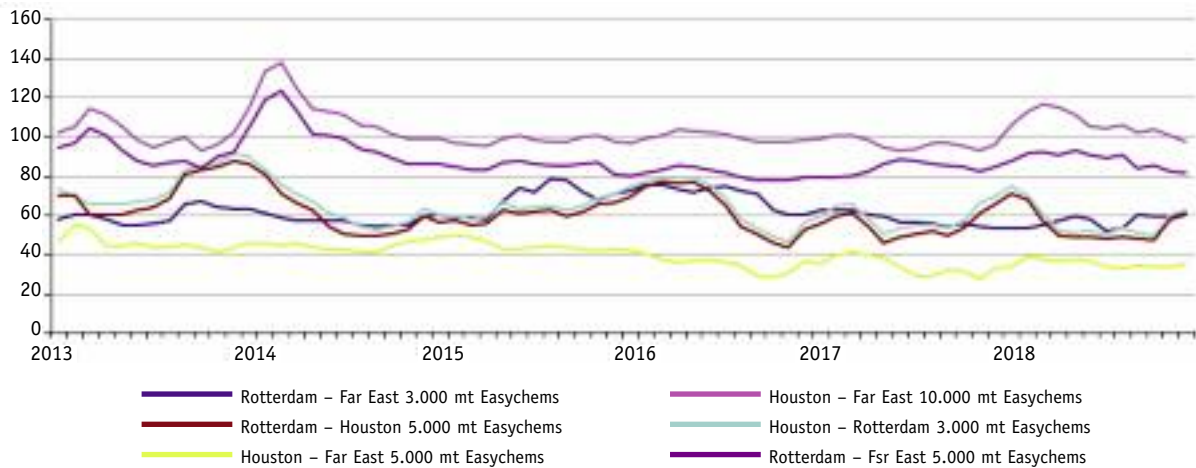
Baltic Dirty Tanker Index



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

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

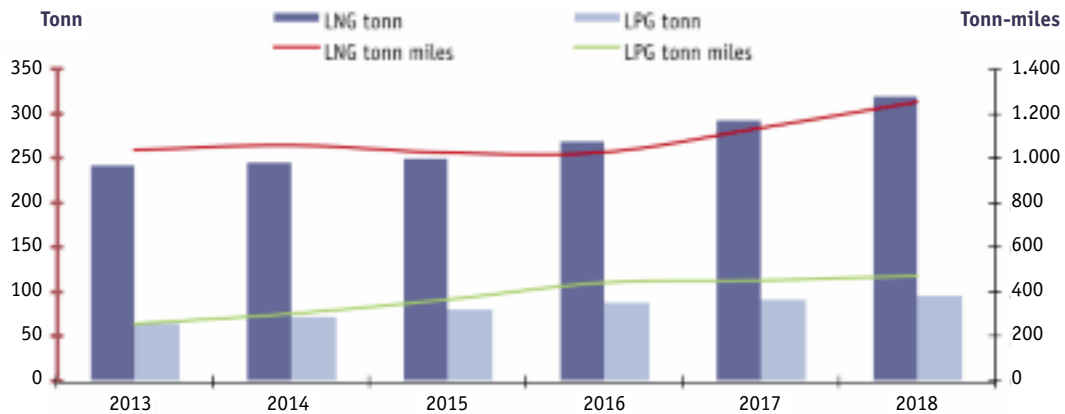
US\$/t



Fonte/Source: Clarkson Research



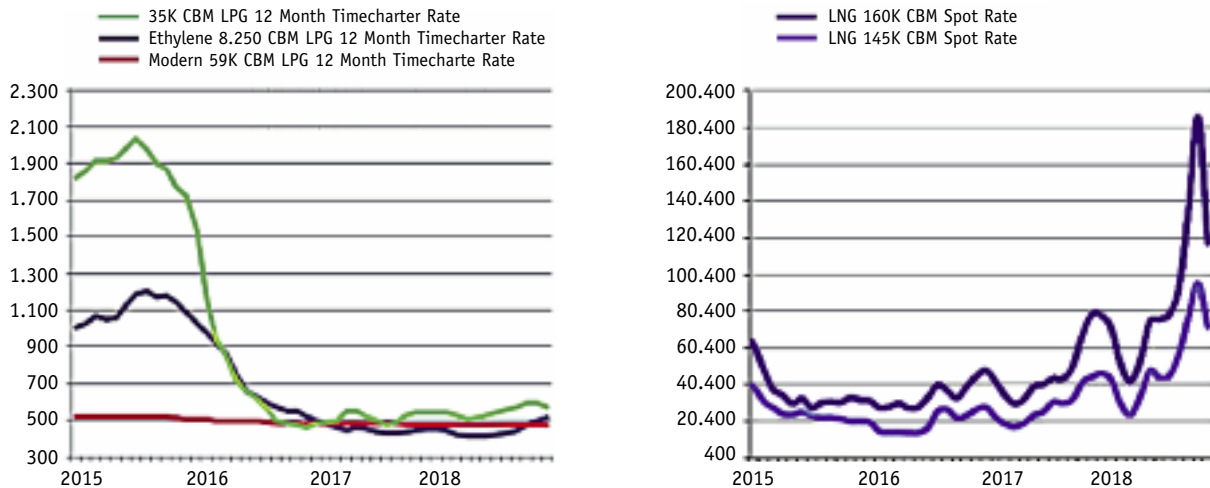
Traffico marittimo di LNG e LPG *Maritime trade of LNG and LPG*



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

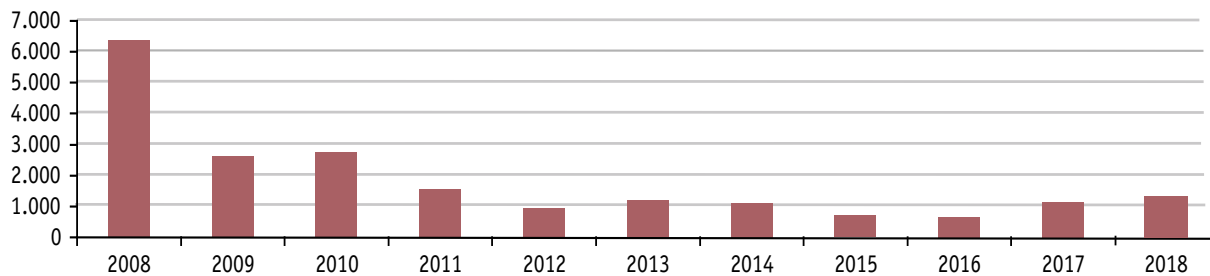
Andamento dei noli delle navi LPG e LNG *LPG and LNG ships charter market performance*

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 <i>Countries</i>	N.	DWT
1	Grecia <i>Greece</i>	1.790	152.615.353
2	Giappone <i>Japan</i>	1.532	142.821.632
3	Cina <i>China</i>	1.553	123.132.548
4	Regno Unito <i>UK</i>	374	40.997.428
5	Corea del Sud <i>Korea South</i>	306	38.831.418
6	Hong Kong	440	27.658.180
7	Taiwan	346	27.207.364
8	USA	319	25.289.798
9	Singapore	260	24.921.343
10	Germania <i>Germany</i>	231	18.694.833
11	Turchia <i>Turkey</i>	244	13.050.135
12	Monaco	127	11.833.177
13	India	119	9.046.974
14	Norvegia <i>Norway</i>	145	8.264.552
15	ITALIA <i>Italy</i>	87	6.104.246
16	Belgio <i>Belgium</i>	41	5.159.537
17	Canada	95	4.665.365
18	Indonesia	79	4.286.285
19	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	66	3.159.970
20	Danimarca <i>Denmark</i>	66	3.014.364
21	Tailandia <i>Thailand</i>	59	2.999.073
22	Svizzera <i>Switzerland</i>	63	2.856.050
23	Emirati Arabi Uniti <i>UAEs</i>	51	2.678.163
24	Vietnam	123	2.657.627
25	Polonia <i>Poland</i>	53	2.123.083
26	Iran	32	1.995.471
27	Bangladesh	39	1.922.945
28	Oman	4	1.601.744
29	Cipro <i>Cyprus</i>	28	1.418.186
30	Croazia <i>Croatia</i>	27	1.368.357
	TOTALE <i>TOTAL</i>	10.408	803.281.140

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 <i>Countries</i>	N.	GT	DWT
1	Cina <i>China</i>	631	39.051.694	43.539.516
2	Germania <i>Germany</i>	875	32.294.772	37.472.867
3	Danimarca <i>Denmark</i>	306	23.663.719	25.682.914
4	Giappone <i>Japan</i>	333	22.879.514	23.912.646
5	Grecia <i>Greece</i>	332	16.703.885	18.978.303
6	Svizzera <i>Switzerland</i>	157	11.246.982	12.706.204
7	Singapore	223	10.808.902	12.169.190
8	Taiwan	239	10.700.984	11.717.490
9	Hong Kong	147	8.982.009	9.896.759
10	Regno Unito <i>UK</i>	204	7.177.184	8.549.403
11	Francia <i>France</i>	88	7.629.417	8.249.517
12	Corea del Sud <i>Korea South</i>	194	6.340.442	7.330.730
13	USA	123	5.462.196	6.176.286
14	Emirati Arabi Uniti <i>UAE</i>	76	5.051.233	5.404.499
15	Norvegia <i>Norway</i>	104	2.997.616	3.694.468
16	Indonesia	205	1.952.521	2.497.710
17	Turchia <i>Turkey</i>	74	1.623.677	2.015.239
18	Israele <i>Israel</i>	18	1.034.493	1.202.872
19	Iran	25	954.564	1.156.220
20	Isole Marshall <i>Marshall Islands</i>	27	674.616	849.812
21	Belgio <i>Belgium</i>	19	659.160	806.629
22	Tailandia <i>Thailandia</i>	45	624.901	790.566
23	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	54	594.514	725.538
24	Cipro <i>Cyprus</i>	30	546.093	683.120
25	Lussemburgo <i>Luxembourg</i>	9	421.877	530.902
26	Vietnam	41	341.767	445.615
27	Russia	20	233.279	296.060
28	Spagna <i>Spain</i>	5	253.770	272.330
29	Malaysia	18	189.609	242.668
30	Australia	6	200.118	241.504
	TOTALE TOTAL	5.161	237.062.085	266.409.246

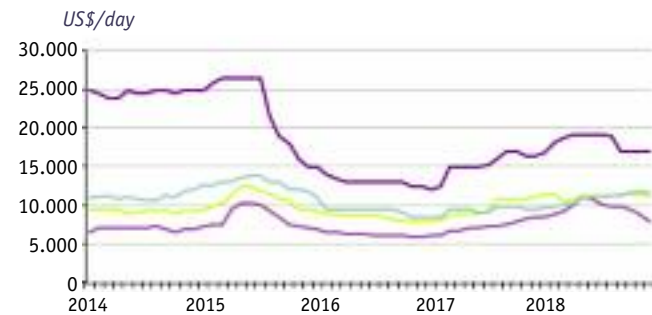
Navi di almeno 1.000 gt per nazionalità dell'armatore *Ships of 1,000 gt and over by nationality of owner*

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



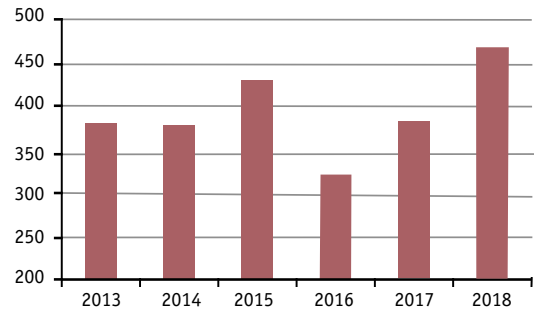
Andamento dei noli delle navi portacontenitori *Container charter market performance*

— Feeder Containership 2,750 teu gls 6-12 Month Timecharter Rate
— Narrow Beam Containership 4,400 teu gls 5 year Timecharter Rate
— Intermediate Containership 6,800 teu 3 year Timecharter Rate
— Neo-Panamax 9,000 teu 3 year Timecharter Rate



Fonte/Source: Clarkson Research

VHSS container index
(media annuale /annual average)

