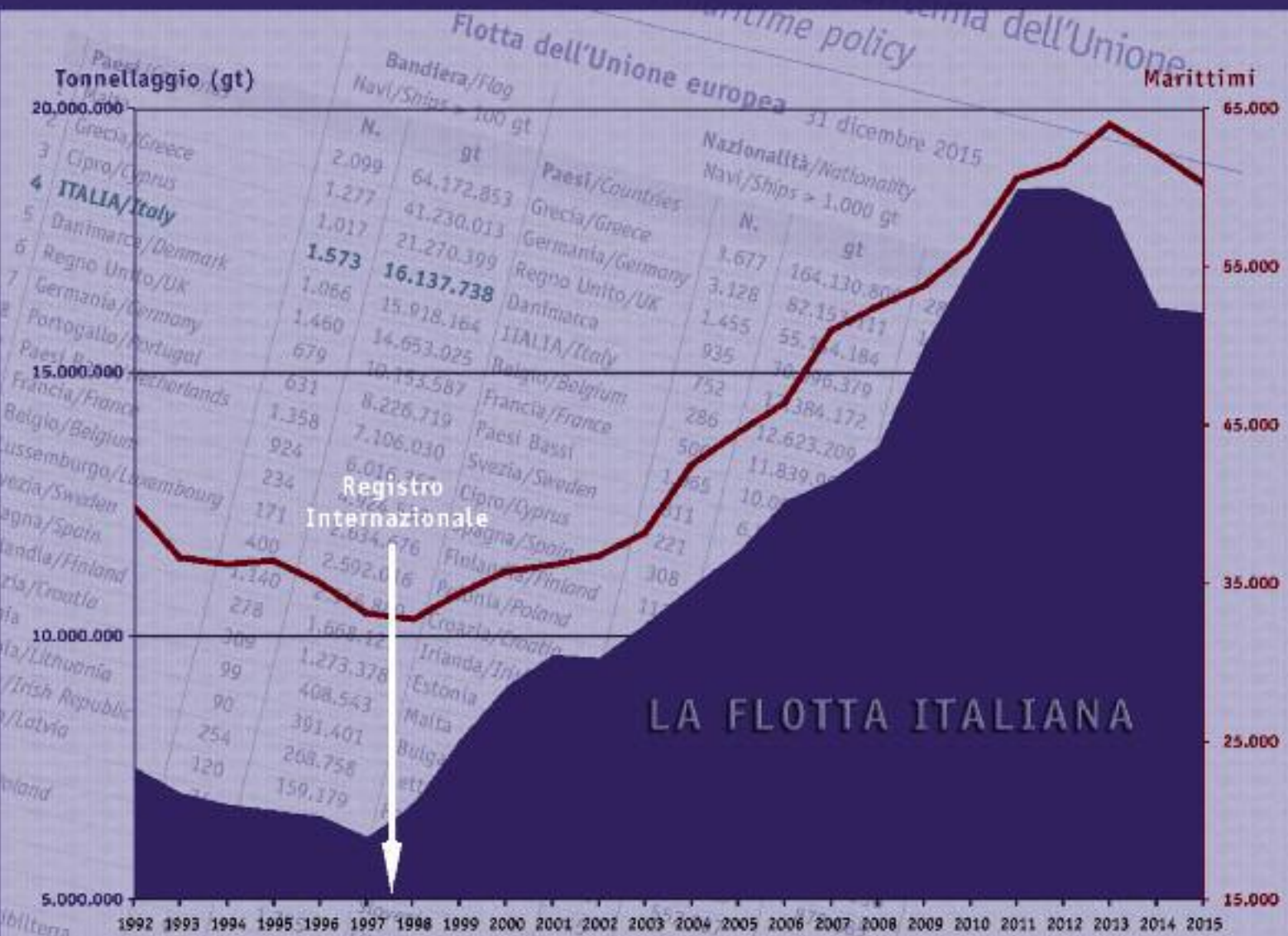




CONFITARMA

Confederazione Italiana Armatori



ASSEMBLEA - ROMA, 28 GIUGNO 2016 -



CONFINDUSTRIA



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Assemblea
Roma, 28 giugno 2016

Annual General Meeting
Rome 28th June 2016

aderente a



CONFINDUSTRIA

Premessa

Emanuele Grimaldi, Presidente Confitarma



Nel 2015, gli altalenanti segnali di ripresa economica globale hanno condizionato molto lo *shipping*, settore per sua natura molto sensibile a tutto ciò che succede nel mondo. Indubbiamente, abbiamo assistito ad eventi veramente straordinari, che hanno profondamente inciso sulla quotidianità di persone e imprese, specialmente su quelle operanti nel trasporto marittimo.

È evidente che lo *shipping* italiano, come quello mondiale, al momento risente di una fase economica globale molto particolare: da un lato il calo del prezzo del greggio favorisce i consumi e quindi la domanda di trasporto sia di greggio che di prodotti raffinati. Dall'altro lato, il forte *surplus* di tonnellaggio, insieme alla frenata dell'economia cinese, è causa di grave crisi nel settore delle rinfuse secche, ove la ripresa dei noli stenta a decollare. Peraltro, vi sono comparti come quello delle crociere e dei traghetti ro-ro che continuano a registrare *trend* di crescita.

Fondamentali sono poi le tematiche ambientali al centro della futura politica marittima in discussione presso i tavoli europei e internazionali.

I dati dell'ultimo Rapporto dell'Economia del Mare realizzato dalla Federazione del Mare assieme al Censis confermano il dinamismo del *cluster* marittimo italiano, che contribuisce al prodotto interno lordo nazionale per 32,6 miliardi di euro (2,03%) e dà occupazione a circa il 2% della forza lavoro del Paese (471mila persone fra addetti diretti ed indotto).

Inoltre, considerando il *genuine link* tra bandiera della nave e nazionalità dell'armatore, la flotta di bandiera italiana è sempre posizionata tra le principali al mondo: è la seconda nell'Unione europea, la quarta al mondo, la terza tra le flotte dei maggiori Paesi riuniti nel G20. Né va dimenticato che le navi italiane occupano posizioni di massimo rilievo nei settori più sofisticati (ro-ro, navi da crociera, navi per prodotti chimici).

Ricordo che il 2015 si è concluso con una conferma molto importante per lo *shipping* italiano: le Istituzioni hanno ancora una volta riconosciuto la rilevanza del trasporto marittimo per il Paese ed il quadro normativo che regola la navigazione marittima internazionale è rimasto sostanzialmente invariato.

Mi riferisco naturalmente all'insieme delle misure che regolano l'iscrizione delle navi di bandiera italiana nel Registro Internazionale, il quale dal 1998 non solo ha frenato l'emorragia di



naviglio, ma ha consentito alla nostra flotta mercantile di competere ad armi pari con le altre marinerie sui mari del mondo e di crescere in quantità e qualità.

La competitività della flotta ha consentito, anche in periodi di crisi, di continuare ad investire, creare occupazione, formare giovani per le carriere di mare e di terra ed ha anche favorito la permanenza in Italia di aziende armatoriali facenti capo a gruppi internazionali, come ad esempio Costa Crociere e Italia Marittima.

Ed è per questo che Confitarma, pur comprendendo le possibili integrazioni imposte da Bruxelles, si batte per preservare l'architettura normativa del Registro Internazionale, un sistema complesso su cui poggia la competitività della flotta italiana, lo sviluppo della navigazione e dell'occupazione marittima in Italia.

In questo scenario, risultano davvero poco comprensibili iniziative che, in nome di una formale difesa dell'occupazione di marittimi italiani, potrebbero comportare un aumento drammatico delle spese a carico dell'Erario ottenendo peraltro il risultato opposto, con la perdita di migliaia di posti di lavoro, a seguito del passaggio ad altra bandiera di molte navi italiane.

In conclusione, per essere competitivi sul mercato internazionale occorre operare alle condizioni della concorrenza. È un dato di fatto che non consente eccezioni.

Il Registro internazionale è frutto della scelta che il nostro Paese ha operato 18 anni fa, una scelta in linea con quanto previsto per il settore in ambito europeo che si è rivelata lungimirante e premiante, non solo per l'industria marittima ma per tutto il Paese, come confermano i 15 miliardi di euro investiti per il rinnovo della flotta negli ultimi 10 anni.

Senza investimenti non vi è innovazione, senza innovazione non può esserci competitività.

E senza competitività non vi è occupazione.

La crescita della flotta di bandiera è condizione indispensabile per continuare a garantire occupazione ai marittimi italiani.

Ebbene, non vorremmo che tutto questo venisse oggi messo in discussione.



INDICE

3 Premessa di Emanuele Grimaldi, Presidente Confitarma

7 La navigazione mercantile italiana nel 2015

- 7 *Feeding the Planet*: il contributo dell'economia marittima
- 8 Ruolo del sistema marittimo nell'economia
- 9 *Safety e Security (migrant at sea e pirateria)*
- 11 Armatori e finanza
- 11 Turismo che viene dal mare
- 12 Navigazione marittima internazionale
- 12 Cabotaggio merci e passeggeri e bunkeraggio marittimo
- 14 Regole e competitività

Grafici e tabelle / *Graphs and tables*

- 57 Flotta mercantile italiana / *Italian merchant fleet*
- 57 Evoluzione della flotta mercantile italiana / *Italian merchant fleet evolution*
- 58 Età della flotta italiana e mondiale / *Age of the Italian and world fleet*
- 58 Rinnovo della flotta italiana / *Italian merchant fleet renewal*
- 59 Pirateria / *Piracy*
- 59 Migranti dal mare / *Migrant at sea*
- 59 Commercio estero dell'Italia nel 2015 per modalità di trasporto / *Italian foreign trade by mode of transport on 2015*
- 60 Valore della produzione per compartimenti del cluster marittimo industriale / *GDP value for the industrial maritime cluster compartments*
- 60 Principali aggregati economici del cluster marittimo italiano / *Main economic aggregates of the Italian maritime cluster*
- 60 Movimento crocieristi nei porti italiani / *Passengers movement in Italian ports*
- 61 Servizi di trasporto *ro-ro* per la Sicilia / *Ro-Ro services to Sicily*
- 61 Servizi di trasporto *ro-ro* per la Sardegna / *Ro-Ro services to Sardinia*
- 62 Servizi di trasporto *ro-ro* internazionali / *Ro-Ro international services*

17 La navigazione internazionale e i traffici marittimi

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

Grafici e tabelle / *Graphs and tables*

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



25 La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

- 25 Il valore economico dell'industria marittima europea
- 26 Politica dei trasporti marittimi dell'Ue
- 27 *Short Sea Shipping*

Grafici e tabelle / *Graphs and tables*

- 74 Flotta dell'Unione europea / *European Union fleet*
- 75 Commercio dell'Unione europea per modo di trasporto / *Eu trade by mode of transport*
- 75 Importazioni dell'Unione europea per modo di trasporto / *Eu imports by mode of transport*
- 76 Esportazioni dell'Unione europea per modo di trasporto / *Eu exports by mode of transport*

28 Lo sviluppo dei traffici marittimi e il sistema portuale

- 28 Andamento dei traffici portuali
- 30 Italia: Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica
- 33 Quadro normativo europeo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti
- 35 Italia: Servizi Tecnico-Nautici

Grafici e tabelle / *Graphs and tables*

- 77 Movimento container nei principali porti italiani / *Movement of containers in the major Italian ports*
- 78 Movimento container nei principali porti europei e nord africani / *Containers movement in the major European and North Africa ports*

37 Il lavoro a bordo e la formazione

- 37 Relazioni industriali
- 38 Fondo Solimare
- 39 Attuazione Testo Unico sulla rappresentanza sindacale
- 39 *Maritime Labour Convention 2006*
- 40 Formazione

Grafici e tabelle / *Graphs and tables*

- 79 Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane / *Estimated jobs on board Italian ships*
- 80 Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova: Allievi Ufficiali ammessi dal 2005 al 2016 per regione di provenienza
Genoa Italian Academy of Merchant Marine Cadet's district of origin, 2005-2016
- 80 Istituto Tecnico Superiore Fondazione G. Caboto di Gaeta: Allievi dal 2011 al 2015 /
Gaeta ITS Fondazione G. Caboto: Cadets since 2011 to 2015

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

- 45 Emissioni
- 46 Acque di zavorra
- 47 Efficienza energetica

Grafici e tabelle / *Graphs and tables*

- 81 Sversamenti di petrolio dal 1970 al 2015 / *Number of oil spills since 1970 to 2015*
- 81 Confronto delle emissioni di CO₂ tra i modi di trasporto / *Comparison of CO₂ emission between modes of transport*

48 L'organizzazione di Confitarma

- 50 Cariche confederali
- 51 Commissioni
- 52 Giovani Armatori

84 English version



La navigazione mercantile italiana nel 2015



Feeding the Planet: il contributo dell'economia marittima

In occasione di *Expo 2015* a Milano, la Federazione del Mare ha presentato il rapporto *Feeding the Planet: the Maritime Economy Contribution*, realizzato assieme a D'Appolonia (Gruppo Rina) per la parte internazionale e al Censis per quella italiana.

Dal Rapporto emerge che il trasporto marittimo di merci alimentari nel mondo ha raggiunto 5.800 miliardi di tonnellate-chilometro: i volumi trasportati via mare contano oggi circa 100 milioni di tonnellate di alimenti deperibili (carne e pollame, frutta e verdura, pesce, latticini, altre categorie) e circa 400 milioni di tonnellate di granaglie (frumento, altri cereali, soia); i *container* refrigerati (*reefer*) sono il 14% del numero globale di teu e trasportano il 76% dei 100 milioni di tonnellate deperibili trasportate via mare. Il trasporto via mare di granaglie è aumentato del 3,2% su base annua. La produzione globale di pesce è pari a 160 milioni di tonnellate ed il volume globale dell'import-export ha raggiunto 58 milioni di tonnellate, con un picco di valore pari a 130 miliardi di dollari.

I flussi di prodotti agro-alimentari diretti dall'Italia verso l'estero sono pari a circa 22,5 milioni di tonnellate, per 34,3 miliardi di euro. Gli armatori italiani svolgono un ruolo di rilievo a livello mondiale, con 264 navi da carico secco alla rinfusa o containerizzato utilizzabili per queste merci e oltre 8,2 milioni di stazza lorda. Il trasporto di prodotti agro-alimentari attraverso i porti italiani ammonta a 26,2 milioni di tonnellate (7% del totale delle merci movimentate per via marittima). I traffici marittimi internazionali sono il 72%, per 18,9 milioni di tonnellate, a fronte di 7,3 milioni di tonnellate che da porti italiani si imbarcano verso altri porti del Paese.





Quattro sono i porti di riferimento, in termini di volumi: Ravenna, che con quasi 3,5 milioni di tonnellate movimentate è l'*hub* incontrastato dell'*agrifood*, Livorno (2,8 milioni), Venezia (2,5 milioni), Gioia Tauro (2,4 milioni). Chioggia, Bari e Ancona, pur presentando volumi inferiori, sono i porti a maggiore vocazione agricola ed alimentare, con una quota di queste merci sul totale che varia tra il 43,4% al porto di Chioggia, il 41,6% in quello di Bari e il 32,5% ad Ancona. Sotto il profilo della pesca, l'Italia occupa la sesta posizione continentale in termini di produzione di pesce, con 363mila tonnellate (il 6,2% del totale). Forte è il *trend* dell'acquacoltura (+9,1%), che oggi sfiora il 45% del prodotto, con quasi 163mila tonnellate.

Ruolo del sistema marittimo nell'economia

Secondo i dati del V Rapporto sull'economia del mare realizzato anch'esso nel 2015 dalla Federazione del Mare assieme al Censis, il *cluster* marittimo italiano si conferma uno dei settori più dinamici dell'economia italiana contribuendo al PIL nazionale per 32,6 miliardi di euro (2,03%) e dà occupazione a circa il 2% della forza lavoro del Paese (471mila persone fra addetti diretti ed indotto).

Il nostro Paese mantiene la *leadership* europea nel settore crocieristico (con 6,2 milioni di passeggeri e 4.600 scali di navi) e nella costruzione di navi passeggeri e *motor-yacht* di lusso. I dati confermano invece l'arretramento del sistema portuale italiano dal 1° al 4° posto in Europa per importazioni ed esportazioni di merci via mare, con 194 milioni di tonnellate, in buona parte imputabile al calo degli approvvigionamenti alla nostra economia, legato alla crisi.

Tra le attività industriali del *cluster* marittimo, i trasporti marittimi si collocano al primo posto in termini di valore della produzione con 11,8 miliardi di euro ed anche per la produttività del lavoro con 339mila euro/addetto.

Dal punto di vista occupazionale, è rilevante il contributo dei trasporti marittimi con 34.725 unità di lavoro dirette seguito da quello delle attività logistiche ed ausiliarie che ruotano intorno ai porti che contano 27.611 unità di lavoro dirette. Da sole queste due attività costituiscono quasi il 50% delle unità di lavoro dell'intero *cluster* produttivo e di servizi.

Considerando la spesa effettuata sul territorio nazionale dai turisti in crociera (al di fuori di quanto già fornito dalla compagnia di navigazione), stimata per il 2013 in 743 milioni di euro annui, la rilevanza del settore acquista spessore non solo all'interno del *cluster* marittimo ma anche dell'economia nazionale nel suo complesso, con un contributo al Pil pari all'11,8%.

La peculiarità di tale comparto è quella di aumentare considerevolmente le unità di lavoro.





ro utilizzate nelle attività economiche a valle dei servizi crocieristici: per il 2013 le unità a valle attivate sono 102.867 unità, il che denota, ancora una volta, la rilevanza economica di questo settore anche in riferimento alle molteplici interazioni con altre branche di attività.

Safety e security

MARITIME SAFETY: MIGRANT AT SEA. Nel 2015 si registra un sostanziale aumento degli arrivi di migranti in Europa pari a più di 1 milione di persone (4,5 volte di più del 2014).

L'impegno profuso dall'armamento italiano nel biennio 2014/2015 per il recupero in mare di migliaia di migranti nel Mar Mediterraneo contribuisce a salvare direttamente più di 70mila vite. Questo sforzo, al quale i nostri equipaggi, non senza sacrificio, si sono prestati con slancio e professionalità straordinari, evidenzia la carenza dell'assetto pubblico schierato nell'area.

A seguito di numerosi interventi di Confitarma, d'intesa con le principali organizzazioni armatoriali europee ed internazionali, a partire dalla seconda metà dell'anno, viene rafforzata la presenza militare nell'area di mare prospiciente le coste libiche, con l'espansione delle operazioni Frontex Triton e Poseidon e con il crescente contributo di organizzazioni non governative nelle operazioni SAR (*Search and Rescue*).

Anche se nel 2015 le navi mercantili coinvolte in salvataggi dei migranti nel Mediterraneo sono molto meno rispetto al 2014, il loro numero rimane ben al di sopra delle medie storiche ed alcune compagnie di navigazione continuano a sopportare per questo forti oneri.

Il tema della migrazione mette in risalto la possibilità che il Mar Mediterraneo possa divenire nei prossimi anni un mare meno sicuro, e quindi più costoso, con evidenti ricadute anche sull'economia dei Paesi rivieraschi, *in primis* l'Italia, la cui flotta è leader dello *short sea shipping* mediterraneo.

Tale situazione viene esaminata in seno al CISM (Comitato Interministeriale per la Sicurezza Marittima e dei Porti), anche al fine di individuare una risposta delle Istituzioni che tenga conto delle condizioni operative delle compagnie di navigazione, della salute degli equipaggi e, più generale dell'interesse economico del Paese.

MARITIME SECURITY: PIRATERIA. Secondo il rapporto annuale dell'*International Maritime Bureau* (IMB), nonostante la riduzione del numero di navi sequestrate e di equipaggi catturati, nel 2015 pirateria e rapine a mano armata nei mari del mondo si mantengono sui livelli del 2014. Sono stati registrati 246 incidenti nel 2015, uno in più rispetto al 2014 e un totale di 15 navi sequestrate (21 nel 2014). 271 i marittimi tenuti in ostaggio sulle loro navi (442 nel 2014). Secondo l'IMB un





fattore chiave nella recente riduzione globale degli incidenti è stato il calo di attacchi contro le piccole navi cisterna cariche di carburante lungo le coste del Sud-Est asiatico e la forte azione delle autorità di Indonesia e Malesia, che hanno arrestato e processato i membri di due bande di pirati. Comunque, l'IMB raccomanda massima attenzione in quanto il Sud-Est asiatico rimane l'area di maggior rischio per attacchi di pirateria. Per quanto riguarda la Nigeria, l'IMB ritiene che le segnalazioni ricevute (14 incidenti di cui 9 navi abbordate) siano inferiori al reale numero di attacchi, i quali in genere mirano al furto del carburante. Nel 2015 non sono stati registrati attacchi in Somalia, ma l'IMB raccomanda molta prudenza dato che questo stato è ancora molto fragile ed il rischio di attacchi di pirateria è ancora alto.

Nel 2015, non risultano attacchi a navi italiane. In totale, dal 2005 ad oggi sono 52 le navi italiane attaccate dai pirati, di cui 4 nel 2013 e 7 nel 2014; 7 le navi sequestrate, di cui una alla fine del 2012. Dalla fine del 2011, con l'utilizzo di guardie armate a bordo delle unità in navigazione nell'Oceano Indiano, nessuna nave italiana viene sequestrata.

In Italia, a marzo 2015 il Governo sospende la protezione offerta dalla Marina Militare con i NMP (Nuclei Militari di Protezione) alle navi mercantili che transitano nelle aree a rischio e in aprile il Senato approva, il decreto antiterrorismo che proroga alcune missioni internazionali. Tra le numerose misure previste, il provvedimento autorizza la partecipazione alle missioni antipirateria nell'Oceano Indiano, ma solo a quella dell'Unione europea (Eu-Navfor), non a quelle Nato e non con l'imbarco di militari sulle navi mercantili italiane. Pertanto, nell'area a rischio di pirateria, è possibile ora utilizzare per i servizi anti-pirateria solo *team* privati. Con circolare del capo della Polizia, sono stati disciplinati i corsi teorico-pratici (a cura della Marina Militare e della Guardia Costiera) previsti per la formazione delle guardie giurate appartenenti agli istituti di vigilanza accettati dal Viminale.

Prosegue il dialogo di Confitarma con le Amministrazioni competenti (Stato Maggiore Marina e Comando Generale della Guardia Costiera *in primis*) in tema di *maritime security*, anche alla luce del mutato scenario di riferimento che ha visto intensificarsi il fenomeno della pirateria marittima in zone di mare diverse da quelle dell'Oceano indiano, come il West Africa e l'Estremo Oriente. Da questo punto di vista, appare significativo l'allargamento della zona di rischio pirateria decretato dal ministro della Difesa nell'ottobre 2015 e l'apertura di un Tavolo tecnico presso il Viminale per la rivisitazione della normativa in tema di impiego delle guardie giurate per la protezione del naviglio di bandiera, in considerazione della fine del modello "*dual team*" (militari e privati) originariamente previsto.





Per quanto riguarda il caso dei due marò, nel giugno 2015 vista l'impossibilità di pervenire ad una soluzione della controversia con l'India, l'Italia attiva l'arbitrato internazionale nel quadro della Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare. In agosto, il Tribunale internazionale di Amburgo decide che l'India non abbia competenza a giudicare i due marò italiani, ma non accoglie la richiesta di farli tornare in Italia in attesa del verdetto finale, rinviando la decisione all'arbitrato per non privilegiare uno dei due Paesi. Il 3 maggio 2016, il Tribunale Arbitrale costituito presso la Corte Permanente d'Arbitrato de l'Aja, a seguito della richiesta presentata dall'Italia nel dicembre 2015, decide che il marò Girone faccia rientro in Italia fino alla conclusione del procedimento arbitrale in corso fra le Parti, sulla base delle condizioni concordate tra Italia e India. Il 26 maggio la Corte Suprema indiana accetta di rendere immediatamente esecutivo l'ordine. Il 28 maggio, il marò Girone è rientrato in Italia.

Armatori e finanza

Nel corso del 2015, presso la sede della Confederazione Italiana Armatori, si tiene una riunione del tavolo di confronto con le banche, cui partecipano rappresentanti dell'ABI e dei principali gruppi bancari italiani: trova conferma lo spirito di estrema collaborazione che caratterizza da tempo il dialogo tra le due componenti della complessa vicenda finanziaria in corso.

È un'ulteriore occasione utile per fare il punto sul contesto di mercato, dalla quale emerge la forte esigenza, condivisa da entrambe le parti, di accelerare i processi di ristrutturazione aperti, nonché la disponibilità a prendere in considerazione soluzioni innovative che contribuiscano, nel reciproco interesse, a garantire la continuità aziendale e ad evitare la dispersione del patrimonio di capacità imprenditoriale che caratterizza lo *shipping* italiano.

Turismo che viene dal mare

Il traffico crocieristico in Italia torna a crescere nel 2015 con 11,1 milioni di passeggeri movimentati pari al 6,5% in più rispetto al 2014. Anche per il 2016 si prevede un ulteriore aumento del 2,7% fino a circa 11,4 milioni di passeggeri.

Il movimento dei passeggeri nei porti italiani, inteso come somma degli imbarchi-sbarchi e dei transiti, secondo i dati di Risposte Turismo, nel 2015 identifica in Liguria, Lazio e Veneto le tre Regioni nelle quali si concentra il 58% dei passeggeri movimentati ed il 45% delle toccate-nave. Se a tali Regioni si aggiungono la Campania e la Sicilia, le percentuali salgono rispettivamente a 82% e 76%.

Tre sono i porti italiani che superano il milione di passeggeri movimentati: Civitavecchia si





conferma al primo posto (2.271.650 passeggeri), seguita da Venezia (1.582.481) e Napoli (1.269.571). Cinque i porti che registrano tra 500mila e 1 milione di passeggeri movimentati: Savona (982.226), Genova (848.227), Livorno (697.955), La Spezia (667.446) e Palermo (546.884).

Peraltro, Venezia registra il maggior numero di imbarchi e sbarchi (1.364.044), seguita da Civitavecchia (868.141) e Savona (647.364).

Sono sette i porti tra i 100mila e i 500mila passeggeri (Bari, Messina, Cagliari, Olbia, Salerno, Brindisi, Trieste): in particolare Brindisi registra 150mila passeggeri movimentati. Sono 9 i porti tra i 20mila e i 100mila passeggeri movimentati, tra i quali spicca Portoferraio che supera i 37mila.

Navigazione marittima internazionale

Tre importanti eventi caratterizzano gli ultimi mesi del 2015: la fine dell'embargo nei confronti dell'Iran, il raddoppio della capacità di passaggio del canale di Suez e la ripresa dopo tanti anni delle relazioni diplomatiche e commerciali con l'isola di Cuba da parte degli Stati Uniti d'America. I primi due potranno generare nuovi flussi di traffico verso l'area mediterranea/medio orientale. Il terzo apre una nuova fase di sviluppo dell'area caraibica con interessanti prospettive anche per l'armamento italiano, *leader* dei traffici ro/ro e crocieristici.

ACCORDI INTERNAZIONALI. Nel corso del 2015, il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti apre il tavolo per la negoziazione degli accordi bilaterali di navigazione con Albania, Indonesia e Messico. Inoltre, dopo un lungo negoziato, il MIT concorda la riunione della Commissione Mista prevista dall'accordo bilaterale marittimo tra Italia e Marocco.

Desta preoccupazione la decisione del governo angolano di nazionalizzare le agenzie marittime del Paese entro il 2016.

PRONTUARIO AMMINISTRATIVO DI NAVIGAZIONE MARITTIMA. Nel 2015, alla luce di importanti innovazioni normative – *in primis* la ratifica da parte dell'Italia della Convenzione *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 – e di numerosi quesiti avanzati dagli uffici consolari all'estero e dall'utenza marittima, il Gruppo di lavoro interministeriale promosso dalla Direzione generale per gli Italiani all'estero del ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione, in collaborazione con i ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Salute, dello Sviluppo Economico, assieme al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, nonché a Confitarma, avvia i lavori per un nuovo aggiornamento del "Prontuario amministrativo di navigazione marittima ad uso degli uffici consolari e dell'utenza armatoriale". Da marzo 2016 il Prontuario è *on line* sui siti istituzionali dei ministeri.

Cabotaggio merci e passeggeri e bunkeraggio marittimo

STUDI DI SETTORE SU CABOTAGGIO E SHORT SEA SHIPPING. Nel 2015, nell'ambito dell'Assemblea di Confitarma, vengono presentati i risultati di due Studi sul cabotaggio e lo *short sea shipping* (il primo sulla sua





rilevanza economico-sociale, il secondo sulla comparazione dell'impatto ambientale rispetto ai sistemi di trasporto su ferro e su gomma), che pongono in evidenza l'importanza del comparto.

Con più di 5 miliardi di Euro di fatturato e circa 10mila lavoratori, il cabotaggio "allargato" nazionale si presenta al Paese con tutta la sua vitalità, dimostrando di essere la cerniera dell'economia del territorio nazionale ed il volano dello sviluppo della nostra portualità merci e passeggeri.

Inoltre, il comparto cabotiero dimostra, a distanza di quindici anni dallo studio degli Amici della Terra, di essere ancora la modalità di trasporto più sostenibile, con le migliori *performance* ambientali a beneficio della collettività.

"MAREBONUS" E "FERROBONUS". Anche sulla base dei due Studi di Confitarma, il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, per promuovere il trasporto intermodale, nel corso dell'anno disegna l'architettura di due nuovi provvedimenti volti ad incentivare il trasferimento del trasporto su strada verso quello intermodale marittimo ("*Marebonus*") e quello ferroviario ("*Ferrobonus*").

Entrambi i provvedimenti – notificati a Bruxelles per l'approvazione – mirano a premiare i fruitori del trasporto intermodale, soprattutto l'autotrasporto, attraverso un incentivo parametrato alla strada evitata in territorio nazionale, imponendo al tempo stesso un miglioramento, soprattutto in termini di qualità del servizio offerto, al vettore marittimo ed a quello ferroviario.

AUTOSTRADE DEL MARE. Con 70 navi (traghetti misti e tutto-merci), gli armatori italiani offrono servizi annuali di collegamento dai porti nazionali verso i porti del Mediterraneo per un totale di un milione di metri lineari settimanali, 430 partenze (215 partenze a/r) pari ad oltre 60 partenze giornaliere.

I paesi collegati con l'Italia sono Marocco, Tunisia, Spagna, Francia, Malta, Albania e Grecia. L'offerta estiva viene ulteriormente incrementata su molte delle direttrici.

ALTRE TEMATICHE. Prosegue nel 2015 l'impegno di Confitarma per tutte le problematiche connesse al comparto:

- sicurezza dei traffici ro/ro, in linea con le nuove procedure in tema di conteggio dei passeggeri trasportati;
- diritti del passeggero, così come affidati alla vigilanza dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART);
- tutela dell'ammissione al cabotaggio cisterniero dei soli genuini interessi comunitari;
- corretta modalità di svolgimento dei servizi di bunkeraggio nei porti nazionali;
- rafforzamento dei rapporti con le Istituzioni e le Amministrazioni coinvolte nel cabotaggio;
- semplificazione delle formalità di arrivo e partenza nei porti italiani.





BUNKERAGGIO. Nel corso del 2015 finalmente si registra qualche timido segno di inversione di tendenza per quanto riguarda i quantitativi di bunker movimentati nei porti italiani, che peraltro restano inferiori di quasi un terzo rispetto a quelli registrati solo quattro anni prima.

Tuttavia, anche nel 2015 le aziende italiane che eserciscono l'attività di bunkeraggio con bettolina in Italia continuano a registrare difficoltà operative derivanti dagli elevati costi industriali del comparto, che non consentono di fronteggiare la concorrenza degli operatori esteri presenti nei principali porti internazionali che possono trarre vantaggio da costi inferiori e rappresentano un'indiretta concorrenza per i rifornimenti del bunker nei porti italiani.

Questa concorrenza viene ulteriormente amplificata nei primi mesi del 2016 da una serie di norme doganali che, mal interpretate da alcuni operatori del settore del bunker, inducono di fatto molti armatori a privilegiare il rifornimento in porti esteri.

Questo complesso quadro complica l'operatività delle bettoline del bunkeraggio in Italia, il cui comparto, pur essendo uno dei rari settori dell'armamento nazionale che occupa solo marittimi italiani senza usufruire di alcun supporto, lamenta una mancanza cronica di norme ad hoc che ne blocca le opportunità di sviluppo e talvolta ne mina la stessa sopravvivenza.

Regole e competitività

PROROGA DEL REGIME DI TONNAGE TAX. Il regime di *tonnage tax*, introdotto nel 2003 per una durata di dieci anni, nel 2015 viene prorogato per ulteriori dieci anni, dopo aver ottenuto l'approvazione della richiesta alla Commissione europea con la decisione C (2015) del 13 aprile 2015.

Con tale decisione la Commissione, dopo un intenso scambio di informazioni con il Governo italiano, preso atto che secondo i dati statistici forniti dalle autorità italiane il tonnellaggio della flotta mercantile italiana è aumentato di oltre il 70% dopo l'introduzione del regime di imposizione sulla base del tonnellaggio e che l'impiego di marittimi Ue/See è più che raddoppiato a bordo delle navi che beneficiano del regime italiano d'imposta sul tonnellaggio, ha concluso che il regime in esame è conforme agli orientamenti sui trasporti marittimi.

La Commissione pertanto autorizza la sua proroga fino al 2023 incluso, avendo ottenuto dalle autorità italiane l'impegno ad apportare le seguenti modifiche:

- l'inasprimento delle norme del regime di aiuti, fissando a 5 anni il periodo minimo che deve intercorrere tra l'uscita dal regime d'imposta sul tonnellaggio e la possibilità di esservi riammes-





si. La normativa vigente prevede che l'opzione sia irrevocabile per 10 anni e che qualora, per qualsiasi motivo, venga meno l'efficacia dell'opzione esercitata, il nuovo esercizio della stessa non possa avvenire prima del decorso del decennio originariamente previsto. Con la modifica in esame si aggiunge che, nel caso di uscita dal regime, deve comunque decorrere un periodo di almeno 5 anni per potervi rientrare: in sostanza, la norma opera solo se la causa di decadenza si verifica dopo il quinto periodo d'imposta di permanenza nel regime;

– il rafforzamento della normativa sulla tassazione delle plusvalenze relative a navi acquistate prima dell'entrata nel regime di imposta sul tonnellaggio. La norma vigente prevede, in tal caso, che la differenza tra il ricavato della vendita, al netto dei costi imputabili direttamente, e il residuo valore fiscale esistente al momento dell'entrata nel regime d'imposta sul tonnellaggio siano tassati secondo le norme ordinarie relative all'imposta sul reddito delle società. Con la modifica in esame, al fine di stabilire i debiti di imposta al momento della vendita della nave, si prevede un confronto tra il valore normale della nave al momento dell'entrata nel regime di imposta sul tonnellaggio e il valore fiscale al momento dell'entrata nello stesso regime d'imposta.

Con il disegno di legge "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2015", attualmente all'esame del Senato (atto 2228), all'articolo 13 vengono recepite le citate modifiche all'interno del Tuir, stabilendone la seguente decorrenza:

– quanto alla prima modifica, dalle cause di decadenza che si verificheranno dal periodo d'imposta in corso alla data di entrata in vigore delle nuove disposizioni;

– quanto alla seconda modifica, dalle cessioni di navi effettuate dalle imprese che hanno esercitato l'opzione per il regime della *tonnage tax* dal periodo d'imposta in corso alla data di entrata in vigore delle nuove disposizioni, nel presupposto che non costituisce un nuovo esercizio dell'opzione il rinnovo di quelle esercitate precedentemente a tale data.

POLITICA SANITARIA. Con la recente riorganizzazione del ministero della Salute, le competenze in tema di sanità marittima confluiscono nella nuova direzione generale della Prevenzione sanitaria.

Con l'obiettivo di avviare con questa Amministrazione un processo di condivisione per la rivisitazione e l'aggiornamento normativo, Confitarma promuove la creazione di un "Tavolo della Salute del Mare" con particolare riferimento a: farmacia di bordo, modalità di esecuzione dell'at-





tività posta in capo al medico competente ex dlgs. 271/99, regolamentazione della professione del medico di bordo sulle navi passeggeri, recupero delle spese sanitarie all'estero, formazione sanitaria ai sensi della Convenzione STCW, corretta attuazione della direttiva comunitaria in tema di ritiro dei rifiuti alimentari nei porti nazionali. L'obiettivo dichiarato è di contemperare l'esigenza di tutelare la sanità marittima con la salvaguardia e lo sviluppo dell'industria armatoriale nazionale nel contesto internazionale, anche in considerazione dell'entrata in vigore della *Maritime Labour Convention 2006*.

FARMACIA DI BORDO. Alla fine del 2015, viene pubblicato sulla Gazzetta ufficiale il decreto 1° ottobre 2015 del ministero della Salute, che aggiorna le dotazioni dei medicinali e dei presidi sanitari a bordo delle navi di bandiera italiana. L'entrata in vigore del decreto, sospesa per tre anni, comporta un notevole aumento delle dotazioni da imbarcare. Confitarma si attiva immediatamente affinché i funzionari competenti dei ministeri della Salute e delle Infrastrutture e trasporti, in tempi brevi, possano rivedere i quantitativi sanitari imposti, almeno in base all'effettiva navigazione svolta dalle navi italiane.

AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI (ART). Rispetto a quanto stabilito con la delibera dell'anno precedente, nel 2015 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) amplia sensibilmente la platea dei soggetti che effettuano servizi di trasporto marittimo chiamati alla contribuzione abbassando la soglia di fatturato al di sotto della quale scatta l'obbligo di pagamento. Sebbene sia stato possibile ridurre sensibilmente gli importi dei contributi di molte aziende impattate grazie all'esclusione del fatturato non soggetto a regolazione, permangono molte perplessità riguardanti il perimetro regolatorio dell'ART e le modalità di contribuzione da questa individuate. Tali perplessità, comuni ad altri settori del mondo del trasporto, sono oggetto di un'attenta valutazione da parte di Confitarma.

Nel corso dell'anno si completa anche il quadro normativo che ha permesso all'ART di avviare la sua attività di vigilanza sul rispetto del Regolamento comunitario 1177/2010 in tema di diritti dei passeggeri che viaggiano via mare.



La navigazione internazionale e i traffici marittimi



Nel 2015, l'economia mondiale subisce un ulteriore rallentamento registrando una crescita del +3,1%, in calo dello 0,3% rispetto al 2014 e ben al di sotto dei tassi della scorsa decade. Secondo le previsioni del Fondo Monetario Internazionale, anche nel 2016 e nel 2017 vi sarà una moderata accelerazione del PIL mondiale, rispettivamente con +3,4% e +3,6%.

Oltre il 70% della crescita globale è rappresentata da quella dei mercati emergenti ed in via di sviluppo, che diminuisce per il quinto anno consecutivo, a fronte del proseguire di una modesta ripresa nelle economie avanzate. L'andamento delle economie emergenti (e il consumo di materie prime), continua ad essere fortemente influenzato dalle politiche economiche cinesi, volte a sviluppare il settore terziario e i consumi interni. Tali politiche, oltre a rallentare la crescita del PIL cinese hanno un peso sulla minore crescita delle importazioni e delle esportazioni a causa della riduzione negli investimenti e nell'attività manifatturiera.

Prosegue nel 2015 il calo generalizzato dei prezzi delle materie prime, penalizzando le economie dei paesi esportatori, prevalentemente paesi emergenti o in via di sviluppo, e riducendo la loro capacità di investimento. Al contrario questo calo contribuisce alla ripresa nelle economie sviluppate, dove comunque la crescita rimane debole nonostante le politiche monetarie espansive delle principali banche centrali.

Flotta mondiale

La flotta mondiale a fine 2015 è pari a 111.806 navi per 1.211 milioni gt (di cui 57.338 navi da carico per 1.718 milioni dwt), con un aumento del 3,8% in termini di stazza (+3,2% in termini di portata). Nel corso dell'anno sono completate 2.870 navi per un totale di 67,6 milioni gt (94,2 milioni dwt) con un aumento del 4,5% rispetto al 2014. Il volume delle consegne di nuove navi registra un aumento del 4,56%.

Mentre Panama è al primo posto nella graduatoria delle principali flotte mondiali per bandiera, con quasi 217 milioni gt (19% del totale), nella graduatoria delle flotte per controllo armatoriale Grecia e Giappone sono al primo ed al secondo posto con rispettivamente il 13,8% e il 13,2% del totale mondiale.

Gli ordini nel corso dell'anno registrano una riduzione del 37%. Il 28% del tonnellaggio ordinato è attribuibile ad armatori europei ed il 36% ad armatori asiatici.





Traffico marittimo

Nel 2015, il traffico marittimo mondiale con un totale di 10.766 milioni di tonnellate registra un aumento del 2,1% rispetto al 2014, e si stima che nel 2016 aumenterà del 2,5% fino a toccare gli 11 milioni di tonnellate.

Il rallentamento della crescita del commercio marittimo mondiale, che nel periodo 2005-2014 è cresciuto in media del 3,7% all'anno, è in gran parte dovuto al rallentamento nel settore delle materie prime secche e deriva in gran parte dalla limitata domanda cinese, ma anche da una minor crescita delle importazioni di merci secche in Giappone e India e di petrolio negli Stati Uniti.

Mercati marittimi

MERCI SECHE ALLA RINFUSA. Come previsto, il trasporto di rinfuse secche nel 2015 registra grande sofferenza, con un ulteriore squilibrio tra domanda ed offerta rispetto all'anno precedente, che influisce ancor più sulle rate di nolo.

Se nel recente passato è stata soprattutto l'offerta di tonnellaggio a crescere in maniera eccessiva, nel corso del 2015 il problema è rappresentato dalla domanda di trasporto. Infatti, circa il 50% del trasportato è costituito da carichi a monte o a valle dell'industria dell'acciaio, in forte crisi, e circa il 20% della domanda è costituito da carbone termico, il cui trasporto è diminuito del 5% nel corso dell'anno a seguito della forte contrazione dell'*import* cinese.

Nel corso del 2015 sono state consegnate più di 600 unità maggiori di 20.000 dwt, equivalenti a circa 47 milioni di tonnellate di portata che, al netto di oltre 27 milioni dwt demolite, fanno aumentare la flotta *dry bulk* di circa il 3% rispetto al 2014. Nonostante questo rappresenti il tasso di crescita più modesto da più di dieci anni, è comunque eccessivo rispetto all'anemica crescita della domanda.

Il forte aumento delle demolizioni (+85%) rispetto al 2014, e una grande riduzione degli ordinativi (-60%) dovrebbero far ben sperare per il futuro, anche se gli ordini per nuove navi sono pari a circa 1.200 unità per oltre 100 milioni dwt, e il numero delle unità in consegna nei prossimi tre anni non permette troppo ottimismo.

La crescita della flotta è particolarmente intensa nel comparto *Handymax/Supramax/*





Ultramax (navi tra 40.000 e 65.000 dwt) la cui flotta cresce dell'8% grazie soprattutto al fatto che questo comparto registra andamenti relativamente migliori degli altri negli anni passati attirando molti degli ordinativi per nuove costruzioni registrati a cavallo tra il 2013 e il 2014.

La media del *Bulk Dry Index* nel 2015 è di soli 713 punti, in calo del 35% rispetto all'anno precedente.

Le medie annuali dei noli *spot* di tutte le quattro principali tipologie diminuiscono rispetto al 2014 specie per le unità di grandi dimensioni: le *Capesize* registrano un nolo medio di \$ 8.000/giorno (-44% rispetto al 2014), le *Panamax* \$ 5.500/giorno (-28%), le *Supramax* mostrano una riduzione del 29% segnando una media annuale di circa \$7.000/giorno e le *Handysize* \$ 5.350/giorno (-30%).

GREGGIO E PRODOTTI PETROLIFERI. Nel 2015, il mercato delle navi cisterna adibite al trasporto di crudo conferma il *trend* positivo intrapreso durante il 2014. Il basso prezzo del greggio stimola sia i consumi che gli stoccaggi e quindi, in generale, la domanda di naviglio.

La riduzione del prezzo del petrolio prosegue nel 2015 con una contrazione media annuale di quasi il 50% e un prezzo del Brent intorno ai 35 \$USA al barile a fine anno. Ciò porta ad una riduzione dei costi marginali delle raffinerie e al conseguente incremento dei margini di raffinazione, incentivando la produzione e quindi la domanda di trasporto. Il *Baltic Dirty Tanker Index* segna una media di 820 punti alla fine dell'anno, con un aumento del 5% rispetto al 2014.

La flotta adibita al trasporto di petrolio greggio aumenta del 3%, raggiungendo i 380 milioni dwt.

Le consegne di nuovo tonnellaggio, pari a circa 11 milioni dwt, dopo tre anni in costante rallentamento, registrano il piccolo aumento di circa il 2% con andamenti diversi a seconda delle dimensioni: continuano a diminuire le consegne di *VLCC*, con 6,25 milioni dwt (-18% rispetto al 2014); le *Suezmax* registrano un incremento del 12% attestandosi a circa 1,4 milioni dwt mentre le *Aframax* vedono un aumento del 70% pari a circa 3,5 milioni dwt.

Il *trend* di mercato positivo e i forti ritorni generati stimolano rispetto al 2014, da un lato, un drastico rallentamento delle demolizioni, che si riducono dell'83% per un totale di meno di 1 milione dwt, e dall'altro, un incremento dell'86% del numero di nuovi ordini che si attestano a





circa 41 milioni dwt. L'incremento percentuale maggiore si registra per le *Aframax* (+145% per complessivi 11,2 milioni dwt; 6,86 *uncoated* e 4,35 *coated*), mentre gli ordini per *Suezmax* e *VLCC* crescono rispettivamente del 65% (10,7 milioni dwt) e del 75% (19,5 milioni dwt).

L'indice *Baltic* mostra una certa volatilità durante l'anno con un decremento nei primi mesi dell'anno, seguito da un picco in quelli centrali, un calo più marcato durante i mesi estivi causato anche dalla stagionalità, e una ripresa nei mesi finali dell'anno.

Il maggiore contributo alla crescita dell'indice *Dirty Tanker del Baltic Exchange* è dato dalle *VLCC*, con la media delle rate di nolo su base *round voyage* cresciuta di 5 volte passando da \$ 9.900/giorno del 2014 ai \$ 50.100/giorno del 2015. Anche *Suezmax* ed *Aframax* beneficiano della riduzione dei prezzi del greggio registrando entrambe un incremento nella media delle rate di nolo intorno al 65% ed attestandosi rispettivamente a \$ 45.000/giorno e \$ 37.000/giorno.

Il settore delle *product carrier* registra una tendenza simile a quella delle unità dedicate al greggio: la riduzione del prezzo del petrolio stimola il settore della raffinazione con una tendenza sempre più marcata a realizzarla nei paesi di origine dei prodotti energetici e un conseguente aumento della domanda di trasporto di prodotti finiti su rotte più lunghe.

Il *Baltic Clean Tanker Index* registra una moderata crescita, segnando una media annuale di 638 punti, (+5,7% rispetto al 2014), con un *trend* annuale in crescita nella prima metà dell'anno, un picco di 848 punti raggiunto nel mese di luglio, seguito da un calo durante gli ultimi 5 mesi, che porta ad una chiusura dell'anno a 580 punti.

Le unità *Medium Range* mostrano comunque un sensibile miglioramento nelle rate di nolo, registrando una media di \$ 24.900 giornalieri su base *round voyage* nel bacino Atlantico e di \$ 21.150/giorno in quello Pacifico, con un incremento rispettivamente di oltre il 50% e di oltre il 30%.

Nel corso del 2015, la flotta adibita al trasporto di prodotti petroliferi aumenta del 6% per complessivi 155 milioni dwt e le consegne di nuove unità confermano l'inversione di tendenza del 2014 registrando una forte crescita, superiore al 40% annuo, pari a circa 10 milioni dwt. Inoltre, le buone rate di nolo influiscono sul rallentamento delle demolizioni iniziato negli anni precedenti, con una ulteriore riduzione del 63% rispetto al 2014 per un totale di circa 0,9 milioni dwt.





Per contro, il *trend* positivo di mercato stimola gli ordini di nuove navi che registrano un incremento del 150% rispetto all'anno precedente attestandosi a circa 16,5 milioni dwt.

GAS CARRIER. Nel 2015, il settore delle *gas carrier* è caratterizzato da forti differenze a seconda della tipologia di gas trasportato e, anche da tendenze divergenti tra le differenti dimensioni del naviglio.

Il mercato del trasporto di LPG (Gas di Petrolio Liquefatto) registra dinamiche molto diverse tra le unità di dimensioni maggiori (VLGC con capacità di carico superiore ai 70.000 mc) e quelle più piccole fino ai 10.000 mc. Per la prima tipologia, le rate di nolo si confermano sugli alti livelli raggiunti l'anno precedente: la media annuale del *Baltic LPG Index* calcolato su navi con una capacità di 80.000 mc si mantiene sostanzialmente stabile, seppur in lievissimo calo del -1%. Questo mercato si conferma in salute e con un buon livello di domanda di trasporto, soprattutto grazie alle grandi quantità di LPG in uscita dagli USA a seguito dell'aumento della produzione dai pozzi di "shale oil", domanda che sostiene le rate di nolo ad alti livelli.

Per il naviglio di dimensioni minori, largamente impiegato nei traffici in Nord Europa e Mediterraneo, il 2015 è stato caratterizzato da un andamento molto diverso con rate a livelli abbastanza modesti, soprattutto a causa di una riduzione del prezzo del petrolio che penalizza le estrazioni in Nord Europa.

Nel corso degli ultimi 5 anni le rate relative agli impieghi annuali registrano una crescita complessiva del 18,7% nelle unità di dimensioni maggiori, mentre il naviglio di dimensioni minori vede un moderato ma costante calo, nell'ordine del 3,3% annuo.

Dal punto di vista dell'offerta di stiva, la flotta continua ad aumentare a ritmo sostenuto. Durante il 2015 sono state consegnate 86 nuove navi per il trasporto di LPG e la flotta conta 1.253 navi in servizio. Nel corso dell'ultimo anno vengono ordinate 75 unità, in netto calo rispetto alle 97 ordinate nel 2014.

Al contrario il mercato del trasporto di LNG (Gas Naturale Liquefatto) nel 2015 registra risultati decisamente peggiori.

I noli *spot* diminuiscono ancora a causa di un inverno abbastanza mite nell'emisfero borea-





le, dei bassi prezzi del petrolio e di una flotta cresciuta molto rapidamente.

L'aumento della produzione di LNG in Papua Nuova Guinea, Australia, Abu Dhabi, Nigeria ed Algeria, verificatosi nel corso del 2014 e del 2015, viene in parte compensato da un calo delle esportazioni provenienti da Indonesia, Brunei ed Egitto. In prospettiva, si prevede l'ingresso sul mercato di nuove ulteriori quantità di gas da Australia, Stati Uniti, Russia, Canada e Africa orientale. I volumi in commercio potrebbero raddoppiare entro il 2020, anno in cui, probabilmente, l'Australia emergerà come principale esportatore al mondo.

Per quanto riguarda la flotta, nel 2015 sono state consegnate 28 nuove unità di cui circa l'80% VLGC.

Inoltre, nel corso dell'anno vengono ordinate 31 gasiere, in netto calo rispetto ai 72 ordini del 2014. Il grande numero di navi consegnate nel corso degli ultimi anni ha generato una maggiore pressione sulle rate di nolo spingendole al ribasso. Questa tendenza è più marcata nei noleggi a breve termine passati dai \$ 130.000/giorno del 2012 ai \$ 33.000/giorno del 2015, mentre i noleggi a lungo termine, hanno subito una riduzione più lieve che li ha portati dal picco di \$ 90.000/giorno raggiunto nel 2012 e nel 2013 ai \$ 75.000/giorno segnati nel corso del 2015.

MERCI IN CONTAINER. Il mercato delle portacontainer, dopo la stagnazione registrata nel 2014, mostra durante la prima parte del 2015 una decisa inversione di tendenza con le rate di nolo che si sono spinte fino a livelli che non si registravano da un quinquennio. Durante la seconda metà dell'anno il mercato mostra una forte debolezza che porta l'indice complessivo a chiudere ad appena 339 punti. Nel complesso l'indice delle rate *timecharter* cresce del 25% su base annuale. La rata media per un anno di impiego di una nave da 2.500 teu nel 2015 è di \$ 9.200/giorno, un deciso incremento rispetto al 2014, ma i noli medi rimangono appena superiori ai costi operativi.

Nonostante il mercato continui a soffrire di un costante eccesso di offerta, la flotta del settore portacontainer cresce sempre a tassi elevati, soprattutto nelle dimensioni maggiori. La flotta container conferma lo stesso *trend* di crescita registrato negli anni precedenti ed aumenta nuovamente del 7,3% superando i 19 milioni teu di capacità complessiva.

I diversi segmenti di mercato mostrano tendenze drasticamente diverse: se ormai da quattro anni le navi di dimensioni minori decrescono, quelle superiori ai 5.000 teu aumentano a tassi a due cifre. Quest'ultima tipologia nel corso del 2015 cresce del 14% arrivando a complessivi 12 milioni teu.

NAVI Ro-Ro. Dopo un periodo di depresse condizioni di mercato, elevati livelli di demolizione e pochi ordini per nuove costruzioni, la flotta ro-ro merci si riduce e quella dei traghetti passeggeri aumenta poco.

Nel 2015 il mercato delle ro-ro merci e passeggeri, si rafforza in modo significativo, con





miglioramenti nei tassi di nolo: i tassi per contratti *timecharter* a un anno per navi da 3.500-4.000 metri lineari aumentano del 22% fino a raggiungere \$ 17.750/giorno in dicembre.

Il mercato si rafforza significativamente grazie a elevati livelli di demolizione negli ultimi anni e ad un graduale miglioramento della domanda che contribuiscono a riequilibrare il mercato.

Infatti, dopo diversi anni di crescita limitata a causa di una ripresa economica lenta, specie in Europa, regione chiave per il settore, si registra nel 2015 un aumento nei volumi di carico delle unità ro-ro. Oltre al miglioramento delle condizioni economiche in alcuni paesi del Nord Europa, la domanda per unità ro-ro è sostenuta anche dal calo del prezzo del petrolio, che contribuisce allo spostamento di alcuni carichi da modalità terrestri a unità ro-ro e traghetti. Resta limitata la crescita dei volumi di carico ro-ro nei mercati russo e mediterraneo a causa di difficili situazioni politiche ed economiche.

Dopo il periodo 2009-2014, che aveva visto una forte contrazione della flotta ro-ro, a causa di demolizioni ed un limitato numero di ordini, nel 2015, sono demolite solo 8 unità e per la prima volta da sei anni la flotta aumenta del 3% rispetto al 2014 in termini di portata, per un totale di 844 unità (7,5 milioni dwt). Solo 7 nuove unità vengono ordinate nel 2015 alle quali se ne aggiungono 2 all'inizio del 2016.

Si prevede che i principali operatori possano intraprendere programmi di rinnovamento della flotta nei prossimi anni in linea con le sempre più stringenti normative sulle emissioni: al momento l'interesse per unità alimentate da LNG è limitato, soprattutto per le insufficienti infrastrutture di bunkeraggio nei principali porti, mentre sembra privilegiata l'opzione dell'installazione di *scrubber*.

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



NAVI DA CROCIERA. Nel 2015, il settore delle crociere rappresenta un importante elemento positivo nella scenario dello *shipping* mondiale. Infatti, le crociere continuano ad espandersi in tutto il mondo e in totale si registra una crescita del 4% per un totale di circa 23 milioni di passeggeri e per il 2016 si prevede un ulteriore aumento del 4% fino a toccare i 24 milioni di passeggeri.

Ciò naturalmente influisce sull'*orderbook* di nuove costruzioni che registra un nuovo record. La flotta mondiale di navi da crociera a fine anno registra l'ingresso di 7 nuove unità ed altre 15 saranno consegnate nel 2016 e 2017, con un aumento dell'8,1% della capacità di passeggeri.

Le compagnie armatoriali di navi da crociera pongono in essere molte iniziative per attrarre i passeggeri, sia offrendo nuove destinazioni, sia diversificando le offerte a bordo. Aumentano sempre più le dimensioni delle nuove navi, che possono avere una capacità fino a 6.300 passeggeri, mentre le navi di minori dimensioni per mercati di nicchia sono sempre più lussuose.

La principale destinazione dei crocieristi sono sempre i Caraibi, che nel 2015 detengono ancora più di un terzo del mercato crocieristico globale, anche se già da qualche anno si registra un calo rispetto a dieci anni fa; seguono il Mediterraneo e l'Europa del Nord, che mantengono quote di traffico simili all'anno precedente, mentre si registra l'ulteriore crescita del mercato asiatico e australiano: in particolare l'Asia dieci anni fa deteneva solo l'1% del mercato ed oggi si attesta in quarta posizione come area mondiale di destinazione delle crociere con una capacità di 2,2 milioni di passeggeri, pari a circa il 9,2% del totale.*

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



La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione



Il valore economico dell'industria marittima europea

Nel marzo del 2015, l'*European Community Shipowners' Associations* (ECSA) organizza la prima *European Shipping Week* (ESW), al fine di mettere in contatto i *policy maker* delle principali istituzioni di Bruxelles europee con gli armatori e gli altri *stakeholder* dello *shipping* europeo.

In tale occasione, l'ECSA presenta l'aggiornamento dello studio sul valore economico del settore dei trasporti marittimi dell'Unione realizzato dall'istituto inglese *Oxford Economics* nel 2014, da cui emerge che il contributo complessivo del trasporto marittimo europeo al prodotto interno lordo dell'Unione europea nel 2013 è stimato in 147 miliardi di euro. Inoltre, per ogni milione di euro di contributo al PIL l'industria europea dello *shipping* crea un ulteriore contributo di € 1,6 milioni in altri settori dell'economia europea, con un moltiplicatore complessivo pari a 2,6.

In termini di occupazione, l'industria fornisce posti di lavoro stimati in 2,2 milioni di persone, sia a bordo delle navi che a terra nell'intero *cluster* marittimo. Il settore impiega direttamente più lavoratori che il settore aereo, mentre, tra il 2004 e il 2013 l'occupazione diretta è cresciuta del 25%.

L'Europa controlla la più grande e innovativa flotta mercantile del mondo, che svolge un ruolo chiave per il suo impatto economico sull'economia europea.

La proprietà o il controllo finale del 37% del tonnellaggio di stazza lorda mondiale fa capo a paesi dell'Ue.





Politica dei trasporti marittimi dell'Ue

MARZO 2015 – DICHIARAZIONE CONGIUNTA DELLE ASSOCIAZIONI ALLA COMMISSIONE EUROPEA. In occasione della ESW, 7 associazioni europee e internazionali dello *shipping* (ECSA, CLIA, ECASBA, ETA, EuDA, Interferry e WSC) indirizzano alla Commissione europea una dichiarazione congiunta, quale contributo alla revisione di medio termine della politica dei trasporti marittimi dell'Ue fino al 2018, con le prospettive per il 2020, revisione richiesta nel 2014 dal Consiglio europeo alla Commissione.

Nella dichiarazione si afferma che, per affrontare la concorrenza sempre più agguerrita “gli armatori hanno bisogno di un regime fiscale comunitario stabile e prevedibile e di un quadro normativo conforme alle norme internazionali al fine di mantenere la loro competitività e garantire un impatto benefico del trasporto marittimo sull'economia e la società europea, pur mantenendo condizioni di parità a livello globale. Queste norme internazionali, incluse quelle ambientali e sulla sicurezza, che per essere globali devono essere adottate dall'IMO, dovrebbero promuovere i più alti *standard* di qualità per il trasporto marittimo mondiale, in linea con gli interessi della nostra industria”.

Inoltre, l'Ue dovrebbe rivedere le sue posizioni sulla sostenibilità dello *shipping* visto che “Il trasporto marittimo è la modalità più efficiente di trasporto commerciale e produce assai meno emissioni per tonnellata/chilometro delle altre modalità e trasporta circa il 90% delle merci in tutto il mondo. Quanto alle emissioni di CO₂ lungi dall'essere la principale causa del problema, lo *shipping* è e dev'essere considerato come parte della soluzione. Trasferendo più merci e passeggeri verso il mare l'Ue potrebbe sfruttare la superiore efficienza energetica del trasporto marittimo e ridurre le emissioni globali di CO₂. Il settore dei trasporti marittimi non riposa sugli allori e sta perseguendo attivamente la riduzione della sua *carbon footprint* nonché quelle di altre emissioni di gas, come ad esempio anidride solforosa e ossidi di azoto, ma per farlo in modo efficace, le norme ambientali dell'Ue dovrebbero essere in linea con quelle a livello globale”.

Numerosi i temi trattati nella dichiarazione: esigenza di manodopera qualificata, semplificazioni normative, eliminazione di oneri amministrativi e doganali, liberalizzazione degli scambi commerciali, pirateria, adeguati impianti per i rifiuti prodotti dalle navi nei porti Ue, agevolazione della circolazione dei marittimi provenienti da paesi terzi all'interno dell'area Schengen, misure per promuovere la sostenibilità delle comunità costiere attraverso il commercio e il turismo marino.

In particolare, si ribadisce la preoccupazione per la gravità della crisi dei rifugiati e migranti che attraversano il Mediterraneo: “Il settore non potrà mai sottrarsi al suo obbligo di





assistere qualsiasi persona in grave pericolo in mare. Tuttavia, è necessario riconoscere che, nonostante i loro più meritevoli sforzi, gli equipaggi delle navi non sono addestrati per condurre operazioni umanitarie e che le navi sono scarsamente attrezzate per assistere decine o centinaia di persone in difficoltà, tra cui donne e bambini. L'Ue e gli Stati membri devono trovare una soluzione a questa crisi sempre più grave e adottare misure per garantire che i migranti recuperati in mare possano essere sbarcati alla prima occasione possibile, in modo che possano avere cure, sostegno umanitario e medico idonei e necessari nelle migliori condizioni possibili, e queste sono disponibili solo a terra”.

8 DICEMBRE 2015 – 16+1 PROPOSTE ECSA PER RILANCIARE LA POLITICA MARITTIMA DELL'UE. L'8 dicembre 2015 a Bruxelles, l'ECSA organizza un incontro ad alto livello per presentare alla Commissione europea 16+1 proposte al fine di fornire un contributo costruttivo in vista della prossima revisione della politica marittima dell'Ue nel 2017.

I suggerimenti dell'ECSA per il settore marittimo comprendono proposte per favorire la *leadership* globale dell'Unione europea, completare il mercato interno, incentivare l'occupazione e contribuire a ridurre le emissioni di CO₂ del continente attraverso una migliore integrazione tra le modalità di trasporto e il maggior utilizzo della via marittima per passeggeri e merci.

A complemento delle 16 proposte politiche, gli armatori europei propongono anche una sorta di *checklist* per far sì che le norme Ue che regolano lo *shipping* possano aggiungere valore a ciò che viene deciso a livello internazionale.

Short sea shipping

Alla fine di aprile 2015, l'ECSA insieme ad altre associazioni europee è tra i firmatari di una lettera congiunta agli Stati membri dell'Ue e alla Commissione europea, con la quale si richiede che vengano adottate adeguate misure per rivitalizzare la politica dell'Ue per lo *Short Sea Shipping* europeo, da tutti riconosciuto come una modalità di trasporto sostenibile nei traffici intra comunitari in grado di dare soluzione alla congestione del traffico stradale.

Già nella cosiddetta “Dichiarazione di Atene”, i ministri dei trasporti nel corso dell'*Informal Maritime Ministerial Meeting* del 7 maggio 2014, avevano riconosciuto l'importanza del settore marittimo per l'economia europea richiedendo a Commissione e Stati membri di porre in essere sforzi rilevanti per raggiungere un importante accordo sullo *shipping*.



Lo sviluppo dei traffici marittimi e il sistema portuale



Andamento dei traffici portuali

ITALIA. Nel 2015, nei 13 principali porti italiani vengono movimentati 9.975.611 teu, con una flessione dello 0,96% (-96.298 teu) rispetto ai 10.071.909 teu del 2014.

Segno positivo per Livorno (+35,22%), Venezia (+21,69%), Savona (+19,91%), Ravenna (+10%), Ancona (+8,24%), Salerno (+6,56%), Genova (+3,22%) e Napoli (+1,53%). Importanti le riduzioni registrate a Taranto (-100%) e Gioia Tauro (-14,24%) mentre nel porto di Cagliari il movimento dei contenitori è cresciuto del +4,28%.

L'analisi comparativa dei principali 31 porti europei e nord-africani, mostra che la quota di traffico registrata nel 2015 dai porti italiani è pari all'11,83% mentre quella dei porti spagnoli è pari al 13,19%, quella dei porti nord africani si attesta al 9,28% ed infine quella dei porti del *North Range* al 42,97%. Anche da questi dati è possibile rilevare un significativo confronto con quelli relativi al 2007, cioè con l'ultimo anno prima della crisi. Ebbene, da tale confronto emerge che la quota dei porti italiani nel 2015 risulta ancora inferiore a quella registrata nel 2007 (14,85%), che la quota dei porti spagnoli (13,19%) risulta leggermente superiore a quella registrata nel 2007 (12,82%), che la quota dei porti nord-africani nel 2015 (9,28%) risulta notevolmente cresciuta rispetto a quella del 2007 (5,03%), che la quota dei porti del *North Range* nel 2015 (42,97%) si è invece ridotta rispetto a quella registrata nel 2007 (47,72%).

EUROPA. Rotterdam, Amburgo, Anversa e Bremehaven registrano nel corso del 2015 una movimentazione di 36.200.168 teu con una riduzione del -1,55% rispetto ai 36.770.932 teu del 2014. La loro quota sul traffico complessivo si riduce però dal 46,47% del 2007 al 41,47% del 2015. Ciò è dovuto al fatto che l'incremento del traffico complessivo nello stesso periodo (2007-2015) è pari





al +20% mentre il traffico *container* nei porti del *North Range* cresce del 7,16%.

In particolare, nel 2015 rispetto al 2014, Rotterdam subisce una lieve flessione del -0,79%, Bremehaven si attesta al -4,30, Amburgo su una riduzione più importante pari al -9,28%, mentre Anversa risulta in controtendenza registrando un incremento del +7,53%.

Tra i porti del Mediterraneo, Valencia con 4.615.196 teu (+3,90%) supera i 4.494.165 teu Algeciras (-1,32%), mentre prosegue il *trend* positivo di Barcellona con 2.000.000 teu (+2,98%) e Marsiglia con 1.220.000 teu (+3,93%).

Degno di nota anche il costante e progressivo incremento del volume di traffico *container* registrato nel porto di Sines PSA (Portogallo), che nel corso del 2015 si attesta su 1.332.200 teu superando ampiamente i 150.000 teu registrati nel 2007. Analoga considerazione vale per il porto maltese di Marsaxlokk, che nel 2007 registrava 1.900.000 teu e nel 2015 si attesta su 3.100.000 teu con un incremento del +63,16%.

NORD-AFRICA. Si mantengono su buoni livelli i dati di traffico relativi alla movimentazione *container* nei porti del Nord-Africa. Nonostante il perdurare delle criticità dovute alle vicende politico sociali delle regioni nord-africane, i porti di *transshipment* egiziani Port Said e Damietta ed il porto marocchino di Tanger Med mantengono livelli molto elevati, anche se nel corso del 2015 si registra un rallentamento del numero dei contenitori movimentati. Nel porto di Tanger Med il traffico passa da 3.077.750 teu del 2014 a 3.000.000 del 2015, con una flessione del -2,53%.

È importante ricordare che la crescita costante di questi scali è dovuta principalmente all'efficienza dei servizi, ad un'amministrazione più snella e semplificata, ma anche soprattutto alla modernizzazione dei loro impianti, sostenuta da ingenti investimenti pubblici e privati (per





il porto di Tanger Med il Governo marocchino ha annunciato ad esempio stanziamenti per il quadriennio 2015/2018 di 560 milioni di euro).

Italia: Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica

Il 6 agosto 2015 il Consiglio dei Ministri approva, in via definitiva, il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), dopo aver acquisito i pareri delle competenti Commissioni parlamentari. Si tratta di un importante passaggio della riforma del settore portuale nazionale che dà attuazione a quanto previsto nel settembre 2014 con il decreto legge n.133 (c. d. Sblocca Italia). Successivamente, la legge 7 agosto 2015, n. 124 (c. d. legge Madia) introduce una delega a favore del Governo per emanare, entro dodici mesi, un decreto legislativo sulla riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali, con particolare riferimento al loro numero, alla loro individuazione, nonché alla relativa *governance*. Il Consiglio dei Ministri del 20 gennaio 2016 approva poi, in via preliminare, uno schema di decreto legislativo attuativo che riorganizza la portualità nazionale in 15 Autorità di Sistema che subentrano alle precedenti 24 Autorità portuali e assumono la veste di centri decisionali strategici.

Le Autorità di Sistema portuale (AdSP) sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, dotate di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria nonché di potere di ordinanza. A tali competenze si aggiungerà, con molta probabilità, anche l'autonomia impositiva per l'uso delle infrastrutture portuali, prevista nella proposta di Regolamento Ue in materia di trasparenza finanziaria dei porti. L'AdSP è sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. La sede dell'AdSP è quella del porto centrale (definito *core* dal Regolamento Ue n. 1315/2013) ricadente nella circoscrizione della stessa AdSP. Presso ciascun porto, già sede di Autorità portuale, l'AdSP costituisce un proprio Ufficio Territoriale, con compiti istruttori e di consulenza e che può deli-





berare solo su materie di rilievo non strategico e sulle concessioni di durata inferiore a quattro anni, nonché sulle opere minori di manutenzione ordinaria. La *governance* delle nuove AdSP viene incentrata sulla figura del Presidente, al quale sono riconosciuti tutti i poteri gestionali di ordinaria e straordinaria amministrazione. Viene inoltre istituito un Comitato di gestione, quale organo politico-strategico del nuovo ente, destinato a sostituire il vigente Comitato portuale, composto da membri di esclusiva designazione pubblica (il Presidente dell'AdSP; il rappresentante della Regione o delle Regioni il cui territorio è incluso nel sistema portuale; un rappresentante del Sindaco di ciascuna delle città metropolitane il cui territorio è incluso nel sistema portuale; un rappresentante del Sindaco di ciascuno dei Comuni ex sede di Autorità portuale; un rappresentante dell'Autorità marittima con diritto di voto solo sulle materie di sua specifica competenza). Il nuovo modello di *governance* delle AdSP rappresenta quindi una rottura con il precedente modello istituito dalla legge n. 84 del 1994 e si caratterizza per una impostazione fortemente centralizzata di funzioni e competenze, che lascia poco spazio al coordinamento ed al coinvolgimento delle categorie economiche.

La rappresentanza dei privati del mondo economico e del lavoro viene limitata infatti alla partecipazione al Tavolo del Partenariato della Risorsa Mare, organo con funzioni meramente consultive che opera nel rispetto degli indirizzi generali contenuti nel Codice europeo di condotta sul Partenariato (Regolamento delegato (Ue) n. 240/2014). Tale Codice ha come sua precisa finalità quella di garantire che gli Stati membri rafforzino la cooperazione tra le rispettive autorità e le altre parti interessate, sulla spesa finanziata dai Fondi Strutturali e di Investimento Europei. La disciplina della partecipazione delle parti interessate si realizza attraverso il loro inserimento nei comitati di sorveglianza sulla gestione dei fondi strutturali Ue ed ha il precipuo scopo di garantire che il denaro dei Fondi venga speso in modo efficace.

La scelta di sostituire i Comitati portuali introdotti dalla legge n. 84 del 1994 come organi di amministrazione partecipata, con i Comitati di gestione, che invece escludono la presenza





delle parti private interessate alle decisioni strategiche dell'AdSP, può apparire non convincente, in quanto l'assegnazione alle parti private di un mero compito consultivo potrebbe influire sull'effettiva tutela degli interessi da loro rappresentati, basti pensare alla potestà impositiva che verrà riconosciuta alle Autorità dall'emanando Regolamento sulla trasparenza finanziaria dei porti (diritti d'uso su merci e su navi) che verrà esercitata autonomamente. Peraltro, non sarà facile dare pratica attuazione agli indirizzi generali contenuti nel Codice di partenariato nell'ambito della *governance* relativa alle AdSP. Problema di difficile soluzione, ad esempio, è la selezione dei soggetti che dovranno far parte del Tavolo: il Regolamento parla espressamente di parti economiche e sociali ed organismi che rappresentano la società civile e appare evidente che tale principio si presta a riconoscere il diritto di partecipare al Tavolo ad un'ampia gamma di soggetti rendendo l'organismo pletorico e, in quanto tale, scarsamente efficace a svolgere le sue funzioni consultive.

Per questi motivi assume particolare importanza la disciplina regolamentare che il Governo dovrà adottare per il funzionamento dei Tavoli di partenariato e con la quale sarà possibile verificare se effettivamente verrà riconosciuta alle categorie imprenditoriali ed ai rappresentanti sindacali presenti nei vecchi Comitati portuali un effettivo ed efficace potere consultivo. Sarà così se i pareri espressi saranno considerati "obbligatori", e quindi giuridicamente necessari ai fini dell'emanazione dei provvedimenti definitivi; se le categorie rappresentate saranno in numero limitato, evitando la polverizzazione degli interessi portuali; se verrà garantita la necessaria trasparenza dando ai partecipanti al Tavolo adeguate informazioni e tempi sufficienti per un corretto processo di consultazione sull'attività amministrativa posta in essere dall'AdSP.

Infine, si avverte la necessità che il regolamento preveda espressamente l'obbligo di motivare le ragioni che hanno indotto l'AdSP a disattendere il parere formulato dal Tavolo di partenariato, potendo essere la motivazione esclusa, ai sensi dell'art. 3 della legge n. 241/1990, se l'atto definitivo ha natura di atto normativo e contenuto generale.

Il Presidente dell'AdSP è nominato dal ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il presidente o i presidenti delle Regioni interessate. In caso di mancata intesa, dopo aver svolto la procedura prevista dalla legge n. 241 del 1990, la decisione viene adottata dal Consiglio dei Ministri, la cui delibera ha natura di atto di alta amministrazione e come tale privo di motivazione.





Viene inoltre istituito il Tavolo Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, avente il compito di coordinare ed armonizzare a livello nazionale le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo e di *marketing* e promozione del sistema portuale nazionale sui mercati internazionali. Il coordinatore del Tavolo è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri. Le competenze assegnate a questo Tavolo sono quindi potenzialmente vastissime e certamente strategiche per la portualità nazionale: sorprende quindi che il Governo non abbia previsto l'emanazione di un apposito regolamento anche per il suo funzionamento. Peraltro, se le decisioni che verranno assunte a maggioranza al Tavolo Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale saranno vincolanti per tutti i presidenti delle AdSP e come tali quindi applicate automaticamente a livello locale, le stesse verranno adottate dal Comitato di Gestione ma molto probabilmente verranno sottratte al sindacato consultivo del Tavolo di Partenariato della Risorsa Mare. Infine, essendo la nomina del presidente della nuova AdSP appannaggio, in buona sostanza, del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti ovvero, in caso di mancata intesa con i presidenti di Regione, del Consiglio dei Ministri, assegnare la vigilanza sulle AdSP al citato ministero crea una sostanziale identità tra il soggetto controllore ed il soggetto che nomina il soggetto controllato.