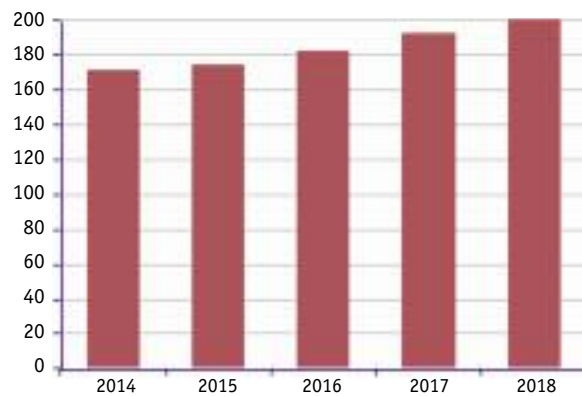


Fonte/Source: VHSS/Banchero Costa

Traffico mondiale di contenitori *World container traffic*

World container traffic

million teu

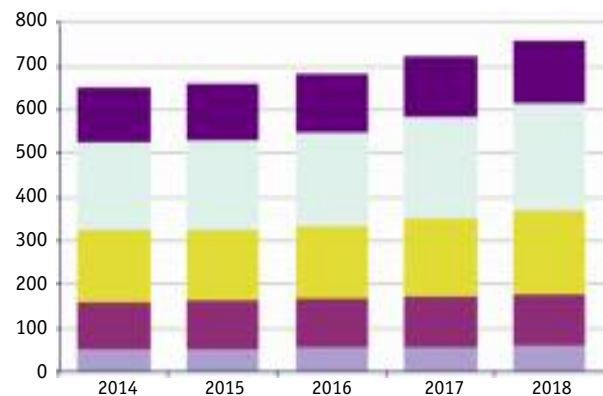


Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Studies

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

Container trade by geographic area

million teu lift



Confitarma processing of Clarkson Research Studies data

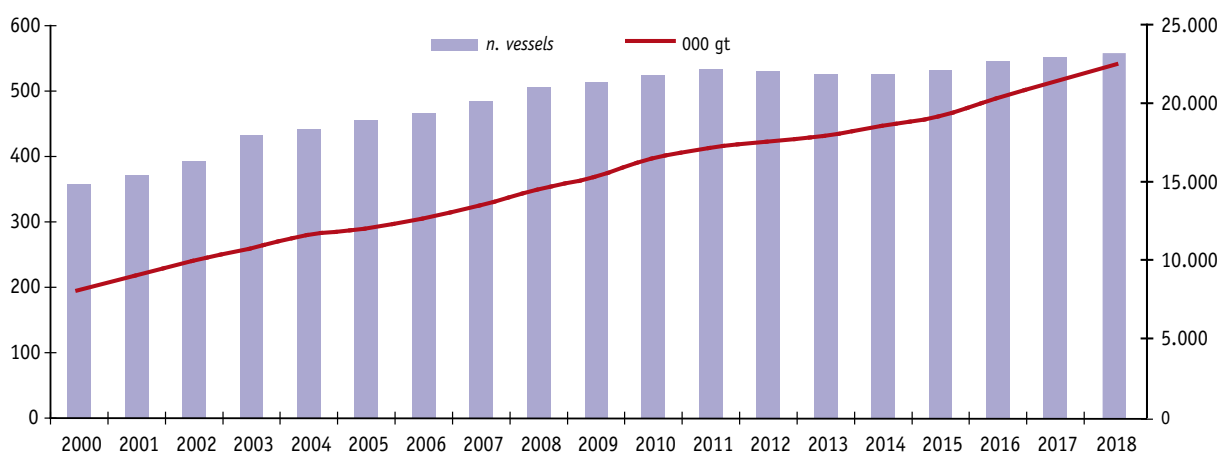


Principali flotte mondiali di navi traghetto *World leading ro-ro fleets*

	Paesi <i>Countries</i>	Passenger ro-ro cargo		Ro-ro cargo		Totale <i>Total</i>	
		N.	GT	N.	GT	N.	GT
1	ITALIA <i>Italy</i>	195	2.333.909	65	2.730.301	260	5.064.210
2	Giappone <i>Japan</i>	253	967.671	82	728.333	335	1.696.004
3	Regno Unito <i>UK</i>	96	637.174	17	774.244	113	1.411.418
4	Cina <i>China</i>	136	1.308.511	9	58.493	145	1.367.004
5	Francia <i>France</i>	51	720.754	11	525.562	62	1.246.316
6	Malta	13	116.392	38	1.102.891	51	1.219.283
7	Cipro <i>Cyprus</i>	54	1.043.612	9	135.584	63	1.179.196
8	Indonesia	326	883.599	41	228.544	367	1.112.143
9	Finlandia <i>Finland</i>	48	581.036	28	497.598	76	1.078.634
10	Grecia <i>Greece</i>	184	1.014.286	8	42.409	192	1.056.695
11	Norvegia <i>Norway</i>	310	734.112	6	286.794	316	1.020.906
12	Panama	51	482.566	81	524.004	132	1.006.570
13	Svezia <i>Sweden</i>	56	810.058	13	193.564	69	1.003.622
14	Turchia <i>Turkey</i>	76	164.504	36	740.105	112	904.609
15	USA	112	303.785	12	443.616	124	747.401
16	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	17	285.015	20	371.487	37	656.502
17	Canada	108	540.776	10	78.642	118	619.418
18	Spagna <i>Spain</i>	45	480.884	8	126.011	53	606.895
19	Bahamas	23	498.119	7	50.409	30	548.528
20	Danimarca <i>Denmark</i>	71	492.151	13	386.958	84	879.109
	Altri <i>Others</i>	195	2.333.909	325	2.926.345	1.266	6.311.055
	TOTALE <i>TOTAL</i>	3.166	17.783.624	839	12.951.894	4.005	30.735.518

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 2018 December 31st, 2018

	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	2.174	75.346.183	110.288.008	Grecia Greece	3.807	183.664.163	317.965.633
2	Grecia Greece	1.350	39.789.616	69.482.073	Regno Unito UK	1.728	65.897.829	95.991.136
3	Cipro Cyprus	1.036	22.859.290	33.947.217	Germania Germany	2.310	57.286.462	75.543.893
4	Danimarca Denmark	1.070	20.966.896	22.498.379	Danimarca Denmark	830	32.036.543	36.475.530
5	Regno Unito UK	1.478	15.408.357	15.035.997	ITALIA Italy	664	15.396.260	16.753.364
6	Portogallo Portugal	788	14.831.062	19.681.739	Belgio/Belgium	260	13.945.340	23.685.190
7	ITALIA Italy	1.430	14.723.084	12.103.388	Paesi Bassi Netherlands	1.152	11.946.395	13.927.229
8	Germania Germany	645	7.948.717	8.370.413	Francia France	450	11.202.642	10.454.752
9	Paesi Bassi Netherlands	1.360	7.092.147	6.254.589	Svezia Sweden	272	6.218.323	6.040.589
10	Francia France	932	6.338.648	6.968.324	Spagna Spain	312	3.260.111	3.152.264
11	Belgio Belgium	245	6.134.891	9.897.019	Cipro Cyprus	193	2.853.074	3.859.516
12	Spagna Spain	1.194	2.649.344	1.598.404	Finlandia Finland	124	2.312.042	2.109.507
13	Svezia Sweden	383	2.192.289	1.040.005	Lussemburgo Luxembourg	104	2.136.424	2.565.889
14	Finlandia Finland	286	1.664.694	1.069.001	Polonia Poland	93	1.741.062	2.444.464
15	Croazia Croatia	396	1.327.408	2.079.755	Croazia Croatia	74	1.512.202	2.468.259
16	Lussemburgo Luxembourg	161	1.287.119	866.197	Malta	50	1.110.292	1.917.274
17	Estonia	98	396.582	69.794	Irlanda Irish Republic	98	931.728	1.164.547
18	Lituania Lithuania	86	349.680	173.352	Estonia	97	876.320	384.676
19	Irlanda Irish Republic	285	306.030	343.317	Bulgaria	46	803.950	1.224.409
20	Lettonia Latvia	111	157.729	63.193	Portogallo Portugal	55	722.458	1.137.701
21	Bulgaria	69	138.420	132.952	Lettonia Latvia	61	568.215	868.643
22	Polonia Poland	166	85.626	27.671	Romania	36	399.503	530.463
23	Romania	80	76.997	33.596	Slovenia	6	213.128	324.655
24	Slovenia	6	2.260	0	Lituania Lithuania	44	157.397	141.871
25	Austria	0	0	0	Austria	7	37.517	58.141
26	Registro di Gibilterra Gibraltar Reg.	223	1.922.685	2.031.134	Registro di Gibilterra Gibraltar Reg.	0	0	0
27	Norvegia Norway	2.041	17.989.986	18.778.376	Norvegia Norway	2.185	43.585.612	46.185.636
	TOTALE TOTAL	18.093	261.985.740	342.833.893	TOTALE TOTAL	15.058	460.814.992	667.375.231
	% sul totale mondiale % on world total	15	20	18		28	35	36

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 2018 *January-December 2018*

	Importazioni <i>Import</i>		Esportazioni <i>Export</i>		Totale <i>Total</i>	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Mare/Sea	1.317.483.957	74	548.011.607	80	1.865.495.564	76
Treno/Rail	79.211.549	4	17.024.208	3	96.235.757	4
Strada/Road	77.327.630	4	86.760.980	13	164.088.610	7
Aria/Air	5.579.753	0	17.501.209	2	23.080.962	1
Idrovie/Inland waterways	9.030.273	1	5.734.818	1	14.765.091	1
Altri/Others	295.589.645	17	7.554.712	1	303.144.357	12
TOTALE TOTAL	1.784.222.807	100	682.587.534	100	2.466.810.341	100

Secondo i dati Eurostat, nel 2018 il commercio estero dell'Ue è pari a circa 2,467 miliardi di tonnellate, di cui il 76% (1,865 Mld tonn.) utilizza la via marittima.

Ai primi posti nell'interscambio europeo via mare sono i Paesi Bassi (323 mil Tonn), la Spagna (238 mil. Tonn) e l'Italia (212 mil. Tonn.).

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

Fonte/Source: Eurostat 2019

Importazioni dell'Unione europea per modo di trasporto *Eu imports by mode of transport*

Paesi <i>Countries</i>	Totale <i>Total</i>		Mare <i>Sea</i>		Treno <i>Rail</i>		Strada <i>Road</i>		Aereo <i>Air</i>		Idrovie <i>Inland Waterways</i>		Altri <i>Others</i>	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Austria	25.964.795		5.116.671	20	1.325.771	5	2.694.883	10	57.940	0	1.949.192	8	14.820.338	57
Belgio <i>Belgium</i>	92.974.218		76.867.782	83	54.981	0	3.420.249	4	202.510	0	1.195.566	1	11.233.130	12
Bulgaria	16.810.024		10.818.399	64	468.947	3	2.672.899	16	6.984	0	788.332	5	2.054.463	12
Cipro <i>Cyprus</i>	2.831.743		2.825.920	100	0	0	0	0	5.785	0	0	0	38	0
Croazia <i>Croatia</i>	9.025.190		5.504.640	61	126.883	1	3.244.103	36	3.076	0	120.776	1	25.712	0
Danimarca <i>Denmark</i>	24.260.724		20.449.526	84	6.896	0	845.925	3	51.213	0	3	0	2.907.161	12
Estonia	6.276.593		2.338.743	37	2.552.111	41	941.335	15	295.250	5	0	0	149.154	2
Finlandia <i>Finland</i>	35.834.610		23.087.773	64	6.957.903	19	3.557.138	10	22.512	0	396.539	1	1.812.745	5
Francia <i>France</i>	148.945.495		136.840.943	92	106.133	0	7.193.238	5	369.612	0	172.963	0	4.262.606	3
Germania <i>Germany</i>	232.265.755		128.406.782	55	1.331.624	1	12.091.502	5	926.726	0	199.030	0	89.310.091	38
Grecia <i>Greece</i>	44.443.147		40.605.169	91	34.176	0	1.220.770	3	12.619	0	4	0	2.570.409	6
Irlanda <i>Ireland</i>	15.653.471		15.536.845	99	431	0	57.720	0	42.930	0	0	0	15.545	0
ITALIA <i>Italy*</i>	204.431.825		163.004.046	80	783.356	0	3.446.976	2	253.068	0	0	0	36.944.379	18
Lettonia <i>Latvia</i>	6.942.122		1.516.035	22	3.189.982	46	1.204.939	17	3.606	0	0	0	1.027.560	15
Lituania <i>Lithuania</i>	21.148.097		13.008.718	62	5.273.694	25	1.910.357	9	4.989	0	0	0	950.339	4
Lussemburgo <i>Luxembourg</i>	180.893		93.286	52	23.871	13	50.016	28	13.433	7	0	0	287	0
Malta	786.978		784.592	100	0	0	0	0	2.273	0	0	0	113	0
Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	279.628.902		238.879.416	85	56.129	0	7.095.683	3	1.192.058	0	2.441.470	1	29.964.146	11
Polonia <i>Poland</i>	91.706.650		41.899.153	46	27.948.001	30	6.489.002	7	85.582	0	5.247	0	15.279.665	17
Portogallo <i>Portugal</i>	31.175.878		31.032.563	100	7.190	0	93.485	0	41.095	0	0	0	1.545	0
Regno Unito <i>UK</i>	169.704.308		130.854.490	77	321	0	496.258	0	1.491.209	1	0	0	36.862.030	22
Rep. Ceca <i>Czech Rep.</i>	19.386.944		30.838	0	8.825.308	46	2.569.815	13	20.822	0	0	0	7.940.161	41
Rep. Slovacca <i>Slovakia</i>	19.398.930		1.093.362	6	9.389.428	48	873.729	5	32.722	0	14.590	0	7.995.099	41
Romania	27.120.578		18.982.387	70	2.779.448	10	3.581.486	13	29.093	0	805.235	3	942.929	3
Slovenia	8.677.429		5.691.398	66	722.307	8	1.924.634	22	6.493	0	0	0	332.597	4
Spagna <i>Spain</i>	183.900.982		169.378.754	92	17.726	0	982.080	1	274.981	0	0	0	13.247.441	7
Svezia <i>Sweden</i>	42.078.751		31.847.156	76	2.657.131	6	5.905.464	14	70.977	0	31	0	1.597.992	4
Ungheria <i>Hungary</i>	22.667.775		988.570	4	4.571.801	20	2.763.944	12	60.195	0	941.295	4	13.341.970	59
TOTALE TOTAL	1.784.222.807		1.317.483.957	74	79.211.549	4	77.327.630	4	5.579.753	0	9.030.273	1	328.876.297	18

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

Fonte/Source: Eurostat 2019



Esportazioni dell'Unione europea per modo di trasporto *Eu exports by mode of transport*

	Totale <i>Total</i>		Mare <i>Sea</i>		Treno <i>Rail</i>		Strada <i>Road</i>		Aereo <i>Air</i>		Idrovie <i>Inland Waterways</i>		Altri <i>Others</i>	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Austria	10.858.361		5.074.145	47	1.398.107	13	4.175.596	38	100.836	1	96.807	1	12.870	0
Belgio/ <i>Belgium</i>	53.399.969		48.622.266	91	555.346	1	2.459.890	5	1.104.817	2	645.318	1	12.332	0
Bulgaria	11.149.479		8.172.792	73	624.124	6	2.266.647	20	39.603	0	44.308	0	2.005	0
Cipro/ <i>Cyprus</i>	3.419.836		3.341.143	98	0	0	1.835	0	76.851	2	0	0	7	0
Croazia/ <i>Croatia</i>	5.795.943		2.228.405	38	222.136	4	3.317.722	57	3.693	0	8.083	0	15.904	0
Danimarca/ <i>Denmark</i>	9.582.215		7.738.872	81	1.188	0	1.128.486	12	100.604	1	2	0	613.063	6
Estonia	5.137.291		4.536.287	88	100.327	2	429.440	8	71.113	1	0	0	124	0
Finlandia/ <i>Finland</i>	17.122.460		14.661.336	86	356.892	2	1.989.053	12	111.059	1	3.480	0	640	0
Francia/ <i>France</i>	54.333.891		40.772.681	75	541.576	1	8.942.744	16	2.385.836	4	626.946	1	1.064.108	2
Germania/ <i>Germany</i>	86.602.429		54.438.207	63	5.189.962	6	19.382.729	22	5.668.059	7	1.015.641	1	907.831	1
Grecia/ <i>Greece</i>	30.144.975		27.485.955	91	121.139	0	2.285.793	8	250.047	1	11	0	2.030	0
Irlanda/ <i>Ireland</i>	3.210.188		3.088.410	96	816	0	38.975	1	76.500	2	0	0	5.487	0
ITALIA/<i>Italy</i>	57.913.759		48.636.214	84	897.136	2	7.150.051	12	1.108.057	2	0	0	122.301	0
Lettonia/ <i>Latvia</i>	4.051.660		3.287.758	81	125.808	3	619.269	15	18.048	0	0	0	777	0
Lituania/ <i>Lithuania</i>	10.034.163		6.806.419	68	1.470.048	15	1.696.382	17	5.027	0	0	0	56.287	1
Lussemburgo/ <i>Luxembourg</i>	971.131		618.406	64	123.368	13	219.458	23	7.421	1	1.781	0	697	0
Malta	291.275		288.932	99	0	0	0	0	2.331	1	0	0	12	0
Paesi Bassi/ <i>Netherlands</i>	94.006.089		83.870.844	89	212.346	0	5.336.347	6	1.751.388	2	1.697.819	2	1.137.345	1
Polonia/ <i>Poland</i>	19.260.320		10.083.429	52	1.816.416	9	7.133.879	37	82.940	0	4.567	0	139.089	1
Portogallo/ <i>Portugal</i>	11.933.845		11.043.644	93	3.845	0	209.128	2	676.792	6	0	0	436	0
Regno Unito/ <i>UK</i>	51.118.408		50.029.112	98	594	0	548.383	1	539.323	1	0	0	996	0
Rep. Ceca/ <i>Czech Rep.</i>	5.124.557		1.659.349	32	1.132.160	22	1.908.983	37	211.450	4	142	0	212.473	4
Rep. Slovacca/ <i>Slovakia</i>	2.702.948		697.602	26	944.001	35	968.166	36	13.145	0	77.301	3	2.733	0
Romania	17.852.726		13.885.574	78	379.373	2	2.471.112	14	104.615	1	1.011.530	6	522	0
Slovenia	3.779.427		1.993.333	53	25.177	1	1.725.846	46	9.757	0	0	0	25.314	1
Spagna/ <i>Spain</i>	73.833.644		68.387.987	93	23.673	0	2.690.214	4	2.712.912	4	7	0	18.851	0
Svezia/ <i>Sweden</i>	32.152.577		25.853.648	80	236.270	1	5.369.959	17	107.241	0	15	0	585.444	2
Ungheria/ <i>Hungary</i>	6.803.968		708.857	10	522.380	8	2.294.893	34	161.744	2	501.060	7	2.615.034	38
TOTALE TOTAL	682.587.534		548.011.607	80	17.024.208	2	86.760.980	13	17.501.209	3	5.734.818	1	7.554.712	1

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

Fonte/Source: Eurostat 2019



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

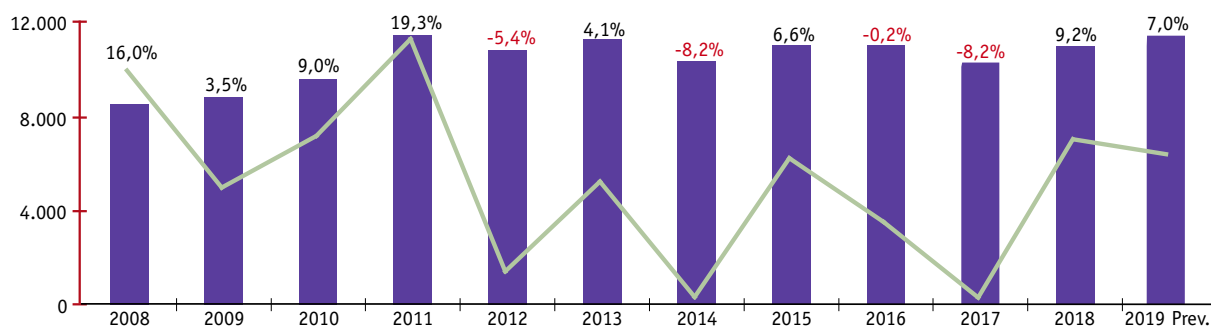
	Merci Goods (000 tonn.)					
	Rinfuse liquide <i>Liquid bulk</i>	Rinfuse secche <i>Dry bulk</i>	Containers	Ro-Ro	Altre merci <i>Other goods</i>	Totale <i>Total</i>
2016	181.711	68.024	117.513	98.682	22.587	488.517
2017	188.025	66.012	115.359	106.330	21.637	497.364
2018	184.007	65.591	111.070	109.103	21.619	491.390
% sul totale	37	13	23	22	4	100
Var. % 2018/2017	-2	-1	-4	3	0	-1
Var. % 2018/2016	1	-4	-5	11	-4	1

	Passeggeri Passengers (N.)			
	Traghetti <i>Ferries</i>	Crociere <i>Cruises</i>	Locali* <i>Locals*</i>	Totale <i>Total</i>
2016	16.792.511	10.793.332	21.059.619	48.645.462
2017	17.098.973	9.851.544	24.463.919	51.414.436
2018	17.447.378	10.776.768	24.956.882	53.181.028
% sul totale	33	20	47	100
Var. % 2017/2016	2	-9	16	6
Var. % 2018/2016	2	9	2	3

*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	4.518
Civitavecchia	Termini Imerese	6	24.000
Genova	Palermo	7	32.200
Genova-Livorno	Catania	5	38.100
Genova-Salerno	Catania	1	7.620
Genova-Salerno	Palermo	4	30.800
Livorno	Palermo	6	34.800
Napoli	Palermo	14	51.520
Napoli	Termini Imerese	1	3.400
Ravenna-Brindisi	Catania	3	21.978
Salerno	Catania	6	40.560
Salerno	Messina	7	40.040
TOTALE TOTAL		62	334.036

Dato al 1999 118.200

Fonte/Source: Confitarma. Dati a maggio 2019

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	Arbatax	2	5.560
Civitavecchia	Cagliari	8	27.760
Civitavecchia	Olbia	10	35.560
Genova	Cagliari	3	15.300
Genova	Olbia	11	22.820
Genova	Porto Torres	17	61.220
Livorno	Cagliari	3	15.228
Livorno	Golfo Aranci	7	28.000
Livorno	Olbia	28	138.600
Marina di Carrara	Cagliari	3	16.200
Napoli	Cagliari	2	9.000
Palermo	Cagliari	1	4.500
Salerno	Cagliari	3	11.760
TOTALE TOTAL		98	391.508

Dato al 1999 117.800

Fonte/Source: Confitarma. Dati a maggio 2019



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

Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Round trip settimanali <i>Weekly round trip</i>	M. l. settimanali <i>Weekly linear meters</i>
Ancona	Durazzo	3	12.240
Ancona	Igoumenitsa-Patrasso	6	36.600
Bari	Durazzo	14	25.900
Bari	Patrasso	3	22.860
Brindisi	Igoumenitsa	11	49.500
Brindisi	Patrasso	3	19.800
Civitavecchia	Palermo-Tunisi	1	4.500
Civitavecchia-Porto Torres	Barcellona	6	44.400
Civitavecchia	Sagunto	3	18.900
Civitavecchia	Tunisi	1	4.500
Genova	Barcellona-Tangeri	3	12.000
Genova-Livorno	Catania-Malta	3	22.860
Genova	Malta	1	7.620
Genova	Tunisi	2,5	10.500
Livorno	Bastia	7	28.000
Livorno-Savona	Barcellona-Valencia	6	34.800
Livorno	Savona-Valencia	6	45.600
Marina di Carrara via Cagliari	Porti Tunisini (Sousse, Sfax e Zarzis)	3	16.200
Palermo	Tunisi	1	4.000
Porto Torres	Ajaccio	3	12.000
Porto Torres	Tolone	1	4.000
Salerno	Catania-Malta	1	6.760
Salerno	Palermo-Tunisi	2	9.000
Salerno	Sagunto	3	18.900
Savona	Barcellona-Tangeri	1	4.400
Savona	Bastia	3	12.000
Sete	Nador (o Barcellona)-Tangeri	1,5	5.550
Trieste	Durazzo	1	4.100
Venezia-Ancona	Igoumenitsa-Patrasso	2	12.200
TOTALE TOTAL		102	509.690

Dato al 1999 30.000

Fonte/Source: Confitarma. Dati a maggio 2019



Movimento container nei principali porti mondiali, europei, mediterranei e italiani

Containers movement in the major World, European, Mediterranean and Italian ports

Teu e var. % *Teu and var.%*

<i>Major World ports</i>		2018	2017	Var.% 2018/17
1	Shanghai	42.020.000	40.333.000	4,18
2	Singapore	36.599.300	33.666.600	8,71
3	Ningbo	26.000.000	24.600.000	5,69
4	Shenzhen	25.700.000	25.208.700	1,95
5	Busan	21.591.900	20.472.800	5,47
6	Hong Kong	19.641.000	20.770.000	-5,44
7	Qingdao	19.100.000	18.262.000	4,59
8	Dubai	14.594.000	15.366.000	-5,02
9	Rotterdam	14.512.700	13.734.334	5,67
10	Anversa	11.100.408	10.450.897	6,21
11	Dalian	9.630.000	9.581.000	0,51
12	Los Angeles	9.458.748	9.343.192	1,24
13	Amburgo	8.730.000	8.815.469	-0,97
14	Long Beach	8.091.023	7.544.507	7,24
15	New York	7.179.800	6.710.817	6,99
16	Bremerhaven	5.483.222	5.513.802	-0,55
17	Valencia	5.104.000	4.832.156	5,63
18	Manila	5.053.561	4.825.909	4,72
19	Pireo	4.908.000	4.060.000	20,89
20	Algeciras	4.772.000	4.380.849	8,93
TOTALE TOTAL		299.269.662	288.472.032	3,74

<i>Major European and Mediterranean ports</i>		2018	2017	Var.% 2018/17
1	Rotterdam	14.512.700	13.734.334	5,67
2	Anversa	11.100.408	10.450.897	6,21
3	Amburgo	8.730.000	8.815.469	-0,97
4	Bremerhaven	5.483.222	5.513.802	-0,55
5	Valencia	5.104.000	4.832.156	5,63
6	Pireo	4.908.000	4.060.000	20,89
7	Algeciras	4.772.000	4.380.849	8,93
8	Felixstowe	4.161.000	4.200.000	-0,93
9	est. Port Said	3.500.000	2.300.000	52,17
10	Tanger-Med	3.472.451	3.312.409	4,83
11	Barcellona	3.423.000	3.006.872	13,84
12	Marsaxlokk	3.310.000	3.150.000	5,08
13	Ambarli	3.189.058	3.131.621	1,83
14	Le Havre	2.884.000	2.875.281	0,30
15	Genova	2.609.138	2.622.187	-0,50
16	Gioia Tauro	2.328.218	2.448.569	-4,92
17	Southampton	1.995.000	1.500.000	33,00
18	Sines	1.750.445	1.670.000	4,82
19	Mersin	1.722.711	1.591.983	8,21
20	Zeebrugge	1.600.000	1.520.406	5,24
TOTALE TOTAL		90.555.351	85.116.835	6,39

<i>Major Italian ports</i>		2018	2017	Var.% 2018/17
1	Genova	2.609.138	2.622.187	-0,50
2	Gioia Tauro	2.328.218	2.448.569	-4,92
3	La Spezia	1.485.623	1.473.571	0,82
4	Livorno	748.024	734.085	1,90
5	Trieste	725.426	616.153	17,73
6	Venezia	632.250	611.383	3,41
7	Napoli	583.361	509.876	14,41
8	Salerno	453.187	470.163	-3,61
9	Cagliari	288.794	463.940	-37,75
10	Ravenna	216.320	223.369	-3,16
11	Ancona	159.061	168.372	-5,53
12	Civitavecchia	108.402	94.401	14,83
13	Bari	68.262	68.695	-0,63
14	Savona	65.266	44.057	48,14
15	Catania	59.764	50.111	19,26
16	Marina di Carrara	57.999	52.452	10,58
17	Palermo	15.962	13.310	19,92
TOTALE TOTAL		10.605.057	10.664.694	-0,56

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Assoporti e altri *Confitarma processing processing Assoporti and other data*



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*

	2017	2018
NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	4.765	4.510
Petroliere <i>Oil tankers</i>	1.890	1.710
Gasiere <i>Gas tankers</i>	505	445
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	1.890	1.855
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	480	500
NAVI DA CARICO SECCO <i>DRY CARGO SHIPS</i>	4.020	3.840
Carico generale <i>General cargo</i>	460	435
Portacontaineri <i>Container ships</i>	310	290
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	1.300	1.065
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	1.950	2.050
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	34.255	33.870
Crociera <i>Cruise</i>	20.520	20.495
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	1.170	1.135
Traghetti <i>Ferries</i>	11.475	11.150
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	1.090	1.090
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	4.065	4.130
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	2.690	2.775
Altri tipi di navi <i>Others</i>	1.375	1.355
TOTALE <i>TOTAL</i>	47.100	46.350
di cui: personale alberghiero <i>of which hotel staff</i>	19.300	19.230

Alla fine del 2018, i posti di lavoro a bordo della flotta italiana, si stimano pari a 46.350, di cui circa 26.000 coperti da marittimi italiani o europei e circa 20.350 da personale non europeo. Su tali posti ruotano circa 66.300 marittimi.

Il rapporto tra personale di terra e posti di lavoro a bordo è stimato pari a uno a 5,5, per cui i posti di lavoro a terra sono valutati a fine 2018 in circa 8.430 unità.