In data 31 marzo 2016 la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome ha condizionato il suo parere positivo allo schema di decreto legislativo del Governo all'accoglimento di alcuni emendamenti tra i quali in particolare spicca la possibilità per il presidente di una Regione di richiedere al Governo, non oltre due mesi dall'emanazione del decreto legislativo, di confermare per un periodo non superiore a trentasei mesi, decorrenti dalla data della stessa emanazione, l'autonomia amministrativa di Autorità portuali già costituite ai sensi della legge n. 84 del 1994.

Quadro normativo europeo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti

Prosegue nel 2015, presso la Commissione Trasporti e Turismo (TRAN) del Parlamento europeo, l'iter di approvazione della proposta di Regolamento sull'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti. I parlamentari europei modificano la proposta di Regolamento





della Commissione in modo tale da mantenere gli attuali modelli di gestione portuale istituiti a livello nazionale, in quanto non ritengono opportuno introdurre il principio del libero accesso al mercato dei servizi portuali, considerando che non possa funzionare un sistema uguale per tutte le realtà portuali, anche alla luce delle rilevanti differenze esistenti per la fornitura dei servizi. Il 15 giugno 2015, la Commissione TRAN discute la proposta di Regolamento, e dato l'elevato numero di emendamenti presentati (712), il relatore cerca un compromesso sui punti più importanti, con il supporto dei Gruppi politici, ma i suoi emendamenti presentano notevoli criticità.

In particolare, si segnala la soluzione proposta per la disciplina della consultazione degli utenti del porto da parte dei fornitori di servizi che operano in regime di esclusiva ed ai quali viene dato il potere di autodeterminare il prezzo delle loro prestazioni. Nella nuova versione, inoltre, la consultazione degli utenti potrà svolgersi solo a livello locale senza cioè prevedere l'intervento di rappresentanti delle Associazioni nazionali degli utenti e ciò non risponde alle esigenze dei porti italiani nei quali, ad esempio, le tariffe dei servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio ed ormeggio sono stabilite sulla base di criteri e meccanismi stabiliti a livello nazionale, cioè definiti dal ministero competente.

Altra criticità della proposta del relatore è quella che mira ad imporre al nuovo fornitore del servizio portuale, individuato attraverso una gara pubblica, l'obbligo di assumere il personale impiegato presso il fornitore precedente estendendo di fatto la c. d. clausola sociale a tutti i fornitori dei servizi e impedendo quindi ogni miglioramento in termini di produttività ed economicità. Infine, con l'attribuzione della facoltà di fissare in maniera autonoma il livello e la struttura dei diritti d'uso delle infrastrutture portuali secondo la propria strategia commerciale ed il proprio piano di investimenti, viene di fatto riconosciuta alle Autorità portuali una vera e propria autonoma potestà impositiva.

In pratica, la proposta di Regolamento avanzata dal Relatore, abbandonato il fine di disciplinare l'accesso al mercato dei servizi portuali, tende pericolosamente a potenziare le autonomie ed i poteri decisionali e di controllo degli Enti di gestione del porto, decentrandoli a livello locale, senza peraltro intervenire in modo efficace sulla competitività ed economicità dei servizi, dando al contempo sempre più spazio a misure volte in teoria a garantire un elevato livello di





protezione sociale ma che in realtà produttive di un ulteriore indebolimento della portata innovativa dell'emanando Regolamento. Il PE l'8 marzo 2016 approva la proposta di mediazione del relatore che in tal modo ottiene il mandato ad iniziare le discussioni finali del trilogio (Parlamento europeo, Commissione, Consiglio) al fine di verificare il raggiungimento di un accordo definitivo tra le tre istituzioni entro maggio/giugno 2016.

Italia: Servizi Tecnico-Nautici

PILOTAGGIO. Il 24 febbraio 2015 viene assegnata alla IX Commissione della Camera, in sede referente, la proposta di legge AC 2721 "Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti" che, per ovviare agli inconvenienti che possono scaturire dall'attuale disciplina, introduce un regime di responsabilità limitata in misura congrua, comunque tra i più elevati in Europa.

Questi i punti salienti della proposta parlamentare, per la quale fino ad oggi si sono tenute solo tre sedute interlocutorie:

- viene introdotto un limite alla responsabilità contrattuale ed extracontrattuale del pilota pari ad un milione di euro per ciascun evento, indipendentemente dal numero dei soggetti danneggiati e dal tipo di sinistro occorso. Tale limite ovviamente non si applica nel caso di dolo o colpa grave del pilota;
- la responsabilità del pilota scatta qualora venga provato che l'evento dannoso che ha colpito la nave, o persone o cose, derivi da informazioni inesatte fornite dal pilota per la determinazione della rotta;
- la responsabilità solidale della Corporazione fino al limite della cauzione viene soppressa e sostituita con l'obbligo del pilota di stipulare con una società di assicurazione un contratto per la copertura dei danni causati nell'esercizio della sua attività. La mancanza, l'invalidità o l'insufficienza della copertura assicurativa preclude l'esercizio o la prosecuzione dell'attività di pilotaggio;
- l'obbligo di prestazione della cauzione verrà sostituito con l'obbligo di stipulare il contratto di assicurazione.



ORMEGGIO E BATELLAGGIO. Nella seconda metà del 2015 si svolge in sede ministeriale l'istruttoria per l'adeguamento tariffario del servizio di ormeggio e battellaggio nei porti nazionali per il triennio 2016-2018, che termina il 9 dicembre con la decisione di contenere, fatti salvi casi particolari, le variazioni tariffarie entro una forbice che va da un decremento massimo del -2% ad un incremento massimo del +9,5%, di continuare a computare in formula il solo 50% dell'IRAP pagata dai Gruppi, di mantenere, anche in occasione di questo adeguamento tariffario, il beneficio a favore delle navi rientranti nel progetto "Autostrade del Mare" con le stesse modalità applicate in occasione del precedente adeguamento triennale.

Dall'applicazione dei criteri e meccanismi è derivato un incremento tariffario medio ponderato nazionale nel triennio 2016-2018 stimato nel +5,33% che, considerato il beneficio delle Autostrade del Mare, si riduce al 4,33%. Le variazioni tariffarie in aumento saranno applicate in due *tranche* del 50% della variazione complessiva (la prima dall'entrata in vigore dell'ordinanza tariffaria emanata dalla Capitaneria e la seconda dal 1° luglio 2017). Per i porti ove l'incremento si blocca al tetto del +9,5% le due *tranche* saranno invece del 5% la prima e del 4,5% la seconda.

Viene inoltre istituito FONDORMOLI, un Fondo per incentivare l'esodo degli ormeggiatori e barcaioli che hanno raggiunto i 62 anni di età, in modo da consentire la loro uscita anticipata dal Gruppo rispetto ai vigenti limiti di età posti dalla recente normativa in materia pensionistica.

Infine, in alcune realtà portuali caratterizzate da elevati traffici di collegamento, viene introdotta, in via sperimentale, una tariffa in abbonamento annuale, alla quale, in occasione dei futuri adeguamenti, non saranno applicati i criteri ed i meccanismi tariffari vigenti tenendo conto solo dell'inflazione, dell'andamento del traffico e di eventuali investimenti effettuati dal Gruppo.

RIMORCHIO. Recentemente viene avanzata la richiesta di disciplinare, a livello normativo, una tariffa di prontezza operativa per il servizio di rimorchio per garantire anche in porti ove è scarsa la domanda di tale servizio, un presidio di sicurezza per tutte le navi con disponibilità del rimorchiatore nel caso se ne ravvisasse la necessità.

La finalità della "tariffa di prontezza operativa" è quella di evitare che l'erogatore del servizio, che riscuote dalle poche navi utenti di un porto un fatturato insufficiente a coprire i costi gestionali, sia costretto a richiedere tariffe eccessivamente gravose, rendendo antieconomico lo scalo, oppure ad abbandonare la concessione del servizio, lasciando il porto completamente sguarnito del presidio di sicurezza garantito dal rimorchiatore. In pratica, si porrebbe a carico di navi che legittimamente non si avvalgono del servizio, il pagamento di una tariffa che garantisca il mantenimento del presidio di rimorchio, senza imporre tariffe eccessivamente gravose alle navi che già se ne avvalgono.

Confitarma da sempre manifesta massima prudenza sui vari progetti normativi riguardanti la "tariffa di prontezza operativa", dichiarandosi favorevole alla sua applicazione nei soli scali ove risulti davvero indispensabile ed in presenza di condizioni economiche oggettive che la giustifichino. Ciò che si vuole evitare è che, attraverso l'imposizione di tale tariffa, l'onere per potenziare il servizio o per ridurre la tariffa ad una determinata categoria di navi, ricada su quelle unità che non si avvalgono del rimorchio.

Da rilevare che la "tariffa di prontezza operativa" non viene applicata in nessuno Stato membro dell'Unione europea.



Il lavoro a bordo e la formazione



Relazioni industriali

RINNOVO DEI CONTRATTI COLLETTIVI NAZIONALI DI LAVORO DEL SETTORE MARITTIMO. Il 1° luglio 2015 viene sottoscritto l'accordo per il rinnovo dei contratti collettivi nazionali di lavoro. È un accordo che, da un lato, semplifica i vari contratti eliminando la pesante sovrapposizione di norme scaturenti dalle pregresse negoziazioni e, dall'altro, li aggiorna alle più recenti novità legislative sia nazionali che internazionali. La trattativa sostanzialmente raggiunge gli obiettivi che Confitarma si era posta, e precisamente:

- aggiornamento/semplificazione dei vari contratti collettivi nazionali e il loro allineamento alla *Maritime Labour Convention 2006*;
- definizione di un contratto collettivo nazionale di lavoro semplificato applicabile ai marittimi imbarcati su navi che operano su traffici internazionali, ciò allo scopo di agevolare le eventuali ispezioni a bordo nei porti esteri;
- introduzione nel CCNL applicato a bordo dei rimorchiatori della possibilità di definire, attraverso la contrattazione integrativa aziendale, in presenza di condizioni operative idonee, turni di permanenza a bordo più flessibili, comprendenti periodi di lavoro e periodo di riposo, in modo da permettere di raggiungere livelli di produttività e competitività paragonabili a quelli delle imprese di rimorchio degli altri Stati membri dell'Unione Europea;
- sottoscrizione di un accordo-quadro per l'accorpamento dei contratti collettivi nazionali di lavoro del settore in un unico contratto collettivo nazionale di lavoro per il settore privato dell'industria armatoriale. In base a quanto previsto dal citato accordo quadro, i vari CCNL diventeranno



apposite Sezioni del contratto collettivo nazionale di lavoro unico per il settore privato dell'industria armatoriale. Le varie Sezioni manterranno ognuna il proprio specifico campo di applicazione e continueranno a essere rinnovate e firmate dalle organizzazioni sindacali e datoriali già stipulanti i previgenti CCNL;

– introduzione, con l'accordo sindacale sottoscritto in data 30 luglio 2015 da Confitarma, Filt-CGIL, Fit-CISL e Ultrasporti, di nuove misure volte a incentivare l'imbarco degli Allievi Ufficiali da parte delle imprese armatoriali, per consentire loro l'effettuazione del periodo di imbarco necessario per il conseguimento dell'abilitazione professionale e l'introduzione di una nuova qualifica contrattuale, quella del Terzo Ufficiale *Junior*, avente anch'essa la finalità di favorire l'ingresso nel mondo del lavoro nautico dei giovani che, dopo aver effettuato l'imbarco come allievo, hanno superato l'esame di abilitazione.

L'incremento retributivo complessivo, riconosciuto a tutti i lavoratori marittimi e di terra, è pari al 5,7% frazionato in tre *tranche*: 1,3% dal 1° luglio 2015; 2,6% dal 1° gennaio 2016; 1,8% dal 1° gennaio 2017.

RINNOVO DEL CONTRATTO COLLETTIVO NAZIONALE DI LAVORO DEI MEDICI DI BORDO. Al termine di una trattativa svoltasi tra ottobre 2015 e gennaio 2016, il 27 gennaio 2016 viene sottoscritto l'accordo sindacale fra Confitarma, Filt-CGIL, Fit-CISL e Ultrasporti che disciplina l'imbarco dei medici di bordo sulle navi per le quali è previsto, in base alla normativa vigente, l'obbligo della loro presenza. Accordo di analogo contenuto viene sottoscritto, in pari data, con l'Associazione Nazionale Medici di bordo della Marina Mercantile (ANMBMM/Medibordo).

L'accordo sindacale, che costituirà una delle Sezioni del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro Unico per il settore privato dell'industria armatoriale, aggiorna quello precedente stipulato da Confitarma e Medibordo nel 2003, semplificandolo e adeguandone i contenuti alla vigente normativa.

Fondo Solimare

Il 17 agosto 2015 viene pubblicato il decreto del ministero del Lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il ministero dell'Economia e delle finanze, che istituisce il Fondo di solidarietà bilaterale del settore marittimo Solimare, dando applicazione all'accordo sindacale sottoscritto il 24 marzo 2014 da Confitarma, Fedarlinea, Federimorchiatori, Filt-CGIL, Fit-CISL e Ultrasporti, al quale ha successivamente aderito anche Assorimorchiatori, Fondo che ha l'obiettivo di assicurare anche ai lavoratori dipendenti delle imprese armatoriali una tutela salariale, nei casi di riduzione o sospensione dell'attività lavorativa per le cause previste per la cassa integrazione ordinaria e straordinaria.

Il decreto conferma l'aliquota di contribuzione stabilita nell'accordo, pari a una percentuale dello 0,3% dell'imponibile contributivo, di cui due terzi sarà a carico del datore di lavoro ed un terzo a carico del lavoratore.

Con riferimento alla decorrenza del versamento dei contributi obbligatori, nonostante le ripetute richieste al ministero del Lavoro e delle politiche sociali formulate da Confitarma, con il supporto delle Organizzazioni sindacali confederali, richieste volte a evitare il versamento retroattivo dei contributi al Fondo Solimare, il ministero conferma che l'obbligo di contribuzione decorre dal mese in cui è stato sottoscritto l'accordo collettivo di costituzione del Fondo, vale a dire dal mese di marzo 2014.

Ai fini dell'accesso alle prestazioni del Fondo, l'accordo prevede che debba essere presentata un'istanza al Fondo dopo aver effettuato una procedura di consultazione sindacale. Il Fondo stesso, attraverso il suo Comitato amministratore, delibererà in ordine alla concessione degli interventi e dei trattamenti.

Le prestazioni di integrazione salariale, pari all'importo della cassa integrazione ordinaria, non potranno superare la durata di un anno.

Il 30 novembre 2015 viene costituito il Comitato amministratore del Fondo, composto da dieci esperti: cinque designati dalle segreterie nazionali delle Organizzazioni sindacali firmatarie dell'accordo e cinque designati dalle Associazioni datoriali (di cui tre designati da Confitarma, uno da Fedarlinea ed uno da Federimorchiatori), oltre che da due rappresentanti del ministero del





Lavoro e delle politiche sociali e del ministero dell'Economia e delle finanze. Il Comitato amministratore, insediatosi ufficialmente in data 12 gennaio 2016, elegge presidente Leonardo Pilego (Confitarma).

Attuazione Testo Unico sulla rappresentanza sindacale

A partire dal mese di aprile 2015, con l'emanazione da parte dell'INPS dell'apposita circolare contenente le istruzioni operative, viene data attuazione al cosiddetto "Testo unico sulla rappresentanza", sottoscritto il 10 gennaio 2014 da Confindustria, Cgil, Cisl e Uil.

In particolare, le imprese facenti parte del sistema di rappresentanza di Confindustria sono tenute a comunicare all'INPS il dato numerico delle deleghe relative ai contributi sindacali conferiti dai lavoratori alle varie organizzazioni sindacali (dato associativo), ovvero i consensi ottenuti dalle stesse organizzazioni sindacali in occasione delle elezioni delle Rappresentanze sindacali unitarie (RSU), qualora esistenti (dato elettorale).

I dati sulla rappresentanza, raccolti dall'INPS, saranno utili ai seguenti fini:

- individuare le organizzazioni sindacali che possono essere ammesse alla contrattazione collettiva nazionale, le quali debbono registrare un grado di rappresentatività non inferiore al 5%;
- in caso di assenza di piattaforma sindacale unitaria, utilizzare tale dato ai fini dell'individuazione della piattaforma sulla base della quale deve essere avviata la negoziazione per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro. In particolare, tale piattaforma dovrà essere quella presentata dalle organizzazioni sindacali che abbiano complessivamente registrato un livello di rappresentatività nel settore superiore alla metà.

Maritime Labour Convention 2006

Il Comitato Tripartito Speciale sulla Convenzione del Lavoro Marittimo, 2006 (*MLC 2006*), composto da rappresentanti dei Governi degli Stati membri dell'*International Labour Organization*, dell'armamento e delle organizzazioni sindacali, si riunisce per la seconda volta dall'8 al 10 febbraio 2016 a Ginevra, presso la sede dell'*ILO* per esaminare tre proposte di emendamento alla *MLC 2006*, due presentate dalla rappresentanza sindacale e una presentata dalla rappresentanza armatoriale.

La prima proposta di emendamento alla Parte A (obbligatoria) della Convenzione, presentata dalla rappresentanza sindacale, riguarda l'introduzione di una nuova disposizione che assicuri il pagamento del salario da parte dell'armatore durante il periodo in cui il lavoratore marittimo è tenuto prigioniero dai pirati. La proposta non viene approvata ma viene costituito un gruppo di lavoro, formato da rappresentanti armatoriali, sindacali e governativi, con il compito di approfondire la materia e presentare alla prossima riunione del Comitato Tripartito Speciale una proposta condivisa.





La seconda proposta di emendamento alla Parte A della Convenzione, presentata dalla rappresentanza sindacale, riguarda l'introduzione di una nuova disposizione che impegni le competenti autorità nazionali ad accertare che gli armatori pongano in essere politiche e programmi volti ad eliminare molestie e bullismo (*harassment and bullying*) a bordo delle navi. Su richiesta della rappresentanza armatoriale, viene raggiunta una soluzione di compromesso, in base alla quale verranno apportate alcune modifiche alla Parte B (Linee Guida) della Convenzione, con le quali si suggerisce agli Stati membri di prendere a riferimento la "Guida per eliminare molestie e bullismo a bordo" condivisa da ICS e ITF.

La terza proposta di emendamento alla Parte A della Convenzione, presentata dalla rappresentanza armatoriale, mira a consentire all'Autorità competente nazionale (o agli Organismi autorizzati, nei singoli Paesi, ad effettuare le ispezioni MLC) di estendere, per un periodo non superiore a 5 mesi dalla sua naturale scadenza, la validità del Certificato del Lavoro Marittimo di una nave sulla quale un'ispezione per il rinnovo del certificato sia stata già effettuata ma la nuova certificazione non ancora rilasciata. Tale proposta viene approvata, con alcune piccole modifiche di carattere tecnico che lasciano sostanzialmente inalterato il contenuto.

Formazione

PROPOSTA DI CONFITARMA DI INTERVENTO SULLA FORMAZIONE NAUTICA. Nel corso del 2015, l'attività di Confitarma dedicata alla formazione nautica si concentra su una proposta di intervento volta a migliorare la qualità della didattica fornita dalla scuola e dagli enti formativi che, in sintesi, è basata sui seguenti punti:

- con l'attuazione della Convenzione *STCW - Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (Emendamenti di Manila 2010), per conseguire l'abilitazione di Ufficiale di guardia, gli Allievi dovranno seguire un percorso formativo approvato e riconosciuto che soddisfi determinati requisiti e che includa un periodo di 12 mesi di formazione a bordo. Poiché risulta che gli ex-ITN non sono in grado di soddisfare pienamente questi requisiti, risulta indispensabile che gli allievi frequentino un corso ITS o un corso realizzato da enti di istruzione privati riconosciuti, per completare la loro formazione in vista dell'esame di abilitazione;
- allo scopo di evitare un eccesso di diplomati nautici rispetto alle richieste del mercato del lavoro marittimo, deve essere determinato annualmente il numero di posti disponibili a bordo delle navi in qualità di Allievo (includendo anche quelli su bandiera estera) e tale numero deve essere messo a conoscenza dei ministeri competenti e degli ex-ITN;





- gli ITS dovranno prevedere un percorso formativo che consenta ai partecipanti di seguire i corsi direttivi per Primi Ufficiali e conseguire su base volontaria la laurea triennale; l'attuale numero di ITS dovrebbe essere aumentato al massimo a cinque per non disperdere risorse finanziarie e umane;
- gli armatori dovranno fornire il massimo supporto ai percorsi formativi (a bordo e a terra), garantendo in particolare il maggior numero di imbarchi per gli Allievi. Sulla materia si lavora alla condivisione da parte del ministero dell'Istruzione, dell'università e della ricerca e del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

IMPLEMENTAZIONE DELLA CONVENZIONE STCW (EMENDAMENTI DI MANILA 2010) IN ITALIA. La proposta di Confitarma sulla formazione nautica, tiene conto dell'attività svolta dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto per l'implementazione della Convenzione STCW (Emendamenti di Manila 2010) nel nostro Paese.

Il 1° gennaio 2017 entreranno definitivamente in vigore gli Emendamenti di Manila 2010 alla Convenzione STCW, che introducono, a livello internazionale, importanti novità in materia di standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi, che possono essere così sintetizzate:

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

Dal 1° gennaio 2017, i certificati rilasciati dall'Amministrazione ai lavoratori marittimi





dovranno rispettare i nuovi requisiti richiesti dagli Emendamenti di Manila: pertanto nel nostro Paese occorre una nuova disciplina della materia che tenga conto delle novità.

Con il Dlgs. n. 71 del 2015 si dà attuazione ai suddetti Emendamenti e alla Direttiva comunitaria n. 2012/35/CE. Detto decreto legislativo prevede l'emanazione di ulteriori provvedimenti attuativi da parte delle Amministrazioni competenti (ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, ministero della Salute, ministero dell'Istruzione, dell'università e della ricerca) che, su richiesta di Confitarma, e ognuna per la parte di propria competenza, coinvolgono le Associazioni datoriali e sindacali nell'elaborazione dei testi.

Dato che a marzo 2016 i decreti attuativi degli Emendamenti di Manila non sono stati ancora emanati, Confitarma fa presente alle competenti Amministrazioni le preoccupazioni dell'armamento evidenziando che, per evitare problemi operativi per la flotta italiana derivanti dalle difficoltà a imbarcare marittimi italiani privi delle certificazioni necessarie, occorre:

- emanare i decreti e provvedere all'autorizzazione dei centri di formazione nei tempi più rapidi possibili;
 - evitare almeno in questa fase "emergenziale", laddove non è strettamente necessario, di far frequentare i nuovi corsi di formazione ai marittimi già in possesso della certificazione e che possano vantare un anno di navigazione negli ultimi cinque, riconoscendo quanto più possibile le competenze acquisite in virtù dell'esperienza maturata a bordo;
 - laddove i marittimi che siano già in possesso del certificato di competenza debbano, in conformità alla Convenzione STCW, frequentare necessariamente un determinato corso di addestramento, prevedere che essi frequentino un corso ridotto (*updating*) e non quello completo previsto per coloro che non sono ancora in possesso del certificato;
 - prevedere la possibilità per le compagnie di navigazione, con riferimento ai corsi di aggiornamento, di scegliere se svolgere il corso a bordo o presso i centri di formazione autorizzati;
- rinforzare gli organici degli uffici delle Capitanerie di porto e delle Autorità consolari che dovranno rilasciare i nuovi certificati e attestati entro il 31 dicembre 2016.

L'obiettivo di Confitarma è di pervenire a un'implementazione degli Emendamenti di Manila nel nostro Paese, evitando inutili oneri burocratici ed economici e le conseguenti difficoltà operative per le compagnie di navigazione.



ISTITUTI TECNICI SUPERIORI (ITS). Proseguono nel 2015 i corsi degli Istituti tecnici superiori (ITS) volti alla formazione degli Allievi ufficiali e alla preparazione per sostenere gli esami di abilitazione a diventare futuri Ufficiali della marina mercantile.

Alla fine del 2015 viene istituita a Trieste la Fondazione Accademia Nautica dell'Adriatico.

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

FONDAZIONE ACCADEMIA ITALIANA DELLA MARINA MERCANTILE DI GENOVA. Nel 2015 la Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile celebra il primo decennale di attività. Visti i buoni risultati ottenuti differenziando i corsi (navi da crociera, unità *ro-ro pax* e navi da carico), anche nel 2015 vengono effettuate diverse selezioni.

Dei 794 partecipanti al concorso per la sezione di coperta (417 per crociere e *ro-ro pax* e 277 per navi da carico), entrano in Accademia 105 allievi (63 per crociere e *ro-ro pax* e 32 per navi da carico). Per quanto riguarda la sezione macchina, dei 123 candidati vengono selezionati 62 nuovi allievi. In totale sono 157 i nuovi allievi dell'Accademia (95 di coperta e 62 di macchina), quasi il 25% in più rispetto al 2014. Le regioni principali di provenienza sono ancora una volta la Sicilia e la Liguria.

Anche nel 2015 la Fondazione Accademia effettua un corso di allineamento della durata di circa 700 ore, aperto ai diplomati non provenienti da istituti nautici o professionali ad indirizzo marittimo. Nel 2015 vengono selezionati 20 allievi che vanno ad aggiungersi ai 120 dei quattro anni precedenti.

Tutti gli allievi dell'Accademia vengono imbarcati solo su navi di aziende associate a Confitarma.

ISTITUTO TECNICO SUPERIORE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE FONDAZIONE "GIOVANNI CABOTO". Costituita nel luglio 2010, l'Istituto Tecnico Superiore per la mobilità sostenibile Fondazione "Giovanni Caboto" di Gaeta, ha iniziato la sua attività didattica nel 2011, specializzando i propri corsi ITS nella formazione del personale destinato ad essere imbarcato a bordo di navi petroliere, gasiere, chimichiere, portarinfuse e carichi generali.

Con il bando 2015, salgono a dodici i corsi, che coinvolgono in totale 207 Allievi Ufficiali, di cui 110 di coperta e 97 di macchina.

Nel 2015, si diplomano 13 Allievi Ufficiali di coperta e 9 Allievi Ufficiali di macchina e quasi tutti conseguono il titolo di Ufficiale di navigazione. 30 diplomati nel 2014 hanno iniziato la loro carriera a bordo e alcuni hanno conseguito il titolo di Secondo ufficiale.

FONDAZIONE ACCADEMIA NAUTICA DELL'ADRIATICO. Nel 2016, iniziano i due corsi per Tecnico superiore nel settore della mobilità delle persone e delle merci: il primo con specializzazione per la conduzione di navi (riferibile al titolo professionale di "Ufficiale di navigazione"), a cui partecipano 12 allievi; il secondo per la gestione degli impianti ed apparati di bordo (riferibile al titolo professionale di "Ufficiale di macchina"), a cui partecipano 10 allievi.

FORMAZIONE POST-UNIVERSITARIA. L'approccio alla formazione da anni vede Confitarma vicina e partecipe all'alta formazione post-universitaria in ambito marittimo. Diritto, economia, finanza, ingegneria, politiche dei trasporti e della logistica, queste le materie nelle quali Confitarma insieme all'Università Bocconi (*master MEMIT*), l'AIDIM, l'Accademia Militare, il CASD e l'ISMI della Marina Militare, l'IPE di Napoli e i principali istituti di diritto della navigazione ed economia dei trasporti italiani, con il contributo dei Giovani Armatori, lavorano per riavvicinare i giovani alle nuove professionalità del mare.

In particolare, nel 2015 Confitarma avvia un progetto con le Università per sviluppare un programma che consenta il conseguimento della laurea breve agli Ufficiali superiori delle navi mercantili.



La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione



Anche nel 2015, le tematiche legate alla tutela dell'ambiente marino e alla sicurezza della navigazione, sono costantemente seguite da Confitarma.

In sede internazionale ed europea, Confitarma partecipa ai lavori del *Maritime Safety Committee* (MSC) e del *Maritime Environmental Protection Committee* (MEPC) dell'*International Maritime Organization* (IMO); del *Safety and Environmental Committee*, della *European Community Shipowner's Association* (ECSA), nonché al *Maritime Committee* e altri *Panel* specifici dell'*International Chamber of Shipping* (ICS).

A livello nazionale, nel corso del 2015 è molto intensa la collaborazione di Confitarma con il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto. In particolare, si rafforza il coinvolgimento delle aziende associate nelle attività del Gruppo Permanente Sicurezza della Navigazione del VI Reparto, composto dai rappresentanti dei tre organismi riconosciuti (RINA, BV e DNV-GL), Fedarlinea e Confitarma, con lo scopo di supportare l'Amministrazione nella redazione delle circolari applicative o nell'elaborazione di risposte a specifiche istanze e di contribuire alla revisione della normativa esistente. Particolare attenzione viene dedicata alla semplificazione per il rilascio dei Certificati Radio, per i quali la legge n. 616 del 1962 fissa una validità annuale, con conseguente significativo onere economico a carico degli armatori. Altro argomento è la revisione della legge n. 616 del 1962 insieme al Dpr n. 435 del 1991, noto come "Regolamento di Sicurezza", per la quale sembra che l'unica soluzione sia di tipo politico.

Al fine di approfondire tematiche inerenti agli aspetti di tecnica navale, Confitarma prosegue la sua collaborazione con ATENA (Associazione Italiana di Tecnica Navale) il cui obiettivo è quello di diffondere la cultura, aggiornare l'informazione tecnica e dibattere problemi inerenti ogni forma di attività navale e marittima. In particolare, nel 2015 Confitarma partecipa ai con-





vegni sugli alternatori asse e recupero gas di scarico e sugli *scrubber* e, nel maggio 2016 concede il suo patrocinio al convegno sulla tribologia organizzato a Napoli.

Emissioni

Dal 30 novembre all'11 dicembre 2015 si tiene a Parigi la XXI Conferenza delle parti (Cop 21) organizzata dalla Convenzione quadro dell'ONU sui cambiamenti climatici (UNFCCC). Lo *shipping* mondiale, rappresentato alla Conferenza di Parigi dall'*International Chamber of Shipping* (ICS), supporta pienamente un accordo globale sui cambiamenti climatici e si impegna a portare avanti l'ambizioso progetto di ridurre le emissioni di CO₂ su tutta la flotta mercantile mondiale, sottolineando come nonostante l'aumento del commercio marittimo, lo *shipping* abbia ridotto di oltre il 10% le sue emissioni totali di CO₂, passate da 2,8% nel 2007 a solo il 2,2% del totale nel 2012. Secondo i dati IMO, UNCTAD e ICS, tale riduzione vale per tutti i paesi del mondo, industrializzati e in via di sviluppo e l'intera flotta mondiale è di circa il 20% più efficiente rispetto al 2005. Con navi più grandi, motori migliori e una più intelligente gestione della velocità, lo *shipping* prevede che la riduzione di CO₂ sarà del 50% entro il 2050, quando l'intera flotta mondiale sarà composta da *super fuel-efficient ships*, e molte navi utilizzeranno combustibili come il GNL.

A Parigi l'ICS ribadisce con forza che l'unica e appropriata sede di discussione di provvedimenti applicati a tutto lo *shipping* deve essere l'IMO che ha un potere di regolazione generale sul mondo marittimo. Tale posizione è naturalmente condivisa dall'armamento europeo, rappresentato dall'ECSA, a cui Confitarma aderisce.

Tuttavia, il 1° luglio 2015 entra in vigore il Regolamento n. 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emis-





sioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo (MRV – *Monitoring Reporting Verification*), normativa che sarà pienamente operativa dal 1° gennaio 2018, in modo da dare il tempo agli Stati membri e alle aziende armatoriali di adempiere ai nuovi obblighi.

Con il monitoraggio, la rendicontazione e la verifica delle emissioni delle grandi navi che attraccano nei porti comunitari, sostanzialmente questo Regolamento attua la prima di tre fasi dell'autonoma strategia dell'Unione europea per la riduzione delle emissioni di *green house gas* anche nel trasporto marittimo.

Tale strategia prevede anche l'introduzione di un sistema di misurazione basato sul mercato delle emissioni (*Market Based Measure – MBM*), nel medio-lungo termine, ma lo *shipping* ritiene indispensabile definire un sistema obbligatorio "globale" di raccolta dei dati relativi alle emissioni di CO₂ prodotte dalle singole navi, prima che si passi allo sviluppo di MBM.

Le disposizioni applicative sono attualmente in elaborazione a Bruxelles ed anche i ministeri dell'Ambiente dei Paesi membri dell'Unione sono chiamati a dare il proprio contributo a livello comunitario. Confitarma, con un gruppo di lavoro *ad hoc*, supporta il rappresentante italiano, al fine di giungere all'emanazione di misure basate su parametri appropriati all'operatività delle navi in generale e di alcuni tipi di nave in particolare.

Acque di zavorra

Alla fine del 2015 sembra raggiunto il valore di tonnellaggio richiesto per l'entrata in vigore della *Ballast Water Management Convention*, ma l'IMO comunica ufficialmente, attraverso il proprio sito *web*, che è stato raggiunto solo il 34,56% del tonnellaggio rispetto al 35% necessario per l'entrata in vigore della Convenzione, per la quale si rendono dunque necessarie ulteriori ratifiche. Neanche la ratifica del Belgio nel marzo 2016 è sufficiente.

L'Italia, che detiene l'1,62% del tonnellaggio mondiale, contribuirebbe al superamento della soglia. Il ministero dell'Ambiente rende noto di aver predisposto e trasmesso la documentazione di competenza al ministero degli Affari Esteri e della cooperazione internazionale che dovrà avviare le procedure per la ratifica.

Confitarma sta monitorando in sede IMO le posizioni e le richieste di vari paesi e di altre



associazioni armatoriali per possibili esenzioni dall'applicazione della Convenzione, ad esempio ai servizi di cabotaggio.

Efficienza energetica

DLGS N. 102 DEL 2014. Con il Decreto Legislativo n. 102 del 4 luglio 2014 viene recepita in Italia la Direttiva 2012/27/UE che introduce una serie di misure per la promozione ed il miglioramento dell'efficienza energetica.

Tenuto conto di alcuni dubbi sull'applicazione delle norme anche al trasporto marittimo (in particolare alle unità operanti all'estero), Confitarma, dopo aver coinvolto rappresentanti ENEA per un approfondimento, prende contatto con il ministero dello Sviluppo economico per avere maggiori chiarimenti e chiede anche un parere legale.

CERTIFICATI BIANCHI. I "Certificati bianchi" – detti anche "Titoli di Efficienza Energetica" (TEE) – attestano il conseguimento di risparmi energetici attraverso l'applicazione di tecnologie e sistemi efficienti. Sono emessi dal Gestore del Mercato Elettrico (GME) sulla base delle certificazioni dei risparmi conseguiti, eseguite dall'AEEG (Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico).

Dato che l'accesso a questo meccanismo comporta difficoltà applicative per il trasporto marittimo, nel 2015 Confitarma invia una nota nel corso di una consultazione pubblica e una lettera al ministero dello Sviluppo economico, sollecitando una soluzione per questa problematica, rimasta senza risposta.

Successivamente, superando non poche difficoltà, nel corso di un incontro di Confitarma con il GSE (Gestore Servizi Energetici), delegato all'esame dei progetti per i quali si richiede l'emissione dei titoli di efficienza, emerge la disponibilità ad un confronto più approfondito.