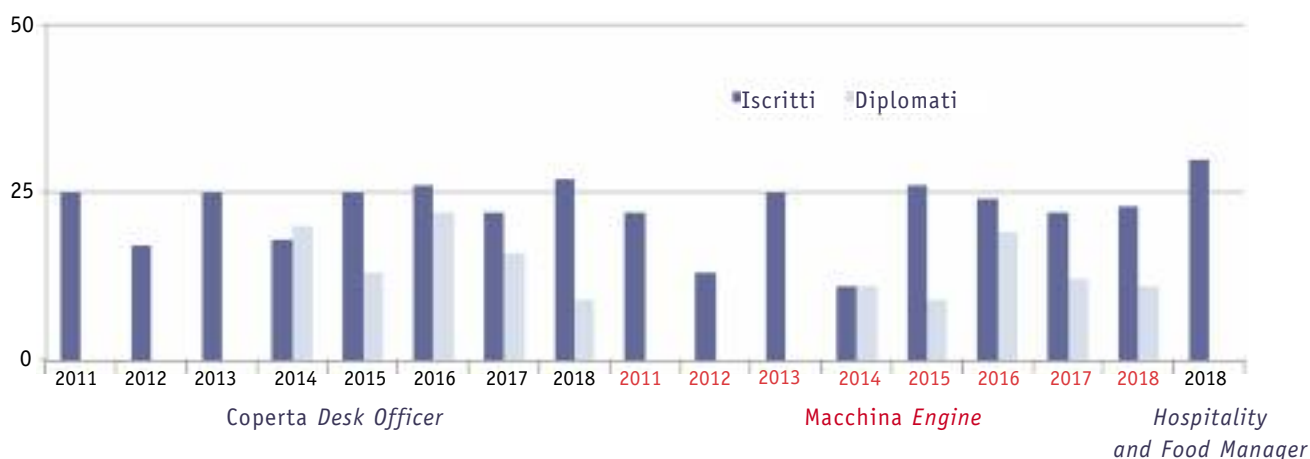
Gli occupati del settore nel 2018 risultano pertanto nel complesso pari a circa 75mila.

Fonte/Source: Confitarma



ITS - GIOVANNI CABOTO
SCUOLA SUPERIORE DI TECNOLOGIA PER IL MARE

Allievi dal 2011 al 2018
Cadets 2011-2018

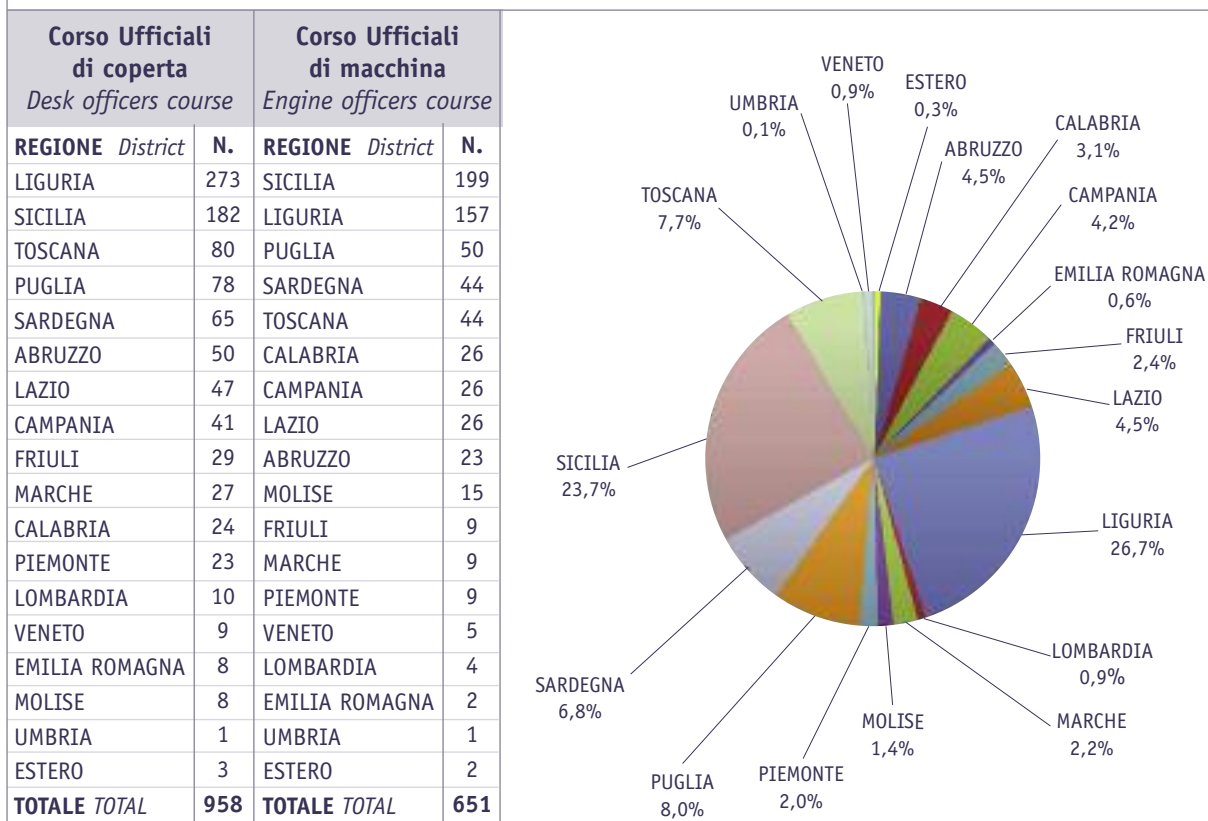


Fonte/Source: Istituto Tecnico Superiore Fondazione G. Caboto di Gaeta





**Allievi Ufficiali ammessi dal 2005 al 2018
per regione di provenienza**
Cadets district of origin, 2005-2018



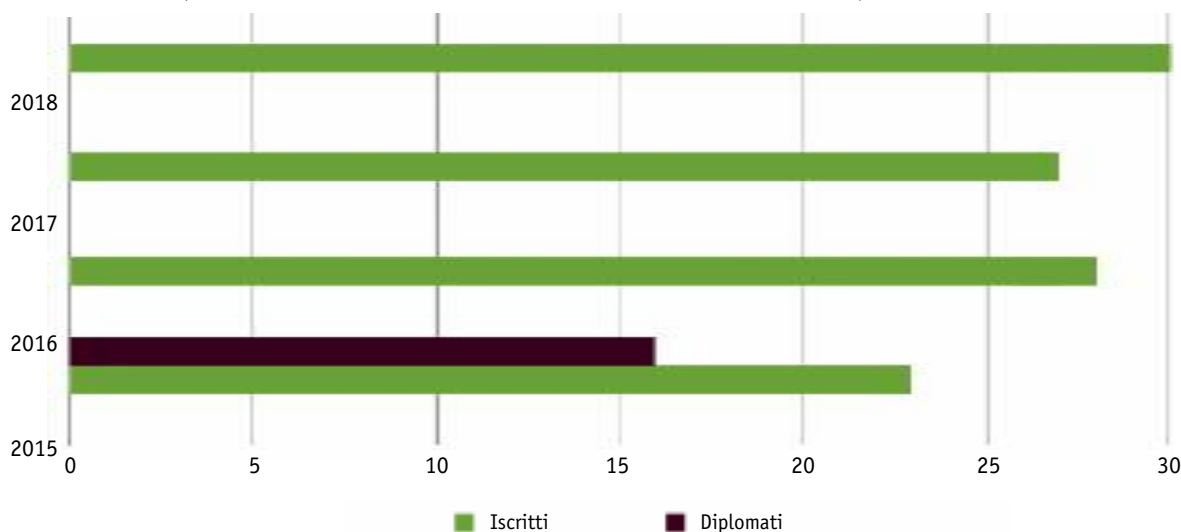
Fonte/Source: Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile



ITS - CATANIA

Tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci
(settore marittimo corso articolato Ufficiale di macchina e di coperta)

Allievi dal 2015 al 2018
Cadets 2015-2018



Fonte/Source: Fondazione Istituto Tecnico Superiore per il settore mobilità sostenibile trasporti - Accademia mediterranea della logistica e della marina mercantile di Catania

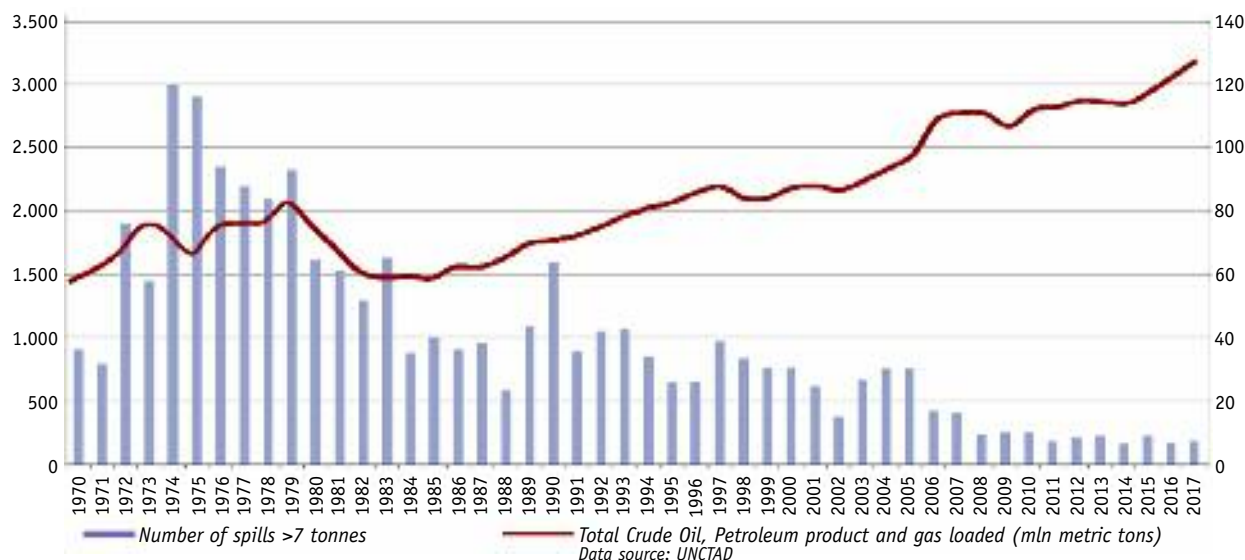


La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione

Environmental protection and shipping safety

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

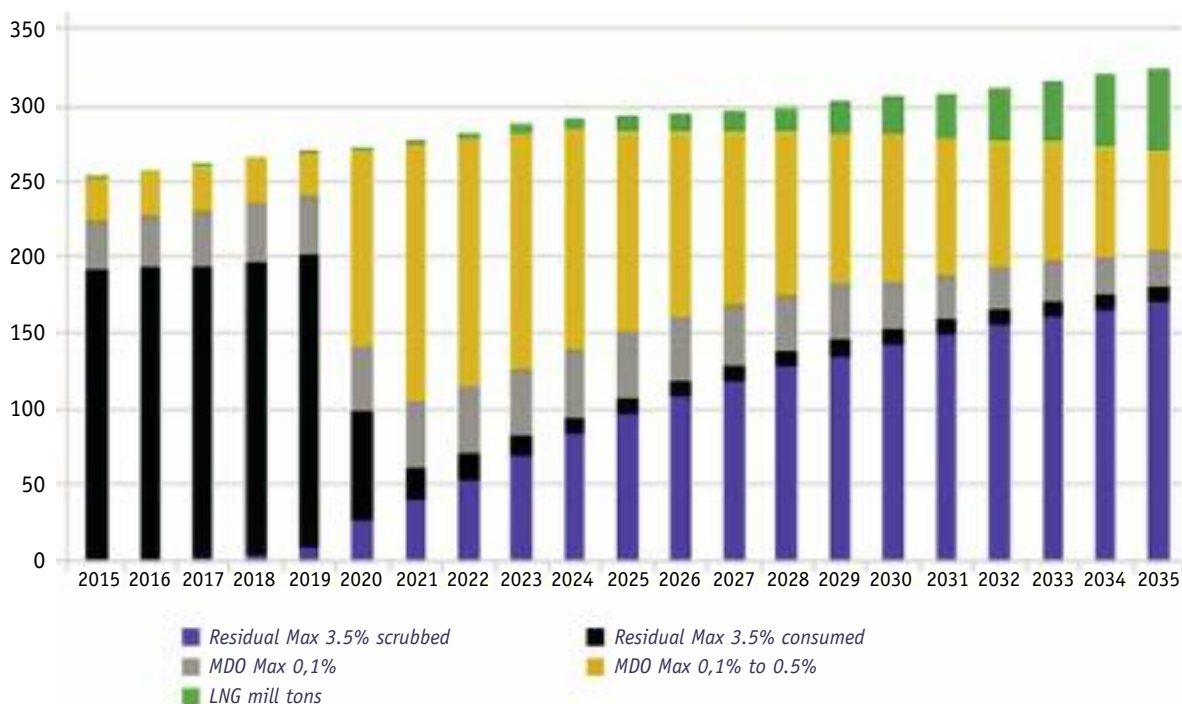
Decline in number of tanker spills vs growth in petroleum and gas loaded



Il numero di sversamenti di petrolio di grandi dimensioni (>700 tonnellate) è significativamente diminuito negli ultimi decenni. 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 nonostante il costante aumento complessivo degli scambi.