L'organizzazione di Confitarma



Gennaro Fiore
DIRETTORE GENERALE CONFITARMA

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

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

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

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

In campo internazionale aderisce a:

ECSA – *European Community Shipowners' Associations*
ICS/ISF – *International Chamber of Shipping/International Shipping Federation*
BIMCO – *Baltic and International Maritime Council*
INTERTANKO – *International Association of Independent Tanker Owners*
INTERCARGO – *International Association of Dry Cargo Shipowners*
IMEC – *International Maritime Employers' Committee Ltd*

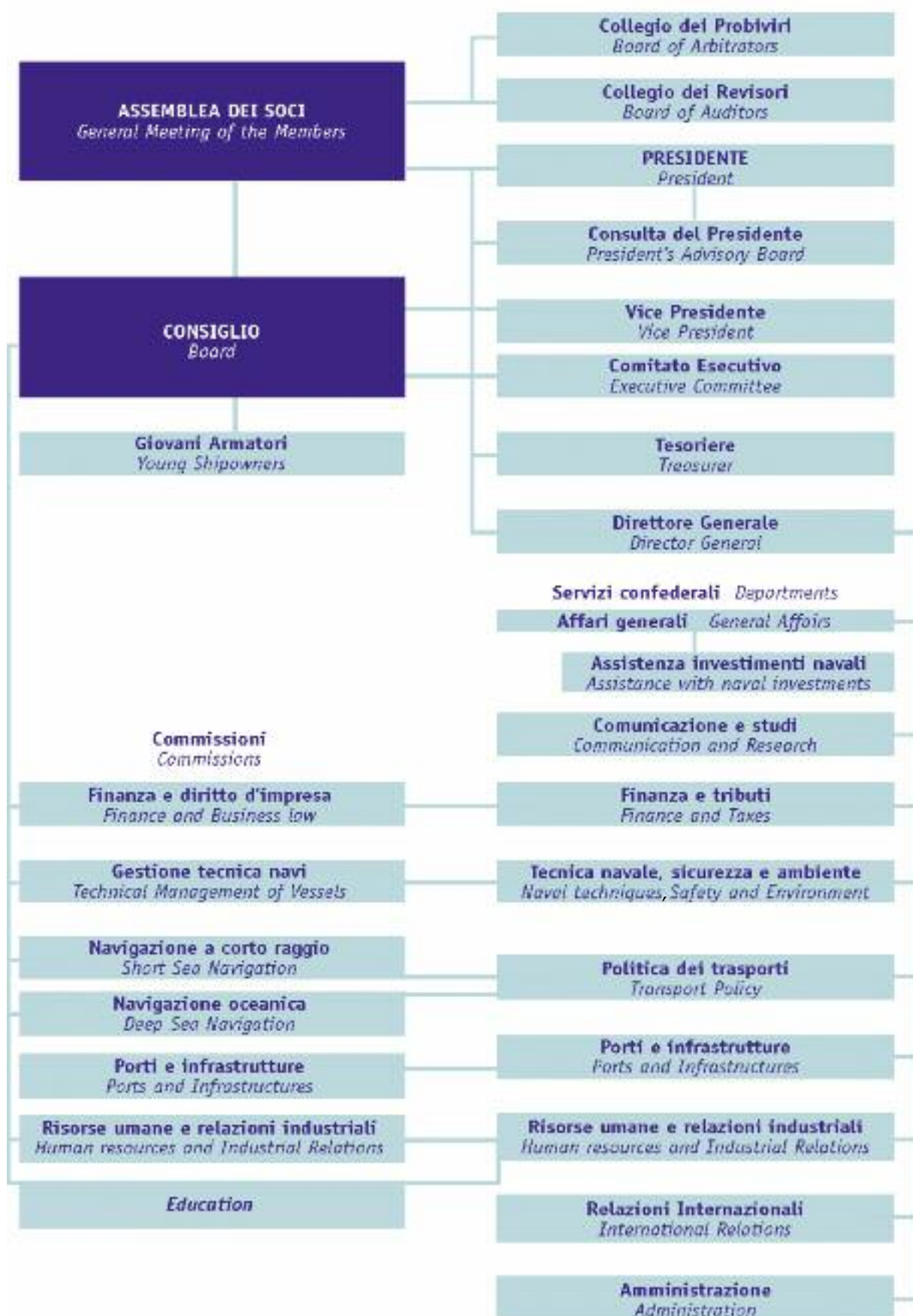
e collabora con:

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

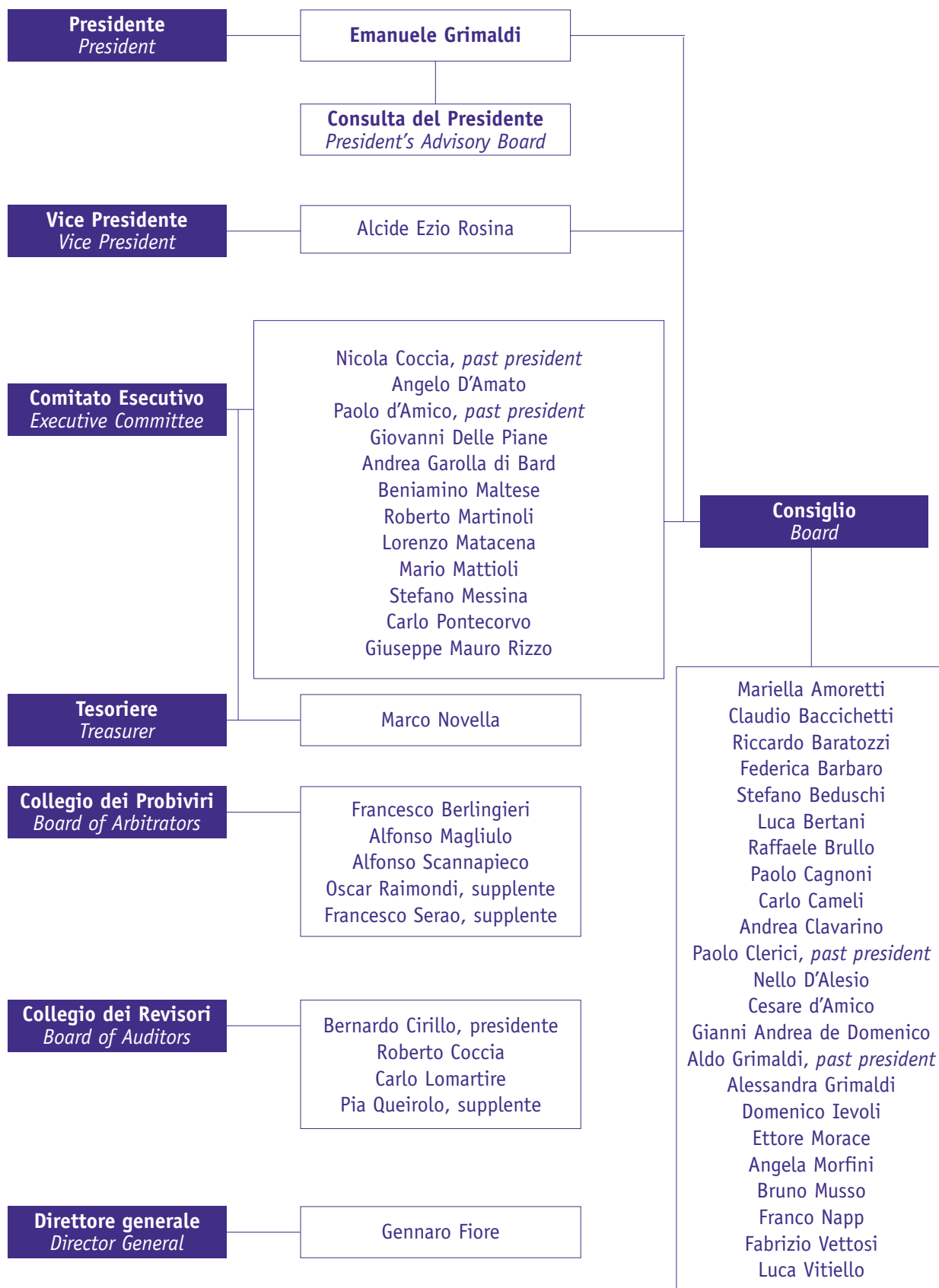
CONFITARMA
ha sede a Roma

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





Cariche confederali / Officers



Commissioni Commissions

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

Nicola Coccia

Presidente *President*

Beniamino Maltese, Fabrizio Vettosi
Vicepresidenti *Vice Presidents*

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

Marco Quadrani

Segretario *Secretary*

NAVIGAZIONE A CORTO RAGGIO *SHORT SEA NAVIGATION*

Roberto Martinoli

Presidente *President*

Alessandra Grimaldi, Lorenzo Matacena
Vicepresidenti *Vice Presidents*

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

Luca Sisto

Segretario *Secretary*

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

Stefano Messina

Presidente *President*

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

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

Giuseppe Lombardi

Segretario *Secretary*

EDUCATION

Mario Mattioli

Presidente *President*

Irma Ferrante

Vicepresidente *Vice President*

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

Leonardo Piliego

Segretario *Secretary*

GESTIONE TECNICA NAVI *TECHNICAL MANAGEMENT OF VESSELS*

Giuseppe Mauro Rizzo

Presidente *President*

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

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

Fabio Faraone

Segretario *Secretary*

PORTI E INFRASTRUTTURE *PORTS AND INFRASTRUCTURES*

Emanuele Grimaldi (ad interim)

Presidente *President*

Gianpaolo Polichetti

Vicepresidente *Vice President*

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

Giuseppe Lombardi

Segretario *Secretary*

NAVIGAZIONE OCEANICA *DEEP SEA NAVIGATION*

Angelo D'Amato

Presidente *President*

Cesare d'Amico

Vicepresidente *Vice President*

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

Luca Sisto

Segretario *Secretary*

Gruppo di lavoro
OPERATIVITÀ NAVE

Cesare d'Amico

Presidente *President*



Giovani Armatori



Andrea Garolla di Bard
PRESIDENTE GGA

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

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

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

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

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

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

Dal 2011, il sito web www.giovaniamatori.it contiene tutte le principali informazioni sulle attività del gruppo.

Il 2015 è l'anno del ventesimo compleanno del gruppo Giovani Armatori, che festeggiano la ricorrenza con una assemblea che ha ripercorso, attraverso la testimonianza dei *past president*, le tappe fondamentali della storia del Gruppo alla presenza di molti Giovani Armatori del presente e del passato. La celebrazione viene conclusa con una partita di calcio tra vecchie e nuove glorie GGA seguita da una cena durante la quale non manca il commosso ricordo di Giuseppe d'Amico, primo presidente del Gruppo, scomparso prematuramente nel mese di febbraio.

Queste le principali attività svolte dai Giovani Armatori nel corso del 2015.

A seguito dell'attività volta alla semplificazione dei processi amministrativi avviata nel 2014 per la quale i Giovani Armatori hanno stretto solide relazioni con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e con il Comando generale delle Capitanerie di Porto, dal 2015 è disponibile sul sito Internet del ministero una nuova sezione dove è possibile scaricare le istanze relative al regime amministrativo della nave (iscrizione nel Registro Internazionale, assegnazione nome, dismissione temporanea di bandiera, ecc.). Grazie a questa attività, a breve dovrebbe essere possibile abbandonare definitivamente l'uso del cartaceo.

Nel marzo 2015 a Bruxelles, in occasione della *European Shipping Week*, i Giovani Armatori visitano le più importanti istituzioni dell'Unione europea, la Rappresentanza permanente italiana presso l'Ue, la sede dell'ECSA e il *terminal LNG* di Zeebrugge, destinato a diventare a breve il *terminal* di approvvigionamento di LNG per il rifornimento navale.

Il tema del LNG, e di tutte le altre tecnologie innovative, è molto seguito dai Giovani Armatori che partecipano attivamente anche al tavolo di lavoro presso il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, che a metà del 2015 conclude i suoi lavori contribuendo, per la parte relativa ai trasporti marittimi, all'elaborazione del documento di consultazione per una strategia nazionale sul LNG predisposto dal ministero dello Sviluppo economico.

Nel mese di maggio il gruppo Giovani Armatori organizza una visita allo stabilimento Wartsila di Trieste, nel corso della quale sono presentati i nuovi motori *dual fuel* prodotti in una delle più grandi fabbriche europee.



Ad ottobre i Giovani Armatori, in collaborazione con l'Autorità portuale megarese, organizzano ad Augusta il seminario di approfondimento intitolato: "Shipping, ambiente e innovazione: strumenti finanziari e opportunità per sostenere la crescita delle imprese armatoriali italiane".

In occasione dell'Assemblea di dicembre, si tiene il seminario "Oil, benefits and costs of the low price. Impacts of today's oil market on the shipping sector and an outlook on the future of the barrel", con un'ampia partecipazione delle aziende associate.

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

Prosegue, rafforzandosi, la collaborazione con *Youngship* Italia, ramo italiano del network di Giovani professionisti del mare nato nel 2013, con il quale nel corso dell'anno vengono organizzati numerosi eventi che rafforzano i legami fra i giovani professionisti di tutto il cluster marittimo.

CONSIGLIO DIRETTIVO GRUPPO GIOVANI ARMATORI
Management Council of Young Shipowners Group

Andrea Garolla di Bard

Presidente *President*

Francesca Romana Barbaro, Giacomo Gavarone

Vice Presidenti *Vice Presidents*

Valeria Novella

Past President

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

Francesco Beltrano

Segretario *Secretary*



Grafici e tabelle

Graphs and tables



La navigazione mercantile italiana nel 2015

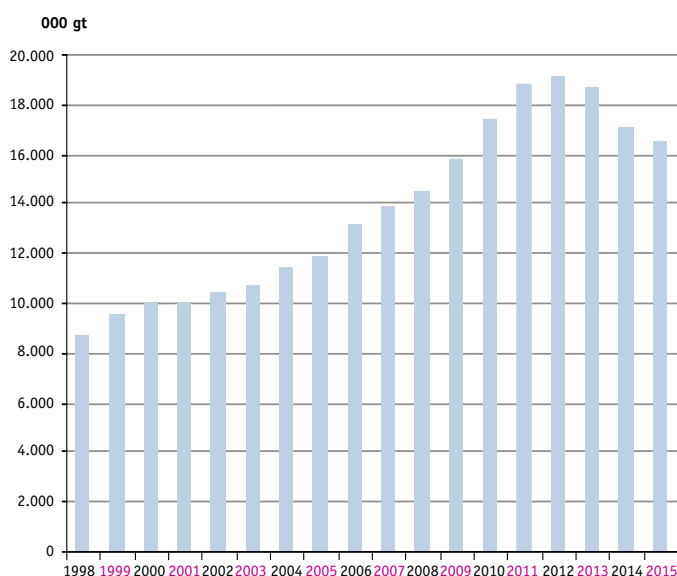
The Italian merchant marine in 2015

Flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet*

Navi di oltre 100 gt <i>Ships of 100 gt and over</i>	31.12.2015		31.12.2014		Var. 2015/2014	
	N.	000 gt	N.	000 gt	N.	gt
NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	259	4.348	273	4.751	-5%	-8%
Petroliere <i>Oil tankers</i>	94	2.386	101	2.673	-7%	-11%
Gasiere <i>Gas tankers</i>	26	430	28	433	-7%	-1%
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	108	1.501	115	1.615	-6%	-7%
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	31	31	29	31	7%	2%
NAVI DA CARICO SECCO <i>DRY CARGO SHIPS</i>	193	7.043	202	7.092	-4%	-1%
Carico generale <i>General cargo</i>	34	201	37	221	-8%	-9%
Portacontaineri <i>Container ships</i>	16	654	19	763	-16%	-14%
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	73	3.203	79	3.375	-8%	-5%
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	70	2.985	67	2.732	4%	9%
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	432	4.479	440	4.583	-2%	-2%
Crociera <i>Cruise</i>	25	1.992	26	2.039	-4%	-2%
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	71	22	72	22	-1%	1%
Traghetti <i>Ferries</i>	197	2.417	203	2.465	-3%	-2%
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	139	48	139	57	0%	-16%
PORTARINFUSE POLIVALENTI <i>OBO CARRIERS</i>	1	33	1	33	0%	1%
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	591	689	587	696	1%	-1%
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	356	245	352	245	1%	0%
Altri tipi di navi <i>Others</i>	235	445	235	450	0%	-1%
TOTALE TOTAL	1.476	16.592	1.503	17.155	-2%	-3%

Fonte/Source: Confitarma

Evoluzione della flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet evolution*



Fonte/Source: Confitarma

La flotta mercantile di proprietà italiana si compone a fine 2015 di 1.476 navi per un totale di 16.592.275 gt (tonnellate di stazza lorda), così ripartite:

- oltre le 1.000 gt: 696 navi, equivalenti a 16.331.958 gt
- da 100 a 999 gt: 780 navi, equivalenti a 260.317 gt

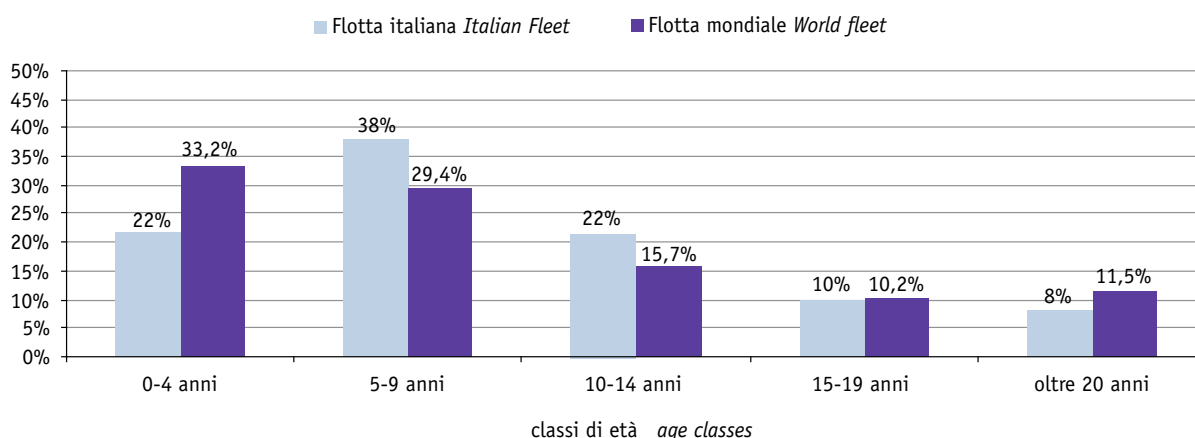
Rispetto al 2014, si registra una riduzione del 3% nel tonnellaggio di stazza ed una riduzione del 2% nel numero delle navi.

Il 93% del tonnellaggio di proprietà italiana, pari a circa 15,5 milioni di gt, sono iscritte nel Registro internazionale italiano, mentre il 6,1% (1 milione di gt) sono iscritte nel Registro ordinario e una piccola parte del tonnellaggio di proprietà italiana batte temporaneamente bandiera estera (*bareboat charter registration*).

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



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



Fonte/Source: Confitarma e Clarkson Research Services

Rinnovamento della flotta italiana *Italian merchant fleet renewal*

	Navi consegnate dal 2006 al 2015 <i>Ships delivered between 2006 and 2015</i>			Navi in costruzione al 31.12.2015 <i>Ships under construction as of 31.12.2015</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>	129	2.964.750	68	9	68.160	2
Petroliere <i>Oil tankers</i>	40	1.529.957	64	3	11.110	0
Gasiere <i>Gas tankers</i>	24	169.675	39	2	8.400	2
Chimichiere <i>Chemical tankers</i>	65	1.265.118	84	4	48.650	3
NAVI DA CARICO SECCO <i>DRY CARGO SHIPS</i>	114	4.515.450	64	22	1.268.725	18
Carico generale <i>General cargo</i>	19	162.084	81			0
Portacontenitori <i>Container ships</i>	3	101.969	16	1	101.871	16
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	55	2.508.745	78	3	72.000	2
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	37	1.742.652	58	18	1.094.854	37
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	54	1.486.078	33	10	977.850	22
Navi passeggeri <i>Passenger ships</i>	26	813.572	39	10	977.850	47
Traghetti <i>Ferries</i>	28	672.506	28			0
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	119	171.638	25	16	30.331	4
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	40	8.587	4			0
Altri tipi di navi <i>Others</i>	79	163.051	37	16	30.331	7
TOTALE TOTAL	416	9.137.916	55	57	2.345.066	14

Alla fine del 2015, risultano in costruzione nei cantieri mondiali 57 unità per 2,3 milioni di gt ordinate da armatori italiani, pari al 14% della flotta esistente. Dal 2006 al 2015 sono 416 le nuove navi ultimate e consegnate agli armatori italiani, per circa 9,1 milioni di gt, pari al 55% della flotta esistente. Nonostante la consistente riduzione degli investimenti registratasi negli ultimi anni, in totale dal 2011 al 2014 gli armatori italiani ordinano ai cantieri nazionali ed esteri circa 296 unità per un valore di circa 16,1 miliardi di dollari. Nel corso del 2015, entrano a far parte della flotta 15 unità, per 447.485 gt.

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



Pirateria Piracy

Attacchi pirateria <i>Piracy attacks</i>	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
Nel mondo <i>World</i>	276	239	263	293	406	445	439	297	264	245	246	3.413
– Golfo di Aden, Mar Rosso, Somalia	45	20	44	111	211	219	237	75	15	11	0	988
– Africa Occidentale	25	31	53	59	47	39	52	62	51	41	14	474
Navi italiane attaccate <i>Attacks again Italian ships</i>	3	1	1	4	11	8	8	5	4	7	0	52

Fonte/Source: IMB – International Maritime Bureau

Migranti dal mare *Migrant at sea*

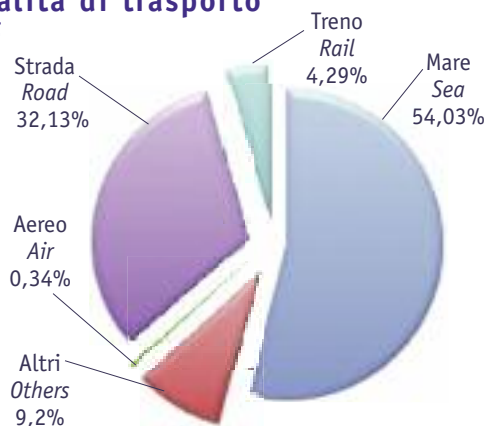
Interventi SAR delle navi mercantili <i>Sar operation by merchant vessels</i>	2014	2015	Totale
Totale navi mercantili dirottate da MRCC* <i>Total Merchant ships diverted by MRCC</i>	882	492	1.374
di cui: mercantili di bandiera italiana <i>of which Italian merchant ships</i>	170	105	275
Totale migranti salvati da unità mercantili <i>Total people saved by merchant ships</i>	41.051	16.158	57.209
di cui: da mercantili di bandiera italiana <i>of which Italian merchant ships</i>	8.347	3.834	12.181
Unità soccorse <i>Ships saved</i>	250	138	388

* Maritime Rescue Co-ordination Centre-Rome

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

Commercio estero dell'Italia nel 2015 per modalità di trasporto *Italian foreign trade by mode of transport on 2015*

	import		export		total	
	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%
Mare Sea	171,147	57,26	67,999	47,32	239,146	54,03
Treno Rail	15,414	5,16	3,592	2,5	19,006	4,29
Strada Road	71,651	23,97	70,545	49,09	142,196	32,13
Aereo Air	0,255	0,09	1,271	0,88	1,527	0,34
Altri Others	40,450	13,53	0,288	0,21	40,738	9,20
TOTALE TOTAL	298,918	100	143,695	100	442,613	100

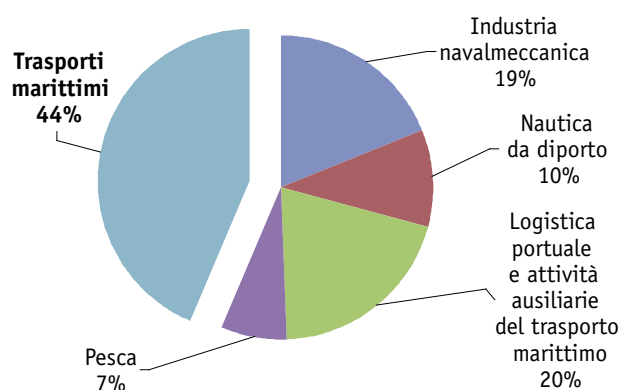


Il 54% di merci importate ed esportate dall'Italia utilizza il trasporto via mare, a fronte del 32% che impiega la modalità stradale. Si rileva che la quota di trasporto marittimo aumenta dell'1,5%, rispetto al 2014, mentre rimane pressoché stabile quella del trasporto stradale. Il 42% del commercio estero italiano interessa i paesi dell'Unione europea. Di questo l'11% utilizza la via marittima (8% per le importazioni e 14% per le esportazioni).

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



Valore della produzione per compartimenti del cluster marittimo industriale GDP value for the industrial maritime cluster compartments



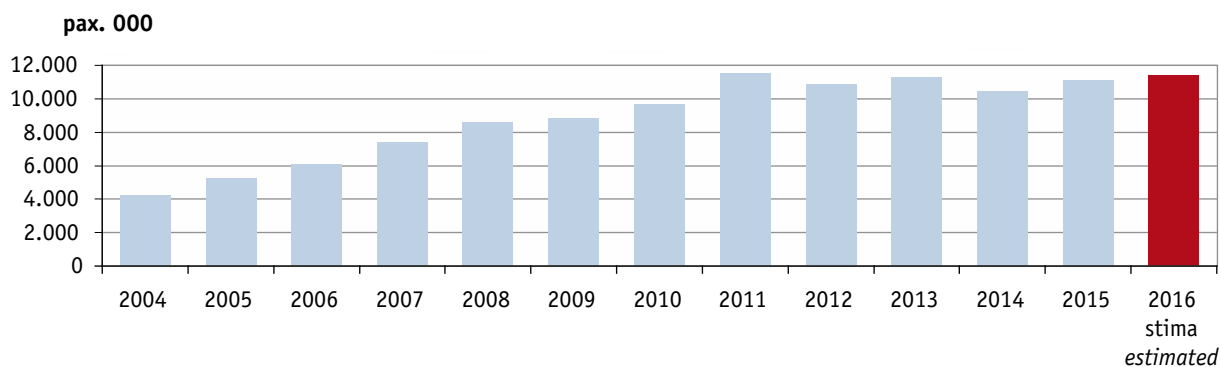
Fonte/Source: Federazione del Mare – Censis, V Rapporto sull'economia del mare

Principali aggregati economici del cluster marittimo italiano Main economic aggregates of the Italian maritime cluster

	2013	% sul totale Italia
Pil al netto delle duplicazioni (milioni di euro correnti) <i>GDP, not including duplications (millions of current euro)</i>	32.628	2,03
Investimenti fissi lordi (milioni di euro correnti) <i>Gross fixed investment (millions of current euro)</i>	3.332	1,19
Esportazioni (milioni di euro correnti) <i>Exports (millions of current euro)</i>	6.224	1,45
Importazioni (milioni di euro correnti) <i>Imports (millions of current euro)</i>	2.746	0,67
Unità di lavoro dirette <i>Direct labour units</i>	169.965	0,73
Unità di lavoro totali (ULA) <i>Total labour units (direct, upstream and downstream)</i>	471.280	2,02

Fonte/Source: Federazione del Mare – Censis, V Rapporto sull'economia del mare

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>
Civitavecchia	Palermo (Tunisi)	1	4.200
Civitavecchia	Termini Imerese	1	4.200
Genova	Palermo	6	27.600
Genova	Palermo (Cagliari)	4	30.800
Genova-Livorno	Catania (Malta)	4 (3)	28.000
Livorno	Palermo	3	25.200
Napoli	Catania	7	30.100
Napoli	Palermo	14	52.528
Palermo	Cagliari	1	4.500
Ravenna-Brindisi	Catania	3	22.500
Salerno	Messina	6	25.800
Salerno	Palermo (Tunisi)	2	9.000
Salerno	Catania (Malta)	6 (1)	31.200
Savona-Genova	Catania (Patrasso-Bar) (circ.)	1	7.700
TOTALE TOTAL		59	303.328

Dato al 1999 118.200

N. Tir/anno **827.258**

N. Trailer/anno **1.011.093**

L'offerta di servizi da e per la Sicilia registra un leggero incremento per un totale di oltre 300.000 metri lineari su 59 servizi a/r. La capacità annua di trasporto è pari a 830.000 tir o 1 milione di semirimorchi.

Fonte/Source: Confitarma – dati ad aprile 2016 –

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>
Genova	Cagliari	3	10.800
Genova	(Palermo) Cagliari	4	30.800
Genova	Porto Torres	7	28.000
Genova	Olbia	3	12.000
Piombino	Olbia	14	56.000
Civitavecchia	Cagliari (Arbatax)	7 (2)	28.000
Civitavecchia	Olbia	14	56.000
Civitavecchia	Porto Torres (Barcellona)	6	36.000
Marina di Carrara	Cagliari	3	16.200
Livorno	Olbia	14	56.000
Livorno	Cagliari	6	25.920
Napoli	Cagliari	2	9.000
Salerno	Cagliari-Valencia	3	23.100
Palermo	Cagliari	1	4.500
TOTALE TOTAL		87	392.320

Dato al 1999 117.800

N. Tir/anno **1.069.964**

N. Trailer/anno **1.307.733**

Dopo anni di difficoltà, i servizi di trasporto per la Sardegna registrano un incremento consistente sia in termini di partenze a/r settimanali, che passano dalle 61 del 2015 a 87 del 2016, sia in termini di metri lineari offerti settimanalmente che da 260.000 passano a oltre 390.000. Annualmente i servizi ro/ro da e per la Sardegna mettono a disposizione una capacità di trasporto che supera il milione di tir o 1,3 milioni di semirimorchi.

Fonte/Source: Confitarma – dati ad aprile 2016 –



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

Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Round trip settimanali <i>Weekly round trip</i>	M. l. settimanali <i>Weekly linear meters</i>
Savona	Bastia	3	12.000
Savona-Genova-Catania	Patrasso-Bar (circ.)	1	7.700
Genova	Barcellona-Tangeri	2	8.400
Genova	Tunisi	2	8.400
Genova-Livorno-Catania	Malta	3	23.100
Livorno	Barcellona-Tanger Med	1	4.400
Livorno	Bastia	7	28.000
Livorno-Savona	Barcellona-Valencia	6	46.200
Civitavecchia-Palermo	Tunisi	1	4.200
Civitavecchia-Porto Torres	Barcellona	6	36.000
Civitavecchia	Tunisi	1	4.500
Salerno-Cagliari	Valencia	3	23.100
Salerno-Palermo	Tunisi	2	9.000
Salerno-Catania	Malta	1	7.700
Venezia	Bari	1	7.700
Venezia	Bari-Ravenna (circ.)	1	7.700
Venezia	Ravenna-Bari	1	7.700
(Trieste) Ancona	Igoumenitsa-Patrasso	(1) 6	36.000
(Trieste) Ancona	Durazzo	(2) 6	12.000
Bari	Durazzo	6	14.400
Bari	Patrasso	3	23.100
Brindisi	Igoumenitsa - Patrasso	10 (3)	48.000
Sete	Nador-Tangeri	1	2.800
TOTALE TOTAL		74	382.100
		Dato al 1999	30.000
N. Tir/anno	1.042.091		
N. Trailer/anno	1.273.667		

L'offerta sui collegamenti internazionali è sostanzialmente stabile rispetto al 2015.

I porti adriatici (Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Bari e Brindisi) sono sempre più collegati non solo con la Grecia e l'Albania ma anche tra loro. L'autostrada del mare è quindi una realtà anche in Adriatico.

Complessivamente i metri lineari offerti settimanalmente sui 74 servizi a/r esistenti sono oltre 380.000 che corrispondono ad una offerta annuale di oltre un milione di tir o quasi 1,3 milioni di semirimorchi.

Fonte/Source: Confitarma – dati ad aprile 2016 –

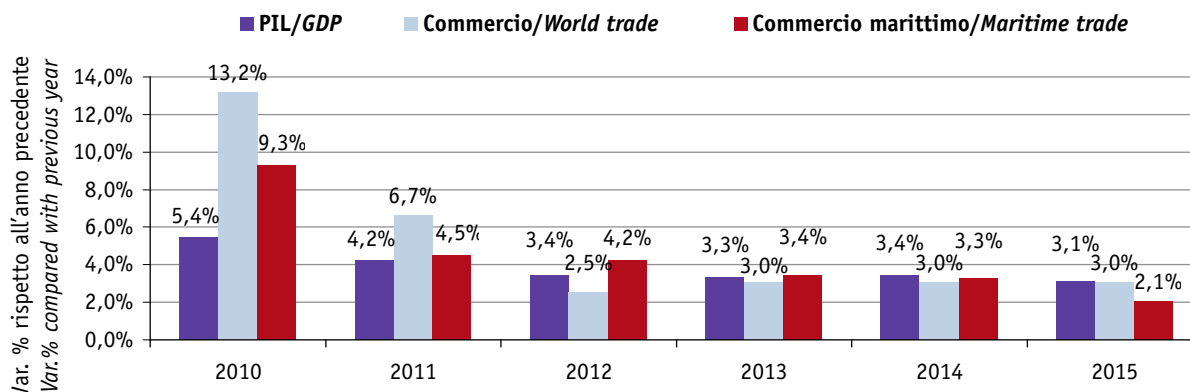


La navigazione internazionale e i traffici marittimi

International navigation and maritime traffic

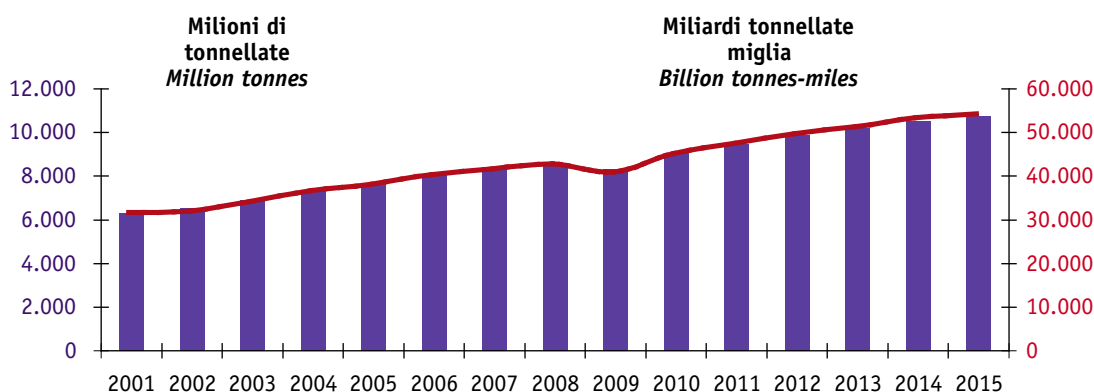
PIL, commercio mondiale e commercio marittimo

GDP, world trade and maritime trade



Fonte/Source: OCDE, WTO, Clarkson Research Services Ltd

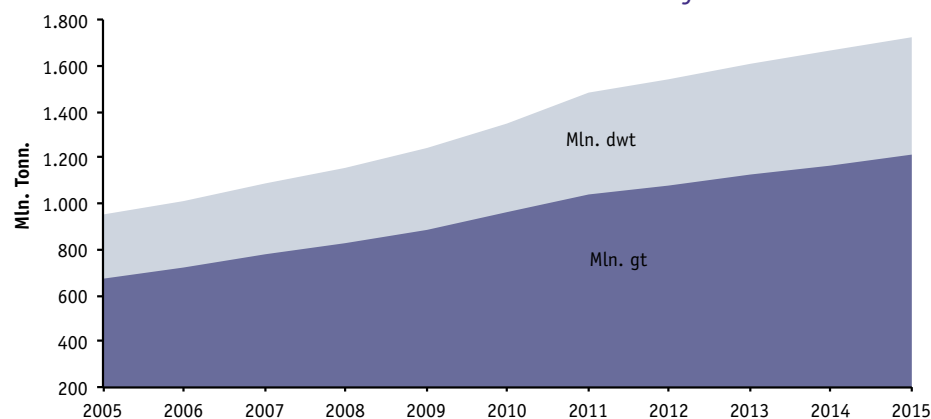
Traffico marittimo mondiale World seaborne trade



Nel 2015, aumenta del 2,14% il commercio marittimo mondiale con un totale di volumi trasportati pari a 10.766 milioni di tonnellate. La domanda di servizi di trasporto marittimo, cioè le quantità di merci trasportate per le distanze percorse, nel 2015 registra un aumento dell'1,7% per un totale di 53.675 miliardi di tonnellate-miglia.

Fonte/Source: Clarkson Research Services Ltd

Evoluzione della flotta mondiale World merchant fleet evolution



Alla fine del 2015 la flotta mondiale registra un ulteriore aumento del 3,8%, raggiungendo 1.211 milioni di tonnellate di stazza lorda (gt) e 1.718 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 2015 December 31st, 2015

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

	Paesi/Countries	Totali/Totals			Navi da carico/Cargo carrying ships			
		N.	GT	% GT	N.	GT	DWT	% DWT
1	Grecia/Greece	3.677	164.130.800	13,8	3.620	163.630.845	280.513.279	16,4
2	Giappone/Japan	4.069	157.355.694	13,2	3.939	155.504.113	236.657.398	13,9
3	Cina/China	3.791	105.726.212	8,9	3.314	102.747.972	164.712.667	9,6
4	Germania/Germany	3.128	82.153.111	6,9	3.039	81.850.396	109.244.308	6,4
5	USA	2.468	65.521.268	5,5	1.336	57.814.461	72.305.802	4,2
6	Regno Unito/UK	1.455	55.144.184	4,6	1.147	52.478.494	76.818.558	4,5
7	Corea del Sud/Korea Rep. of	1.409	46.522.301	3,9	1.311	46.226.353	73.619.115	4,3
8	Singapore	1.474	36.592.022	3,1	1.163	35.117.582	52.727.226	3,1
9	Norvegia/Norway	2.110	36.496.202	3,1	1.334	30.704.428	37.096.569	2,2
10	Hong Kong	1.004	33.706.863	2,8	948	33.416.425	50.011.322	2,9
11	Danimarca/Denmark	935	30.096.379	2,5	802	29.118.540	36.283.181	2,1
12	Taiwan	801	28.698.434	2,4	764	28.611.830	44.443.844	2,6
13	ITALIA/Italy	752	17.384.172	1,5	654	16.463.672	20.839.678	1,2
14	Svizzera/Switzerland	396	17.229.924	1,4	379	16.487.051	18.467.590	1,1
15	Turchia/Turkey	1.192	16.049.305	1,3	1.178	15.873.765	25.393.114	1,5
16	Canada	448	15.506.528	1,3	373	14.719.552	22.965.449	1,3
17	Russia	1.626	14.192.182	1,2	1.131	12.268.819	18.967.016	1,1
18	Belgio/Belgium	286	12.623.209	1,1	191	11.830.331	19.859.240	1,2
19	India	610	12.334.721	1,0	400	11.537.731	20.032.414	1,2
20	Francia/France	500	11.839.999	1,0	238	10.624.371	11.653.034	0,7
21	Indonesia	1.355	10.879.718	0,9	1.250	10.436.145	14.865.202	0,9
22	Malesia/Malaysia	519	10.308.906	0,9	260	8.693.462	12.725.051	0,7
23	Iran	199	10.223.541	0,9	175	9.960.643	17.872.464	1,0
24	Monaco	235	10.178.191	0,9	231	10.000.052	17.787.515	1,0
25	Paesi Bassi/Netherlands	1.065	10.059.131	0,8	805	7.710.223	10.333.868	0,6
26	Arabia Saudita/Saudi Arabia	265	8.738.557	0,7	138	8.363.624	14.990.594	0,9
27	Brasile/Brazil	193	7.147.310	0,6	93	4.586.090	8.571.362	0,5
28	Kuwait	91	7.094.684	0,6	81	7.082.939	9.845.509	0,6
29	Svezia/Sweden	311	6.984.716	0,6	288	6.580.023	6.432.040	0,4
30	Emirati Arabi Uniti/UAEs	504	6.733.404	0,6	292	6.174.942	8.472.365	0,5
	Altri/Others	5.313	64.379.165	5,4	3.910	59.634.036	81.672.273	4,8
	Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale Tonnage controlled by unknown shipowners	8.319	78.972.775	6,6	7.020	75.050.953	112.366.148	6,6
	TOTALE TOTAL	50.500	1.191.003.608	100	41.804	1.141.299.863	1.708.545.195	100

Nella graduatoria delle flotte per controllo armatoriale, la Grecia, con 164 milioni di gt (280 milioni dwt) è in prima posizione, seguita da Giappone, Cina, Germania e Stati Uniti. L'Italia sale al 13° posto e mantiene la quinta posizione tra i paesi dell'Unione europea per controllo armatoriale.