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

Domanda di Bunker Bunker demand (mill. tons)

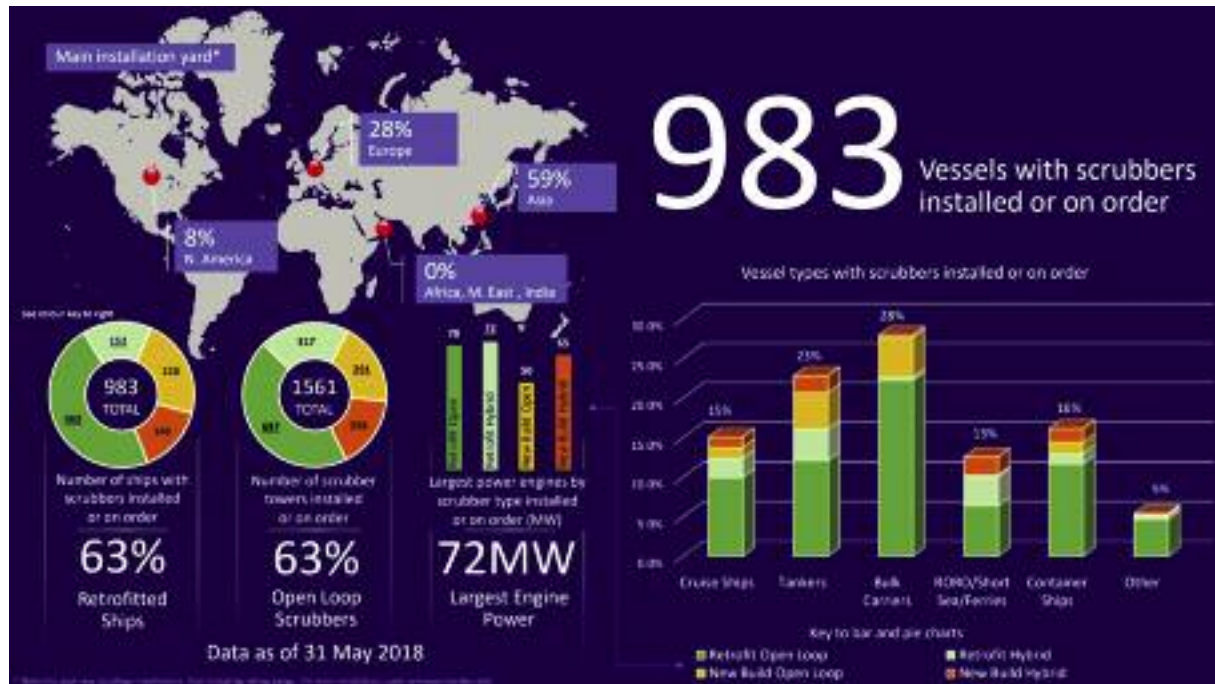


Fonte/Source: International Bunker Industry Association (IBIA)



Navi con scrubber installati o ordinati
(dati al 31 maggio 2018)

Vessels with scrubbers installed or on order
(data as of 31 May 2018)



Fonte/Source: EGCSA Exhaust Gas Cleaning Systems Association



The Council Report to the Annual General Meeting

CONTENTS

74 Confitarma – The Organisation

75 Forward by Mario Mattioli, President of Confitarma

76 The Italian merchant marine in 2018

76 Rules and competitiveness

76 Safety and security

77 Shipowners and finance

77 Tourism from the sea

78 Cabotage

78 Transport Regulatory Authority (TRA)

79 International shipping and maritime traffic

79 Maritime markets

81 European shipping and the maritime policy of the Union

81 The fleet and EU foreign trade

81 Europe is at the centre of challenges for shipping competitiveness

82 The development of maritime traffic and the port system

82 Port traffic trends

83 Nautical and Technical Services

84 Self-handling

84 SEZs and SLZs

84 Taxation of Ports

84 Employment on board and training

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

84 Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006)

85 Proposal for a Directive (EU) on transparent and predictable working conditions in the European Union

85 Training and Education

87 Protection of marine environment and safe navigation

87 Sulphur Cap 2020

87 Radio Certificates



Confitarma – The Organisation

CONFITARMA, the Italian Confederation of Shipowners, was founded in 1901 and is the main association representing the interests of the Italian shipping industry.

Groups together Italian shipping companies and ship-owning groups operating in all sectors of freight and passenger transport, cruises and in auxiliary traffic services.

Promotes the development of the Italian merchant navy, within the framework of a policy that enhances maritime transport.

Protects Italian shipowning companies in relations with institutions and administrations, as well as with economic, political, social and trade union organisations at national, EU and international level.

Stipulates trade union and economic agreements, as well as collective labour contracts.

Assists members on regulatory, economic, fiscal and social matters, particularly in the areas of development, the environment and energy, infrastructure and logistics, tourism, business culture, the labour market and training.

Affiliated to Confindustria; Confitarma is directly represented on the National Council for Economics and Employment (CNEL), is one of the founders and major financial backers of the Federation of the Sea (Italian Maritime System Federation), which represents the Italian maritime cluster, and of the Italian Institute of Navigation (IIN).

Internationally, Confitarma is a member of: 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 the IMO – International Maritime Organization and the 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, regarding 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.

In addition to diligent participation in ECSA working groups, the Young Shipowners have been very active in the re-established Rules and Competitiveness Committee and, at the beginning of 2019, began a study to compare the Italian flag with other foreign registers regarding some of the issues arising from the bureaucratic and legislative simplification measures proposed by the Committee.

These are the main activities organised during 2018 and the first part of 2019.

After a fine-tuning phase in the second half of 2018, the training project *I professionisti del mare* (Seafarer Professionals) promoted by the Young Shipowners Group, was launched in nautical institutes to raise student awareness of the importance of gaining experience on board and also of career opportunities on land. In January and April 2019, two groups of six fifth-year students from the Nautical Institute "San Giorgio" in Genoa and Camogli successfully embarked on training and work experience at the company, Rimorchiatori Riuniti. It is hoped that this project can also be extended to other Italian nautical institutes and other associated companies.

In 2018, Young Shipowners participated in numerous events and, on the occasion of the international "Posidonia" event, organised a mission to Athens also meeting members of the local maritime cluster.

On 2 April 2019, the Group organised the event "Sulphur Cap 2020 – The transition is now" at the *Museo del Mare* in Genoa, to address the operational, technical and commercial implications of the new 0.5% limit for sulphur content of ships' fuel oil that will come into force in 2020. Leading experts, including the Chairman of the ICS and representatives from BIMCO, delivered their talks to a large audience from the maritime community.



Forward by Mario Mattioli, President of Confitarma

2018 was a very challenging year for shipping.

Despite the positive prospects for maritime trade, many situations create risks, such as rising protectionism and the trade tensions between the United States and China and the European Union. Such situations could lead to commercial conflicts and inevitably influence the recovery of the world economy and thus performance in maritime traffic.

Other factors also affect world order and give rise to uncertainty about the future. Technological advances in shipping, such as autonomous ships, drones and various blockchain applications represent significant opportunities for the sector. But, at the same time, there are still many uncertainties related to security and cyber attacks.

The impact on global maritime trade of the *Chinese Belt and Road Initiative* is not yet clear and opinions on possible future consequences are conflicting.

Furthermore, we are about to begin the first stage in a “green revolution” as far as marine fuels are concerned. By this, I mean the introduction of environmental regulations, which will require significant changes to procedures and adjustment on the part of operators in the years to come.

In this scenario, the Italian maritime sector must also cope with a number of uniquely Italian “particularities” that end up distorting the competitiveness of the flag fleet.

Only the most competitive companies are capable of challenging their greatest rivals on the oceans of the world. It is obvious that any other matter, such as the important question of employment, is difficult to tackle in any effective way without a winning fleet in the water and a strong organisation on *terra firma*.

For this reason, defending and strengthening the competitiveness of the Italian fleet continues to be the top priority for Confitarma, which still today considers the International Register to be the pillar of a constructive and expansive maritime policy, thanks to which our navy has grown and restored its competitiveness in international traffic and in the great cabotage, where Italian and European Community employment has increased by 140%, over the last twenty years.

Certainly, there are still obstacles holding the Italian fleet back. However these can be overcome, at least partly, through a radical simplification of bureaucratic rules and procedures. Confitarma has long been strongly committed to this issue and in 2018 re-established the Rules and Competitiveness Committee to give new impetus, especially through the establishment of a closer dialogue with the institutions, to the project for modernisation. It should not be forgotten that Italian shipowners, especially those operating in the dry and liquid bulk sector, are still suffering from the negative effects caused by the long and continuing economic crisis. We must now resolve certain delicate financial situations that have arisen over the years through new financing capacity and we must look ahead.

During my first year in office, a significant part of my work has focused on the association and the value it represents for our category.

As I often say “Going it alone may be quicker but, when you join forces, you certainly you go further”. I stand firmly by this principle, which I’ve reiterated during the series of meetings held around the country with shipowners associated with Confitarma.

I believe that the decision by one of the largest national and international shipowners, d’Amico Group, to return to Confitarma was also based on their positive assessment of what we have done over the last few months and I do not hide my satisfaction and pride in this significant achievement brought about by united and cohesive teamwork.

I hope that more companies will consider joining, or rejoining, the common home of Confitarma.

We would then be able to give even greater strength and unity, for which there has never been greater need, to the voice of the shipping industry.

As everybody knows, I believe in debate and I am convinced that divisions generate an unnecessary waste of resources and energy and risk confusing everyone, including our institutional representatives.

In the same vein, the emblem of our association has been updated, clearly highlighting the national character of our member shipping companies and above all of the territory from which they operate while confronting all the maritime markets of the world.

We will continue along our path always in the interests of our country and of member companies, who are proud to be Italian, convinced that the genuine link with the territory remains the cornerstone of the Italian maritime policy.

I am sure that Aldo Grimaldi – who passed away last December – would also share this approach together with all our great predecessors.



The Italian merchant marine in 2018

Rules and competitiveness

Concrete proposals and effective projects for the competitiveness of the Italian merchant fleet: these are the guidelines for the work that the Rules and Competitiveness Committee intends to pursue to contribute to bringing the debate on the economy of the sea back to the centre of the Italian political and economic agenda. Constant dialogue with the institutions is fundamental to strengthening maritime transport, thus benefiting the entire Italian economy, and it was on this basis that the Board of Confitarma decided to “re-establish” the Rules and Competitiveness Committee with the task of analysing national maritime regulations and identifying the obsolete aspects of our legislation that inevitably hinder the competitiveness of the fleet.

The re-established Rules and Competitiveness Committee met for the first time on 19 December in the presence of the Chief of Staff of the Minister of Infrastructure and Transport, who expressed appreciation for the initiative, in line with the Government’s intention to simplify and modernise the regulatory framework, and, from this point of view, announced that the States General will be summoned by the Minister of Infrastructure and Transport to bring together all those who work and have knowledge of the sector, so that they can envisage solutions and hypotheses for improving the current situation.

Italian shipowners have always been able to respond to the Government and Parliament with facts, as is demonstrated by the results of the measures undertaken to promote the competitiveness of the fleet.

The competitiveness of naval management must be integrated with the competitiveness of the legislative and regulatory regime as has already been done by most other countries, where more modern rules have been introduced. The Rules and Competitiveness Committee is perfectly in line with the indications of the EU, which, since 2000, has clearly shown that “the competitiveness and dynamism of businesses depend directly on a regulatory environment that is conducive to investment in innovation and entrepreneurship”.

The “Rules and Competitiveness” Committee will have the task of studying the individual concrete cases advanced by associate companies in order to propose legislative and/or administrative interventions to appropriate State bodies.

The Committee has been operational since December and is analysing national and international maritime regulations in order to simplify them and make them more current and competitive. For the success of the initiative, close links between Confitarma, the Public Administration and jurists with expertise in maritime law are essential, as is the contribution of companies associated with the Confederation for the evaluation of the problems on which to formulate proposals to the competent authorities.

Safety and security

MARITIME SAFETY: MIGRANTS AT SEA. On 28 March 2019, the Council of the European Union extended the mandate until 30 September 2019 of the EUNAVFOR MED operation SOPHIA, the main purpose of which is to help dismantle the smuggling of migrants and trafficking in human beings in the south-central Mediterranean. At the same time, deployment of naval forces in the operation has been temporarily suspended and replaced by aerial surveillance and strengthened support for enforcement tasks at sea by the Coast Guard and the Libyan Navy through enhanced monitoring, also on land, and on-going training.

2018 saw a marked decrease in migrant arrivals by sea, around 100,000 compared to almost 120,000 in 2017, continuing the downturn on 2016, a record year of over 180,000 arrivals. Despite the lesser involvement compared to previous years of merchant ships in migrant relief operations, the situation is still of particular concern for shipping in the area, which rescued over 1,400 people, about 14% of the total, in 2018. The phenomenon mainly involves Italian flag shipping, the greatest percentage in the central Mediterranean and leader in commercial traffic, and in particular the naval support for oil rigs off Libya, an important strategic asset to our national energy supply.

Rescue activities in the Mediterranean have now adopted methods and dimensions that are incompatible with the traditional institution of sea rescue that envisages completely unexpected situations of *peril at sea* and *distress*. For these reasons, in February 2019 Confitarma delivered a note with observations and questions to the competent Administration calling for operational guidelines to be given to ship commands if they are called to intervene in *Search and Rescue* (SAR), operations, especially in the Libyan SAR area. In fact, in the summer of 2018 Libya set up its own SAR zone, notifying the co-ordinates of which to the International Maritime Organisation and, at the same time, began sea rescue activity under the co-ordination of the newly formed Libyan Coast Guard, to which SAR operations are assigned in the area. The problem that emerged in some rescue operations can be summed up by the discrepancy between the international conventions in force regarding SAR and those regarding human rights. In fact, despite correct behaviour from a nautical point of view when called to rescue, Italian ship commands were left without precise operational lines that would safeguard them



from possible accusation of human rights violations when called to return those rescued to Libyan territory.

PIRACY. According to the latest IMB (International Maritime Bureau), annual report, after years of decreasing trends, pirate attacks on ships around the world rose to 201 in 2018, compared with 180 the previous year. The international counter strategy implemented in the Gulf of Aden through the deployment of military vessels and the use of active and passive defence measures on board ships has proved to be a success. Of great concern, however, is the growth in the number of attacks occurring in West Africa and in particular in the Gulf of Guinea, where the protection of merchant ships is ensured only by Best Management Practices because entry into the territorial waters of the riparian states of ships from other countries with armed personnel on board or foreign military ships is not permitted. In particular, in the Gulf of Guinea, an area strategically important to the Italian energy policy in which there is a large concentration of Italian merchant shipping, about 80 merchant ships, including a number of Italian flag ships, fell victim to acts of piracy and armed robbery in 2018. Regarding the boarding of private teams on ships flying the Italian flag, during the approval process of the Budget Law for 2019, a government amendment was approved, introducing the further extension to 31 December 2019 of the exception to the implementation of the courses provided for by Decree-Law No. 107 of 12 July 2011. The extension was necessary to ensure continued protection of our crews and our fleet against pirate attacks, pending the publication of the new ministerial decree revising Ministerial Decree 266/2012.

CYBER SECURITY. In May 2018 the Ship Operativeness Working Group, set up within the Confitarma Ocean Shipping Committee, presented the handbook “Vademecum Cyber Security” prepared by the *ad hoc* Working Group formed to collate useful suggestions and information regarding computer security in shipping companies. Drafted on the basis of international publications and adapting foreign measures to Italian legislation, the “Vademecum” is meant for use in shipowners’ HQs and by ship captains and contains a series of technical indications and precautions which – pending a common regulation – will help prevent and mitigate the risks and threats of cyber attacks.

SECURITY OF IT NETWORKS AND IDENTIFICATION OF OPERATORS OF ESSENTIAL SERVICES (OES). With Legislative Decree No. 65 of 18 May 2018, Italy implemented Directive (EU) 2016/1148 (the so-called NIS Directive), aimed at defining the measures necessary to achieve a high level of security of network and information systems. The decree applies to Operators of Essential Services (OES), defined as public or private bodies that provide essential services for society and the economy in various sectors, including transport. In particular, the legislation expressly indicates “shipping companies for the transport of passengers and goods” as OES bodies identifiable by the NIS Authority (Ministry of Infrastructure and Transport). In January, the NIS Authority designated shipping companies as “national OESs”. Guidelines relating to the security measures that operators must adopt as well as the criteria for the identification of significant IT incidents subject to mandatory notification are now awaited.