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



Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri

World fleet: ships on main registers

31 dicembre 2015 December 31st, 2015

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

	Bandiera Flag	Totali/Totals			Navi da carico/Cargo carrying ships			
		N.	GT	% GT	N.	GT	DWT	% DWT
1	Panama	8.026	216.805.695	17,90	6.496	212.292.800	324.251.159	18,87
2	Liberia	3.136	131.043.802	10,82	2.989	127.747.562	200.743.143	11,68
3	Isole Marshall/Marshall Islands	2.905	120.882.793	9,98	2.643	115.848.291	187.256.559	10,90
4	Hong Kong	2.427	102.037.865	8,42	2.351	101.751.732	163.989.204	9,54
5	Singapore	3.376	80.982.454	6,69	2.238	78.960.633	119.775.017	6,97
6	Malta	2.099	64.172.853	5,30	1.948	63.270.135	95.875.878	5,58
7	Bahamas	1.410	59.450.801	4,91	1.162	53.613.469	69.616.463	4,05
8	Cina/China	4.444	44.277.890	3,66	2.595	41.724.615	65.596.982	3,82
9	Grecia/Greece	1.277	41.230.013	3,40	1.053	41.157.466	72.930.712	4,24
10	Giappone/Japan	5.352	22.616.668	1,87	3.280	21.732.259	31.698.246	1,84
11	Cipro/Cyprus	1.017	21.270.399	1,76	813	20.538.512	32.489.206	1,89
12	Norvegia/Norway	1.956	16.446.784	1,36	931	14.011.696	17.588.285	1,02
13	ITALIA/Italy	1.573	16.137.738	1,33	813	15.447.108	15.790.528	0,92
14	Danimarca/Denmark	1.066	15.918.164	1,31	494	15.223.856	17.291.455	1,01
15	Indonesia	9.266	14.738.887	1,22	3.877	12.433.763	17.149.073	1,00
16	Regno Unito/UK	1.460	14.653.025	1,21	457	13.533.379	13.773.540	0,80
17	Isola di Man/Isle of Man	380	14.298.646	1,18	315	13.518.185	21.844.247	1,27
18	Corea del Sud/Korea Rep. of	2.938	11.482.275	0,95	1.266	10.797.360	16.300.718	0,95
19	USA	6.454	11.282.217	0,93	504	8.178.585	9.972.908	0,58
20	Bermuda	149	10.418.924	0,86	138	9.924.935	8.836.789	0,51
21	Germania/Germany	679	10.153.587	0,84	332	9.878.070	10.918.736	0,64
22	India	1.596	9.678.880	0,80	581	8.722.601	14.925.280	0,87
23	Antigua e Barbuda	1.010	8.514.491	0,70	977	8.456.997	10.917.060	0,64
24	Russia	3.571	8.507.703	0,70	1.502	5.858.113	7.526.602	0,44
25	Portogallo/Portugal	631	8.226.719	0,68	314	8.093.372	10.334.750	0,60
26	Paesi Bassi/Netherlands	1.358	7.106.030	0,59	799	6.260.831	6.781.690	0,39
27	Malesia/Malaysia	1.578	7.018.070	0,58	520	5.292.327	6.836.769	0,40
28	Turchia/Turkey	1.449	6.038.679	0,50	1.001	5.881.499	8.559.062	0,50
29	Francia/France	924	6.016.360	0,50	224	5.425.514	6.587.101	0,38
30	Belgio/Belgium	234	4.924.532	0,41	77	4.688.591	7.521.492	0,44
	Altri/Others	38.065	104.890.221	8,66	14.641	96.455.760	124.662.645	7,25
	TOTALE TOTAL	111.806	1.211.223.165	100	57.331	1.147.997.415	1.718.341.299	100

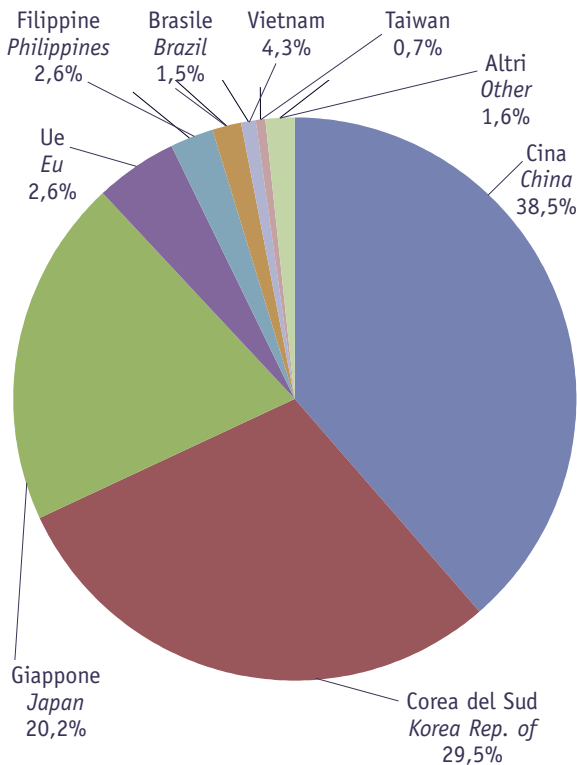
Con quasi 217 milioni di gt, Panama detiene sempre la prima posizione come paese di registrazione delle navi, seguita da Liberia, Isole Marshall, Hong Kong, Singapore, Malta, Bahamas e Cina. Quest'ultima, con 44,3 milioni di gt è la più grande flotta battente bandiera nazionale, ma registra una riduzione seppure lieve sia nel tonnellaggio di stazza (-0,4%), sia in quello di portata (-1,2%) rispetto al 2014. L'Italia è 13^a nella graduatoria mondiale delle principali flotte e, considerando il *genuine link* tra bandiera nazionale e nazionalità dell'armatore l'Italia risulta 5^a tra le flotte mondiali e 2^a tra quelle dell'Unione europea.

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



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

Dicembre 2015 *December 2015*



Alla fine del 2015, secondo le statistiche IHS Fairplay, nel carnet degli ordini mondiali di nuove costruzioni risultano 6.007 navi per 201,4 milioni di tonnellate di stazza lorda (e 109,0 milioni di stazza lorda compensata), di cui 4.015 unità da carico pari a 191,1 milioni di gt (96,4 milioni cgt e 274,8 milioni dwt).

Il 50% delle navi (in termini di tonnellaggio di stazza) sarà completato entro il 2016.

I cantieri cinesi mantengono la leadership nella costruzione di nuove navi con il 38,5% dell'orderbook mondiale, superando nel numero e nel tonnellaggio la Corea del Sud e il Giappone, che detengono rispettivamente il 29,5% e il 20% degli ordini.

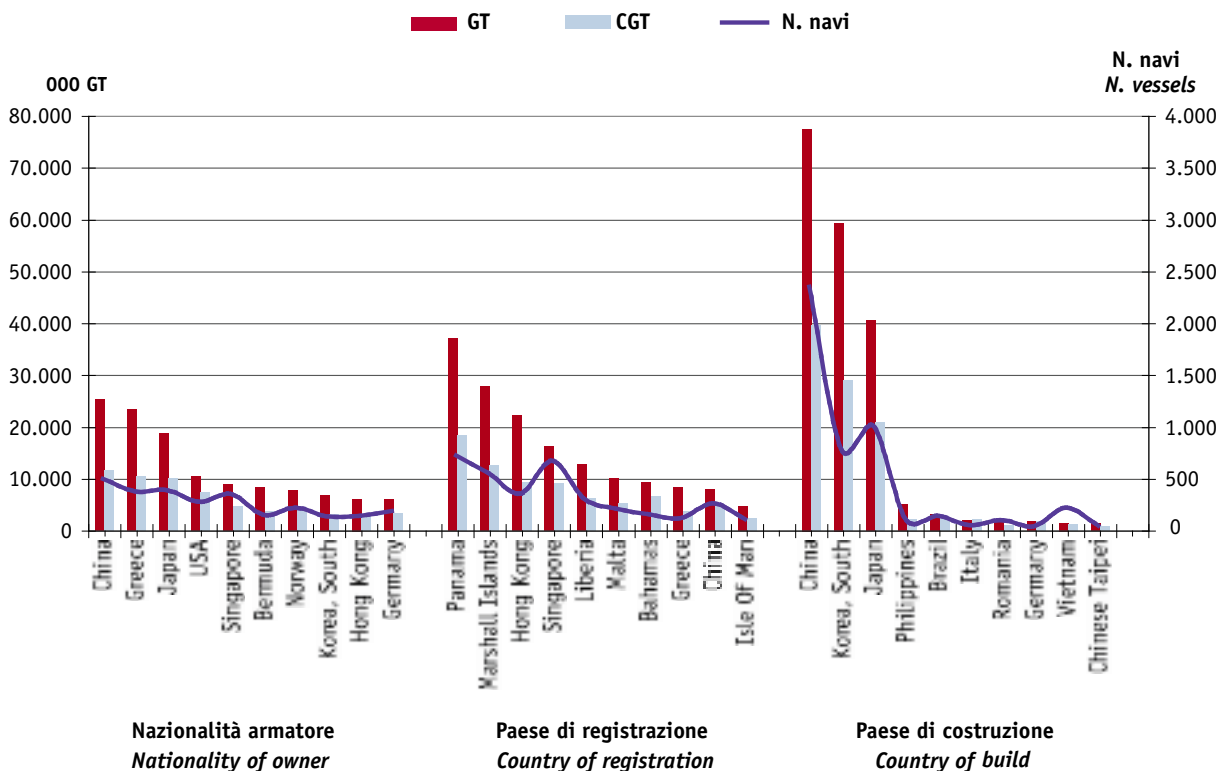
Con 37 navi per 1,985 milioni di gt, l'Italia è sesta nella graduatoria mondiale dei principali paesi costruttori, prima tra i paesi dell'Unione europea, seguita da Romania e Germania. Nella costruzione di navi da crociera, i cantieri italiani con ordini per 20 unità e 1,9 mln di gt precedono quelli tedeschi che hanno ordini per 10 unità e 1,7 mln gt.

La Cina è il principale costruttore di navi portarinfuse (702 unità per 57,4 milioni dwt), da carico generale (108 unità per 1,9 milioni dwt) e portacontainer (239 per 18,5 milioni dwt). La Corea del Sud è prima nella costruzione di *crude oil tanker* (206 unità per 37,7 mln dwt), *oil products tanker* (32 unità per 2,3 mln dwt), gasiere LNG (91 unità per 7,4 mln dwt) e LPG (106 unità per 4,2 mln dwt). Il Giappone ha il primato nella costruzione di *chemical tanker* (64 unità per 1,5 mln dwt). Per le *chemical/oil product tankers*, la Cina ne costruirà 136 per 4 mln dwt e la Corea del Sud 112 per 5 mln dwt. Delle 13 *ro-ro cargo ship* in costruzione nel mondo per un totale di 273mila gt, il Giappone ne costruirà 5 (52mila gt), la Corea del Sud 2 (120mila gt) e l'Italia 2 (43mila gt), mentre per le *passenger/ro-ro cargo ship*, la Cina ne costruirà 12 per 169mila gt ed il Giappone 14 per 103mila gt.

Fonte/Source: IHS Fairplay

Ordini ai cantieri mondiali *World orderbook*

Dicembre 2015 *December 2015*



Fonte/Source: IHS Fairplay



Flotta cisterniera mondiale *World tanker fleet*

Navi di almeno 10.000 dwt <i>Ships of 10,000 dwt and over</i>	2014		2015	
	N.	Mln. dwt	N.	Mln. dwt
Flotta/Existing fleet	5.807	500	5.888	507,9
Ordini ai cantieri/Orderbook	762	69,6	853	75,3
Consegne di nuove navi/Deliveries	185	16,6	250	19,2
Demolizioni/Demolition sales	93	7,6	46	2,2

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

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

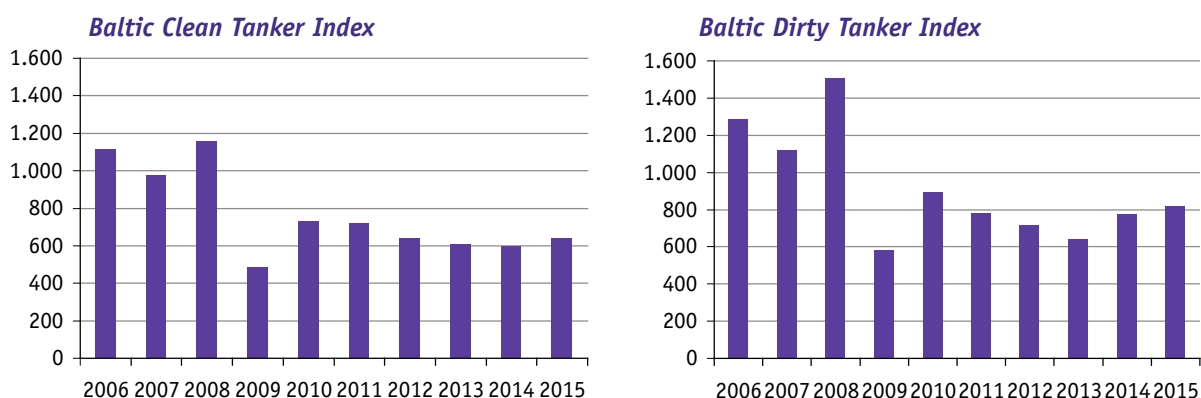
	CRUDE OIL			OIL PRODUCTS			CHEMICAL		
	Paesi/Countries	N.	dwt	Paesi/Countries	N.	dwt	Paesi/Countries	N.	dwt
1	Grecia/Greece	609	96.535.936	Grecia/Greece	195	7.539.926	Grecia/Greece	349	12.376.812
2	Giappone/Japan	137	31.127.008	Giappone/Japan	230	5.415.512	USA	253	9.028.700
3	Cina/China	143	27.584.329	Cina/China	158	4.279.571	Giappone/Japan	372	6.841.113
4	USA	146	24.436.868	Singapore	229	2.527.489	Danimarca/Denmark	220	6.256.980
5	Regno Unito/UK	104	20.256.792	Danimarca/Denmark	44	2.514.919	Norvegia/Norway	266	5.974.817
6	Iran	54	14.048.709	Indonesia	187	1.982.162	ITALIA/Italy	188	5.322.491
7	Canada	101	13.992.839	Germania/Germany	39	1.875.363	Germania/Germany	198	5.084.337
8	Arabia Saudita/Saudi Arabia	52	12.415.520	Regno Unito/UK	53	1.612.785	Corea del Sud/Korea Rep. of	227	3.602.390
9	Corea del Sud/Korea Rep. of	49	11.850.549	Emirati Arabi Uniti/UAEs	55	1.527.304	Monaco	79	3.529.658
10	Belgio/Belgium	49	11.808.394	Russia	203	1.444.724	Regno Unito/UK	115	3.221.387
11	Russia	99	10.908.563	India	31	1.423.110	Hong Kong	74	2.808.521
12	Singapore	78	10.172.019	Svezia/Sweden	24	1.071.704	Singapore	134	2.747.848
13	Malesia/Malaysia	61	9.121.181	Hong Kong	60	1.001.033	Turchia/Turkey	208	2.022.835
14	Germania/Germany	63	8.933.989	Taiwan	24	790.715	Cina/China	219	1.980.415
15	Norvegia/Norway	75	8.712.051	ITALIA/Italy	23	695.509	Svezia/Sweden	85	1.958.639
16	India	53	7.665.628	Brasile/Brazil	20	598.995	Emirati Arabi Uniti/UAEs	70	1.723.931
17	Hong Kong	37	6.296.850	USA	16	555.287	Arabia Saudita/Saudi Arabia	46	1.651.951
18	Kuwait	24	5.150.227	Vietnam	38	531.368	Russia	87	1.411.012
19	Monaco	45	5.049.158	Cile/Chile	12	522.525	Indonesia	95	1.307.201
20	Oman	16	5.035.533	Monaco	8	389.004	Paesi Bassi/Netherlands	74	1.155.719
21	Turchia/Turkey	38	5.012.417	Tailandia/Thailand	86	345.134	Lettonia/Latvia	19	928.336
22	Taiwan	22	4.780.590	Nigeria	31	318.653	Taiwan	28	925.856
23	Indonesia	38	2.994.582	Norvegia/Norway	11	305.299	India	27	796.494
24	ITALIA/Italy	23	2.688.417	Venezuela	7	304.153	Cipro/Cyprus	23	782.725
25	Brasile/Brazil	16	2.337.510	Kuwait	7	293.923	Irlanda/Irish Republic	20	781.590
26	Emirati Arabi Uniti/UAEs	24	2.059.815	Turchia/Turkey	43	290.358	Vietnam	39	713.727
27	Libia/Lybia	15	1.890.525	Malesia/Malaysia	39	278.635	Messico/Mexico	18	697.270
28	Angola	13	1.882.961	Corea del Sud/Korea Rep. of	21	264.113	Svizzera/Switzerland	20	608.469
29	Danimarca/Denmark	20	1.772.709	Azerbaijan	33	249.130	Malesia/Malaysia	31	515.488
30	Tailandia/Thailand	10	1.765.114	Arabia Saudita/Saudi Arabia	10	243.049	Francia/France	27	504.745
	TOTALE TOTAL	2.478	396.983.219		2.897	49.097.423		4.396	99.325.804

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*

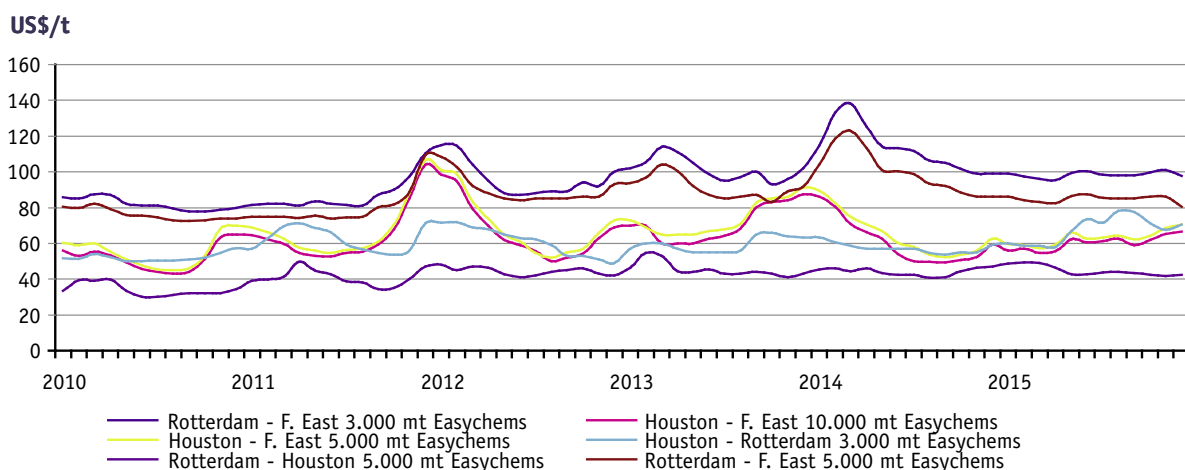


Andamento dei noli delle navi cisterna *Tanker ships charter market performance*



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

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



Fonte/Source: Clarkson Research Services Ltd

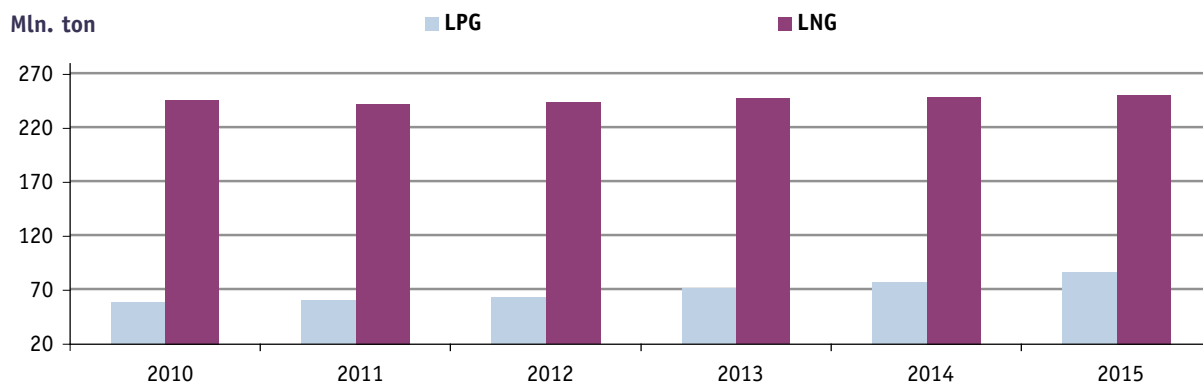
Flotta mondiale per il trasporto di LNG e LPG *World LNG and LPG fleet*

Fine anno <i>End of the year</i>	LNG						LPG					
	2014			2015			2014			2015		
	N.	Mln. dwt	Mln. m ³	N.	Mln. dwt	Mln. m ³	N.	Mln. dwt	000 m ³	N.	Mln. dwt	Mln. m ³
Flotta <i>Existing fleet</i>	414	32,6	60,1	443	35,1	64,6	1.276	17,0	22,3	1.340	19,4	25,8
Ordini ai cantieri <i>Orderbook</i>	121	12,8	24,5	156	12,7	24,5	232	2,19	10,3	208	4,44	10,2
Consegne di nuove navi <i>Deliveries</i>	32	1,36	5,1	33	0,27	4,9	53	1,06	1,1	83	0,06	3,6
Demolizioni <i>Demolition sales</i>	3	0,25	2,7	3	0,11	2,8	28	0,10	1,5	20	0,04	1,1

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



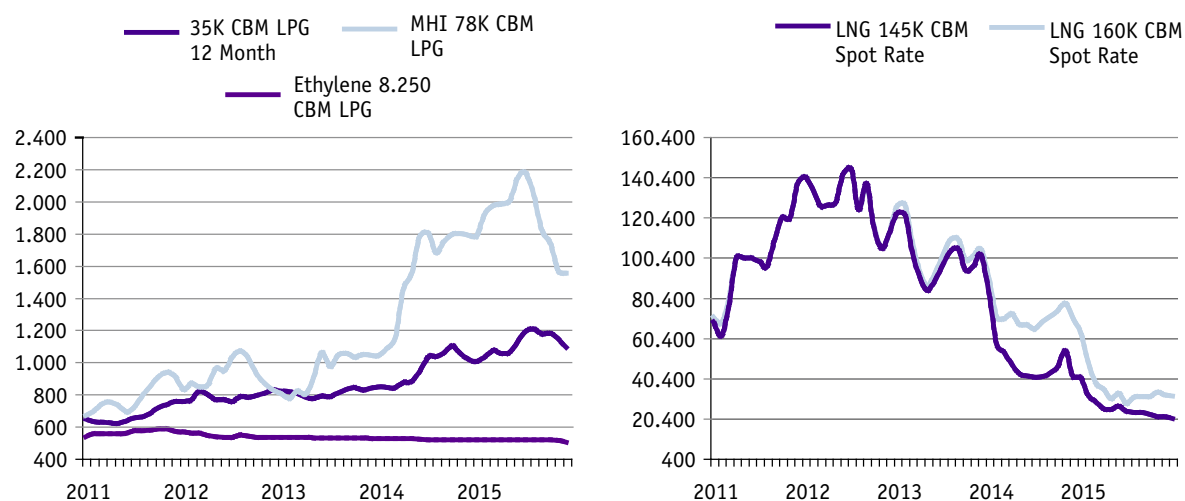
Traffico marittimo di LNG e LPG *Maritime traffic of LNG and LPG*



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

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

Months Timecharter Rates, \$000/Month



Fonte/Source: Clarkson Research Services Ltd

Flotta mondiale di navi portarinfuse *World bulk carrier fleet*

Fine anno/End of the year	2014		2015	
	N.	Mln. dwt	N.	Mln. dwt
Flotta/Existing fleet	10.435	756,91	10.687	777,18
Ordini ai cantieri/Orderbook	2.149	171,3	2.133	176,1
Consegne di nuove navi/Deliveries	614	48,15	659	49,31
Demolizioni/Demolition sales	312	16,29	428	30,50

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



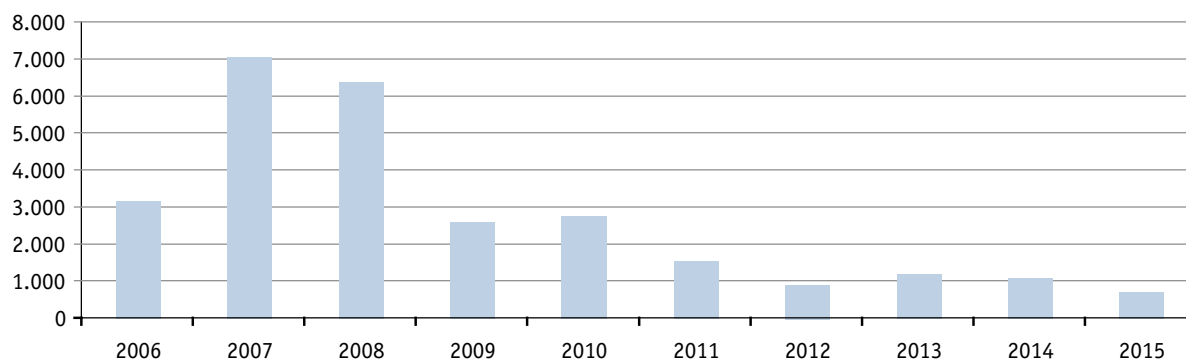
Principali flotte mondiali di navi portarinfuse *World leading bulk carrier fleets*

	Paesi/Countries	N.	dwt
1	Giappone/Japan	1.644	151.463.140
2	Grecia/Greece	1.698	136.512.021
3	Cina/China	1.375	97.090.457
4	Corea del Sud/Korea Rep. of	370	43.978.309
5	Regno Unito/UK	279	31.301.150
6	USA	339	27.563.354
7	Hong Kong	425	27.535.315
8	Taiwan	318	25.052.070
9	Germania/Germany	347	24.785.294
10	Singapore	250	20.922.995
11	Turchia/Turkey	237	13.090.885
12	India	122	8.634.022
13	ITALIA/Italy	116	8.572.820
14	Monaco	85	8.393.145
15	Norvegia/Norway	113	6.288.314
16	Belgio/Belgium	52	5.380.935
17	Brasile/Brazil	31	5.334.757
18	Danimarca/Denmark	80	3.581.343
19	Canada	69	3.334.161
20	Indonesia	62	3.291.361
21	Svizzera/Switzerland	80	3.160.806
22	Tailandia/Thailand	66	2.921.574
23	Vietnam	105	2.206.139
24	Paesi Bassi/Netherlands	40	2.051.337
25	Polonia/Poland	51	2.048.210
26	Iran	34	2.014.814
27	Cipro/Cyprus	36	1.756.360
28	Oman	4	1.601.744
29	Croazia/Croatia	30	1.542.438
30	Emirati Arabi Uniti/UAEs	29	1.491.989
	TOTALE TOTAL	9.771	735.615.120

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

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

Baltic dry index



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



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

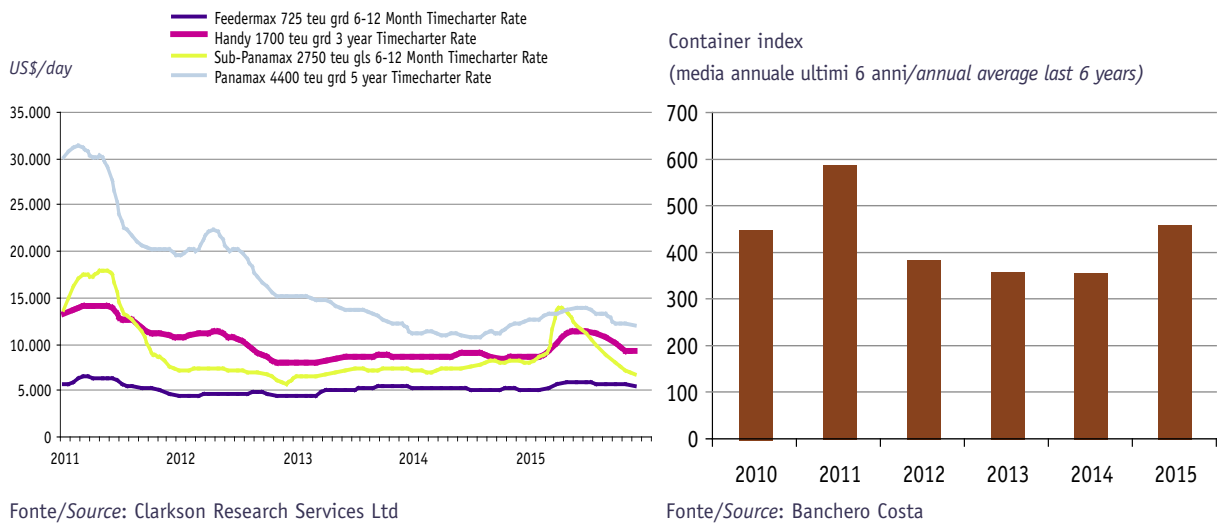
	Paesi/Countries	N.	GT	DWT
1	Germania/Germany	1.343	50.141.568	58.431.371
2	Cina/China	396	20.449.611	22.781.900
3	Danimarca/Denmark	278	18.610.250	20.913.499
4	Grecia/Greece	333	17.487.749	19.911.089
5	Giappone/Japan	273	13.902.063	14.995.454
6	Svizzera/Switzerland	182	11.579.709	13.134.187
7	Singapore	269	11.280.642	12.700.901
8	Taiwan	227	10.193.545	11.156.005
9	Hong Kong	155	9.107.219	10.126.324
10	Francia/France	105	7.975.071	8.710.806
11	Regno Unito/UK	154	6.691.298	7.663.294
12	Corea del Sud/Korea Rep. of	178	6.543.239	7.519.002
13	Kuwait	34	3.621.995	3.686.238
14	USA	98	3.369.857	3.729.249
15	Cile/Chile	22	1.633.273	1.785.391
16	Indonesia	156	1.296.751	1.684.589
17	Turchia/Turkey	73	1.277.770	1.592.249
18	Israele/Israel	22	1.196.649	1.406.909
19	Cipro/Cyprus	37	1.080.589	1.339.403
20	Iran	26	1.003.392	1.209.987
21	Belgio/Belgium	24	897.670	1.116.325
22	Norvegia/Norway	37	864.714	1.073.802
23	Paesi Bassi/Netherlands	48	595.301	735.017
24	Emirati Arabi Uniti/UAEs	32	578.669	725.060
25	Tailandia/Thailand	41	524.572	682.527
26	Lussemburgo/Luxembourg	8	414.976	521.685
27	Isole Marshall/Marshall Islands	13	333.078	437.596
28	Monaco	6	296.333	370.062
29	Spagna/Spain	5	253.770	272.330
30	Vietnam	31	237.933	313.913
	TOTALE TOTAL	5.123	215.450.469	244.783.314

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

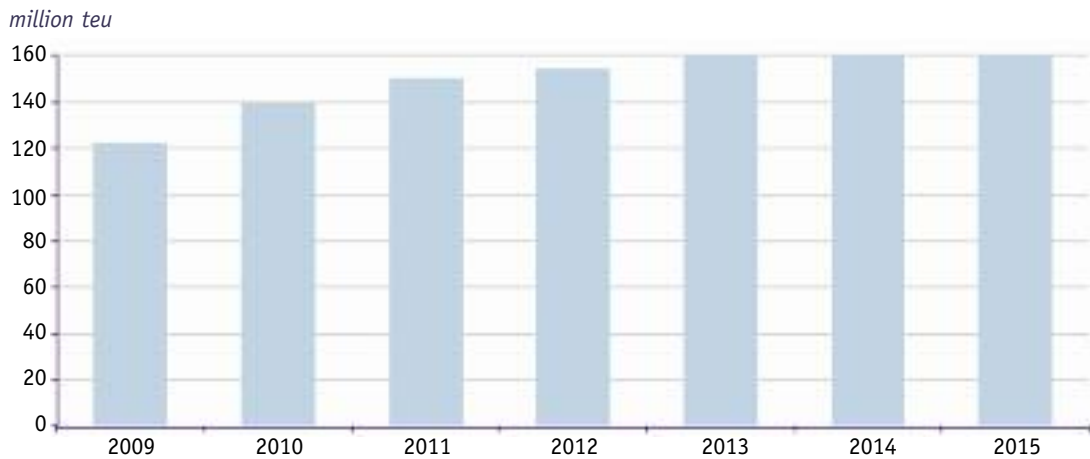
Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*



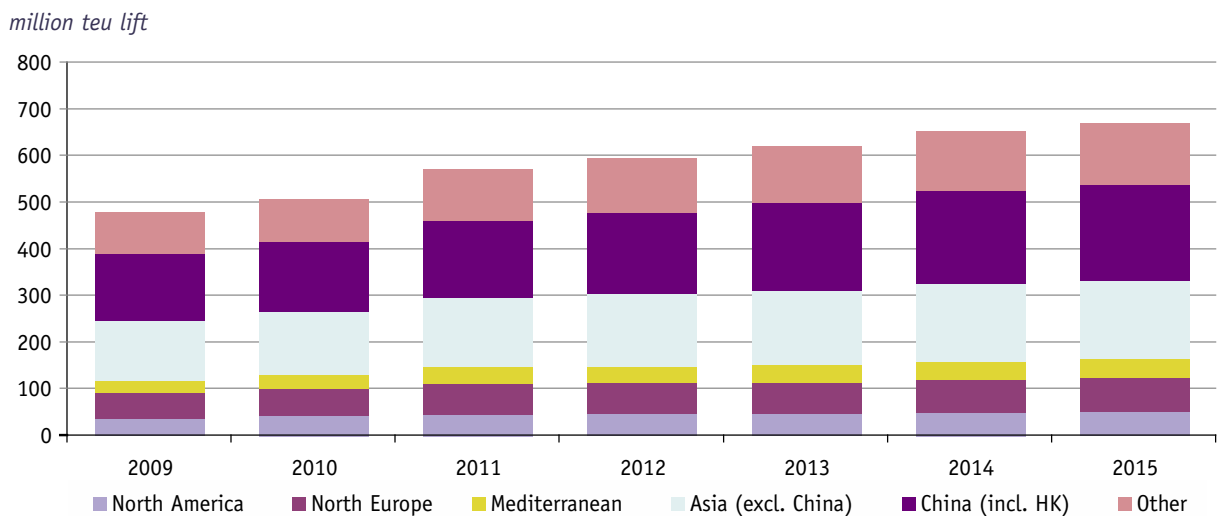
Andamento dei noli delle navi portacontenitori *Container ships charter market performance*



Traffico mondiale di contenitori *World container traffic*



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



Principali flotte mondiali di navi traghetto

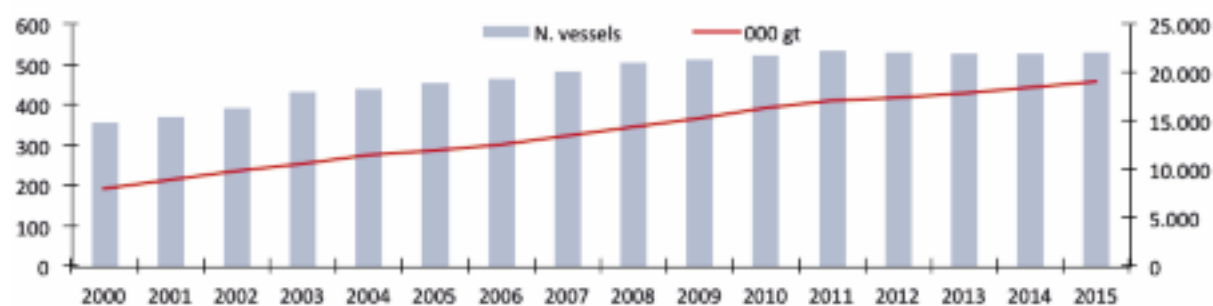
World leading ro-ro fleets

	Paesi/Countries	Passenger ro-ro cargo		Ro-ro cargo		Totale Total	
		N.	GT	N.	GT	N.	GT
1	ITALIA/Italy	191	2.353.429	60	2.673.368	251	5.026.797
2	Giappone/Japan	261	900.327	75	563.048	336	1.463.375
3	Regno Unito/UK	108	898.224	17	428.531	125	1.326.755
4	Svezia/Sweden	56	798.041	20	497.955	76	1.295.996
5	Cina/China	117	1.224.316	9	49.387	126	1.273.703
6	Finlandia/Finland	46	562.397	33	550.671	79	1.113.068
7	Panama	55	489.853	86	577.306	141	1.067.159
8	Grecia/Greece	174	982.868	5	33.471	179	1.016.339
9	Malta	13	199.785	24	562.762	37	762.547
10	Turchia/Turkey	67	144.008	34	612.144	101	756.152
11	Francia/France	47	708.564	3	28.394	50	736.958
12	Danimarca/Denmark	64	388.230	14	402.433	78	790.663
13	Indonesia	224	491.075	33	180.059	257	671.134
14	Usa	102	264.590	12	401.201	114	665.791
15	Norvegia/Norway	300	660.066	5	288.523	305	948.589
16	Cipro/Cyprus	37	552.531	6	94.311	43	646.842
17	Paesi Bassi/Netherlands	18	279.586	17	312.970	35	592.556
18	Canada	98	489.792	11	86.352	109	576.144
19	Bahamas	23	464.889	8	79.446	31	544.335
20	Spagna/Spain	33	481.092	6	47.124	39	528.216
	Altri/Others	850	3.229.475	342	3.230.016	1.192	6.459.491
	TOTALE TOTAL	2.884	16.563.138	820	11.699.472	3.704	28.262.610

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

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Services Ltd Confitarma processing of Clarkson Research Services Ltd 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 (Norway included)

31 dicembre 2015 December 31st, 2015

	Bandiera/Flag Navi/Ships > 100 gt		Nazionalità/Nationality Navi/Ships > 1.000 gt			
	Paesi/Countries	N.	gt	Paesi/Countries	N.	gt
1	Malta	2.099	64.172.853	Grecia/Greece	3.677	164.130.800
2	Grecia/Greece	1.277	41.230.013	Germania/Germany	3.128	82.153.111
3	Cipro/Cyprus	1.017	21.270.399	Regno Unito/UK	1.455	55.144.184
4	ITALIA/Italy	1.573	16.137.738	Danimarca/Denmark	935	30.096.379
5	Danimarca/Denmark	1.066	15.918.164	ITALIA/Italy	752	17.384.172
6	Regno Unito/UK	1.460	14.653.025	Belgio/Belgium	286	12.623.209
7	Germania/Germany	679	10.153.587	Francia/France	500	11.839.999
8	Portogallo/Portugal	631	8.226.719	Paesi Bassi/Netherlands	1.065	10.059.131
9	Paesi Bassi/Netherlands	1.358	7.106.030	Svezia/Sweden	311	6.984.716
10	Francia/France	924	6.016.360	Cipro/Cyprus	221	4.220.650
11	Belgio/Belgium	234	4.924.532	Spagna/Spain	308	3.032.550
12	Lussemburgo/Luxembourg	171	2.634.676	Finlandia/Finland	112	2.160.160
13	Svezia/Sweden	400	2.592.016	Polonia/Poland	108	1.729.832
14	Spagna/Spain	1.140	2.546.880	Croazia/Croatia	85	1.618.433
15	Finlandia/Finland	278	1.668.123	Irlanda/Irish Republic	88	1.067.780
16	Croazia/Croatia	309	1.273.378	Estonia	78	844.573
17	Estonia	99	408.543	Malta	50	761.627
18	Lituania/Lithuania	90	391.401	Bulgaria	52	757.261
19	Irlanda/Irish Republic	254	268.758	Lettonia/Latvia	51	648.874
20	Lettonia/Latvia	120	159.179	Portogallo/Portugal	49	569.515
21	Bulgaria	74	128.044	Lussemburgo/Luxembourg	58	552.227
22	Polonia/Poland	161	82.312	Romania	45	475.043
23	Romania	73	73.523	Slovenia	12	351.433
24	Slovenia	5	1.785	Lituania/Lithuania	46	210.893
25	Austria	0	0	Austria	11	113.548
	Registro di Gibilterra/Gibraltar Reg.	291	2.961.250	Registro di Gibilterra/Gibraltar Reg.	0	0
	Norvegia/Norway	1.956	16.446.784	Norvegia/Norway	2.110	36.496.202
	TOTALE TOTAL	17.739	241.446.072	TOTALE TOTAL	15.593	446.026.302
	% sul totale mondiale % on world total	16%	20%		31%	37%

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



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

Gennaio-Dicembre 2015 *January-December 2015*

	Importazioni <i>Import</i>		Esportazioni <i>Export</i>		Totale <i>Total</i>	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Mare/Sea	1.248.911.202	74	522.893.863	79	1.771.805.065	76
Treno/Rail	70.744.481	4	17.535.669	3	88.280.150	4
Strada/Road	66.743.464	4	83.317.341	13	150.060.805	6
Aereo/Air	4.189.827	0	17.465.003	3	21.654.830	1
Idrovie/Inland waterways	10.713.427	1	7.887.572	1	18.600.999	1
Altri/Others	277.994.546	17	4.190.710	1	282.185.256	12
TOTALE TOTAL	1.679.296.947	100	653.290.158	100	2.332.587.105	100

Secondo i dati Eurostat, nel 2015 il commercio estero dell'Ue è pari a 2,333 miliardi di tonnellate, di cui il 76% (1,772 mld tonn.) utilizza la via marittima.