Shipowners and finance

Continuing the work of recent years, dialogue continues with banking stakeholders and ABI, both in “High Level” institutional meetings and through the constant work of the “Technical Committee”, in which representatives of the major banking groups are also directly involved.

Confitarma focused in particular on the sale of numerous credit positions, in compliance with the Calendar Provisioning issued by the ECB, to a number of “Institutional” operators specialising in distressed finance. In particular, Confitarma elaborated a specific statement to highlight the effects of the aforementioned transfers, reaffirming the need to preserve the centrality of shipowners’ competences.

To this end, a similar “Technical Committee” with stakeholders made up of representatives of the main Buyer Funds of the aforementioned credit positions was also established. The initial results have been satisfactory.

At ECSA level, monitoring for the implementation of the Rules on Capital Absorption (“CRR” or “Basel III Plus”) and related impact on shipping continues through numerous meetings and the work of the “Expert Group” promoted by Confitarma.

On this issue Confitarma also actively participates in the Confindustria “Technical Finance Group”, highlighting the possible impact deriving from the establishment of a regulatory criterion, the so-called Green and Social Supporting Factor.

Tourism from the sea

Italy’s role in the global cruise scene is increasingly important. According to the main statistics for the sector, the world cruise industry in 2018 recorded a total turnover of 134 billion dollars and it is expected that this value will increase further in 2019 with the delivery of about 20 new vessels. The total number of employees is around 1.11 million, with salaries totalling 45.6 billion dollars.

In Italy, cruise turnover in 2018 was over 13 billion Euros, making the country leader in the sector in Europe with around 120 thousand jobs generated by the sector, wages totalling over 3.5 billions of Euros and direct expenditure of 5.4 billion Euros.



Cabotage

MAREBONUS. The reporting phase of the first year of application of the incentive called Marebonus concluded on 13 January 2019 and points to over forty correctly launched projects. In particular, there was good response from road haulage in terms of aggregation capacity to take advantage of the incentive, which is accessible to those who use maritime transport with at least 150 units embarked per year and further rewards those who exceed 4,000 units, to the benefit of the development of the combined transport chain.

“EUROPEAN COMMUNITY SHIPOWNER” REQUISITE. On 13 July 2018, the Ministry of Infrastructure and Transport Circular published “Provisions concerning the application of EC Regulation No. 3577/92 on maritime cabotage concerning the requirement of Community shipowner”. The ministerial provision deals with the problem of the “European Community Authenticity” of the operators involved in cabotage, which has long been reported by the Confitarma Tanker/Bunkering Working Group, by means of “self-certification” signed by the ship’s master to be sent to the Maritime Authority through the shipping agent upon arrival at the port of embarkation. Self-certification requires specific information regarding the headquarters of the organisation handling International Safety Management and the person responsible for the technical management of the ship, as well as the company name of the charterer.

MINISTRY OF INFRASTRUCTURE AND TRANSPORT (MIT) LOCAL PUBLIC TRANSPORT PLAN “CONNECT ITALY”. Decree No. 52 of the Ministry of Infrastructure and Transport, published in the Official Gazette No. 126/2018, defines the criteria for the allocation of resources to the regions for the renewal of the fleet of vessels used for local and regional public transport services and provides for a state allocation of approximately € 262 million, to which must be added an additional € 88 million allocated by the Regions, for a total of over € 350 million for the period 2017-2030.

Transport Regulatory Authority (TRA)

CONTRIBUTION RESOLUTION FOR THE YEAR 2019. Following the regulatory changes concerning the Authority’s financing introduced by the “Genoa Decree”, the contribution resolution for the year 2019 contains a new definition of the bodies required to pay the contribution, now identified as “economic operators operating in the transport sector and for which the Authority has actually started, in the market in which they operate, the exercise of competences or the performance of the activities provided for by the law”.

Further important innovations contained in the resolution include, as reported by Confitarma in the consultations initiated by the TRA on the subject, the Authority’s exclusion of leasing and rental of any means of transport from turnover for the purpose of the contribution.

Moreover, for the first time, non-resident companies with no permanent establishment in Italy are now required to pay the contribution on the basis of their VAT turnover. The exemption threshold for payment of the contribution (€ 3,000) and the rate (0.6 per thousand) to be applied to the turnover resulting from the last approved balance sheet for the calculation of the contribution, however, remains unchanged.

REGIONAL ADMINISTRATIVE COURT (TAR) RULINGS ON THE OBLIGATION TO MAKE CONTRIBUTIONS TO THE AUTHORITY FOR 2016. On 18 March 2019, the Turin branch of Piedmont TAR accepted four appeals filed by companies operating in the maritime freight and passenger transport sector in connection with the request for payment of the TRA 2016 contribution. With the acceptance of these appeals the court, although proceedings of first instance, expressly recognised that companies operating in the liberalised market of maritime freight and passenger transport cannot be deemed obliged to pay the contribution to the Authority relative to the year 2016. In this regard, the Court specified that only companies carrying out activities that were already regulated by the Authority are required to pay the contribution.

MARITIME PASSENGER TRANSPORT SERVICES FROM, BETWEEN AND TO THE ISLANDS. With Resolution no. 22 of 13 March 2019, the Authority concluded the procedure relating to “Regulatory measures for the definition of calls for tenders for the assignment of maritime passenger transport services from, between and to the islands, and of the agreements to be entered in the specifications of the said tenders”.

The regulation act represents an important tool for transparency in processes for defining these calls for tenders and, in addition to a complex evaluation mechanism also of an accounting nature, requires the competent Authorities to identify with particular rigour the actual user need for the public service and the possibility that this can be satisfied through the explication of the competitive dynamics of the market before defining the calls for tenders. With regard to specific categories of users, such as residents of island territories, the regulatory act provides for the use of subsidies, also in combination with the imposition of horizontal Public Service Obligations (PSOs).



International shipping and maritime traffic

During 2018 growth in the global economy, although remaining at sustained levels, showed a worrying slowdown: the International Monetary Fund estimated a growth rate of 3.7%, a slight decrease compared to 3.8% recorded in 2017, but also believes that the factors that led to a reduction in global GDP growth will continue to weigh in the coming years. For 2019 and 2020 growth prospects should be 3.5% and 3.6% respectively. A series of situations, such as the trade war between the United States and China, the slowing of the Chinese economy, a No-Deal “Brexit” and difficulties in emerging economies when taken individually could be controlled, however when combined create instability and uncertainty for the world economy, with consequences for shipping.

In 2018, growth in sea trade slowed to 2.7% in terms of tonnes (4.2% in 2017) and 3.2% in terms of ton-miles (4.9% in 2017). A growth of 2.8% is expected in 2019 and 3% in 2020 (3.2% and 3.9% ton-miles respectively). Growth in the world fleet also slowed in 2018 (approximately + 2.5%) and at the end of the year amounted to 115,761 ships for 1,334 million GT and 1,884 million DWT. Although the growth trend will be moderate in the coming years it is expected that world tonnage will soon reach 2 billion tons. During the year, 2,400 ships were completed for a total of 57.8 million GT (of which 1,475 cargo ships of 79.2 million DWT).

Panama continues to rank first in the world’s fleets by flag with around 215 million GT, a slight reduction (- 0.5%) on year end 2017. In the ranking of fleets by shipownership, Greece (183.7 million GT) and Japan (165.2 million GT) remain in first and second place with, respectively, 14% and 12.6% of the world total, followed by China (155.7 million GT) with 12%.

At the end of 2018, the world orderbook for the construction of new ships was equal to 10% of the capacity of the world fleet with 4,665 vessels (151 million GT, 84.7 million tons of compensated tonnage and 202 million DWT) of which 49% will come completed in 2019, 35% in 2020 and 16% after 2021. China and Japan are the main shipbuilding countries, with 43% and 25.8% respectively of the total completed tonnage of cargo ships: 54.2% of the 46 million DWT completed during the year were built in Chinese and Japanese shipyards for shipowners from other countries were mostly oil tankers, bulk carriers and container ships. European shipyards dominate the cruise shipbuilding sector, with 90% of the orders.

Maritime markets

THE DRY BULK SECTORS. In general, the growth in freight rates continued in 2018 and the Baltic Dry Index (BDI) showed the highest average value recorded since 2011, with 1,349 points (+17.3% compared to 2017). Average spot freight rates improved again throughout the sector, although there were profound differences between the various sizes: freight rates for Capesize on average at \$ 16,500/day (+8% compared to the 2017 average), Panamax \$ 11,600/day (+19%), Supramax \$ 11,500/day (+22%) and Handysize \$ 8,700/day (+13%). In general, 2018 recorded distinct trends with peaks in spring and summer, usually quiet periods, whereas in autumn, rather than continuing the growth trend as would usually be the case, a negative trend reduced spot rates to the full crisis levels recorded in February 2019.

The growth of the fleet, which often in the past was the main suspect for the deterioration in freight rates, in 2018 remained at moderate levels despite very few demolitions being recorded.

In the second part of 2018 demand for freight was insufficient. Overall, throughout the year, demand continued to grow but there were anomalous freight rates, which can be explained by the examples of three of the main commodities: coal, of which Chinese imports grew by 15% in the first 7 months of year to then collapse from month to month up to record a total growth at the end of the year of 4%; soy, which saw the effects of the duties imposed by China on US exports, and iron ore, for which demand remained stable to a large extent due to a slight slowdown in imports to China, by far the largest mineral importer. The situation grew worse at the end of January 2019 when the Brazilian dam disaster forced Vale, the world’s largest producer of iron ore, to significantly reduce production capacity thus having a strong impact on the dry bulk market in general and on the Capesize segment.

CRUDE OIL AND PETROLEUM PRODUCTS. For most of 2018, the oil tanker market recorded lower freight rates than operating costs but, after the summer, high peaks, with VLCC and Suezmax briefly exceeding \$ 50,000/day and Aframax over \$ 40,000/day, allowed annual averages to settle at levels similar to those recorded in 2017 (VLCC \$ 19,200/day, Suezmax \$14,500/day and Aframax \$10,600/day). The last quarter of 2018 finally brought optimism to the future of the oil tanker market even if the orderbook continues to be a cause for concern, especially if demolitions were to slow down after the 90 vessel record in 2018. Orders for new ships, while slowing, remain high (40 new VLCC orders, 9 Suezmax and 12 Aframax) despite the severe market situation. At the beginning of 2019, over 50 million DWT were on order for delivery in the next 3 years, a ratio of around 11% between orderbook and trading.

On the transport demand side, there was a steady growth for most of 2018 and the Iranian export cut was more



than offset by growing exports from the Atlantic basin, in particular from the United States as well as from South America. This had a very positive impact on demand, given that this dynamic leads to a lengthening of routes and therefore of the average use of ships.

The product carrier sector also had another year of low rates, in line with 2017 but, like oil tankers, the end of 2018 recorded a steep rise in freight rates, bringing a new wave of optimism in the sector. Although deliveries of new ships slowed, deliveries of 19 LR2 vessels (Large Range between 80,000 and 159,999 DWT), 13 LR1 vessels (Large Range 1 from 55,000 to 79,999 DWT), 52 Medium Range vessels (from 35,000 to 54,999 DWT) and 22 Handies kept freight rates under pressure and the average value of the Atlantic triangulation for the MR remained at around \$ 10,500/day. Despite the great adversity, new orders continue to be numerous, especially for Medium Range for which there were 51 orders. However, the ratio between the orderbook and the fleet continued to decline to less than 10%, which, together with the new IMO regulation on fuel sulphur content, foretells a clear improvement for the sector in 2019.

GAS CARRIERS. The growth of the LPG fleet slowed sharply during 2018: deliveries were halved compared to 2017, 40 vessels or 1.4 million cubic meters (m³) – and a 9 year record of demolitions – 10 vessels or 0.84 million of m³. The slowdown in fleet growth together with continued yet very volatile demand, which continued to grow thanks especially to US exports, enabled hire rates to improve significantly on the disappointing performance over the last 2 years and the LPG index grew by 24% from \$ 24/ mt in 2017 to \$ 34/ mt in 2018. Volatility in the sector remained pronounced, with 2018 rates touching a minimum of \$ 19/mt in April and \$ 48/mt in October. New orders to shipyards increased again with 35 vessels, equal to about 1.74 million m³, compared to the 18 orders in 2017; half of the new orders were for VLGC, thus confirming the trend consolidated over the years. In 2019, a new acceleration in deliveries is expected, which could put freight rates under pressure again.

The market for ships used for the transport of natural gas (LNG) confirmed a growth trend in freight rates during 2018. The average VLGC short-term rate doubled to \$ 74,000/d and, after the summer, daily rates were up to \$ 200,000. This took place despite the fact that deliveries doubled compared to 2017 (50 vessels - 8 million m³) and only 4 vessels were demolished. Merit for this performance has been down to the enormous dynamism in demand, which, thanks to the liquefaction capacity now entering service and the insatiable demand for gas, especially from the Far East as well as from Europe, has enabled us to absorb all the transport capacity delivered over the past few years. Despite the high number of deliveries, the orderbook continued to grow with 54 new orders, of which 45 between 120,000 and 200,000 m³. Fleet growth should therefore remain sustained, even if a slowdown is expected during 2019 and 2020.

THE CONTAINER SHIP SECTOR. In 2018, continued growth in demand enabled a large part of hold surplus to be absorbed, reducing the number of vessels out of commission, and an improvement in freight rates, which increased on average by 30% compared to 2017. However, this improvement is barely sufficient to cover the operating costs of the ships and meeting financial costs remains a distant mirage for most vessels, especially those paid the contract price at the shipyard. Freight rates grew throughout the first part of the year, with peaks between the spring and summer periods; subsequently rates begin to fall reflecting seasonal fluctuations in the sector. The average rates recorded for a one-year timecharter stood at \$ 7,600/day for 1,100 TEUs, \$ 10,700/day for 2,500 TEUs, \$ 11,000/day for 3,500 TEUs and \$11,100/day for 4,250 TEUs.

With the improvement in freight rates, orders for new builds increased by 60% in terms of number (210 vessels) and 65% in capacity (1,300,000 TEU), whereas demolitions were down 75% (111,200 TEUs)) compared to 2017. The slowdown in fleet growth expected for 2019 should allow a further improvement in freight rates, especially for small and medium-sized tonnage, where growth is set to remain rather feeble.