Ai primi posti nell'interscambio europeo via mare sono i Paesi Bassi (310,4 mil. tonn.), la Spagna (223,3 mil. tonn.) e l'Italia (210,5 mil. tonn.). Inoltre, il 40% degli scambi intracomunitari avvengono via mare.

Fonte/Source: Eurostat 2016

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

	Totale <i>Total</i>		Mare <i>Sea</i>		Treno <i>Rail</i>		Strada <i>Road</i>		Aereo <i>Air</i>		Idrovie <i>Inland Waterways</i>		Altri <i>Others</i>	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Austria	24.147.190		4.779.765	20	1.440.988	6	2.478.770	10	51.995	0	2.124.250	9	13.271.422	55
Belgio/Belgium	83.829.482		66.933.714	80	44.979	0	3.641.233	4	164.003	0	2.174.080	3	10.871.473	13
Bulgaria	16.730.431		11.053.941	66	406.820	2	2.272.561	14	6.962	0	901.995	5	2.088.152	12
Cipro/Cyprus	1.841.765		1.837.889	100	0	0	0	0	3.821	0	0	0	55	0
Rep. Ceca/Czech Rep.	20.666.099		20.228	0	8.326.330	40	2.097.518	10	15.295	0	0	0	10.206.728	49
Germania/Germany	231.644.828		122.465.630	53	1.324.506	1	11.125.006	5	965.854	0	417.560	0	95.346.272	41
Danimarca/Denmark	21.590.295		18.576.293	86	5.887	0	728.050	3	39.610	0	0	0	2.240.455	10
Estonia	2.989.811		1.071.375	36	803.789	27	820.562	27	4.324	0	1.863	0	287.898	10
Spagna/Spain	170.393.232		155.665.298	91	6.697	0	866.792	1	198.295	0	17	0	13.656.133	8
Finlandia/Finland	31.849.175		19.863.865	62	7.055.795	22	2.683.358	8	18.555	0	320.252	1	1.907.350	6
Francia/France	142.643.687		131.144.736	92	69.418	0	6.690.413	5	333.024	0	232.899	0	4.173.197	3
Regno Unito/UK	173.682.273		142.196.351	82	32	0	476.744	0	712.780	0	0	0	30.296.366	17
Grecia/Greece	38.025.384		35.184.192	93	55.940	0	933.093	2	10.986	0	0	0	1.841.173	5
Croazia/Croatia	7.987.928		4.873.177	61	107.514	1	2.697.045	34	2.318	0	289.869	4	18.005	0
Ungheria/Hungary	16.085.116		0	0	3.279.479	20	2.192.074	14	45.280	0	864.827	5	9.703.456	60
Irlanda/Ireland	14.857.814		14.755.571	99	95	0	52.896	0	38.430	0	0	0	10.822	0
ITALIA/Italy*	193.248.677		157.026.644	81	644.036	0	3.339.275	2	208.829	0	3	0	32.029.890	17
Lituania/Lithuania	19.713.459		11.577.238	59	5.483.164	28	1.101.907	6	3.670	0	0	0	1.547.480	8
Lussemburgo/Luxembourg	188.099		115.141	61	8.111	4	39.905	21	24.001	13	0	0	941	1
Lettonia/Latvia	5.495.463		1.264.957	23	2.793.656	51	555.996	10	2.608	0	0	0	878.246	16
Malta	775.526		773.719	100	0	0	0	0	1.804	0	0	0	3	0
Paesi Bassi/Netherlands	277.918.738		245.298.298	88	3.618.240	1	7.000.290	3	1.122.576	0	2.266.705	1	18.612.629	7
Polonia/Poland	67.836.662		25.518.179	38	19.568.802	29	4.559.920	7	59.107	0	4	0	18.130.650	27
Portogallo/Portugal	29.215.204		29.103.435	100	9.424	0	70.609	0	30.613	0	0	0	1.123	0
Romania	22.775.121		14.721.906	65	4.330.246	19	2.440.703	11	21.256	0	1.107.528	5	153.482	1
Svezia/Sweden	38.159.170		27.718.450	73	2.477.427	6	5.965.819	16	63.308	0	24	0	1.934.142	5
Slovenia	6.790.863		4.709.620	69	455.471	7	1.304.820	19	4.844	0	0	0	316.108	5
Rep. Slovacca/Slovakia	18.215.455		661.590	4	8.427.635	46	608.105	3	35.679	0	11.551	0	8.470.895	47
TOTALE TOTAL	1.679.296.947		1.248.911.202	74	70.744.481	4	66.743.464	4	4.189.827	0	10.713.427	1	277.994.546	17

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

Fonte/Source: Eurostat 2016



Esportazioni dell'Unione europea per modo di trasporto

Eu exports by mode of transport

	Totale <i>Total</i>		Mare <i>Sea</i>		Treno <i>Rail</i>		Strada <i>Road</i>		Aereo <i>Air</i>		Idrovie <i>Inland Waterways</i>		Altri <i>Others</i>	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Austria	9.789.192		4.163.699	43	1.450.191	15	3.873.422	40	91.113	1	200.066	2	10.701	0
Belgio/ <i>Belgium</i>	48.515.586		42.483.216	88	438.617	1	2.955.143	6	976.436	2	1.657.491	3	4.683	0
Bulgaria	13.433.005		10.524.941	78	618.182	5	2.190.015	16	43.181	0	48.287	0	8.399	0
Cipro/ <i>Cyprus</i>	2.545.713		2.482.578	98	0	0	948	0	62.186	2	0	0	1	0
Croazia/ <i>Croatia</i>	5.706.055		2.206.039	39	307.792	5	2.991.196	52	2.521	0	52.694	1	145.813	3
Danimarca/ <i>Denmark</i>	8.525.542		7.126.967	84	1.857	0	1.098.643	13	79.735	1	5	0	218.335	3
Estonia	2.916.553		2.286.576	78	136.800	5	440.030	15	53.008	2	0	0	139	0
Finlandia/ <i>Finland</i>	13.951.133		11.621.897	83	319.985	2	1.865.908	13	123.954	1	19.066	0	323	0
Francia/ <i>France</i>	59.297.836		46.377.120	78	272.124	0	8.575.992	14	2.327.843	4	790.221	1	954.536	2
Germania/ <i>Germany</i>	90.655.808		59.529.597	66	4.684.090	5	18.879.759	21	4.429.214	5	1.713.345	2	1.419.803	2
Grecia/ <i>Greece</i>	25.630.285		23.293.292	91	73.301	0	2.078.345	8	180.848	1	10	0	4.489	0
Irlanda/ <i>Ireland</i>	3.558.843		2.778.609	78	351	0	35.636	1	739.081	21	0	0	5.166	0
ITALIA/<i>Italy</i>*	62.204.788		53.510.814	86	857.647	1	6.846.884	11	875.212	1	10	0	114.221	0
Lettonia/ <i>Latvia</i>	4.529.424		3.486.829	77	480.754	11	547.224	12	13.686	0	0	0	931	0
Lituania/ <i>Lithuania</i>	9.965.631		6.089.321	61	1.415.729	14	2.412.603	24	17.720	0	0	0	30.258	0
Lussemburgo/ <i>Luxembourg</i>	1.060.605		772.861	73	77.620	7	199.096	19	9.624	1	1.289	0	115	0
Malta	468.527		465.774	99	0	0	0	0	2.753	1	0	0	0	0
Paesi Bassi/ <i>Netherlands</i>	73.561.934		65.147.854	89	153.695	0	4.751.385	6	1.649.054	2	1.476.278	2	383.668	1
Polonia/ <i>Poland</i>	18.882.153		10.025.724	53	2.672.606	14	6.068.879	32	59.284	0	660	0	55.000	0
Portogallo/ <i>Portugal</i>	15.320.293		14.430.484	94	1.243	0	217.472	1	670.363	4	0	0	731	0
Regno Unito/ <i>UK</i>	45.277.341		44.325.572	98	1.789	0	456.612	1	492.041	1	0	0	1.327	0
Rep. Ceca/ <i>Czech Rep.</i>	4.382.764		1.431.495	33	1.008.480	23	1.792.595	41	115.954	3	498	0	33.742	1
Rep. Slovacca/ <i>Slovakia</i>	2.427.773		576.629	24	931.776	38	848.520	35	12.432	1	55.539	2	2.877	0
Romania	19.696.064		15.562.831	79	488.632	2	2.260.034	11	70.754	0	1.311.545	7	2.268	0
Slovenia	3.432.099		1.917.702	56	37.619	1	1.455.009	42	6.375	0	0	0	15.394	0
Spagna/ <i>Spain</i>	74.506.524		67.664.864	91	24.709	0	2.635.623	4	4.169.170	6	48	0	12.110	0
Svezia/ <i>Sweden</i>	28.731.576		22.610.578	79	367.851	1	5.162.271	18	100.258	0	2	0	490.616	2
Ungheria/ <i>Hungary</i>	4.317.111		0	0	712.229	16	2.678.097	62	91.203	2	560.518	13	275.064	6
TOTALE TOTAL	653.290.158		522.893.863	79	17.535.669	3	83.317.341	13	17.465.003	3	7.887.572	1	4.190.710	1

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

Fonte/Source: Eurostat 2016



Lo sviluppo dei traffici marittimi e il sistema portuale

The development of maritime traffic and the port system

Movimento container nei principali porti italiani

Teu e var. %

Container movements in the major Italian ports
Teu and var. %

PORTI/Ports	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	Var. % 2015/14	Var. % 2015/13	Var. % 2015/12	Var. % 2015/11	Var. % 2015/10	Var. % 2015/09	Var. % 2015/08
Gioia Tauro*	2.547.000	2.970.000	3.087.395	2.721.104	2.304.987	2.852.264	2.857.440	3.467.772	-14,24	-17,50	-6,40	10,50	-10,70	-10,86	-26,55
Genova	2.243.000	2.172.944	2.038.940	2.064.083	1.847.102	1.758.858	1.533.627	1.766.605	3,22	10,01	8,67	21,43	27,53	46,25	26,97
La Spezia	1.300.442	1.303.017	1.300.432	1.247.518	1.307.274	1.285.155	1.046.063	1.246.139	-0,20	0,00	4,24	-0,52	1,19	24,32	4,36
Taranto*	0	148.519	197.317	263.461	604.404	581.936	741.428	786.655	-100,00	-100,00	-100,00	-100,00	-100,00	-100,00	-100,00
Livorno	780.874	577.471	559.000	549.000	637.798	628.489	592.050	779.264	35,22	39,69	42,24	22,43	24,25	31,89	0,21
Cagliari*	747.693	717.016	702.143	627.609	603.236	629.340	736.984	254.617	4,28	6,49	19,13	23,95	18,81	1,45	193,65
Salerno	341.000	320.000	270.000	208.591	235.209	234.809	269.300	330.373	6,56	26,30	63,48	44,98	45,22	26,62	3,22
Napoli	438.280	431.682	477.020	546.818	526.768	532.432	515.868	481.521	1,53	-8,12	-19,85	-16,80	-17,68	-15,04	-8,98
Venezia	555.000	456.068	448.132	428.126	460.000	393.900	369.474	379.072	21,69	23,85	29,63	20,65	40,90	50,21	46,41
Trieste	501.000	506.007	458.497	408.023	393.186	291.708	271.337	331.316	-0,99	9,27	22,79	27,42	71,75	84,64	51,22
Ravenna	244.813	222.548	225.000	208.152	215.336	183.053	185.022	214.324	10,00	8,81	17,61	13,69	33,74	32,32	14,23
Savona	98.033	81.755	74.080	75.283	170.427	196.434	196.317	252.837	19,91	32,33	30,22	-42,48	-50,09	-50,06	-61,23
Ancona	178.476	164.882	152.665	142.213	120.674	110.395	105.503	119.014	8,24	16,91	25,50	47,90	61,67	69,17	49,96
TOTALE TOTAL	9.975.611	10.071.909	9.990.621	9.489.981	9.426.401	9.678.773	9.420.413	10.409.509	-0,96	-0,15	5,12	5,83	3,07	5,89	-4,17
Var. N. Teu anno su anno Changes Teu y o y	-96.298	81.288	500.640	63.580	-252.372	258.360	-989.096	266.701							
Totale porti transhipment* Total transhipment ports	3.294.693	3.835.535	3.986.855	3.612.174	3.512.627	4.063.540	4.335.852	4.509.044							
Var. % transhipment su 2008 Var. % transhipment on 2008	-26,93	-14,94	-11,58	-19,89	-22,10	-9,88	-3,84	0							
Totale porti di gateway Total gateway ports	6.680.918	6.236.374	6.003.766	5.877.807	5.913.774	5.615.233	5.084.561	5.900.465							
Var. % gateway su 2008 Var. % gateway on 2008	13,23	5,69	1,75	-0,38	0,23	-4,83	-13,83	0							

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

	2014	2015
NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	5.315	5.025
Petroliere <i>Oil tankers</i>	2.220	2.065
Gasiere <i>Gas tankers</i>	590	550
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	2.070	1.945
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	435	465
NAVI DA CARICO SECCO <i>DRY CARGO SHIPS</i>	4.245	4.065
Carico generale <i>General cargo</i>	590	545
Portacontaineri <i>Container ships</i>	420	350
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	1.760	1.630
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	1.475	1.540
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	31.780	30.735
Crociera <i>Cruise</i>	16.900	16.250
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	575	570
Traghetti <i>Ferries</i>	13.195	12.805
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	1.110	1.110
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	3.070	3.240
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	1.660	1.830
Altri tipi di navi <i>Others</i>	1.410	1.410
TOTALE <i>TOTAL</i>	44.410	43.065
di cui: personale alberghiero <i>of which hotel staff</i>	16.100	15.270

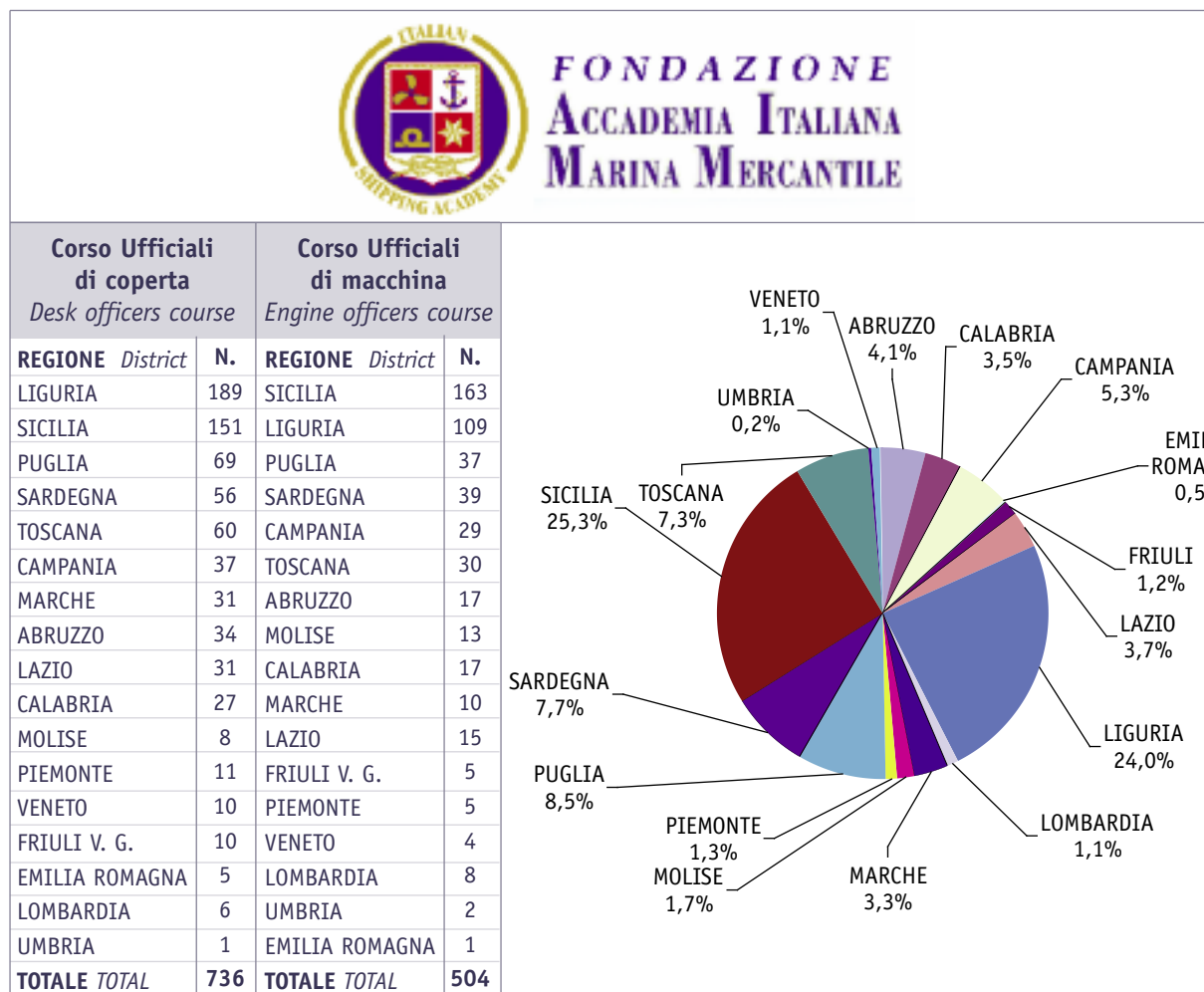
Con una riduzione del 3% rispetto al 2014, conseguente alla generale riduzione della flotta, a fine 2015 i posti di lavoro a bordo della flotta italiana si stimano pari a 43.065, di cui 24.495 coperti da marittimi italiani o europei e 18.570 da personale non europeo. Su tali posti ruotano circa 58.635 marittimi. Il rapporto tra personale di terra e posti di lavoro a bordo è stimato pari a uno a cinque, per cui i posti di lavoro a terra sono valutati a fine 2015 in circa 11.700 unità. Gli occupati del settore nel 2015 risultano pertanto nel complesso pari a circa 70mila.

Fonte/Source: Confitarma



Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova: Allievi Ufficiali ammessi dal 2005 al 2016 per regione di provenienza

Genoa Italian Academy of Merchant Marine Cadet's district of origin, 2005-2016



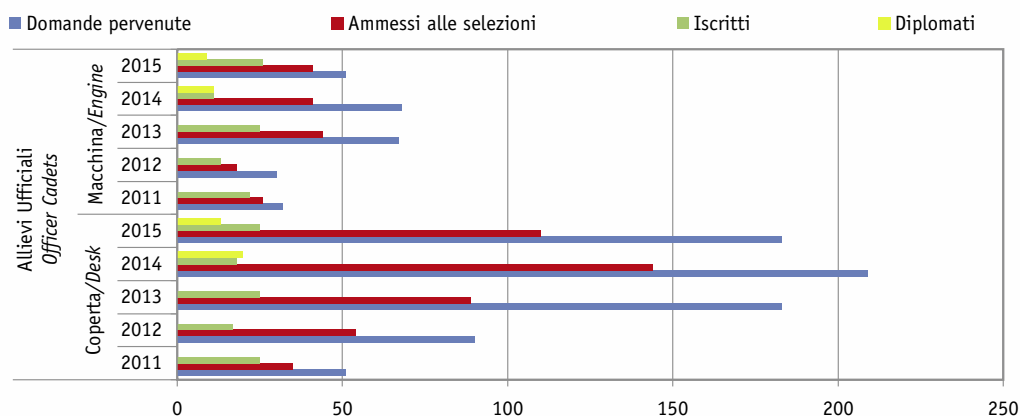
Fonte/Source: Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile

Istituto Tecnico Superiore Fondazione G. Caboto di Gaeta: Allievi dal 2011 al 2015

Gaeta ITS Fondazione G. Caboto: Cadets 2011-2015



ITS - GIOVANNI CABOTO
SCUOLA SUPERIORE DI TECNOLOGIA DEL MARE



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

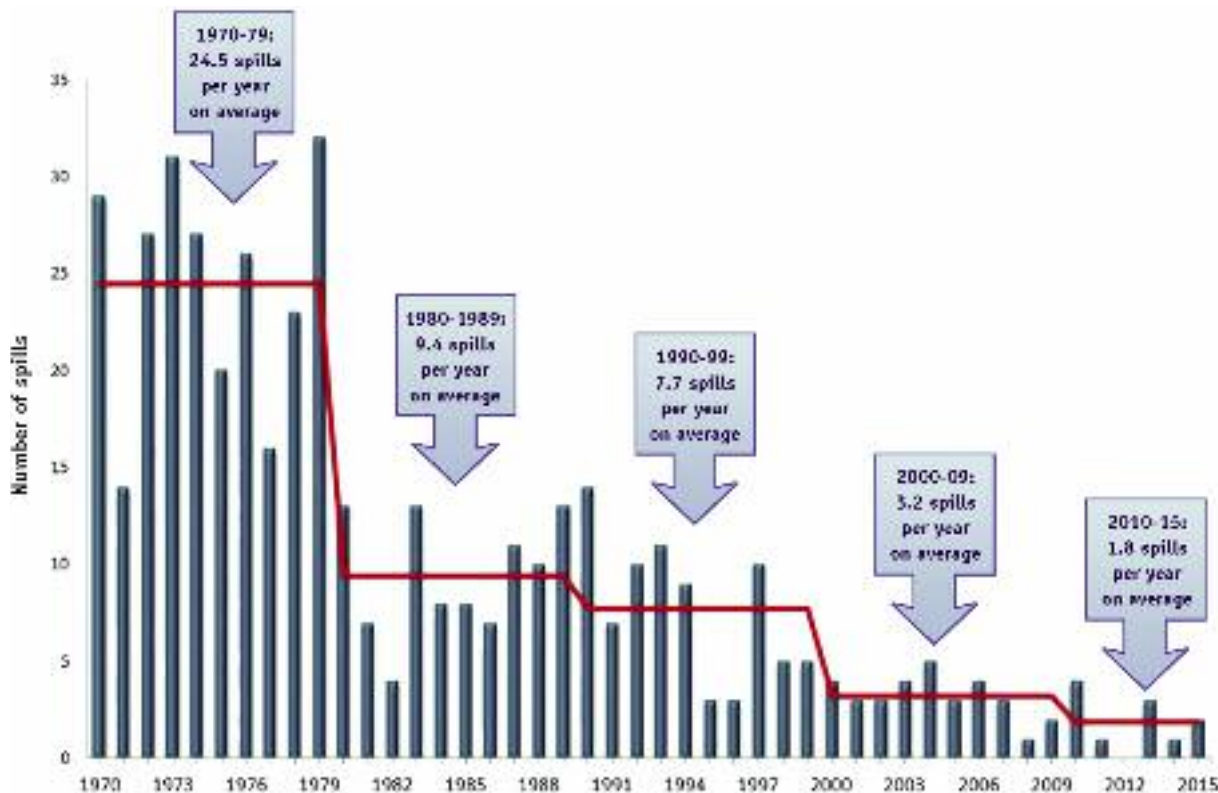


La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione

Environmental protection and shipping safety

Sversamenti di petrolio dal 1970 al 2015

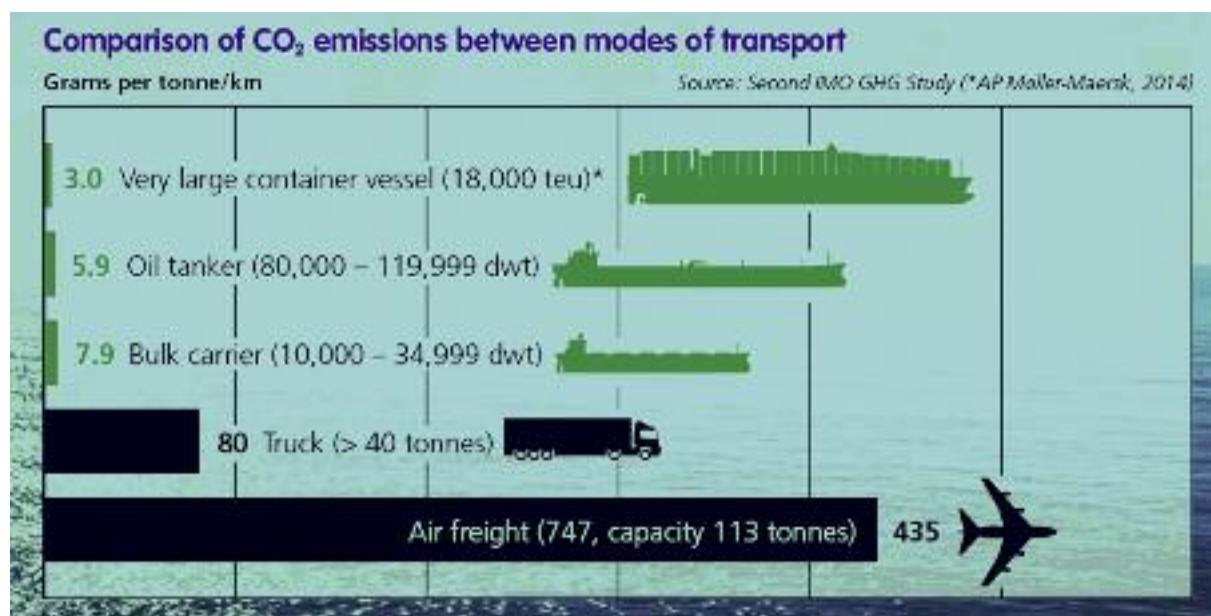
Number of oil spills since 1970 to 2015



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

Confronto delle emissioni di CO₂ tra i modi di trasporto

Comparison of CO₂ emissions between modes of transport



Fonte/Source: ICS "Delivering CO₂ Emission Reductions: International Shipping is Part of the Solution (COP21)", Second IMO GHG Study (*AP Møller-Maersk, 2014)



The Council Report to the Annual General Meeting

CONTENTS

83 Forward by Emanuele Grimaldi, President of Confitarma

84 The Italian merchant marine in 2015

- 84 Feeding the Planet: the contribution of the maritime economy
- 84 Role of the maritime system in the economy
- 84 Safety and security (migrants and piracy)
- 85 Shipowners and finance
- 86 Tourism from the sea
- 86 International maritime navigation
- 86 Cargo and passenger cabotage and bunkering services
- 87 Rules and competitiveness

88 International navigation and maritime traffic

- 88 The world fleet
- 89 Maritime traffic
- 89 Maritime markets

91 European navigation and the EU maritime policy

- 91 The economic value of the European shipping industry
- 92 EU maritime transport policy
- 92 Short Sea Shipping

93 The development of maritime traffic and the port system

- 93 Port traffic trends
- 93 Italy: National Strategic Plan for Ports and Logistics
- 95 European Regulatory Framework for access to the market of port services and for ports' financial transparency
- 95 Italy: Nautical and technical services

96 Employment on board and training

- 96 Industrial relations
- 97 The Solimare Fund
- 97 Implementation of the Consolidated Law on Union representation
- 98 Maritime Labour Convention 2006
- 98 Education and Training

100 Protection of marine environment and safe navigation

- 100 Emissions
- 101 Ballast water
- 101 Energy efficiency

102 Confitarma's organisation

- 102 Young Shipowners



Forward by Emanuele Grimaldi, President of Confitarma

In 2015, the fluctuating signals of global economic recovery significantly affected the shipping industry, a sector that for its very nature is highly sensitive to world events. And no doubt, we witnessed truly extraordinary events that have deeply impacted the daily lives of people and businesses, especially those operating in maritime transport.

It is clear that the shipping sector, in Italy as well as in the rest of the world, at the moment is going through a very particular global economic stage: on one hand, the fall in crude oil prices favours consumption and therefore the demand for transport of crude oil and refined products. On the other hand, the strong tonnage surplus, along with the slowdown of the Chinese economy, is the cause of serious crisis in the dry bulk sector, where the recovery in freight rates is struggling to take off. However, there are sectors such as cruise and ro-ro ferries that continue to show growth trends.

Of fundamental importance are also the environmental issues at the centre of future maritime policies under discussion in European and international forums.

Data from the last Sea Economy Report prepared by the “Federazione del Mare” together with Censis confirm the dynamism of the Italian maritime cluster, which contributes to the national gross domestic product with 32.6 billion euros (2.03%) and employs approximately 2% of the country’s workforce (471 thousand people, considering direct and indirect workers).

Moreover, considering the “genuine link” between the flag of the ship and the owner’s nationality, the Italian flag fleet is still positioned at the top in the world ranking: it is the second in the European Union, the fourth in the world, the third amongst the fleets of G20 countries. Nor should it be forgotten that Italian ships occupy positions of the highest order in more sophisticated sectors (ro-ro, cruise ships, chemical tankers).

I should like to recall that 2015 ended with a very important confirmation for the Italian shipping sector: public institutions have once again recognised the national importance of maritime transport and the regulatory framework governing international maritime transport has remained largely unchanged.

I refer of course to the set of provisions that regulate the registration of Italian flag vessels in the International Registry, which since 1998 has not only slowed the haemorrhage of ships, but has allowed our merchant fleet to compete on equal terms with other fleets on the seas of the world and to grow in quantity and quality.

The competitiveness of our fleet has allowed shipowners, even in times of crisis, to continue to invest, create jobs, train young people for maritime and shore careers, and it has also allowed shipping companies belonging to international groups, such as Costa Crociere and Italia Marittima to remain under the Italian flag.

And that’s why Confitarma, while understanding the possible integrations imposed by Brussels, is fighting to preserve the regulatory framework of the International Registry, a complex system at the base of the competitiveness of the Italian fleet and the development of navigation and maritime employment in Italy.

In this scenario, it is really difficult to understand those initiatives that, in the name of a formal defence of Italian maritime employment, could lead to a dramatic increase of expenses for the Treasury, obtaining moreover the opposite result, with the loss of thousands of jobs as a result of the transfer of many Italian ships to a different flag.

In conclusion, to be competitive on the international market we must operate under the same conditions as our competitors. It’s a fact that does not allow for exceptions. The International Registry is the result of the choice that our country made 18 years ago, a choice in line with European Guidelines for the sector which proved far-sighted and rewarding, not only for the maritime industry but for the entire country, as confirmed by the 15 billion euros invested in the renewal of our fleet in the last 10 years.

Without investment there is no innovation, without innovation there can be no competition.

And without competition there is no employment.

The growth of the flag fleet is essential for continuing to guarantee employment to Italian maritime workers.

We therefore sincerely confide this matter will not be called into discussion.



The Italian merchant marine in 2015

Feeding the Planet: the contribution of the maritime economy

On the occasion of Expo 2015 in Milan the “Federazione del Mare” presented the report Feeding the Planet: the Maritime Economy Contribution, prepared together with D’Appolonia (Rina Group) for the international part and Censis for the Italian one.

The Report shows that maritime transport of food products in the world has reached 5,800 billion tonne-kilometres: the volumes transported by sea today amount to about 100 million tonnes of perishable foods (meat and poultry, fruit and vegetables, fish, dairy products, other categories) and about 400 million tons of grain (wheat, other grains, soya beans); refrigerated containers (*reefers*) are 14% of the total number of TEUs and carry 76% of the 100 million tons of perishable goods transported by sea. The sea transport of grain increased by 3.2% on an annual basis. Global fish production is 160 million tons and the total import-export volume reached 58 million tons with a peak value of 130 billion dollars.

The flows of food products shipped from Italy to foreign countries amounted to about 22.5 million tons, for 34.3 billion euros. Italian shipowners play an important role at global level with 264 dry cargo ships, in bulk or containers, used for these goods and over 8.2 million gross tonnage. The transport of food and agricultural products through Italian ports amounted to 26.2 million tons (7% of total cargo handled by sea). International maritime trade is 72%, for 18.9 million tons compared to 7.3 million tons from Italian ports being shipped to other national ports. There are four main ports in terms of volumes: Ravenna, which with almost 3.5 million tons handled is the undisputed hub of food and agricultural products, Livorno (2.8 million), Venice (2.5 million), Gioia Tauro (2.4 million). Chioggia, Bari and Ancona, while showing lower volumes, are the ports with the highest agricultural and food vocation with a share of these goods ranging between 43.4% in Chioggia, 41.6% in Bari and 32.5% in Ancona. Regarding fishing, Italy occupies the sixth continental position in terms of fish production with 363 thousand tons (6.2% of the total). Aquaculture shows a strong upward trend (+9.1%), which today nearly reaches 45% of the product with almost 163 thousand tons.

Role of the maritime system in the economy

According to the data from the 5th Maritime Economy Report prepared by the “Federazione del Mare” together with Censis the Italian maritime cluster is confirmed to be one of the most dynamic sectors of the Italian economy, contributing to the national gross domestic product with 32.6 billion euros (2.03%) and employing approximately 2% of the country’s workforce (471 thousand people, considering direct employment and workers in allied industries).

Our country maintains its European leadership in cruise sector (with 6.2 million passengers and 4,600 port calls) and in the construction of passenger ships and luxury motor-yachts. However, the data confirms the downgrade of the Italian port system from 1st to 4th place in Europe for imports and exports of goods by sea, with 194 million tons. This is largely due to the decline in supplies to our economy, in connection with the crisis.

Among industrial activities of the maritime cluster, maritime transports are in first place in terms of production value with 11.8 billion euros and also for labour productivity with 339 thousand euros/employee.

From the employment standpoint, there is an important contribution of maritime transport with 34,725 direct employees followed by logistics and auxiliary activities that revolve around ports that account for 27,611 direct employees. By themselves, these two activities constitute almost 50% of the labour force of the entire cluster, including production and services.

Considering the spending by cruise tourists on the national territory (in addition to what is already provided by navigation companies) estimated for 2013 at 743 million euros per year, the sector shows its relevance not only within the maritime cluster but also in the national economy as a whole, with a contribution to the GDP of 11.8%.

The distinctiveness of this sector is the considerable increase in the labour force employed in economic activities downstream of cruise services: in 2013 downstream employees activated were 102,867. This shows, once again, the economic importance of this sector in reference to the multiple interactions with other industries.

Safety and security

MARITIME SAFETY - MIGRANTS AT SEA. In 2015 there was a substantial increase in arrivals of migrants in Europe, equal to more than 1 million people (4.5 times more than in 2014).

The commitment of the Italian shipping industry in 2014/2015 for the rescue at sea of thousands of migrants in the Mediterranean helped to directly save more than 70 thousand lives. This help that our crews, not without sacrifice, have provided with extraordinary enthusiasm and professionalism, highlights the shortage of government efforts deployed in the area.

Following numerous interventions by Confitarma in agreement with the main European and international



shipowners' associations, since the second half of the year the military presence in the sea facing the Libyan coast has been increased with the expansion of the Frontex Triton and Poseidon operations and the growing contribution of non-governmental organizations in SAR operations (Search and Rescue).

Although in 2015 merchant ships involved in the rescue of migrants in the Mediterranean was much less compared to 2014, their number remained well above historical averages and some shipping companies continue to bear this heavy burden.

The migration issue highlights the possibility that the Mediterranean could become in the next few years a less safe sea and therefore more expensive with obvious repercussions on the economy of coastal countries, primarily Italy, which is a fleet leader in Mediterranean *short-sea shipping*.

Such a situation is being considered within the CISM (Inter-ministerial Committee for Maritime and Port Security), also in order to find an answer by institutions that takes into account the operating conditions of the shipping companies, the health of crews and, more generally, the national economic interest.

MARITIME SECURITY - PIRACY. According to the annual report of the International Maritime Bureau (IMB), despite the reduction in the number of seized ships and captured crews, in 2015 piracy and armed robbery in the seas of the world remained at the same levels as 2014. 246 accidents were recorded in 2015, one more than in 2014, with a total of 15 seized ships (21 in 2014). 271 seamen were held hostage on their ships (442 in 2014). According to the IMB, a key factor in the recent global reduction in accidents has been the decline of attacks against small tankers laden with fuel off the coast of Southeast Asia and the strong action of the authorities of Indonesia and Malaysia who have arrested and prosecuted the members of two bands of pirates. However, the IMB still recommends utmost caution as Southeast Asia remains the top risk area for piracy attacks. As for Nigeria, the IMB believes that the reports received (14 accidents of which 9 ships boarded) do not cover the actual number of attacks that are usually aimed at fuel theft. In 2015 there were no attacks in Somalia, but IMB recommends great caution since this state is still very fragile and the risk of piracy attacks is still high.

In 2015, there were no attacks on Italian ships. In total, from 2005 to today, 52 Italian ships have been attacked by pirates, including 4 in 2013 and 7 in 2014 and 7 ships seized, including one at the end of 2012. Since the end of 2011, with the use of armed guards on board in the Indian Ocean, no Italian ship has been seized.

In Italy, in March 2015 the Government suspended the protection offered by the Navy through the NMP (Military Protection Units) to merchant ships passing in areas at risk and in April the Senate approved the anti-terrorism decree that extends some international missions. The many measures envisaged include the one authorising the participation in anti-piracy missions in the Indian Ocean, but only in the European Union's mission (EU-NAVFOR) and not in NATO missions, and not with soldiers embarked on Italian merchant ships. Therefore, in piracy risk areas it is now possible to use only private teams for anti-piracy services. By a circular letter issued by the Chief of Police, the theoretical and practical courses (organized by the Navy and the Coast Guard) envisaged for the training of security guards belonging to the security firms accredited by the Interior Ministry were regulated.

The dialogue continues between Confitarma and the competent Administrations (Italian Navy and Italian Coast Guard) primarily on the subject of maritime security, especially in light of the changed scenario with intensified maritime piracy in seas other than the Indian Ocean, such as in West Africa and the Far East. From this point of view, the expansion of the piracy risk zone decreed by the Minister of Defence in October 2015 and the establishment of a technical committee at the Ministry of Interior for the review of the legislation regarding the employment of security guards for protection of the national fleet, in consideration of the end of the "dual team" model (military and private) originally planned, is quite significant.

As for the case of the two Italian marines held in India, in June 2015 after prolonged direct negotiations with India and facing the impossibility of reaching a settlement of the dispute Italy activated an international arbitration under the United Nations Convention on the Law of the Sea. In August the International Tribunal for the Law of the Sea in Hamburg decided that India does not have jurisdiction over the two marines, while not accepting the request for them to return to Italy while waiting for the final verdict and delegating the decision to arbitration in order not to favour one of the two countries. In May 2016 the Indian Supreme Court decided to render executive with immediate effect the Hague arbitration tribunal's order for Italian marine Salvatore Girone to be allowed to return to Italy for the duration of the arbitration procedure. The marine returns to Italy on May 28.

Shipowners and finance

During 2015, at the Confitarma's headquarters, there was a negotiating meeting with the banks, which included representatives of ABI and the main Italian banking groups. The occasion confirmed the spirit of great cooperation that characterises the long established dialogue between the two components of the complex financial work in progress.

This was a further and useful occasion to take stock of the current market situation that shows a strong need,



shared by both parties, to accelerate the open restructuring processes as well as a willingness to consider innovative solutions that contribute, in their mutual interest, to ensuring business continuity and avoiding the dispersion of the wealth represented by the entrepreneurial capacity of the Italian shipping sector.

Tourism from the sea

Cruise traffic in Italy returned to grow in 2015 with 11.1 million passengers handled, 6.5% more than in 2014. For 2016 a further 2.7% increase is expected, reaching about 11.4 million passengers.

According to data for 2015 on the movement of passengers in Italian ports, understood as the sum of boarding-landing and transit movement of passengers in Italian ports and identified by Risposte Turismo, Liguria, Lazio and Veneto were the three regions that accounted for 58% of passenger movements and 45% of ship calls. If we add to these regions Campania and Sicily, respectively, the percentages rise to 82% and 76%.

There are three Italian ports that exceed one million passengers handled: Civitavecchia is confirmed to be in first place (2,271,650 passengers) followed by Venice (1,582,481) and Naples (1,269,571). Five ports that register between 500 thousand and 1 million passenger movements are: Savona (982,226), Genoa (848,227), Livorno (697,955), La Spezia (667,446) and Palermo (546,884).

Moreover, Venice has the highest number of loading and unloading operations (1,364,044) followed by Civitavecchia (868,141) and Savona (647,364).

There are seven ports handling between 100 thousand and 500 thousand passengers (Bari, Messina, Cagliari, Olbia, Salerno, Brindisi and Trieste): in particular Brindisi recorded 150 thousand passengers handled. 9 ports handle between 20 thousand and 100 thousand passengers, among them Portoferraio that exceeds 37 thousand.

International maritime navigation

Three important events characterise the last months of 2015: the end of the embargo against Iran, the doubling of the Suez canal transit capacity and the resumed diplomatic and trade relations between the island of Cuba and the United States of America after so many years. The first two events will be able to generate new traffic flows towards the Mediterranean/Middle East area. The third opens a new stage of development in the Caribbean with interesting prospects for the Italian shipping industry, leader in Ro-Ro and cruise traffic.

INTERNATIONAL AGREEMENTS. During 2015 the Ministry of Infrastructure and Transport opened a negotiation regarding bilateral shipping agreements with Albania, Indonesia and Mexico. Also, after a long negotiation, the MIT agreed about the meeting of the Mixed Commission under the bilateral maritime agreement between Italy and Morocco.

There is concern regarding the decision of the Angolan government to nationalise the shipping agencies of the country by 2016.

ADMINISTRATIVE HANDBOOK OF MARITIME NAVIGATION. In 2015, in light of important legislative innovations - primarily the ratification by Italy of the *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 - and a number of questions submitted by the consular offices abroad and by maritime stakeholders, the inter-ministerial working group promoted by the Directorate General for Italians Abroad of the Ministry of Foreign Affairs and Cooperation, in cooperation with the Ministries of Infrastructure and Transport, Health and Economic Development together with the Italian Coast Guard Headquarter, as well as Confitarma, started its work on a new update of the "Administrative Manual of Maritime Navigation for Consular Offices and Shipping Companies". Since March 2016 the manual has been online on the institutional websites of those ministries.

Cargo and passenger cabotage and bunkering services

INDUSTRY STUDIES ON CABOTAGE AND SHORT-SEA SHIPPING. In 2015, as part of the Annual General Meeting of Confitarma, the results of two studies on cabotage and short-sea shipping were presented (the first on the economic and social relevance, the second on the environmental impact with respect to the comparison with rail and road transport systems), which clearly showed the importance of the sector.

With more than 5 billion euros in revenue and about 10 thousand workers, the national "expanded" cabotage presents itself to the country in all its vitality, proving to be the pivot of the national economy and the flywheel of the development of our port facilities in relation to both goods and passengers.

In addition, the cabotage sector demonstrates, fifteen years after the study of the "Friends of the Earth", to still be the most sustainable transport mode with the best environmental performance to the benefit of the community.

"MAREBONUS" AND "FERROBONUS". Also based on the two Confitarma Studies, the Ministry of Infrastructure and Transport, in order to promote intermodal transport, drafted during the year the architecture of two new measures to encourage the transfer of freight from the road to the maritime intermodal ("Marebonus") and rail ("Ferrobonus") transport modes.

Both measures - submitted to Brussels for approval - are aimed at rewarding the users of intermodal transport,



especially road transport, through an incentive calculated on the road distance avoided in the national territory, while dictating an improvement, especially in service quality, to maritime and rail carriers.

MOTORWAYS OF THE SEA. With 70 ships (passenger-cargo and all-cargo ferries), Italian shipowners offer annual connection services from national ports to other Mediterranean ports for a total of one million linear meters per week, 430 departures (215 round trips) equal to more than 60 daily departures.

The countries connected to Italy are Morocco, Tunisia, Spain, France, Malta, Albania and Greece. The summer offer was further increased on many of the routes.

FURTHER TOPICS. In 2015 Confitarma continued to be committed to every issue concerning our sector:

- Security of Ro-Ro traffic, in line with the new procedures in terms of counting passengers handled.
- Passenger rights, as entrusted to the supervision of the Transport Regulation Authority (ART).
- Protection of the admission to tanker cabotage only of genuine community interests.
- Correct way of carrying out bunkering services in national ports.
- Strengthening of relations with the institutions and administrations involved in cabotage.
- Simplification of arrival and departure formalities in Italian ports.

BUNKERING SERVICES. During 2015 there were finally some tentative signs of a trend reversal with regard to the amount of bunkering handled in Italian ports that were however lower by almost a third compared to those recorded just four years earlier.

Nevertheless in 2015 Italian companies engaged in bunkering activities with cargo barges in Italy still continued to face operational difficulties arising from the high costs of the sector that do not allow enterprises to face the competition of foreign operators present in the main international ports that can take advantage of lower costs and represent an indirect competition for bunkering services in Italian ports.

This competition was further augmented in the first months of 2016 by a series of customs rules that, being misinterpreted by some operators in the bunkering sector, led in fact many shipowners to prefer refuelling in foreign ports.

This complex picture complicates the operations of bunkering barges in Italy whose sector, despite being one of the rare national maritime industries that only employs Italian workers without any support, suffers from a chronic lack of specific rules. This prevents any development opportunities and sometimes undermines its very survival.

Rules and competitiveness

EXTENSION OF THE TONNAGE TAX SCHEME. The Tonnage tax scheme, introduced in 2003 for a period of ten years, was extended in 2015 for a further ten years after having obtained the approval of the request from the European Commission with Resolution C (2015) of April 13, 2015.

With this decision the Commission, after an intensive exchange of information with the Italian Government and having acknowledged that according to the statistics provided by Italian authorities the tonnage of the Italian merchant fleet increased by more than 70% after the introduction of the taxing system based on tonnage and that the use of EU/EEA maritime personnel more than doubled on board vessels benefiting from the Italian tonnage tax regime, concluded that the scheme in question is in compliance with the guidelines on maritime transport.

The Commission therefore authorised the extension until the end of 2023 having obtained from Italian authorities the commitment to make the following changes:

- Tightening the rules of the incentive scheme, setting to 5 years the minimum period that must elapse between the exit from the tonnage tax scheme and the possibility of being readmitted. The existing law provides that the option is irrevocable for 10 years and that if, for any reason, the effect of the exercised option is not valid, the new admission cannot take place before the expiration of the originally planned decade. Along with the amendment in question an additional provision establishes that in the case of exit from the scheme at least five years must elapse in any case. In essence, the rule is effective only if the cause of expiry occurs after the fifth tax year of being in the scheme.
- The strengthening of the legislation on the taxation of capital gains related to vessels acquired before entry into the tonnage tax scheme. The current rule establishes, in that case, that the difference between the proceeds of the sale less any costs directly attributable and the remaining tax value existing at the time of entry in the tonnage tax scheme are taxed according to the ordinary rules applying to corporate income. The amendment in question, in order to determine tax liabilities at the time of sale of the ship, establishes a comparison between the normal value of the vessel at the time of entry into the tonnage tax scheme and the tax value at the time of entry in the same tax regime.

With the bill “Provisions for the fulfilment of obligations deriving from Italy to the European Union – European Law 2015” currently before the Senate (Act 2228), Article 13 of the above changes are implemented within the Uniform Tax Code establishing the following effective dates:



- As to the first amendment, from the causes for revocation that will occur from the tax period in progress to the date of entry into force of the new provisions.
- As to the second amendment, from the sale of ships carried out by companies that have opted for the tonnage tax regime from the tax period in progress to the date of entry into force of the new provisions, under the assumption that the renewal of those exercised prior to that date does not constitute a new application of the option.

HEALTH POLICY. With the recent reorganisation of the Ministry of Health, the responsibilities related to maritime health have been conferred upon the new Directorate-General for Health prevention. With the goal of starting with this Administration a sharing process for the review and update of current legislation, Confitarma is promoting the creation of a “Sea Health Working Group” with particular reference to: pharmacy on board, implementation of the activity of the competent doctor as per legislative decree no. 271/99, regulation of the medical profession on board passenger ships, recovery of health care costs abroad, health education and training under the STCW Convention and proper implementation of the EU directive on the withdrawal of food waste in national ports. The stated aim is to balance the need to protect maritime health with the preservation and the development of the national shipping industry in the international context, also in light of the entry into force of the Maritime Labour Convention 2006.

PHARMACY ON BOARD. At the end of 2015 the Decree of October 1, 2015 of the Ministry of Health was published in the Official Journal. The decree updates the allocations of medicines and health facilities on board vessels with the Italian flag. The entry into force of the decree, suspended for three years, involves a significant increase in the equipment to be taken on board. Confitarma took immediate action so that the relevant officials of the Health and Infrastructure and Transport Ministries would promptly review the amounts of mandatory health equipment, at least for it to be adjusted according to the actual navigation carried out by Italian ships.

TRANSPORT REGULATORY AUTHORITY (ART). As regards the provisions of the previous year’s resolution, in 2015 the Transport Regulatory Authority (ART) significantly expanded the range of subjects that carry out maritime transport services required to contribute by lowering the annual turnover threshold for the payment obligation. Although it had been possible to significantly reduce the amounts of the contributions by many companies thanks to the exclusion of revenues not subject to regulation, there are still many doubts regarding the regulatory scope of the ART and the contribution procedures set out by it. These concerns, common to other sectors of the transport industry, are being carefully considered by Confitarma. During the year there was also the completion of the regulatory framework allowing the ART to start its supervision of compliance with EU Regulation 1177/2010 concerning the rights of passengers travelling by sea.

International navigation and maritime traffic

In 2015 the world economy suffered a further slowdown, recording a growth of + 3.1%, down 0.3% compared to 2014 and well below the rates of the past decade. According to forecasts by the International Monetary Fund, in 2016 and in 2017 there will be a moderate acceleration of global GDP, respectively + 3.4% and + 3.6%. Over 70% of global growth is represented by emerging and developing markets, which decreases for the fifth consecutive year. While advanced economies will see a continued slight recovery, the performance of emerging economies (and the consumption of raw materials) continues to be heavily influenced by Chinese economic policies aimed at developing the tertiary sector and domestic consumption. These policies, in addition to slowing the growth of the Chinese GDP, have an adverse effect on the growth of imports and exports due to the reduction in investment and manufacturing.

In 2015 the general decline in commodity prices continued, penalising the economies of exporting countries, mostly emerging or developing ones and reducing their investment capacity. But this decline contributes to the recovery of developed economies where anyway the growth is still weak despite the expansionary monetary policies of the main central banks.

The world fleet

At the end of 2015 the world fleet amounted to 111,806 ships, with 1,211 million gt and 1,718 million dwt, a 3.8% increase in terms of tonnage and 3.2% in terms of capacity. During the year 2,870 ships were completed for a total of 67.6 million gt (94.2 million dwt) with a 4.5% increase compared to 2014. The delivery volume of new ships was up by 4.56%.

While Panama ranks first in the world’s fleets by flag with nearly 217 million gt (19% of the total), in the ranking of fleets by shipownership Greece and Japan are in the first and second place with, respectively, 13.8 % and 13.2% of the world total.



The orders recorded during the year decreased by 37%. 28% of all tonnage ordered is attributable to European shipowners and 36% to Asian shipowners.

Maritime traffic

In 2015 the world's maritime traffic, with a total of 10.766 million tons, recorded a 2.1% increase compared to 2014 and it is estimated to increase by 2.5% in 2016, reaching 11 million tonnes.

The slowdown of the growth in the world sea trade, which in the period 2005-2014 grew on average by 3.7% per year, is largely due to the slowdown in the sector of dry raw materials and mainly derives from a limited Chinese demand but also from a lower increase in imports of dry goods in Japan and India and oil in the United States.

Maritime markets

THE DRY BULK SECTOR. As expected, the transport of dry bulk cargo in 2015 recorded a marked decrease, with a further imbalance between supply and demand compared to the previous year. This affects freight rates even more.

If in the recent past it was especially the supply of tonnage that grew excessively, over the course of 2015 the problem was transport demand. In fact, about 50% of transported cargo consisted of goods upstream or downstream of the steel industry that is undergoing a strong crisis and about 20% of the demand consists of thermal coal, the transport of which decreased by 5% during the year following the sharp contraction of Chinese imports.

During 2015 more than 600 units greater than 20,000 dwt were delivered, equivalent to about 47 million tons of capacity that, net of more than 27 million dwt being scrapped, increased the dry bulk fleet by about 3% compared to 2014. Although this capacity represents the lowest growth rate in more than ten years, it is still excessive in relation to the scarce growth in demand.

The sharp increase in demolitions (+ 85%) compared to 2014, and a big reduction in orders (-60%) should be hope for the future, even if orders for new ships amounted to about 1,200 units for over 100 million dwt, and the number of units that will be delivered over the next three years does not allow too much optimism.

Fleet growth is particularly strong in the Handymax/Supramax/Ultramax segment (ships between 40,000 and 65,000 dwt). This fleet grew by 8%, mainly due to the fact that this sector recorded a relatively better performance than other sectors in the past years, attracting many of the new construction orders recorded between 2013 and 2014.

The average Bulk Dry Index in 2015 is only 713 points, down 35% from the previous year.

The annual average of spot freight rate of all four major types decreased compared to 2014, especially for large units: the Capesize showed an average freight rate of USD 8,000/day (-44% compared to 2014), the Panamax USD 5,500/day (-28%), the Supramax showed a decrease of 29% recording an annual average of about USD 7,000/day and the Handysize USD 5,350/day (-30%).

CRUDE OIL AND PETROLEUM PRODUCTS. In 2015 the tanker market for the transport of crude oil confirmed the positive trend started in 2014. The low price of crude oil stimulated both consumption and storage and therefore, in general, shipping demand.

The reduction in oil prices continued in 2015 with an average annual decrease of almost 50% and a Brent price of around USD 35/barrel at the end of the year. This led to a reduction of the marginal costs of refineries and the resulting increase in refining margins, encouraging production and therefore the demand for transport. The Baltic Dirty Tanker Index marked an average of approximately 820 points at the end of the year, with a 5% increase compared to 2014.

The fleet used for the transport of crude oil rose by 3%, reaching 380 million dwt.

The new tonnage deliveries, equivalent to about 11 million dwt, after three years of constant slowdown recorded a small increase of about 2% with different trends depending on dimensions: VLCC deliveries continued to decrease, with 6.25 million dwt (-18% compared to 2014); Suezmax showed an increase of 12% reaching approximately 1.4 million dwt while Aframax recorded a 70% increase equal to approximately 3.5 million dwt.

The positive market trend and the strong generated returns stimulated, compared to 2014, on one hand a drastic slowdown of scrappings, which were reduced by 83% for a total of less than 1 million dwt, and on the other hand an increase of 86% in the number of new orders, which amounted to about 41 million dwt. The largest percentage increase was recorded for the Aframax (+ 145% for a total of 11.2 million dwt (6.86 uncoated and 4.35 coated), while Suezmax and VLCC orders grew by approximately 65% (10.7 million dwt) and 75% (19.5 million dwt).

The *Baltic* index showed some volatility, with a decrease in the first months of the year followed by a peak in the central ones and a more marked decline during the summer months also caused by seasonality, and a recovery in the final months of the year.



The largest contribution to the growth of the Dirty Tanker of the Baltic Exchange index was given by the VLCC with an average freight rate on the basis of round voyage showing a 5-fold increase from USD 9,900/day in 2014 to USD 50,100/day in 2015. Also Suezmax and Aframax benefited from the reduction in crude oil prices, both recording an increase in average freight rates of about 65% and amounting respectively to USD 45,000/day and USD 37,000/day.

The product carrier sector showed a trend similar to that of the units dedicated to crude oil: the reduction in oil prices stimulated the refining sector with a growing trend to carrying out refining in the countries of origin of energy products and a consequent increase in demand for transport of finished products on longer routes.

The Baltic Clean Tanker Index recorded a moderate growth, marking an annual average of 638 points (+5.7% compared to 2014), with a growing annual trend in the first half of the year and a peak of 848 points reached in July followed by a decrease during the last 5 months, leading to a closing of the year at 580 points.

Medium Range units, however, showed a significant improvement in freight rates, recording an average of USD 24,900/day on a round voyage basis in the Atlantic basin and USD 21,150/day in the Pacific, with increases of over 50% and over 30%.

In the course of 2015 the fleet used for the transport of petroleum products increased by 6% for a total of 155 million dwt and deliveries of new units confirmed the trend reversal of 2014 recording a strong growth of more than 40% per year, amounting to about 10 million dwt. Moreover, good freight rates affected the slowdown of scrapping started in previous years, with a further 63% reduction compared to 2014 for a total of approximately 0.9 million dwt. By contrast, the positive market trend stimulated orders of new ships, which were up 150% over the previous year amounting to about 16.5 million dwt.

GAS CARRIERS. In 2015 the gas carrier sector was characterised by strong differences, depending on the type of gas transported, and also by diverging trends between the different vessel sizes.

The market for the transport of LPG (Liquid Petroleum Gas) recorded very different dynamics between the larger units (VLGC with a load capacity of more than 70,000 cubic meters) and the smaller ones, up to 10,000 cubic meters. For the first type, the freight rates were confirmed at the high levels of the previous year: the annual average of the Baltic LPG Index calculated on ships with a capacity of 80,000 cubic meters remained substantially stable, albeit recording a very slight drop of -1%. This market was confirmed to be in good health and with a good level of transport demand, especially due to the large LPG output from the USA as a result of increased production from "shale oil" wells, a demand supporting high-level freight rates.

For smaller ships, widely used in Northern Europe and the Mediterranean, 2015 was characterised by a very different trend with rates at fairly modest levels, mainly due to an oil price reduction that penalises extraction in North Europe.

Over the last 5 years the rates relating to annual consumption recorded an overall growth of 18.7% for the larger units, while smaller vessels saw a moderate but steady decline in the order of 3.3% per year.

From the point of view of cubic capacity, the fleet continues to increase at a fast pace. During 2015 86 new ships were delivered for LPG transport and the fleet has 1,253 ships in service. Over the last year 75 new units were ordered, with a sharp decline from the 97 orders of 2014.

The market for the transport of LNG (Liquefied Natural Gas) in 2015 recorded significantly worse results.

Spot freight continued to decrease due to a relatively mild winter in the northern hemisphere, low oil prices and a rapidly growing fleet.

The increase in production of LNG in Papua New Guinea, Australia, Abu Dhabi, Nigeria and Algeria that occurred during 2014 and 2015 was partly offset by a decline in exports from Indonesia, Brunei and Egypt. Looking ahead, additional quantities of gas are expected to be put on the market by Australia, the USA, Russia, Canada and East Africa. The volumes on the market could double by 2020, when, probably, Australia will emerge as the main exporter in the world.

With regard to the fleet, 28 new units were delivered in 2015 of which about 80% were VLGC.

In addition, 31 gas tankers were ordered during the year, a significant decrease compared to 72 orders in 2014. The large number of ships delivered in recent years has generated increased pressure on freight rates, pushing them downwards. This trend is more pronounced in short-term rentals which went from USD 130,000/day in 2012 to USD 33,000/day in 2015, while long-term rentals suffered a lower reduction that took them from USD 90,000/day reached in 2012 and in 2013 to USD 75,000/day recorded in the course of 2015.

The container ship sector. The container ship market, after the stagnation recorded in 2014, showed a sharp trend reversal during the first part of 2015 with freight rates going up to levels that had not been recorded for five years. During the second half of the year the market showed a marked weakness bringing the overall index down to 339 points. Overall, the time charter rate index grew by 25% on an annual basis. The average rate for a year of use of a 2,500 TEU ship in 2015 is USD 9,200/day, with a significant increase compared to 2014, but the average freight rates remain just above operating costs.

Although the market continues to suffer from constant oversupply, the container fleet keeps growing at high



rates, especially in larger sizes. The container fleet confirms the same growing trend recorded in previous years and grew by an additional 7.3% reaching over 19 million TEUs of total capacity.

The different segments of the market show drastically different trends: if for four years in a row smaller ships decreased, those over 5,000 TEUs increased with double-digit rates. The latter type increased by 14% during 2015, reaching a total of 12 million TEUs.

RO-RO VESSELS. After a period of depressed market conditions, high demolition levels and few orders for new constructions, the Ro-Ro cargo fleet was reduced and that of passenger ferries only recorded a slight increase.

In 2015 the Ro-Ro freight and passenger market was strengthened significantly with improvements in freight rates: the one-year rates for *time charter* contracts for ships with 3500-4000 linear metres increased by 22%, reaching EUR 17,750/day in December.

The market was significantly stronger thanks to high levels of demolition in recent years and a gradual improvement in demand, both helping to balance the market.

Indeed, after several years of limited growth due to a slow economic recovery, especially in Europe, a key region for the sector, 2015 recorded an increase in cargo volumes of Ro-Ro units. In addition to improved economic conditions in some countries of Northern Europe, the demand for Ro-Ro units was also supported by the decline in oil prices, which contributed to the transfer of some shipping from land to Ro-Ro and ferry units. Growth of Ro-Ro cargo volumes is still limited in the Russian and Mediterranean markets due to difficult political and economic situations.

After the 2009-2014 period, which saw a sharp contraction of the Ro-Ro fleet due to demolitions and a limited number of orders, only 8 units were scrapped in 2015 and for the first time in six years the fleet increased by 3% compared to 2014 in terms of capacity, for a total of 844 units (7.5 million dwt). Only 7 new units were ordered in 2015, plus 2 at the beginning of 2016.

The main operators are expected to undertake fleet renewal programs in the coming years in line with the increasingly stringent emission regulations. At the moment the interest in units powered by LNG is limited, especially due to the poor bunkering infrastructure in major ports, while the installation of *scrubbers* seem to be the preferred option.

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

CRUISE SHIPS. In 2015 the cruise industry was an important positive element in the international shipping sector. In fact, cruises continued to expand around the world and there was an overall increase of 4% for a total of about 23 million passengers. A further 4% increase is expected in 2016, reaching 24 million passengers.

This of course affects the order book of new ships, which sets a new record. The worldwide fleet of cruise ships at the end of the year recorded 7 new units. 15 more will be delivered in 2016 and 2017, with an 8.1% increase in passenger capacity.

Cruise companies are engaged in many initiatives to attract passengers by offering new destinations and diversifying offers on board. The size of new ships is constantly increasing, reaching a capacity of up to 6,300 passengers, while smaller ships for niche markets are becoming increasingly luxurious.

The main destination of cruise passengers is still the Caribbean, which in 2015 held more than a third of the global cruise market, although recent years recorded a decline from a decade ago. The Mediterranean and Northern Europe are next, maintaining similar traffic shares compared to the previous year, while further growth was recorded in the Asian and Australian market: in particular, Asia ten years ago accounted for only 1% of the market and now stands in fourth position as world cruise destination area, with a capacity of 2.2 million passengers, representing approximately 9.2% of the total.

We thank Banchemo Costa for having contributed to the drafting of this chapter.

European shipping and the maritime policy of the Union

The economic value of the European shipping industry

In March 2015 the European Community Shipowners' Associations (ECSA) organised the first European Shipping Week (ESW) with the aim of bringing together the policy makers of the main European institutions in Brussels with shipowners and other stakeholders of the European shipping sector.

On that occasion, the ECSA presented an update of the study on the economic value of the UE's maritime transport carried out by the British institute Oxford Economics in 2014 that showed that the overall contribution of



European shipping to the gross domestic product of the European Union in 2013 was estimated at 147 billion euros. Moreover, for every one million euros the European shipping industry contributed to the GDP itself it created another 1.6 million euros elsewhere in the European economy, with a multiplier effect equal to 2.6.

In terms of employment, the industry ensured jobs to 2.2 million people, both on board ships and on land in the entire maritime cluster. The sector directly employed more people than the airline industry while, between 2004 and 2013, direct employment grew by 25%.

Europe controlled the largest and most innovative merchant fleet in the world, which played a key role for the economic impact on the European economy.

The EU Member States owned or finally controlled 40% of world gross tonnage.

EU maritime transport policy

MARCH 2015 - JOINT STATEMENT OF THE ASSOCIATIONS TO THE EUROPEAN COMMISSION. On the occasion of the ESW, 7 European and international shipping associations (ECSA, CLIA, ECASBA, ETA, EuDA, Interferry and WSC) addressed a joint statement to the European Commission as a contribution to the mid-term revision of the EU maritime transport policy up to 2018 with an outlook to 2020. The revision was requested by the European Council to the Commission in 2014.

The statement declares that, in order to deal with the increasingly fierce competition, “shipowners need a stable and predictable tax regime and a legal framework in line with international standards in order to maintain their competitiveness and ensure a beneficial impact of maritime transport on the European economy and society, while maintaining equal conditions at global level. These international regulations, including those related to environmental and safety issues that in order to have a global reach need to be adopted by the IMO, should promote the highest quality standards for global maritime transport, in line with the interests of our industry.” In addition, the EU should review its position on the sustainability of shipping since “Maritime transport is the most efficient mode of commercial transportation and produces far less emissions per tonne/kilometre than other modes, delivering about 90% of goods around the world. As regards CO₂ emissions, far from being the root cause of the problem the shipping sector is and must be considered part of the solution. Shifting more goods and passengers to sea routes, the EU could exploit the superior energy efficiency of maritime transport and reduce global CO₂ emissions. The shipping industry is not resting on its laurels and is actively pursuing the reduction of its carbon footprint as well as other gas emissions such as sulphur dioxide and nitrogen oxides, but in order to do so effectively the environmental standards of the EU should be in line with those in force at the global level”. A number of topics are covered in the statement: the need for skilled labour, regulatory simplification, elimination of administrative and customs charges, liberalisation of trade, piracy, appropriate facilities for the treatment of waste from ships in EU ports, facilitated mobility of maritime workers from third countries within the Schengen area, measures to promote the sustainability of coastal communities through sea trade and marine tourism.

In particular, the statement reiterates the concern over the severity of the crisis of refugees and migrants crossing the Mediterranean: “The industry will never escape its obligation to assist any person in danger at sea. However, it is necessary to recognise that, despite their most commendable efforts, crews are not trained to conduct humanitarian operations and ships are poorly equipped to assist tens or hundreds of people in need, including women and children. The EU and its Member States must find a solution to this growing crisis and take steps to ensure that migrants rescued at sea can be landed at the earliest opportunity, so as to receive the appropriate care and the humanitarian and medical support and in the best possible conditions, and these are only available on land”.

DECEMBER 8, 2015 - 16+1 ECSA PROPOSALS TO REVIVE THE EU MARITIME POLICY. On December 8 in Brussels the ECSA organized a high-level meeting to present to the European Commission 16+1 proposals in order to provide constructive input for the forthcoming review of the EU’s maritime policy in 2017.

The suggestions provided by ECSA for the maritime sector include proposals to promote the global European Union leadership, complete the internal market, boost employment and help reduce CO₂ emissions on the continent through better integration between modes of transport and the increased use of sea routes for passengers and freight.

In addition to the 16 policy proposals, European shipowners also offer a sort of checklist to ensure that EU rules governing the shipping sector can add value to the decisions taken at the international level.

Short Sea Shipping

In late April 2015 the ECSA, along with other European associations, was a signatory to a joint letter addressed to EU member states and the European Commission that required appropriate measures to revitalize the EU’s policy for European Short Sea Shipping commonly recognised as a sustainable mode of transport in intra-Community trade that can provide a solution to road congestion.



Already in the so-called “Athens Declaration”, the transport ministers gathered for the Maritime Informal Ministerial Meeting of May 7, 2014 had recognized the importance of the maritime sector for the European economy, requiring the Commission and the Member States to put in place significant efforts to reach an important agreement on shipping.

The development of maritime traffic and the port system

Port traffic trends

ITALY. In 2015 the 13 major Italian ports handled 9,975,611 TEUs with a 0.96% decrease (- 96,298 TEUs) compared to 10,071,909 TEUs in 2014.

A positive sign for Livorno (+35.22%), Venice (+21.69%), Savona (+19.91%) Ravenna (+10%), Ancona (+8.24%), Salerno (+6.56%), Genoa (+3.22%) and Naples (+1.53%). Major decreases were recorded in Taranto (-100%) and Gioia Tauro (-14.24%) while the port of Cagliari recorded an increase of +4.28% in container movement.

The comparative analysis of the main 31 European and North African ports shows that the share of trade recorded in 2015 in the Italian ports amounted to 11.83% while that of Spanish ports amounted to 13.19%, that of north African ports totalled 9.28% and finally that of the ports of the North Range amounted to 42.97%. This data offers a meaningful comparison with that of 2007, i.e. the last year before the crisis. Well, that comparison shows that the share of Italian ports in 2015 was still lower than that recorded in 2007 (14.85%), while the share of Spanish ports (13.19%) was slightly higher than that recorded in 2007 (12.82%), while the share of north African ports in 2015 (9.28%) was significantly higher compared to that of 2007 (5.03%) and the share of North Range ports in 2015 (42.97%) was lower compared to that recorded in 2007 (47.72%).

EUROPE. During 2015 Rotterdam, Hamburg, Antwerp and Bremerhaven recorded a handling of 36,200,168 TEUs with a -1.55% decrease compared to 36,770,932 TEUs in 2014. Nevertheless, their share of the overall traffic fell from 46.47% in 2007 to 41.47% in 2015. This is due to the fact that the total traffic increase in the same period (2007-2015) was equal to + 20% while container traffic in the ports of the North Range grew by 7.16%.

In particular, in 2015 compared to 2014, Rotterdam recorded a slight decrease of -0.79%, Bremerhaven stood at -4.30, Hamburg saw a stronger reduction of -9.28%, while Antwerp recorded an opposite trend with an increase of +7.53%.

Among the Mediterranean ports, Valencia with 4,615,196 TEUs (+3.90%) exceeded the 4,494,165 TEUs of Algeciras (-1.32%), while Barcelona and Marseille continued their positive trend with 2,000,000 TEUs (+2.98%) and 1,220,000 TEUs (+3.93%).