Ro-Ro VESSELS. 2018 was a positive year for the Ro-Ro sector with satisfactory cargo volumes and freight rates, although some non-economic factors, such as the slow recovery of markets in Libya and Syria, the civil war in Yemen and sanctions against Qatar, could have a negative impact in the near future. The possible exit from the EU of the United Kingdom, a significant force in the Ro-Ro sector, is of particular concern to operators. In any case, in 2018 the Mediterranean registered solid cargo volumes both on the national routes of France, Greece, Italy and Spain, and on the international markets, such as Turkish imports/exports. In Northern Europe and the Baltic regions the year was also good, with load volumes in the average. Moreover, towards the end of the year, in the light a possible “no-deal” exit of the UK from the EU and its grave impact on the supply chain, demand in services with the United Kingdom to supplement cargo reserves rose again and the British Government announced expenditure of 107.7 million to hire extra transport capacity in order to alleviate “serious congestion” in a “no-deal” scenario.

Again in 2018, there were few hire transactions as the majority of operators own the vessels in service and therefore any increase in demand and any need for capacity due to work (drydocking, scrubber installation, or lengthening/repairs) is part of the organisational management of the various fleets. Tonnage demand was constant throughout the year in all geographical areas and for all dimensions. Freight rates continued to rise (especially



3,000 LM vessels and above, to a lesser extent 2,000 LM vessels). Practically, the spot market was insistent with the exception of the increase in demand recorded for the large NATO military exercise “Trident Juncture” in Norway in the last quarter of 2018.

In 2018, 12 units were demolished (16 in 2017) with an average age of 38.1 years and an average size of 749 LM (1,431 LM in 2017). In parallel, 12 new vessels were delivered for a total of approximately 29,010 LM capacity, an average of approximately 2,900 LM per ship. At the end of the year there was a considerable orderbook for 37 vessels totalling 168,000 LM, to be delivered in 2019, 2020 and 2021.

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

CRUISE SHIPS. The world cruise market in 2018 established a new record, with approximately 28.2 million passengers, almost a 6% increase on 2017. Forecasts expect a further growth of almost 6.5% in 2019, thereby reaching and exceeding 30 million passengers.

At the end of the year the world cruise ship fleet totalled 572 vessels, 22.440.816 GT; in 2018, 24 vessels, 1,332,018 GT, were delivered and 121 vessels currently being built will come into service in the next few years (of which 21% will be LNG-fuelled), for a total investment of over 61 billion dollars and an increase of over 260,000 beds.

The growth prospects for the Chinese market, which could reach 4.5 million passengers in 2020, are significant, making China the second largest market in the world after the USA. If this trend is confirmed, it is expected that in 2026 there will be 10 million Chinese passengers and China could become the leading world market. With this in mind, the Chinese government has for some time been launching a series of initiatives aimed at supporting and developing the domestic tourism market, especially the cruise sector, incorporating the cruise industry growth project into the latest strategic five-year plan and commissioning the China Shipbuilding State Corporation (CSSC), China’s leading state-owned shipbuilding group with a turnover of over 30 billion dollars and 12 shipyards, to carry out this program.

It is therefore clear that both shipowners and shipyards should start to build ships specifically for the Chinese market.

Our thanks to Banchemo Costa for contributing 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 2018, the European Union merchant fleet was the largest in the world, with control of 36% of global gross tonnage. Italy ranks fifth in the European fleet by owner’s nationality.

In the ranking by main flag fleet, the European fleet stayed at 20% of the total world fleet. Italy is seventh of the 29 countries of the European Economic Area, preceded by Malta, Greece, Cyprus, Denmark the United Kingdom and Portugal. But if the genuine link between the ship’s flag and the shipowner’s nationality is taken into account, the Italian fleet is fifth.

According to Eurostat data, the volume of EU foreign trade in 2018 was 2.466 billion tonnes, of which 76% (1.865 billion tonnes) was transported by sea. In European trade by sea, the Netherlands is at the forefront (323 million tonnes), followed by Spain (238 million tonnes), Germany (183 million tonnes), the United Kingdom (181 million tonnes) and Italy (212 million tonnes). Furthermore, 40% of intra-Community trade takes place by sea.

Europe is at the centre of challenges for shipping competitiveness

In addition to challenges such as climate change, social issues, barriers to free trade and security concerns, the maritime transport sector is heavily involved in the technological innovations that are radically transforming the mobility landscape.

In this context, the EU together with its industries intends to respond to the new challenges by becoming a world leader in the fields of innovation, digitalisation and decarbonisation.

Shipping embraces these global challenges by addressing them responsibly and proactively in the appropriate international institutions (IMO, ILO, WTO).

At European level, in order to prepare for the arrival of the next 2019-2024 legislature, with the renewal of the European Parliament and the Commission, the European shipping industry has outlined its five-point strategy (International trade, Competitiveness, Climate change, Digitization and Innovation and Completing the internal market) to enable the industry to continue to be a “success story” and a geo-strategic asset to the EU in order face global challenges.

TOWARDS THE SIMPLIFICATION OF MARITIME PROCEDURES. EU action for the simplification and digitalisation of administrative procedures in the maritime sector continues.



Procedures are being finalised for adopting the Regulation to establish a European Maritime Single Window environment (EMSWe) and repealing Directive 2010/65/EU, which will, by building on the existing National Single Windows reporting systems, be progressively operational until completed in 2025.

The main constituent elements of the European Maritime Single Window are:

- Harmonised formats, codes and data at European level;
- A Single Window in each Member State, which allows the declarant to transmit the information only once for each port of call;
- Member States nominally responsible for managing registration, in accordance with the new governance rules. In practice, a user registered by one EU Member State will be considered registered at the windows in all other Member States.

The Regulation on electronic data was also adopted to improve the efficiency of freight transport and related logistics, which are of vital importance for the growth and competitiveness of the EU economy, for the functioning of the internal market and for social and economic cohesion of all EU regions. The aim is to reduce the costs of processing information on transport between authorities and economic operators, improve the enforcement capabilities of authorities and encourage the digitalisation of freight transport and related logistics.

RESEARCH AND INNOVATION FOR THE COMPETITIVENESS OF THE EUROPEAN FLEET. In these times of rapid change, the shipping industry is aware that only by investing in innovation and digitalisation can the long-term sustainability and competitiveness of the EU and its shipping industry be maintained.

To this end, the European shipping industry calls on Community institutions to maintain the effectiveness of the current “Guidelines on State aid to maritime transport”, which still constitute the preliminary condition for the competitiveness of EU shipowners globally, allowing them today to control 40% of the total world tonnage.

Furthermore, to support the maritime transport industry’s massive efforts in the field of research and innovation in order to face the challenges of climate change, it is essential to create innovative financial instruments, such as Horizon Europe and Connecting Europe Facility II.

No less important is the maintenance in Europe of the experience and capacity for financing ships by the banking sector.

Finally, to promote maritime careers, particularly among the young generations of men and women, the European shipping industry supports the need to adapt maritime training and skills to the growing automation of ships.

The development of maritime traffic and the port system

Port traffic trends

The doubling of the Suez Canal, carried out in 2015, is consolidating the importance of Mediterranean maritime traffic. This has increased transport capacity and improved the competitiveness of the Mediterranean through an intensification of trade flows that make this trade route much cheaper than the circumnavigation of the African continent to reach Northern Europe.

In fact, 20% of the world’s maritime traffic passes through the Mediterranean, 30% of petroleum traffic and 25% of container line services making this transit area one of the main strategic world maritime shipping routes between East and West.

The Chinese New Silk Road initiative also opens up prospects for growth in the role of the Mediterranean and its ports, which, however, must be able to adapt to the evolution in progress by improving capacity and efficiency.

It is therefore especially 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. Furthermore, the strengthening of the port and logistics infrastructures of Greece, Morocco, Spain and Turkey puts the whole Italian port system under pressure to assert its leadership in the Mediterranean.

LIQUID AND DRY BULK. Merchant shipping is particularly important for Italy, which receives almost all its manufacturing industry raw materials by sea. The Italian economy is mainly based on the transformation of raw materials, which mostly arrive from other continents to be processed into semi-finished and finished products destined for other markets in Europe and around the world.

In the main Italian ports, 184 million tonnes of liquid bulk cargo (37% of total goods handled) and 65.5 million tons of solid bulk cargo (13%) were handled in 2018. In total, 150 million tons of bulk cargoes were handled in our ports, the equivalent of 50% of the total volume.

Ro-Ro. In 2018 there was a further increase of 3% in road transported goods loaded onto Ro-Ro ships



which totalled 109 million tons, 22% of the total handling of goods in Italian ports. The growth trend continued for transport on Ro-Ro ships, which increased by 11% compared to 2016 and compared to a reduction of 5% in the same period in goods transported by container.

Of course, this trend is influenced by the supply of high frequency and quality sea motorway services, which, departing from Italian ports and connecting Italy not only to the Mediterranean basin but to the whole of Europe, rose (+3.8%) in 2019 compared to 2018. Italy is the leader in Mediterranean short sea shipping, with 218 million tons and 36% of the total, followed by Spain with 99.5 million tons, or 16% of the total.

Sailings to Sardinia recorded increases, both in terms of weekly departures (+14%) and linear meters offered (+5%) whereas weekly departures to Sicily were unchanged and hold capacity increased (+4%). Services to foreign ports did not undergo significant variations in the frequency of weekly departures whereas the linear meters offered increased (+11%). In total, Italian operators guarantee 521 weekly departures on the motorways of the sea routes linking the peninsula with Sicily, Sardinia and other Mediterranean countries (Albania, France, Greece, Malta, Morocco, Spain and Tunisia). The net weekly hold supply is the equivalent to over 1.2 million linear meters (corresponding to about 3.3 million trucks or 4.1 million semi-trailers annually).

CONTAINERS. In 2018, container handling of 10.6 million TEUs in the top eighteen Italian ports was similar to 2017 levels with a slight decrease of 0.56% (-59.637 TEUs). Increases were recorded in the ports of Savona (48.14%), Palermo (19.92%), Catania (19.26%), Trieste (17.73%), Civitavecchia (14.83%), Naples (14.41%), Marina di Carrara (10.58%), Venice (3.41%), Livorno (1.90%) and La Spezia (0.82%). A slight decrease was sustained by the port of Genoa (-0.50%) and the port of Bari (-0.63%), while reductions were greater in Cagliari (-37.75%), Ancona (5.53%), Gioia Tauro (-4.92%), Salerno (-3.61%) and Ravenna (-3.16%). The total quantity of goods transported in containers in 2018 was 109.1 million tons, an increase of +2.6% compared to 2017.

In 2018, in the top twenty European and Mediterranean ports, 90.6 million TEU were handled, a 6.39% growth compared to 2017 due to the increases recorded in Port Said (52.17%), Southampton (33%), Piraeus (20.89%), Barcelona (13.84%), Algeciras (8.93%), Mersin (8.21%), Antwerp (6.21%), Rotterdam (5.67%), Valencia (5.63%), Zeebrugge (5.24%), Marsaxlokk (5.08), Tanger Med (4.83%); Sines (4.82%), Ambarli (1.83%). In any case, Rotterdam kept its leading position in the ranking of European ports with 14.5 million TEUs, followed by Antwerp with 11.1 million TEUs.

Genoa and Gioia Tauro are the two Italian ports to be ranked in the twenty largest European and Mediterranean ports. The Italian ports Genoa and Gioia Tauro are ranked in the twenty largest European and Mediterranean ports.

CRUISES. On the world cruise scene, the role of the Mediterranean has become more prominent and traffic in Italian ports recorded an increase of 9.2% in 2018 with a total of 11.1 million passengers handled, with forecasts expecting a further increase of 7% in 2019. In the 2018 ranking of the top ten Mediterranean ports by number of passengers handled, six were Italian: Civitavecchia with approximately 2.4 million cruise passengers (+10.97%), Venice with approximately 1.6 million (+9.3%); Naples with more than 1 million (+15.24%), Genoa with more than 1 million (+9.32%), Savona with approximately 850 thousand passengers (-0.70%), and Livorno, with an increase of 12.5%, now enters this ranking.

In 2018, 21 Italian cruise ports each handled more than 30,000 passengers. There were 24 in 2017. With the first 7 places reconfirmed, Bari rose two places ahead of La Spezia and Cagliari compared to 2017. Trieste dropped 3 places compared to 2018, leaving room for Catania, Olbia and Brindisi. Portoferraio, Marina di Carrara, Porto Venere and Trapani handled more than 20,000 but less than 30,000.

Nautical and Technical Services

MOORING AND PILOTAGE. The new tariffs for mooring services (three-year period 2019-2021) and pilotage services were approved between the end of 2018 and the early part of 2019. The weighted average increase in mooring rates was 2.84% (2.50% net of the benefit for the Motorways of the Sea). With regard to pilotage, the Ministry, also taking into account the particularly high increases recorded in some ports, considered it appropriate to renew the tariffs with validity limited to 2019 only – rather than for a two-year period – and, at the same time, to initiate a check on the adequacy and transparency of the individual elements of the formula as well as the possibility of intervening on duty shifts and expanding pilotage services via VHF radio. These latter aspects, although not directly connected to the tariff formula, are decisive for the cost-effectiveness of the service. The updating process was also necessary to take into account the provisions of EU Regulation 2017/352 on port services, which became fully effective on 24 March 2019.

TOWING. Awaited for many months, the Ministerial Circular setting out the new guidelines regarding concessions for the operation of port towage services adapted to the new Code of public contracts was published in March. These will be the reference guidelines for the new European tenders called by the Maritime Authorities to decide the single operators to be awarded towing services in ports. In this regard, it must be borne in mind that the circular will be applied immediately in many ports where concessions are due or deferred.



Self-handling

After a number of years, the issue of self-handling of services and port operations by the ship became topical again during 2018 following protests by trade union organisations representing dock workers, which led to a national strike in May. After the convocation in August 2018 of a high-level ministerial round-table to verify the positions of the various interested parties, there were no further developments. However, the confrontation could resume following two different rulings by the Campania Regional Administrative Court and the Sicily Regional Administrative Court, issued respectively in March and April 2019, which recognise the right to self-handling of lashing and unlash operations on board Ro-Ro ships by the ship's crew.

SEZs and SLZs

SEZs (Special Economic Zones) are located in the regions of Southern Italy (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardinia and Sicily) with the aim of encouraging businesses through tax relief and streamlining of bureaucratic procedures. They must contain port areas connected to the TEN-T networks and may also consist of several areas that are not contiguous with each other, provided they have an economic and functional link with the port.

In addition to the SEZs in Southern Italy, the 2018 Budget Law provided for the possibility of establishing Simplified Logistics Zones (SLZs) in northern regions of Italy. SLZs in practice follow the SEZs but cannot be recipients of tax relief. Following the collapse of the Morandi Bridge, the "Genoa Decree" allowed for an SEZ to be established in the port of Genoa.

The first two SEZs in Campania and Calabria, established by Law Decree no 91 of 20 June 2017, became operational at the beginning of 2019 and the SEZs in Sardinia and Puglia are soon to be established.

Taxation of Ports

On the subject of port policy, at the beginning of 2019 the European Commission formally opened a procedure, long announced, into regimes for the taxation of ports in the event that they carry out economic activities. The European Commission believes that exemption from taxation constitutes distortion of competition if it is able to improve the competitive position of Italian ports in the internal market and therefore invited Italy to take the appropriate corrective measures. The dialogue with Brussels is still ongoing and it is not yet known whether legislative changes will be needed to avoid the opening of an infringement procedure.

Employment on board and training

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

Negotiations for the renewal of the National Collective Labour Agreement for the private sector of the shipping industry, which expired on December 31, 2017, focused mainly on two issues: the union request to pass the Special Roll Regulation through the convergence of Special Roll seafarers into the Continuity of Labour Relationship (so-called "stabilisation"); the employer's request to standardise ground staff sickness regulations in light of the differences between the Agreement signed by Confitarma and that signed by Fedarlinea.

Long and complex discussions about the first issue have not yet led to a shared solution due to the considerable distance between the parties. In relation to the need highlighted by the Unions to guarantee greater protection to Special Roll seafarers, another significant point under review is the extension of the Solimare Fund to such seafarers even when their enlistment contract ends, providing – in well-defined cases – a supplementary unemployment benefit. In addition to granting further safeguards to such seafarers, it would allow a more effective use of the substantial resources accumulated since the Solimare Fund's founding and so far unused due to objective difficulties in providing benefits.

With regard to the second matter, an agreement would represent the first step towards finally achieving a shipping industry National Collective Work Agreement covering both maritime and land personnel (definitively overcoming the specific former Fedarlinea contractual provisions); this Agreement is necessary to avoid any possible social dumping in the sector and any inequalities between competing companies.

Negotiations will continue in the hope of identifying shared solutions that facilitate the closure of the contract renewal agreement, which – for the economic part – will follow the indications provided in the current inter-confederal Protocols stipulated by Confindustria, CGIL, CISL and UIL.

Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006)

Entry into force of the 2014 amendments. The central theme of the Special Tripartite Committee of the MLC, 2006, which met in Geneva from 23 to 27 April 2018, is to guarantee greater protection for seafarers taken



prisoner as a result of acts of piracy. Confitarma was part of the group representing shipowners led by the International Chamber of Shipping.

Following extensive and in-depth discussions between the representatives of Governments, shipowners and maritime workers, an agreement to modify a number of the provisions of the MLC, in particular Standard A2.1, Standard A2.2 and Guideline B2.5.1., was reached. Substantially the amendments grant that the recruitment contract of a seafarer held hostage following an act of piracy or armed robbery should continue to produce its effects even if it has a fixed termination date or if one of the two parties notifies its termination or suspension. In other words, the seafarer has the right to receive his salary until his release and repatriation or, in the worst case scenario, until the date of his death.

On 6 June the International Labour Conference approved the Special Tripartite Committee, adopted amendments, which were formally notified by the ILO to Member States on 26 June and will enter into force on 26 December 2020. By this date, Italy will have to adapt the national legislation and collective bargaining to the changes introduced by these amendments.

Entry into force of the 2016 amendments to the 2006 MLC. 8 January 2019 saw the entry into force of the 2016 Amendments to the 2006 MLC, modifying Standard A5.1.3 and the model form for the Maritime Labour Certificate providing, in particular, for the possibility of extending the validity of the old certificate pending the release of a new one. This change was made at the ILO for those countries especially that delegate inspection visits to Recognised Bodies and where the Certificate of Maritime Labour is issued by the competent Authority at a later date.

Other amendments concern bullying and harassment on board (Guidelines B4.3.1 and B4.3.6), and take into account both the *ILO Code of Practice "Accident prevention on board ship at sea and in port, 1996"* and the *"Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying"* published jointly by the ICS and ITF. Furthermore, in the context of investigations into the causes of accidents, injuries and occupational diseases on board, the competent Authority must also consider the possibility of "bullying and harassment".

After the entry into force of the 2016 Amendments to the 2006 MLC, the Ministry of Infrastructure and Transport issued executive decree no 1 2019, and relative explanatory circular, under which the *Declaration of Maritime Labour Compliance (DMLC) - Part I*, the Maritime Work Certificate model form, the Inspection Report model form and the Guidelines for inspections of maritime personnel recruitment agencies were updated.

As requested by Confitarma, in order to avoid any problems to the shipowning companies in Port State Controls (PSC) abroad, the Ministry clarified in the aforementioned circular that ships already in possession of a valid Maritime Work Certificate will keep this until its normal expiry date and that the certificate will be replaced with the new model form on renewal.

Proposal for a Directive (EU) on transparent and predictable working conditions in the European Union

A proposal for a Directive on transparent and predictable working conditions in the European Union is being discussed by EU institutions in its original version designed to embrace all industries without distinction and therefore without taking into account the singularities of the maritime sector.

Confitarma, through the Ministry of Infrastructure and Transport and ECSA, requested the exclusion of seafarers from the scope of application of the Directive, pointing to the fact that many the Directive's provisions overlap those of the 2006 MLC, thus risking uncertainties with regard to the regulatory framework of reference.

After a long debate with the EU, the latest versions of the proposal contain the exclusion of seafarers from the scope of most of the articles of the Directive and, therefore, the impact on the maritime sector should be significantly limited.

Training and Education

PROJECT "I PROFESSIONISTI DEL MARE" (SEAFARER PROFESSIONALS). In 2018, as part of school-work experience activities, the Young Shipowners Group launched the project "I professionisti del mare" with the aim of showing students at the Transport and Logistics Technical Institutes (formerly Nautical Institutes) the skills necessary for working in a shipping company and illustrating the future opportunities that seafaring experience and the professional skills acquired on board can offer both at sea and on land.

The pilot project, lasting two weeks and involving twelve students from the Genoa Nautical Institute, equally divided between deck and engine in various departments of the company, received excellent feedback from students and the departments involved and will be repeated in the near future, in the hope that the format will be used by Transport and Logistics Technical Institutes and member companies elsewhere.

Project for the simplification of training courses and requirements for access to a number of maritime professions. The development of professional know-how and skills, as well as the high levels of expertise required of personnel employed on board are priorities for the shipowning industry, above all in terms of international competitiveness and efficiency. In the pursuit of these aims, it is essential to identify the maritime labour market



professional figures who possess the functional skills and knowledge that reflect the actual needs of the shipowning companies. Only in this way can training be a fundamental driving force to increase true employment opportunities for Italian seafarers.

Significant demand from the shipping industry for certain highly specialised on-board professionals (such as engine directors and officers, mechanics, tanker workers, gas workers, crew cooks, certain specific hotel positions, etc.) cannot be satisfied by the current Italian maritime labour market because of the shortage of qualified personnel. This deficiency, especially as far as petty officers and ratings are concerned, is largely down to legislation governing the entry requirements to such professions, which has now been superseded since it no longer corresponds to the latest reforms of the education system, nor to the evolution in the skills demand of companies. The failure to implement the inter-ministerial decree provided for by Presidential Decree No. 231 of 2006, means that the 1992 requirements are still in force.

The Education Work Group, part of the Confitarma Human Resources and Industrial Relations Committee, is working on a project to simplify the minimum requirements for access to the aforementioned professions, of which the Italian fleet has a great need, and thus make it easier for the rising generation to qualify. This project, a concrete proposal to grow Italian maritime employment, will be presented to the competent institutions.

HIGHER TECHNICAL INSTITUTES (ITS)

ITALIAN MERCHANT MARINE ACADEMY FOUNDATION. In 2018, the Italian Merchant Navy Academy Foundation in Genoa admitted 86 new Deck and 48 Engineering Cadets, most of them coming from Liguria. Between 2005 and 2018, a total of 958 Deck and 651 Engineering cadets have been trained.

During the year, the Academy Foundation conducted an alignment course, not funded by the National Maritime Fund, lasting 700 hours (AUC training course), open to students with diplomas who had not attended nautical institutes or maritime technical institutes, for a total of 24 deck cadets. Furthermore, for the 2018/2019 school year, three new ITS courses were launched: one for senior technician of rail and intermodal transport, with the qualification of multi-purpose agent, held at the operational headquarters in Arenzano on which 25 students participated; and two for Senior Technicians for the mobility of people and goods – *Management of on-board services - Purser* –, on which 22 and 25 students respectively took part at the operational headquarters in Lavagna.

Most of the students of the Academy are boarded on ships of CONFITARMA member shipping companies. Furthermore, for a number of years the Academy, in addition to training of professionals destined for the horizontal supply chain of the various on-board positions, carries out training for the vertical supply chain (petty officers and officers) through the management level course.

In 2018 the Academy Foundation signed an agreement with the World Maritime University of Malmö.

HIGHER TECHNICAL INSTITUTES FOR SUSTAINABLE MOBILITY OF THE "GIOVANNI CABOTO" FOUNDATION. Established in July 2010 for the training of crews for oil tankers, gas carriers, chemical tankers, bulk carriers and general cargo and passenger vessels, as well as professional figures for the logistics sector, the Higher Technical Institute for Sustainable Mobility "Giovanni Caboto" Foundation in Gaeta in 2018 offered 21 courses and trained 340 students, of which 163 were deck cadets and 147 engineering cadets; 2018 was also the first year of the Higher Technical Course on Management of activities serving passengers on board of ships – *Hospitality & Food Manager* – aimed primarily at young people with a hotel or tourism diploma, on which 30 students enrolled. In 2018, 9 Deck Officer Cadets and 11 Engineering Officer Cadets graduated and, thanks to the introduction of the Unified Exam, were able simultaneously to obtain the Higher Technical Diploma and the Certificate of Competence as a Deck Officer or Engineering Officer.

Most of these, thanks to this opportunity, were immediately embarked as Third Mates. During 2019, about 50 students will sit the exam. Thanks to the training ship of the IISS G. Caboto (Nautical Technical Institute), Signora Del Vento, the students of ITS Fondazione Caboto are able carry out on board familiarisation exercises prior to boarding on merchant ships.

FOUNDATION OF THE HIGHER TECHNICAL INSTITUTE FOR SUSTAINABLE TRANSPORT MOBILITY – MEDITERRANEAN LOGISTICS AND MERCHANT NAVY ACADEMY. The Catania ITS for the sustainable mobility sector was established in August 2009 and, since October 2015, offers three types of course for higher technicians. In particular, 16 cadets who have followed the course for higher technicians for the mobility of people and goods (maritime sector articulated engineering and deck officer) have already graduated while another 85 cadets are completing the course.

HIGHER TECHNICAL EDUCATION AND TRAINING (IFTS). Formare s.c.a r.l. - Polo Nazionale (National Centre) for Shipping, Confitarma's training, research and development body which, in 2018, joined the Marelab Experimental Centre for Development of Regional Competences for the Economy of the Sea in defining the 37 Shipping Industry Professional Qualifications.

Furthermore, Formare is the leader of the IFTS MACOMAS (Maritime Competences Management System) set up with the Transport Logistics and Navigation Institutes (ITLN) of Torre del Greco and Procida, Parthenope



University and a number of Campania shipping companies, for the implementation of 3 ship's technical training courses open to 72 young engineering officer cadets. To date, the first 40 cadets have been embarked. Formare also participates in the Erasmus + SeaSkill project. The project, which brings together 27 partners from 16 European Union countries, lasts four years and aims to harmonise skills in the fields of environment, digitalisation, safety and security through innovative methodologies. Formare is Lead Partner for the implementation at European level of the new educational model.

Protection of marine environment and safe navigation

Sulphur Cap 2020

From 1 January 2020, the "global" limit of 0.5% for sulphur content in marine fuels will be introduced, except for EU ports and ECA areas, where the limit is already 0.1%, and for vessels equipped with exhaust gas treatment equipment (scrubbers), which can still use fuels with higher values.

This limit is set by Annex VI to the MARPOL 73/78 Convention worldwide and it is now established in such a way that the IMO will not grant extensions. It should be noted that an identical threshold was set within the EU by Directive 2012/33/EU.

The attention of stakeholders was concentrated on this restriction from various points of view:

- use of alternative fuels,
- installation of emission abatement devices,
- attention to fuel availability and technical problems.

The absolute leading player among "alternative" fuels is unquestionably LNG.

Brave was the choice of one Italian shipowner who, although aware of the lack of infrastructure, built the first dual fuel ferry in the Mediterranean, to be followed by a Spanish shipowner, who ordered two ferries from an Italian shipyard.

Support from Confitarma was constant in both cases during relations with the Maritime Authority: in the first case during the construction phase of the ship, in the second case in that of bunkering, which must to be carried out by tankers.

Confitarma also carries out in-depth studies regarding the installation and operation of devices (scrubbers) that enable the use of fuel with higher sulphur content than 0.5% or 0.1%. In particular, during the 20 February 2019 Information day involving experts and operators, regulatory and technical aspects were analysed.

One of the main concerns of operators is that the product may prove difficult to find on the market, even though, according to the Petroleum Union, there should be no problems.

As far as the quality of the product is concerned, so-called cat fines, residues of catalysts used in refining have been found and the still little-known characteristics of the "new" fuel with 0.5% content, obtained largely by blending, raise doubts about its stability/homogeneity after a certain period of decantation, with, from a strictly technical point of view, consequent possible difficulties for the engines.

Radio Certificates

Slight but very significant progress was made regarding visits to issue/renew radio electric safety certificates for cargo ships.

Thanks to numerous requests from Confitarma, the Italian Corps of the Port Captaincies – Coast Guard issued a specific circular in 2018 that extends the duration of the certificate to five years, with the introduction of the time span around the deadline for periodic inspections.

Moreover, Confitarma on asking the MIT to act as coordinator for a regulatory change, prepared a draft amendment, which should lead to the awarding of the certificate by Recognized Bodies, with a significant reduction in direct and managerial costs.





CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Sede
Head Office

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

Progetto grafico e stampa

Teseo Editore

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