Worthy of note is the steady and progressive increase in container traffic recorded in the port of Sines PSA (Portugal), which during 2015 amounted to 1,332,200 TEUs, greatly exceeding the 150,000 TEUs recorded in 2007. The same applies to the Maltese port of Marsaxlokk, which in 2007 recorded 1,900,000 TEUs and in 2015 stood at 3,100,000 TEUs, with an increase of +63.16%.

NORTH AFRICA. The ports of North Africa recorded good container traffic levels. Despite the ongoing difficulties due to social and political events in the North African regions, the Egyptian trans-shipment ports, Port Said and Damietta, and the Moroccan port of Tangier Med maintained very high levels, even if in the course of 2015 there was a slowdown in the number of handled containers. In the Tangier Med port, traffic dropped from 3,077,750 TEUs in 2010 to 3,000,000 TEUs in 2015, with a 2.53% decrease.

It is important to note that the steady growth of these ports is mainly due to the efficiency of services, a more streamlined and simplified administration and the modernization of their facilities, backed by huge public and private investment (for the Tangier Med port the Moroccan government has announced an investment amounting to 560 million euros staggered over the 2015-2018 four-year period).

Italy: National Strategic Plan for Ports and Logistics

On August 6, 2015 the Council of Ministers definitively approved the National Strategic Plan of Ports and Logistics (PSNPL) after having consulted the competent parliamentary committees. This is an important step of the reform of the national port sector that implements the provisions of legislative decree no.133 of September 2014 (called “Sblocca Italia” - Unblock Italy). Subsequently, Law no. 124 of August 7 2015 (called Madia law) delegated the Government to issue, within one year, a legislative decree on the reorganisation, rationalisation and simplification of the rules regarding port authorities, with particular regard to their numbers, their identification and their governance. In addition, the Council of Ministers of January 20, 2016 approved, on a preliminary basis, a legislative decree framework on the reorganisation of the national port authority into 15 System



Authorities taking over the previous 24 Port Authorities with the role of strategic decision-making centres. The Port System Authorities (ADSP) are specially regulated non-economic public bodies of national importance with administrative, organizational, regulatory, fiscal and financial autonomy as well as deliberating power. In addition to these powers, they will probably also decide on the use of port infrastructure taxation, planned in the proposed EU Regulation on financial transparency of ports. The ADSP is subject to the direction and supervision of the Ministry of Infrastructure and Transport. Each ADSP is headquartered in the central port (defined as core by EU Regulation no. 1315/2013) falling within the jurisdiction of the same ADSP. At each port, which previously hosted the Port Authority, the ADSP constitutes its own Territorial Office that is responsible for investigations and counselling and can only pass non-strategic resolutions and provide concessions of less than four years, as well as approve minor routine maintenance works. The governance of the new ADSP is focused on the figure of the President who is appointed with all ordinary and extraordinary administrative powers. A Management Committee, the political and strategic body of the new entity, will replace the existing Port Committee, composed of members uniquely appointed by public administrations (the President of the ADSP; the representative of the Region or Regions whose territory is included in the port system; a representative of the Mayor of each of the metropolitan cities whose territory is included in the port system; a representative of the Mayor of each of the municipalities formerly hosting the port Authority, a representative of the maritime Authority with voting rights only on matters within its specific competence). The new model of governance of the ADSP is a radical departure from the previous model introduced by Law No. 84 of 1994 and is characterised by a highly centralised concentration of functions and powers that leaves little room for any coordination and involvement of the economic categories.

The representation of the private economy and labour is in fact limited to participating in the forum of the Sea Resource Partnership, a body with purely advisory functions that operates in accordance with the general guidelines contained in the European Code of Conduct on Partnership (Delegated Regulation (EU) no. 240/2014). The exact purpose of this Code is to ensure that Member States strengthen the cooperation between their authorities and other interested parties regarding spending supported by European Structural and Investment Funds. Stakeholder participation is regulated through their inclusion in the monitoring committees on EU structural funds and has the primary purpose of ensuring that the money from the Funds is spent effectively.

The decision to replace the port Committees introduced by Law no. 84 of 1994 as shared administrative bodies with the Management Committees, which instead exclude the presence of private stakeholders affected by the strategic decisions taken by the ADSP, can appear unconvincing as the assignment to private parties of a mere consultative role could adversely affect the actual protection of the interests they represent. A clear example is the taxing power that will be accorded to the Authority by the future Regulations on the financial transparency of ports (rights of use for goods and ships) that will be exercised independently. However, it will not be easy to implement the general guidelines in the partnership Code within the governance of the ADSP. A difficult problem, for instance, will be the selection of the members that will be part of the forum: the Regulation refers explicitly to economic and social partners and bodies representing civil society. It is quite clear that this principle lends itself to recognising the right to participate in the forum on a wide range of subjects, making it a bloated body, thus limiting the effectiveness of its advisory functions.

For these reasons, a fundamental role will be taken by the regulatory discipline that the Government will adopt for the partnership forums. Such discipline will allow us to verify if businesses and trade union representatives that were part of the old port Committees will be provided with an effective and efficient advisory power. It will be so if the views expressed are considered “mandatory” and therefore legally required for the issuing of definitive measures; if the categories represented are limited in number, avoiding the pulverisation of port interests; if the required transparency is ensured by giving participants appropriate information and sufficient time for a proper consultation process regarding the administrative activity put in place by the ADSP.

Finally, there is a need for the regulation to expressly include the obligation to explain the reasons that led the ADSP to disregard the opinion of the Partnership Forum, since the motivation, pursuant to art. 3 of Law no. 241/1990, can be excluded if the final measure has the nature of regulatory and general provision.

The President of the ADSP is appointed by the Minister of Infrastructure and Transport in agreement with the president or presidents of the regions concerned. In the case of no agreement after having carried out the procedure prescribed by law no. 241 of 1990, the decision is adopted by the Council of Ministers whose deliberation has the nature of an act of executive administration and as such does not require a motivation.

A National Coordination Committee of the Port System Authorities has also been established with the task of coordinating and harmonising at the national level the strategic decisions concerning large infrastructure investments, urban planning choices in port areas, implementation strategies of the concession policies issued by the maritime state property and marketing and promotion strategies regarding the national port system on international markets. The coordinator of the Committee is appointed by the President of the Council of Ministers. The powers given to this Committee are therefore potentially very broad and certainly strategic for our national



ports: surprisingly, the government has not provided for any specific regulation governing its operation. In addition, if the decisions that will be taken by majority in the National Coordination Committee of the Port System Authorities are to be binding on all the presidents of the ADSPs and as such then automatically applied at the local level, the same will be adopted by the Management Committee but will most likely be subtracted from the advisory group of the sea resource partnership forum. Finally, since the appointment of the president of the new ADSP is a prerogative, in essence, of the Minister of Infrastructure and Transport or, in the case of non-agreement with the Regional Presidents, of the Council of Ministers, assigning the supervision of the ADSPs to said ministry creates a substantial identity between the controller and the entity appointing the controlled subject. On March 31, 2016 the Conference of Regions and Autonomous Provinces tied its positive opinion regarding the legislative decree of the Government to the acceptance of certain amendments including in particular the possibility for the president of a Region to request the Government, no later than two months after the issuance of the decree, to confirm for a period of up to thirty-six months from the date of the same issuance the administrative autonomy of Port Authorities already established under law no. 84 of 1994.

European Regulatory Framework for access to the market of port services and for financial transparency of ports

2015 sees the continuance in the Committee on Transport and Tourism (TRAN) of the European Parliament of the approval process of the draft Regulation on access to port services and financial transparency of ports. European parliament members amended the proposal for a Regulation made by the Commission in order to maintain current port management models established at national level as they do not consider it appropriate to introduce the principle of free access to port services considering that the same system cannot be applied to all port areas, in light of the significant differences in the provision of services. On June 15, 2015 the TRAN Committee discussed the proposed Regulation and given the high number of amendments presented (712) the speaker sought a compromise on the most important points with the support of the political groups. However, these amendments present substantially critical issues.

In particular, attention should be given to the proposed procedure for consulting the users of the port by service providers that operate on an exclusive basis and who are given the power to self-determine the price of their services. Moreover, in the new version user consultation will take place only at a local level without the intervention of representatives of national associations of users. This does not respond to the needs of Italian ports where, for instance, the rates of technical and nautical services of pilotage, towage and mooring are fixed on the basis of criteria and mechanisms established at national level, i.e. defined by the competent ministry.

Another critical point in the proposal is that it seeks to impose on the new provider of port services, identified through a public tender, the obligation to take over the staff employed by the previous supplier extending the so-called social clause to all service providers and thus preventing any improvement in terms of productivity and economic efficiency. Finally, with the attribution of the right to independently set the level and structure of the rights of use of port infrastructure in accordance with the business strategy and investment plan, port authorities are in fact accorded an independent taxing right.

In practice, the Regulation advanced by the proposer, abandoning the aim of regulating access to the port services market, tends dangerously to strengthen the autonomy, decision-making powers and control of the port Authorities, delegating them locally, without acting effectively on the competitiveness and cost-effectiveness of services, giving at the same time more space for measures aimed in theory at ensuring a high level of social protection but that in reality result in the further weakening of the innovative scope of the new Regulation. On March 8, 2016 the PE approved the mediation proposal of the proposer, who in this way obtains the mandate to start the final discussions of the triologue (European Parliament, Commission, Council) in order to verify the possibility of achieving a final agreement between the three institutions by May/June 2016.

Italy: Nautical and technical services

PILOTAGE. On February 24, 2015 the IX Commission of the Parliament was appointed, in a reporting capacity, with the bill AC 2721 "Amendments to the code of navigation regarding responsibilities of port pilots" that, to overcome the disadvantages that may result from the current discipline, introduces a limited liability regime to a reasonable extent, but still among the highest in Europe.

These are the highlights of the parliamentary proposal, for which up to now only three intermediate discussions have been held:

- It introduces a limit to contractual and extra-contractual liability of the pilot amounting to one million euros for each event regardless of the number of injured and the type of accident. This limit obviously does not apply in the case of wilful misconduct or gross negligence of the pilot.
- The pilot's liability comes into effect if it is proven that the harmful event affecting the ship, or persons or things, resulted from incorrect information provided by the pilot for determining the route.



- The joint liability of the Corporation up to the deposit limit is deleted and replaced with the pilot's obligation to take out a contract with an insurance company in order to cover the damage caused in the course of his activity. The absence, invalidity or inadequacy of the insurance coverage precludes the right to exercise or continue the piloting activity.
- The obligation of the deposit will be replaced with the obligation to enter into an insurance contract.

MOORING AND INSHORE SERVICES. In the second half of 2015 the ministry carried out a preliminary enquiry for the tariff adjustment of mooring and inshore services in national ports for the 2016-2018 period. The enquiry ended on December 9 with the decision to keep, with the exception of specific cases, tariff changes within a range that goes from a maximum decrease of -2% to a maximum increase of + 9.5%, to continue calculating in the formula only 50% of the IRAP tax paid by the Groups, to maintain, also for this tariff adjustment, the benefit granted to the carriers that are part of the "Motorways of the Sea" project with the same procedures applied during the previous three-year adjustment.

The application of this criteria and mechanisms led to a weighted average tariff increase at the national level in the 2016-2018 period estimated at +5.33% that, considering the benefit granted under the Motorways of the Sea, is reduced to 4.33%. The tariff increases will be implemented in two stages, each for 50% of the overall variation (the first one from the entry into force of the tariff order issued by the Port Authority and the second from July 1, 2017). For ports where the increase is capped at +9.5%, the two *stages* will instead be of 5% and 4.5%.

In addition, a fund called FONDORMOLI is established to encourage the retirement of mooring and boating personnel who have reached 62 years of age, in order to allow their early exit from the Group compared to the existing age limits established by the recent pension legislation.

Finally, in some port areas characterised by high connection traffic, an annual subscription fee is to be introduced on an experimental basis. Future tariff adjustments and criteria will not be applied to this fee that will only take into account inflation, traffic trends and any investments made by the Group.

TOWING SERVICE. A request was recently forwarded to impose, at the regulatory level, an operational readiness rate for towing services to ensure, even in ports where there is little demand for such a service, safety coverage for all vessels with the availability of the tugboat in case of necessity.

The purpose of the "operational readiness rate" is to prevent the service provider who collects from the few ships in a port insufficient revenue to cover operating costs, from being forced to apply hefty rates, making the port uneconomical, or from abandoning the granting of the service leaving the port without the safety guaranteed by the availability of a tugboat. In practice, this would impose on ships that legitimately do not avail themselves of the service the payment of a fee that ensures the availability of a towing service without imposing excessively burdensome tariffs on vessels that already make use of such service.

Confitarma has always demonstrated great caution regarding the various legislative projects concerning the operational readiness rate, declaring itself in favour of its application only in ports where the service is actually essential and in the presence of objective economic conditions that justify it. What we want to avoid is that, through the imposition of this fee, the burden of enhancing the service or reducing the rate for a particular category of ships falls on those units that do not use a tugboat.

It should be noted that the operational readiness rate is not applied in any Member State of the European Union.

Employment on board and training

Industrial relations

RENEWAL OF NATIONAL COLLECTIVE CONTRACTS IN THE SHIPPING SECTOR. July 1 2015 was the signing date of the agreement for the renewal of the national collective labour contracts. This agreement on one hand simplifies the various contracts by removing the heavy overlapping of rules arising from previous negotiations and, on the other hand, updates them according to the latest legislative developments, both at the national and international levels. The negotiation basically achieved the goals set by Confitarma, namely:

- The updating/simplification of the various national collective contracts and their alignment to the Maritime Labour Convention 2006;
- The definition of a streamlined national collective contract for maritime staff on board ships that carry out international traffic, with the aim of facilitating possible on board inspections in foreign ports.
- The introduction in the national collective contract applied on board tugboats of the possibility of defining, through the supplementary corporate negotiation in the presence of suitable operating conditions, of more flexible on board shifts comprising periods of work and rest so as to allow productivity and competitiveness levels that are comparable to those of the towing companies in other European Union member states.



– The signing of a framework agreement for the consolidation of national collective labour contracts in the sector into a single national collective labour contract for the private shipping sector. Under the provisions of the aforementioned framework agreement the different national labour contracts become specific sections of the single national collective agreement for the private shipping sector. Each section will retain its own specific scope of application and will continue to be updated and signed by trade unions and employers that have already stipulated the previously applicable national collective contracts.

– The introduction, with the union agreement signed on July 30, 2015 by Confitarma, Filt-CGIL, CISL and Fit-Uiltrasporti, of new measures to stimulate the boarding of Cadet Officers by shipping companies in order to allow them to spend the boarding time required for their professional qualification and provide for the introduction of a new contractual status, that of the Third *Junior* Officer, also with the aim of facilitating the entry into maritime employment of young people who, after having boarded as cadets, have passed the qualifying examination.

The overall wage increase, recognised for all sea and land personnel is equal to 5.7%, split in three instalments: 1.3% from July 1, 2015; 2.6% from January 1, 2016; 1.8% from January 1, 2017.

RENEWAL OF THE NATIONAL COLLECTIVE LABOUR CONTRACT OF ON BOARD MEDICAL PERSONNEL. At the end of the negotiations that took place between October 2015 and January 2016, on January 27, 2016 a union agreement was signed between Confitarma, Filt-CGIL, CISL and Fit-Uiltrasporti governing the boarding of doctors on ships that require their presence under the current legislation. An agreement of similar content was signed on the same date with the National Association of Doctors on board the Merchant Marine (ANMBMM / Medibordo).

The union agreement that will constitute one of the sections of the National Collective Labour Contract for the private shipping sector updates the previous one signed by Confitarma and Medibordo in 2003, simplifying its content and adapting it to the current legislation.

The Solimare Fund

On August 17, 2015 a Decree of the Ministry of Labour and Social Policy was published that, in consultation with the Ministry of Economy and Finance, established the bilateral solidarity Fund “Solimare” for the maritime sector, implementing the trade union agreement signed on March 24, 2014 by Confitarma, Fedarlinea, Federimorchiatori, Filt-CGIL, CISL and Fit-Uiltrasporti and subsequently also joined by Assorimorchiatori. The fund aims at ensuring, also for employees of shipping companies, a wage protection in cases of reduced or suspended business activities for the reasons provided for the ordinary and extraordinary redundancy compensation schemes.

The decree confirms the contribution rate established in the agreement, equal to a percentage of 0.3% of taxable contributions, of which two thirds will be paid by the employer and one third by the employee.

With reference to the starting payment date of compulsory contributions, despite repeated requests to the Ministry of Labour and Social Policies formulated by Confitarma with the support of the trade union confederations, requests aimed at preventing the retroactive payment of contributions to the Solimare Fund, the ministry confirmed that the obligation to pay the contributions must commence from the month in which the collective agreement for the establishment of the Fund was concluded, i.e. the month of March 2014.

For the purposes of accessing the benefits of the Fund, the agreement establishes that an application must be filed with the Fund after a trade union consultation procedure. The Fund itself, through its Administrative Committee, shall decide on the granting of measures and treatments.

The unemployment compensation benefits, equal to the amount of the ordinary redundancy compensation scheme, cannot exceed the duration of one year.

On November 30, 2015, the Administrative Committee of the Fund was created, composed of ten experts. Five appointed by the national secretariats of the signatory trade unions and five appointed by the employers’ associations (of which three by Confitarma, by Fedarlinea and one by Federimorchiatori), as well as two representatives from the Ministry of Labour and Social Policies and the Ministry of Economy and Finance. The Administrative Committee, which took office officially on January 12, 2016 elected Mr Leonardo Piliego (Confitarma) as President.

Implementation of the Consolidated Law on Union representation

As of April 2015, the issuance by INPS of the specific circular letter containing the operating instructions activated the implementation of the “Consolidation Act on representation” signed on January 10, 2014 by Confindustria, CGIL, CISL and UIL.

In particular, the companies that are part of the Confindustria system of representation must report to INPS the numerical data of proxies relating to trade union contributions conferred by workers to the various trade union organisations (association data), i.e. the consents obtained by the same trade unions on the occasion of the elections of the unitary union representatives (RSU), if existing (electoral data).



The representation data, collected by INPS, will be useful for the following purposes:

- Identify trade unions that may be admitted to the national collective negotiations, which must record a degree of representation equal to or higher than 5%.
- In the absence of a unitary trade union platform, to use this data for the identification of the platform on which to start the negotiation for the renewal of the national collective labour contract. In particular, this platform will have to be the one presented by the trade unions that have recorded a total level of representation exceeding 50%.

Maritime Labour Convention 2006

The Special Tripartite Committee on the Maritime Labour Convention 2006 (*MLC 2006*), composed of representatives of the Governments of the States that are members of the *International Labour Organization*, of shipowners and trade unions, will meet for the second time from February 8 to 10, 2016 in Geneva at the headquarters of *ILO* to examine three proposals for amendments to the *MLC 2006*, two presented by unions and one presented by the ship-owner's representatives.

The first proposed amendment to Section A (mandatory) of the Convention, presented by the trade unions, concerned the introduction of a new provision that ensures the payment of wages by the ship-owner during the period in which the maritime worker is held captive by pirates. The proposal was not approved, but a new working group was created, made up of shipowners' representatives, trade unions and government officials, with the task to investigate the matter further and submit a shared proposal to the next meeting of the Special Tripartite Committee.

The second proposed amendment to Section A of the Convention, submitted by the unions, concerned the introduction of a new provision that commits the competent national authorities to ensure that shipowners have in place policies and programs to eliminate harassment and bullying on board ships. At the request of the ship-owner's representatives a compromise solution was reached whereby some changes to Section B (the Guidelines) will be made with which it is suggested that Member States take as a reference the "Guide to eliminate harassment and bullying on board" shared by ICS and ITF.

The third proposed amendment to Section A of the Convention, submitted by the ship-owner's representatives, was aimed at enabling the competent national Authority (or authorised bodies, in each country, to carry out MLC inspections) to extend, for a period not exceeding 5 months after its expiry date the validity of the Maritime Labour Certificate of a ship on which an inspection for renewal of the certificate has already been carried out but the new certification has not been released. This proposal was approved with some small technical changes that leave the content substantially unchanged.

Education and Training

PROPOSAL BY CONFITARMA ON TRAINING OF SEAFARERS. During 2015, the activities of Confitarma dedicated to training focused of seafares on a proposal for action aimed at improving the quality of education provided by school and educational institutions that, in summary, is based on the following points:

- With the implementation of the STCW Convention - Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers (Manila Amendments of 2010), in order to achieve the qualification of Watch Officer the students will have to follow an approved and recognised curriculum that meets certain requirements and that includes a period of 12 months of training on board. Since it appears that the former ITN are not able to fully meet these requirements, it is essential that students attend an ITS course or a course offered by approved private educational institutions in order to complete their training in view of the enabling exam.
- In order to avoid an excess of nautical graduates compared to the demands of the maritime labour market, the number of places available on board ships as a student must be determined on a yearly basis (also including those with a foreign flag) and this number must be communicated to the relevant ministries and to the former ITN.
- The ITS must provide a training program that allows participants to follow the courses for First Officers and achieve the three-year degree on a voluntary basis.

The current ITS numbers should be increased by five at most in order to avoid wasting financial and human resources.

- Shipowners should provide maximum support to the training courses (on board and ashore), in particular by ensuring the greatest number of on board places to the students.

Collaboration on this matter is sought from the Ministry of Education, University and Research and the Ministry of Infrastructure and Transport.

IMPLEMENTATION OF THE STCW CONVENTION (MANILA AMENDMENTS OF 2010) IN ITALY. The proposal made by Confitarma on nautical training takes into account the activity carried out by the Ministry of Infrastructure and Transport and the Italian Coast Guard for the implementation of the STCW Convention (Manila Amendments of



2010) in our country.

On January 1, 2017 the Manila Amendments of 2010 to the STCW Convention will definitively enter into force. They will introduce, at the international level, important changes regarding training standards, certification and watch-keeping for seafarers, which can be summarised as follows: New professional roles on board ships: "Able Seafarer Deck", "Able Seafarer Engine", "Electro-Technical Officer" and "Electro-technical Rating".

- Changes in the skill tables relating to the various professional profiles such as, for instance, the use of the Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) for deck officers.
- New skills for deck and engine officers with regard to Leadership and Teamwork.
- Mandatory training regarding security.
- Increased attention being paid to the maintenance of skills of maritime personnel. For example, all maritime workers must prove, every five years, to have maintained an appropriate skill level for the renewal of their training and skill certificates.
- New skills with reference to specific training for oil, gas and chemical tankers.
- New standards on medical skills.

From January 1, 2017 the certificates issued by the Administration to maritime workers will have to comply with the new requirements of the Manila Amendments: therefore, our country needs a new regulation on the matter that takes into account the new provisions.

Decree no. 71 of 2015 implemented these amendments as well as EU Directive no. 2012/35/EC. The same legislative decree provides for the issuing of further implementing measures by the competent Authorities (Ministry of Infrastructure and Transport, Italian Coast Guard, Ministry of Health, Ministry of Education, University and Research) that, at the request of Confitarma, and each for its own part, must involve employers' associations and trade unions in the preparation of the provisions.

Given that in March 2016 the decrees implementing the Manila Amendments had not yet been issued, Confitarma reminds the competent administrations of the concerns of shipowners, pointing out that, in order to avoid operational problems for the Italian fleet resulting from difficulties in boarding Italian maritime workers that are without the necessary certifications, it is necessary to:

- Issue the decrees and provide for the authorisation of training centres as rapidly as possible.
- Avoid requiring, at least in this "emergency" phase and where it is not strictly necessary, maritime workers who have already obtained their certification and that had a year of navigation in the last five to attend the new training courses, acknowledging as much as possible the skills acquired thanks to the experience acquired on board.
- Where maritime workers are already in possession of the skill certificate but would be obliged, in accordance with the STCW Convention, to attend a particular training course, establish that they can attend a shorter course (updating) and not the full course planned for those who are not yet in possession of the certificate.
- Provide the possibility for the shipping companies, with reference to training courses, to choose whether to hold the course on board or at authorised training centres.
- Increase the personnel in the offices of Italian Coast Guard and Consular Authorities that must issue the new certificates by December 31, 2016.

The goal of Confitarma is to arrive at an implementation of the Manila Amendments in our country, avoiding unnecessary bureaucratic and economic burdens and the consequent operational difficulties for shipping companies.

HIGHER TECHNICAL INSTITUTES (ITS). In 2015 the courses of the Higher Technical Institutes (ITS) continued, aimed at the training of the officer cadets preparing for the qualifying exam to become future officers of the merchant navy.

The end of 2015 saw the establishment of the Foundation Accademia Nautica dell'Adriatico (Adriatic Nautical Academy) in Trieste.

The educational and training programs are developed in close cooperation with leading shipping companies associated to Confitarma through the insertion of teachers belonging to their technical services and the alternation between school and work and through the financial support provided by the National Maritime Fund. This way the officer cadets attending the courses organised by these two Foundations have the opportunity of enriching their experience and being prepared to enter into the labour market.

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

ITALIAN MERCHANT MARINE ACADEMY FOUNDATION, GENOA. In 2015 the Italian Merchant Marine Academy Foundation celebrated its first decade of activity. Given the good results obtained by differentiating its courses (cruise ships, Ro-Ro pax units and cargo ships), also in 2015 a number of selections were made.

Of the 794 participants in the competition for the deck section (417 for cruises and *Ro-Ro pax* and 277 for cargo



ships), 105 students entered the Academy (63 for cruises and *Ro-Ro pax* and 32 for cargo ships). As for the engine section, 62 new students were selected out of the 123 candidates. A total of 157 new students entered the Academy (95 deck and 62 engine), almost 25% more than in 2014. The main regions of origin were once again Sicily and Liguria.

Also in 2015 the Academy Foundation organized a 700-hour “alignment” module open to students with diplomas who had not attended nautical institutes or maritime technical institutes. In 2015 20 students were selected, joining the 120 of the previous four years.

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

HIGHER TECHNICAL INSTITUTE FOR SUSTAINABLE MOBILITY “GIOVANNI CABOTO” FOUNDATION, GAETA. The Higher Technical Institute for Sustainable Mobility of the “Giovanni Caboto” Foundation started its teaching activity in 2011 by focusing its specialised courses on training the staff to be embarked on oil tankers, gas tankers and bulk carriers. The 2015 announcement included twelve courses, involving a total of 207 Cadet Officers, including 110 in the deck section and 97 in the engine section.

In 2015 13 Cadet Officers graduated in the deck section and 9 in the engine section and almost all were awarded the title of Navigation Officer. 30 graduates in 2014 started their careers on board and some qualified as Second Officer.

ADRIATIC NAUTICAL ACADEMY FOUNDATION. Two courses for Senior technician in the field of mobility of people and goods began in 2016: the first specialising in the conduct of ships (referring to the professional title “Navigation Officer”), attended by 12 students; the second for the management of on-board systems and equipment (referring to the professional “Engineer Officer”), attended by 10 students.

POST-GRADUATE EDUCATION AND TRAINING. The approach to training for years has seen Confitarma closely involved in high post-graduate training in the maritime sector. Law, economics, finance, engineering, transport and logistics policies, these are the areas in which Confitarma together with Bocconi University (MEMIT master), the AIDIM, the Military Academy, the CASD and the ISMI of the Navy, the IPE of Naples and the main institutes of maritime law and economy of the Italian transport, with the help of the Young Shipowners, work to reconnect young people to the new professions of the sea.

In particular, in 2015 Confitarma started a project with universities to develop a program that allows officers of merchant ships to achieve a university diploma.

Protection of marine environment and safe navigation

Also in 2015, the issues related to marine protection and navigation safety were constantly followed by Confitarma. In International and European forums Confitarma took part in the activities of the Maritime Safety Committee (MSC), the Maritime Environmental Protection Committee (MEPC) and the International Maritime Organization (IMO), the Safety and Environmental Committee, the European Community Ship-owner’s Association (ECSA) and the Maritime Committee and other specific panels of the International Chamber of Shipping (ICS).

At the national level, in the course of 2015 Confitarma collaborated closely with the Italian Coast Guard Headquarter. In particular, there was an increased involvement of member companies in the activities of the Permanent Group for Navigation Safety of the VI Department composed of representatives of the three recognised organizations (RINA, BV and DNV-GL), Fedarlinea and Confitarma, with the aim of supporting the Administration in the drafting of the implementation circulars or in the preparation of responses to specific issues and contributing to the review of existing legislation. Particular attention was paid to the simplification for the issuing of Radio Certificates, for which Law 616 of 1962 establishes an annual validity with significant costs for shipowners. Another issue at hand is the revision of Law 616 of 1962 along with Presidential Decree no. 435 of 1991, known as “Safety Regulation”, for which the only solution would seem to be a political one.

In order to investigate issues related to Marine engineering aspects, Confitarma continued its collaboration with ATHENA (Italian Association of Naval Technology) whose goal is to spread the maritime culture, update technical information and discuss problems concerning all forms of naval and maritime activities. In particular, in 2015 Confitarma participated in conferences on axial alternators and recovery of exhaust gas and on the *scrubbers* and in May 2016 granted its patronage to the conference on tribology organised in Naples.

Emissions

From November 30 to December 11 the twenty-first Conference of the Parties (COP 21) was held in Paris, organised by the UN Framework Convention on Climate Change (UNFCCC). International shipping, represented at the Paris Conference by the *International Chamber of Shipping* (ICS), fully supported a global agreement on climate



change and declared itself committed to carrying forward the ambitious project of reducing the CO₂ emissions of all the world's merchant fleet, underlining that despite the increase in maritime trade the shipping sector has reduced by more than 10% its total of CO₂ emissions that went from 2.8% in 2007 to only 2.2% of the total in 2012. According to the data provided by IMO, UNCTAD and ICS, this reduction applies to all countries of the world, both industrialised and developing, and the entire world fleet is about 20% more efficient than in 2005. With larger ships, better engines and a more intelligent management of speed, the shipping sector expects that the reduction in CO₂ emission will be 50% by 2050 when the entire world fleet will consist of super fuel-efficient ships and many ships will use fuels such as LNG.

In Paris the ICS strongly reaffirmed that the only appropriate forum for the discussion of measures applied to the whole shipping sector must be the IMO that has a general regulatory power over the maritime world. This position is of course shared by European shipowners represented by ECSA, of which Confitarma is a member.

However, on July 1, 2015 Regulation no. 2015/757 issued by the European Parliament and the Council came into force. This legislation concerns the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport (MRV - Monitoring Reporting Verification) and will be fully operational from January 1, 2018 in order to give time to Member States and ship-owning companies to comply with the new obligations.

With the monitoring, reporting and verification of emissions from large ships that call at EU ports, this Regulation basically implements the first of the three phases of the European Union's strategy for the reduction of green house gases also in maritime transport.

Such a strategy includes the introduction of a measuring system based on the emissions market (Market Based Measure - MBM) in the medium to long term, but the shipping sector considers it essential to define a mandatory and "global" system for the collection of data on CO₂ emissions produced by each vessel before starting the development of the MBM.

The implementation procedures are currently being drafted in Brussels and also the environment ministries of EU member states are called upon to contribute at Community level. With a special working group, Confitarma supports the Italian representative in order to achieve the enactment of appropriate measures based on parameters suited to the operational activities of ships in general and of certain types of ships in particular.

Ballast water

At the end of 2015 tonnage seemed to have reached the value required for the entry into force of the Ballast Water Management Convention, but the IMO officially communicated, through its website, that only 34.56% of the tonnage was reached compared with the 35% required for the entry into force of the Convention for which further ratifications must therefore be carried out. Not even the ratification of Belgium in March 2016 is sufficient.

Italy, which has 1.62% of world tonnage, would help to overcome the threshold. The Ministry of the Environment announced having prepared and submitted the documentation to the Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation that will start the ratification procedures.

Within the IMO, Confitarma is monitoring the positions and requirements of various countries and of other shipowners associations for possible exemptions from the application of the Convention, for instance regarding cabotage services.

Energy efficiency

LEGISLATIVE DECREE NO. 102 OF 2014. With Legislative Decree no. 102 of July 4, 2014 Italy implemented Directive 2012/27/EU that introduced a series of measures to promote and improve energy efficiency.

Taking into account some doubts on the application of the rules also to maritime transport (in particular to units operating abroad), Confitarma, after having involved representatives of the ENEA in further discussion, contacted the Ministry of Economic Development for additional clarifications and also called for a legal opinion.

WHITE CERTIFICATES. The "white certificates" – also called "Energy Efficiency Titles" (TEE) – certify the achievement of energy savings through the application of technology and efficient systems. They are issued by the Electricity Market Operator (GME) based on the certification of achieved savings carried out by the AEEG (Authority for Electricity, gas and the water system).

Since access to this mechanism involves some application difficulties for the maritime transport sector, in 2015 Confitarma sent a note after a public consultation and a letter to the Ministry of Economic Development urging it to find a solution to this issue. The letter went unanswered.

Subsequently, overcoming a number of difficulties, in the course of a meeting with the GSE (Energy Services Operator) appointed to review projects involving the issuance of efficiency credits, Confitarma was reassured regarding the willingness to further examine the issues.



Confitarma's organisation

Heir to traditional associations between shipowners of shipping entrepreneurs dating back to 1901, **CONFITARMA** today is the main Italian association of the navigation industry representing almost the whole merchant fleet of the country and gathering shipping companies and groups operating in all areas of freight and passenger transport, cruises and auxiliary traffic services.

CONFITARMA has among its objectives the promotion of the development of the Italian merchant marine as part of a policy that leverages maritime transport, managing the representation and protection of the shipping industry and the national shipping companies in relations with institutions and administrations, as well as with economic, political, social and trade union entities: by concluding trade union and economic agreements, as well as collective labour contracts; representing and protecting its members in relationships with trade union and economic issues of general and special interest; providing information and assistance to its members regarding regulatory, economic and social issues, both at the national and international level, in particular in the fields of development, environment and energy, infrastructure and logistics, tourism, business culture, labour market and training.

CONFITARMA is a member of Italian General Confederation of Industry - CONFINDUSTRIA and is directly represented in the CNEL (National Council for Economy and Labour). It is also one of the founders and major contributors to the Federation of the Sea (Federation of the Italian Maritime System – FEDERAZIONE DEL MARE), which represents the Italian maritime cluster and is a member of the European Network of Maritime Clusters (ENMC) and the Italian Institute of Navigation (IIN).

Internationally, **CONFITARMA** belongs to: ECSA - European Community Shipowners' Associations; ICS/ISF – International Chamber of Shipping/International Shipping Federation; BIMCO – Baltic and International Maritime Council; INTERTANKO - International Association of Independent Tanker Owners; INTERCARGO - International Association of Dry Cargo Shipowners; IMEC – International Maritime Employers' Committee Ltd, and collaborates with: IMO – International Maritime Organization and ILO – International Labour Organization.

CONFITARMA is based in Rome.

Young Shipowners

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

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

The group is composed of 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 dedicated to the exploration of the issues related to the shipping industry and the maritime system.

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

Since 2011, the website www.giovaniamatori.it has provided all the main information about the group's activities.

2015 marks the twentieth birthday of the Young Shipowners group that celebrated the anniversary with a meeting that retraced through the testimony of the past presidents the main steps of the Group's history in the presence of many present and past Young Shipowners. The celebration ended with a football match between old and new GGA glories, followed by a dinner that included a touching memory of Giuseppe d'Amico, the first President of the Group, who died in February.

These were the main activities carried out by Young Shipowners in 2015.

As a result of the activities aimed at the simplification of administrative processes initiated in 2014, for which



Young Shipowners have created a very strong relationship with the Ministry of Infrastructure and Transport and with the Italian Coast Guard Headquarter since 2015 a new section is available on the website of the Ministry where it is possible to download the documents related to the administrative management of ships (entry in the International Register, assignment name, temporary disposal of the flag, etc.). Thanks to this activity it should soon be possible to finally abandon the use of paper.

In March 2015 in Brussels, on the occasion of the European Shipping Week, the Young Shipowners visited the most important EU institutions, the Italian Permanent Representation to the European Union, the ESCA headquarters and the Zeebrugge LNG terminal designed to soon become an LNG supply terminal for ships.

The topic of LNG, and all the other innovative technologies, is followed very closely by the Young Shipowners who also actively participate in the working group of the Ministry of Infrastructure and Transport, which in the mid of 2015 concluded its work contributing, for the part relating to maritime transport, to the drafting of the consultation document on a national LNG strategy prepared by the Ministry of Economic Development.

In May the Young Shipowners group organized a visit to the Wartsila plant of Trieste during which the new dual fuel engines were presented, produced in one of the largest European factories.

In October the Young Shipowners, in collaboration with the Port Authority of Megara, organised in Augusta a seminar entitled: "Shipping, Environment and Innovation: financial instruments and opportunities for supporting the growth of Italian shipping companies".

At the Meeting in December they held the seminar "Oil, benefits and costs of the low price. Impacts of today's oil market on the shipping sector and an outlook on the future of the barrel", with a broad participation of member companies.

The Young Shipowners also follow training activity by means of lectures and teaching activities in training institutes, such as the Institute for Research and Educational Activities (I.P.E.), thus enabling some university students from the Engineering and Economics faculties to carry out short traineeship periods within their shipping companies to acquire skills and experience.

The cooperation with Youngship Italia, the Italian branch of the network of young professionals of the sea established in 2013, continued and grew stronger. Many events were organised during the year, strengthening the links between young professionals from the entire maritime cluster.





CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Sede
Head Office

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

Progetto grafico e stampa

Teseo Editore

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



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori