



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori



..... **PIRACY ALERT**..... **PIRACY ALERT**.....

A s s e m b l e a  
Roma, 20 giugno 2012



CONFINDUSTRIA



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

A s s e m b l e a  
Roma, 20 giugno 2012

*Annual General Meeting*  
*Rome, 20<sup>th</sup> June 2012*

*aderente a*



CONFINDUSTRIA

## NAVI ITALIANE ATTACcate DAI PIRATI, LUGLIO 2005-FEBBRAIO 2012



"Jolly Marrone", 21 luglio 2005



"Cielo di Milano", 26 luglio 2005



"Ugo De Carlini", 4 agosto 2005



"Enrico Ievoli", 7 marzo 2006



"Domenico Ievoli", 19 ottobre 2007



"Neverland", 22 aprile 2008



"Mare di Venezia", 21 agosto 2008



"Orsolina Bottiglieri", 3 settembre 2008



"Four Spring", 1° ottobre 2008



"Lia Ievoli", 26 febbraio 2009



"Ganda", 27 febbraio 2009



"Valle di Aragona", 20 marzo 2009



"Buccaneer", 11 aprile 2009



"Jolly Smeraldo", 29 aprile 2009



"Jolly Smeraldo", 30 aprile 2009



"Neverland", 5 maggio 2009



"Southern Cross", 26 agosto 2009



"Isola Verde", 6 ottobre 2009



"Jolly Rosso", 22 ottobre 2009



"Jolly Rosso", 19 novembre 2009



"Valle di Castiglia", 28 marzo 2010





"Ital Garland", 2 aprile 2010



"Peonia", 8 luglio 2010



"Asso Ventuno", 9 agosto 2010



"Manuela Bottiglieri", 23 agosto 2010



"Jolly Bianco", 11 novembre 2010



"Michele Bottiglieri", 14 dicembre 2010



"Valle di Cordoba", 27 dicembre 2010



"Dominia", 11 gennaio 2011



"Savinia Caylyn", 8 febbraio 2011



"Alessandra Bottiglieri", 13 aprile 2011



"Rosalia D'Amato", 21 aprile 2011



"Ital Glamour", 4 maggio 2011



"Mba Liberty", 10 maggio 2011



"Nina", 20 luglio 2011



"RBD Anema e Core", 24 luglio 2011



"Valle Azzurra", 29 luglio 2011



"Neverland Angel", 12 agosto 2011



"Montecristo", 11 ottobre 2011



"Enrico Ievoli", 27 dicembre 2011



"Valdarno", 16 gennaio 2012



"Jolly Arancione", 11 febbraio 2012





## Premessa di Paolo d'Amico Presidente di Confitarma

---



Il mondo dello *shipping* nel 2011 è stato contrassegnato essenzialmente da due questioni: la crisi finanziaria e la pirateria. Potremmo dire che si tratta di due facce della stessa medaglia e che entrambe, in una situazione di convulsi e imprevedibili mutamenti degli equilibri geo-politici, contribuiscono al disagio che si registra a livello mondiale.

L'emergenza finanziaria, che per ben due volte ha severamente colpito l'industria del credito, prima nel 2008 con la crisi dei mutui *sub-prime* e poi nel 2010 con la crisi di stati sovrani, aggrava l'attuale difficile situazione dello *shipping*, determinata, più che dalla diminuzione della domanda di trasporto via mare, dall'eccessiva disponibi-

lità di tonnellaggio derivante dai massicci investimenti in nuove costruzioni avviate dal 2006 al 2008.

I timori di una fase recessiva dell'area Euro e il generalizzato rallentamento anche delle economie emergenti determinano una costante revisione delle previsioni di crescita mondiale, con inevitabili ripercussioni sui traffici mercantili e sul trasporto marittimo. Il clima di generale allarme impone soprattutto ai Governi di adottare le misure idonee per il rilancio della crescita economica.

In questo contesto, il trasporto marittimo saprà giocare un ruolo fondamentale per lo sviluppo e la ripresa economica, anche perché i mercati marittimi, dopo la fase fortemente negativa degli ultimi anni, certamente torneranno a registrare *trend* positivi: è sempre stato così in un settore come quello marittimo, caratterizzato proprio dalla ciclicità degli andamenti del mercato dei noli.

Vi è da sottolineare comunque che quel tonnellaggio di nuova costruzione che oggi sembra pesare negativamente sugli andamenti dei mercati, e nei rapporti con il mondo bancario, rappresenta invece un punto di forza dello *shipping*.

Infatti, le navi di nuova costruzione rappresentano un valore aggiunto nei rapporti con il mondo finanziario, che può così contare su garanzie legate ad asset con una vita operativa molto lunga e quindi non legati al singolo ciclo economico.

Inoltre, l'attuale congiuntura ha stimolato un gran numero di demolizioni di naviglio obsoleto, sicché, quando si concretizzerà l'inversione di tendenza e l'economia ricomincerà a crescere, le imprese di navigazione avranno a disposizione navi nuove, tecnologicamente avanzate, rispettose dell'ambiente e più sicure per il trasporto di materie prime e manufatti.

Nel contesto marittimo mondiale, l'industria armatoriale italiana ha saputo fronteggiare la crisi con grande decisione e con una delle flotte più giovani al mondo (67% del naviglio ha meno di 10 anni e 46% meno di 5 anni) che si posiziona all'11° posto nella graduatoria mondiale, con 18,7 milioni gt.



L'altra grave questione che ha caratterizzato il 2011 ed i primi mesi del 2012 è la pirateria, un fenomeno sempre più grave che danneggia la navigazione mercantile e la libertà dei traffici in aree cruciali per il transito delle merci mondiali. Le navi italiane attaccate nel 2011 e nei primi mesi del 2012 sono state 14 e di queste 3 sono state tenute sotto sequestro dai pirati per molti mesi.

La copertina di questa Relazione intende proprio richiamare l'attenzione sul grave pericolo che corrono gli equipaggi delle numerose navi italiane che operano in acque a rischio di pirateria.

Peraltro, il nuovo quadro normativo adottato in Italia a fine 2011 ha consentito di attuare una difesa attiva dei nostri equipaggi e delle nostre navi, con immediati risultati in termini di riduzione degli attacchi. I recenti eventi in India, pur mettendo in luce l'esigenza di perfezionamento di alcuni passaggi normativi e l'urgenza di completare il quadro di riferimento complessivo, evidenziano la validità di questo provvedimento.

Insomma, segnali positivi ci sono e sapremo affrontare con determinazione il 2012. È innegabile che sarà un anno impegnativo sotto molti punti di vista, non ultimo quello della sicurezza. In proposito, voglio precisare con grande determinazione che l'industria armatoriale – e in particolare quella italiana – da sempre è molto attenta a tutti gli aspetti e le problematiche connessi con la sicurezza della navigazione e la salvaguardia dell'ambiente marino. Il drammatico caso della Costa Concordia rappresenta uno stimolo a migliorare ancora di più quello che già facciamo da tempo.

Di certo, una marina mercantile in grado di affrontare nelle migliori condizioni possibili sia l'attuale crisi internazionale sia la futura ripresa non può che rappresentare un fattore di sviluppo e crescita per il nostro Paese.

In quest'ottica anche nel 2012 Confitarma continuerà ad attivarsi per rendere efficiente il sistema burocratico che regola lo *shipping* italiano. La semplificazione dell'ordinamento marittimo e l'abrogazione di norme non più adeguate al mondo dello *shipping* che risponde a logiche che vanno oltre quelle nazionali, sono operazioni tutto sommato semplici e che, soprattutto, non richiedono esborsi da parte dell'Amministrazione pubblica, la quale comunque deve tutelare innanzitutto gli interessi generali cioè gli interessi dei cittadini e delle imprese del nostro Paese.



**5 Premessa di Paolo d'Amico, presidente di Confitarma**

**9 La navigazione mercantile italiana nel 2011**

- 9 Pirateria e *security*
- 11 Dimensione e composizione della flotta
- 11 Investimenti navali e rinnovamento della flotta
- 12 Armatori e finanza
- 13 Commercio estero dell'Italia
- 13 Turismo che viene dal mare
- 14 Ruolo del sistema marittimo nell'economia
- 15 Cabotaggio e bunkeraggio marittimo
- 16 Navigazione internazionale italiana
- 16 Semplificazione normativa
- 17 Rete marittima, porti e logistica in Italia

*Grafici e tabelle / Graphs and tables*

- 51 Flotta mercantile italiana / *Italian merchant fleet*
- 51 Evoluzione della flotta mercantile italiana / *Italian merchant fleet evolution*
- 52 Armamento italiano / *Ownership of the Italian fleet*
- 52 Età della flotta italiana e mondiale / *Age of the Italian and world fleet*
- 53 Rinnovamento della flotta italiana / *Italian merchant fleet renewal*
- 53 Pirateria / *Piracy*
- 53 Commercio estero dell'Italia nel 2011 per modalità di trasporto / *Italian foreign trade by mode of transport on 2011*
- 54 Principali aggregati economici del cluster marittimo italiano 2004-2009  
*Main economic aggregates of the Italian maritime cluster 2004-2009*
- 54 Distribuzione percentuale del contributo al Pil dei comparti marittimi industriali, manifatturieri e terziari, 2009  
*GDP share by Italian maritime cluster, 2009*
- 55 Movimento crocieristi nei porti italiani / *Passengers movement in Italian ports*
- 55 Servizi di trasporto *ro-ro* per la Sicilia / *Ro-Ro services to Sicily*
- 56 Servizi di trasporto *ro-ro* per la Sardegna / *Ro-Ro services to Sardinia*
- 57 Servizi di trasporto *ro-ro* internazionali / *Ro-Ro international services*
- 58 Traffico di *container* nei principali porti italiani / *Movement of containers in Italian ports*

**22 La navigazione internazionale e i traffici marittimi**

- 23 Flotta mondiale
- 23 Costruzioni mondiali
- 24 Mercati marittimi

*Grafici e tabelle / Graphs and tables*

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



- 68 Traffico dei contenitori per aree geografiche / *Container trade by geographic area*
- 69 Principali flotte mondiali di navi traghetti / *World leading ro-ro fleets*
- 69 Evoluzione della flotta crocieristica mondiale / *World cruise fleet evolution*

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

- 29 Flotta
  - 29 Commercio estero dell'Ue
  - 30 Revisione della Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T)
  - 31 Orientamenti comunitari degli Aiuti di Stato
  - 31 Revisione della Direttiva 1999/32/CE sul tenore di zolfo nei combustibili marini
- Grafici e tabelle / Graphs and tables*
- 70 Flotta dell'Unione europea / *European Union fleet*
  - 71 Commercio dell'Unione europea per sistema di trasporto / *Eu trade by system of transport*
  - 71 Importazioni dell'Unione europea per sistema di trasporto / *Eu imports by system of transport*
  - 72 Esportazioni dell'Unione europea per sistema di trasporto / *Eu exports by system of transport*
  - 73 Movimento container nei principali porti europei / *Containers movement in the major european ports*
  - 73 Confronto tra porti del Nord Europa e del Sud Europa / *Northern and Southern European ports comparison*

## 32 Il lavoro a bordo e la formazione

- 32 Occupazione marittima
  - 32 Relazioni industriali
  - 33 Tutela della salute e sicurezza a bordo delle navi
  - 34 OIL – Organizzazione Internazionale del Lavoro
  - 35 Convenzione STCW
  - 35 Scuola e formazione professionale
  - 36 Pirateria: iniziative umanitarie a sostegno dei marittimi e delle loro famiglie
- Grafici e tabelle / Graphs and tables*
- 74 Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane / *Estimated jobs on board Italian ships*
  - 75 Allievi ufficiali ammessi all'Accademia dal 2005 al 2012 per regione di provenienza / *Cadet's district of origin, 2005-2012*

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

- 38 Emissioni
  - 39 Acque di zavorra
  - 39 Sicurezza della navigazione
- Grafici e tabelle / Graphs and tables*
- 76 Quota del trasporto marittimo internazionale sulle emissioni globali di CO<sub>2</sub>  
*CO<sub>2</sub> shipping emissions compared with global total emissions*
  - 77 Convenzione internazionale per il controllo e la gestione dell'acqua di zavorra e dei sedimenti: requisiti minimi  
*Minimum requirements of Ballast Water Management Convention*
  - 77 Linee di riferimento EEDI / *Reference lines EEDI*

## 41 L'organizzazione di Confitarma

- 43 Cariche confederali
- 44 Commissioni
- 45 Giovani Armatori

## 79 English version



# La navigazione mercantile italiana nel 2011



Nuclei Militari di Protezione (NMP), (Foto Archivio Marina Militare)

## **Pirateria e security**

Nel 2011, secondo le stime ufficiali dell'*International Maritime Bureau*, 439 unità mercantili subiscono attacchi di pirateria: 45 unità sono sequestrate, 176 abbordate, 113 incendiate e 105 segnalano tentativi di attacchi. In totale 802 membri di equipaggio sono tenuti in ostaggio, 10 rapiti e 8 uccisi.

Del totale degli attacchi registrati nel 2011, il 75% è concentrato in sette aree: Somalia (160), Golfo di Aden (37), Indonesia (46), Mar Rosso (39), Benin (20), Malaysia (16), Mar della Cina (13).

Nel corso dell'anno ben 237 attacchi vengono attribuiti ai pirati somali, i quali continuano a minacciare una regione molto estesa, che include ormai, oltre alle coste della Somalia e al Golfo di Aden, anche il Mar Rosso, il Mar Arabico, l'Oceano Indiano e l'Oman.

Nel 2011, sono ben 12 le unità mercantili italiane attaccate dai pirati: gran parte di esse riescono a sventare la minaccia grazie all'intervento delle forze navali della coalizione o attraverso manovre evasive, mentre 5 unità sono sequestrate dai pirati.

Di queste, la petroliera "Savina Caylyn", la portarinfuse "Rosalia D'Amato" e la chimichiera "Enrico Ievoli" sono sequestrate nell'area del Corno d'Africa/Oceano Indiano, mentre le petroliere "Alessandra Bottiglieri" e "RBD Anema e Core" sono abbordate in Africa Occidentale.

Dal 2005 ad oggi sono 42 le navi italiane attaccate di cui 6 sequestrate.

Con l'intensificarsi dell'azione dei pirati, anche la strategia della Comunità internazionale, che fino a poco tempo fa era generalmente contraria all'utilizzo di personale armato a bordo, va parzialmente mutando.

Sono sempre di più i paesi che consentono, a diverso titolo e con forme di protezione diverse, l'impiego di forze armate a bordo: Francia, Spagna, Germania, Regno Unito, Corea del Sud e anche Italia con la promulgazione della Legge n. 130 del 2 agosto 2011.



Tale decisione scaturisce dalla consapevolezza che, di fronte all'impiego delle unità mercantili sequestrate per essere utilizzate dai pirati come navi madre, all'uso di equipaggi come scudi umani, al continuo affinamento delle capacità dei pirati, l'unico modo per scongiurare i tentativi di sequestro delle navi da parte dei pirati è la possibilità di poter imbarcare, per il periodo di transito nelle zone più a rischio, personale armato, con il compito primario di scoraggiare qualsiasi attacco.

Sulla base di tale convincimento, Confitarma chiede con decisione al Governo di adottare con urgenza misure in tal senso, aprendo un Tavolo tecnico congiunto con lo Stato Maggiore della Marina Militare.

In Italia, Governo e Parlamento hanno dato da sempre una risposta immediata all'emergenza pirateria: il nostro è stato tra i primi Paesi ad inviare unità militari con il compito di monitorare l'area antistante il Corno d'Africa, aderisce alla Missione Atalanta dell'Ue e partecipa alle Missioni NATO, in linea con le disposizioni dell'ONU. Inoltre, di fronte alla richiesta di Confitarma di completare la strategia di difesa in mare attuata dalle Marine Militari con la possibilità di consentire la difesa attiva della nave in navigazione, la risposta è pronta. Il 7 luglio 2011 il Consiglio dei ministri approva il decreto legge n. 107, convertito nella legge n. 130 del 2 agosto, consentendo per la prima volta, nell'ambito delle attività internazionali di contrasto alla pirateria, di imbarcare personale armato a bordo delle navi mercantili italiane al fine di garantire la libertà di navigazione, su richiesta e a carico degli armatori. Vengono quindi recepite le misure da tempo sollecitate da Confitarma.

L'11 ottobre 2011 a Roma, il presidente di Confitarma e il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, alla presenza del ministro della Difesa La Russa, firmano il Protocollo d'intesa che regola le modalità per "fruire dei servizi di protezione" delle navi italiane dagli attacchi di pirateria. L'accordo rende così operativo il decreto attuativo dello stesso ministro del 1° settembre 2011 che individua le zone a rischio pirateria e prevede l'utilizzo di Nuclei Militari di Protezione (NMP) composti da 6 uomini ciascuno, imbarcati su navi di bandiera italiana in transito nelle zone a rischio di pirateria. Con questo Protocollo d'intesa, l'armamento si impegna al rimborso degli oneri connessi con l'impiego dei Nuclei Militari di Protezione, incluse le spese per il personale, il funzionamento e il sostegno logistico nell'area di interesse.

Il 28 ottobre 2011, con la difesa della portarinfuse "Montecristo", appena liberata in mare aperto da un violento attacco dei pirati, prende avvio il Progetto condiviso tra Marina Militare e Confitarma, che interesserà poi diverse navi italiane in navigazione nell'Oceano Indiano. L'architettura del Progetto, già delineata durante i lavori del Tavolo tecnico, viene dinamicamente affinata per gli aspetti logistico-operativi anche attraverso l'impegno del ministero degli Affari Esteri (che avvia la rete di accordi diplomatici con tutti i paesi rivieraschi dell'Oceano Indiano) della Guardia Costiera (per gli aspetti attinenti alla *safety* della nave che imbarca i NMP) e del Rina (per le dotazioni tecniche connesse con la presenza a bordo delle armi).

La legge n. 130 del 2011 prevede altresì la possibilità che le unità mercantili italiane usufruiscano anche di *team* armati privati, soprattutto considerata l'esigenza di una maggiore flessibilità nei viaggi di navi cisterna e *bulkcarrier* che, a differenza delle navi di linea, sono spesso soggette ad improvvisi cambiamenti di rotta su ordine dei rispettivi noleggiatori.

La definizione degli aspetti normativi e giuridici di regolamentazione dell'attività dei *contractor* privati – di competenza del Ministero dell'interno – è al momento allo studio.

Anche nel corso del 2011, tutte le attività in tema di *safety* e *maritime security*, anche non legate al fenomeno della pirateria, si concentrano nella sfera di competenza del VI Reparto della Guardia Costiera, con il quale il gruppo di lavoro Operatività Nave della commissione Navigazione oceanica ha aperto un proficuo confronto in tema di snellimento delle procedure, in un'ottica più rispondente alle esigenze armatoriali.





Portarinfuse "Medi Venezia", d'Amico Shipping Italia Spa

### **Dimensione e composizione della flotta**

La flotta mercantile di proprietà italiana si compone a fine 2011 di 1.619 navi per un totale di 18.778.840 gt (tonnellate di stazza lorda), così ripartite:

- oltre le 1.000 gt: 808 navi equivalenti a 18.512.003 gt;
- da 100 a 999 gt: 811 navi, equivalenti a 266.837 gt.

Rispetto al 2010, si registra una riduzione del 3% nel numero delle navi ed un aumento dell'8% nel tonnellaggio di stazza.

Circa il 93% delle navi di proprietà italiana, pari a circa 17,5 milioni gt, sono iscritte nel Registro internazionale italiano, mentre il 6,5% (1,2 milioni 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.

La componente della flotta facente capo a soggetti a capitale tutto o prevalentemente privato è pari a oltre il 96,9% del totale, con una nuova riduzione della quota facente capo a soggetti pubblici.

Nel 2011 la flotta italiana si rinnova ulteriormente, riducendo la quota di navi più vecchie e aumentando quella delle unità più giovani (il 67% del naviglio ha meno di 10 anni ed il 46% meno di 5 anni). L'età media risulta inferiore a 13 anni, rispetto ai quasi 15 anni della flotta mondiale. Dal 1998, con l'istituzione del Registro internazionale, l'età media della nostra flotta si è ridotta di oltre il 25%.

### **Investimenti navali e rinnovamento della flotta**

Alla fine del 2011, risultano in costruzione nei cantieri mondiali 57 unità per 1.431.184 gt ordinate da armatori italiani, la cui consegna è prevista tra il 2012 e il 2013.

Dal 2002 al 2011 sono 435 le nuove navi ultimate e consegnate agli armatori italiani, per circa 10,5 milioni gt, pari al 56% della flotta esistente. Nel corso del 2011, vengono ultimate 43 unità, per 1.416.000 gt.

Nonostante la consistente riduzione degli investimenti registratasi negli ultimi due anni, in totale, dal 2007 al 2011 gli armatori italiani ordinano ai cantieri nazionali ed esteri più di 330 unità per un valore complessivo di 19,2 miliardi di dollari.





Traghetto portacontaineri "Jolly Diamante", Ignazio Messina & C. Spa

### Armatori e finanza

Nel corso del 2011 viene completato il progetto innovativo, avviato nel 2010, consistente nella mappatura dello *ship-lending* in Italia, al fine di migliorare la conoscenza del settore armatoriale sotto il profilo finanziario.

Il 25 novembre a Roma, presso la sede di Confitarma, nel corso dell'incontro "Radiografia dello *Shipping* Italiano. Il punto di vista del sistema bancario", viene presentato ad armatori e rappresentanti del sistema bancario italiano uno studio, realizzato in collaborazione con l'ABI - Associazione Bancaria Italiana, che intende individuare e monitorare i principali aggregati finanziari caratterizzanti l'industria dello *shipping*, al fine di una cooperazione per attenuarne eventuali fattori di rischio e migliorare la riconoscibilità dei fattori chiave che caratterizzano l'industria della navigazione marittima.

In particolare, gli obiettivi dello studio sono identificati nel miglioramento della conoscenza delle dimensioni del mercato *ship-lending*, delle modalità di finanziamento, della distribuzione per classi dell'*asset* sottostante nonché della dimensione organizzativa dei finanziatori, anche con riferimento al trattamento prudenziale delle esposizioni secondo le regole di Basilea II.

Il tutto nell'ottica di rendere sempre più trasparente il rapporto tra *shipping* e settore bancario.

Come più volte evidenziato da Confitarma, l'introduzione delle nuove regole di Basilea III nonché il mancato riconoscimento dell'ipoteca navale (quale mitigante del rischio di credito) determinano un inaridimento del mercato bancario per l'industria armatoriale. Tuttavia i risultati emersi dallo studio – che coinvolge i principali gruppi bancari italiani attivi nel settore dello *shipping* – mettono comunque in luce che:

- nell'arco temporale 2007-2010 le principali banche italiane impegnate nello *shipping* continuano a supportare l'armamento italiano, prova ne è il fatto che l'accordato del 2010 è aumentato rispetto al 2009;

- nello stesso arco temporale, il portafoglio dei prestiti (*outstanding*) concesso dalle banche del campione alle imprese armatoriali cresce sempre, anche durante la crisi del 2009;

- vi è una discreta concentrazione dei finanziamenti allo *shipping* nelle banche che hanno il *desk* specializzato e che hanno adottato il metodo IRB e *Slotting Criteria*;

- il supporto delle banche si concentra prevalentemente sui crediti ipotecari, ma non manca il supporto alle aziende attraverso l'erogazione di forme di finanziamento destinate direttamente all'azienda nel suo complesso più che alle singole navi;

- nello stesso periodo i crediti problematici relativi allo *shipping*, nel campione osservato, risultano sostanzialmente inferiori ai crediti problematici del sistema bancario del suo complesso.





Portarinfuse "Cyrenaica G.", Gestioni Armatoriali Spa

### Commercio estero dell'Italia

Nel 2011, le tonnellate di merci importate ed esportate dall'Italia per oltre il 54% utilizzano il trasporto via mare, a fronte del 15,7% che impiega la modalità stradale.

Il 39% del commercio estero italiano interessa i paesi dell'Unione europea. Di questo l'11% utilizza la via marittima (7% per le importazioni e 15% per le esportazioni).

### Turismo che viene dal mare

Anche nel 2011, il comparto crocieristico e quello dei traffici *ro/ro* passeggeri, registra un sensibile livello di crescita.

In particolare, il movimento di crocieristi nei porti italiani a fine anno risulta pari a 10,8 milioni di passeggeri con un aumento del 17% rispetto al 2010. Secondo le prime proiezioni, nonostante il perdurare della grave situazione economica globale e gli eventi dei primi mesi del 2012, si prevede un irrilevante calo di passeggeri movimentati dello 0,76% rispetto al 2011 nei porti italiani, mentre le prime analisi relative al 2013 fanno ipotizzare un imminente ritorno alla crescita, grazie soprattutto alle nuove unità che verranno consegnate.

L'Italia mantiene la *leadership* europea riguardo al movimento di passeggeri: Civitavecchia si conferma il principale porto crocieristico italiano e nel 2012 movimenterà 2.420.000 passeggeri; seguono Venezia (1.798.000 pax), Napoli (1.207.000 pax), Livorno che per la prima volta supererà il milione di passeggeri e poi Savona,



Nave da crociera "Costa Fascinosa", Costa Crociere Spa





Navi in porto, Grandi Navi Veloci Spa

Genova, Bari, Messina, Palermo, Catania, Salerno, Olbia e Cagliari che totalizzano oltre 4.300.000 passeggeri movimentati.

La stagione crocieristica 2012 coinvolgerà 47 compagnie di navigazione, 148 navi e 66 porti italiani, che, in alta stagione, significheranno una movimentazione di passeggeri pari a oltre 75.000 unità al giorno.

Se si considera anche il consistente traffico dal Continente verso le isole del nostro Paese, il totale movimento di passeggeri che utilizza la via marittima si attesta su oltre 50 milioni di persone, confermando l'importante ruolo svolto dal settore per tutto il Paese.

### **Ruolo del sistema marittimo nell'economia**

Secondo i dati del IV Rapporto sull'economia del mare realizzato nel 2011 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 39,5 miliardi di euro (2,6% di quello totale, e l'11% di quello dei trasporti) e dà occupazione a circa il 2% della forza lavoro del Paese (477mila persone fra addetti diretti ed indotto).

I dati confermano il posizionamento dell'Italia al 1° posto in Europa per importazioni via mare, con 185,4 milioni di tonnellate di merce, ed al 3° per esportazioni, con 47 milioni di tonnellate. Il nostro Paese mantiene poi la *leadership* anche nel traffico crocieristico e nella costruzione di navi passeggeri e *motor-yacht* di lusso.

La parte prevalente dell'economia del mare ruota attorno al trasporto marittimo di merci e passeggeri, la cui produzione supera gli 11 miliardi di euro, considerate anche le attività più strettamente correlate, quali quelle cantieristiche e portuali, il valore della produzione supera i 22 miliardi di euro.

Si tratta di un settore con una elevata capacità di generare reddito: ogni 100 euro aggiuntivi che vanno alla navigazione a seguito di nuovi investimenti o di incrementi di consumi e di esportazioni, il sistema nazionale crea produzione per oltre 253 euro.

Dal punto di vista occupazionale, le 42.490 unità di lavoro dirette impiegate nei trasporti marittimi attivano nell'indotto oltre 35.912 unità di lavoro. La naviga-





Con-Ro Multipurpose "Grande Costa d'Avorio", Inarme-Industria Armamento Meridionale Spa

zione dà lavoro nel complesso a 78.402 addetti totali, con un moltiplicatore elevato pari a 2,02: si valuta infatti che 100 unità di lavoro addizionali nei trasporti marittimi ne attivino complessivamente 202 in tutto il sistema economico.

### **Cabotaggio e bunkeraggio marittimo**

Permane – aggravandosi – la crisi strutturale, già avvertita nel 2010, per i comparti del cabotaggio "minore" e del bunkeraggio; su entrambi questi settori, già oberati dall'assenza di ogni misura di sostegno, pesano in particolare gli elevati costi del personale e l'aumento del costo del combustibile.

Il cabotaggio marittimo nazionale per i collegamenti con le isole minori, oltre al venir meno degli sgravi contributivi, sin dal 2009 sta vivendo un difficile periodo di transizione, che probabilmente si protrarrà sino a quando il processo di privatizzazione della flotta pubblica non sarà ultimato. Dopo l'avvio della procedura per la privatizzazione del Gruppo Tirrenia nel 2010, la prevista conclusione entro il 2011 subisce una brusca frenata a seguito dei dubbi espressi dalle autorità di Bruxelles. Ciò naturalmente incide negativamente sui programmi degli operatori che non possono contare su tempi certi. Peraltro, mentre per quanto riguarda Tirrenia la partita è ancora aperta, Confitarma esprime forti preoccupazioni per il mancato completamento della privatizzazione delle società regionali: il grave ritardo nel processo di privatizzazione di Caremar e Saremar di fatto evidenzia che non è stato rispettato alcun termine di scadenza della procedura e che l'unico risultato è il passaggio di tali flotte dallo Stato alle Regioni e non sembra sia questo l'obiettivo che si intendeva perseguire.

Nel corso del 2011, si intensifica l'attività di Confitarma in tema di controlli all'accesso al nostro cabotaggio, in linea con quanto previsto dal Regolamento comunitario n. 3577 del 1992, secondo il quale i traffici tra porti nazionali all'interno dell'Unione europea sono riservati ai soli armatori comunitari, con navi di bandiera comunitaria e, nel caso in cui tocchino le nostre isole, secondo le regole dello Stato ospitante, dettate nel 1999. A seguito delle numerose presenze di vettori non genuinamente comunitari impegnati nei traffici cabotieri nazionali (in particolare petrolifero e *off-shore*), Confitarma promuove una intensa attività per definire più concretamente i criteri volti al controllo del predetto requisito, coinvolgendo le autorità di Bruxelles e le Amministrazioni italiane competenti (ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e Comando generale delle Capitanerie di porto).





Cisterna "Capodistria", Giuliana Bunkeraggi Spa

Per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, nel 2011 si registra un'accesa campagna mediatica nei confronti del cosiddetto caro-traghetti per la Sardegna, che trova le sue ragioni nell'aumento del bunker e nel venire meno, a causa della crisi, della politica commerciale di contenimento tariffario praticata per molti anni da tutti gli operatori presenti su tale rotta. In tale contesto, la Regione Sardegna entra come nuovo operatore nei collegamenti con il continente utilizzando la compagnia Saremar. Iniziativa che suscita non poche polemiche e interventi dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Il bunkeraggio marittimo, a fronte di un notevole sforzo finanziario delle aziende per il rinnovo di gran parte della flotta con unità a doppio scafo, risente dell'insostenibile aumento dei costi di esercizio delle piccole cisterne dedicate a questo servizio portuale ed interportuale. Non potendo usufruire di alcun contributo né di possibili migliori modalità di registrazione, il settore – che come quello delle isole minori impiega esclusivamente marittimi nazionali – resta in attesa delle indispensabili misure a difesa e sostegno di un servizio strategico per l'approvvigionamento nei porti nazionali.

### **Navigazione internazionale italiana**

A causa nei noti eventi legati alla "primavera araba", nel 2011 si registrano non poche difficoltà per i collegamenti con i paesi del Nord Africa. I traffici verso la Libia sono problematici per un lungo periodo e addirittura bloccati del tutto durante le operazioni belliche. Emblematico il caso del rimorchiatore "Asso 22", sequestrato dai militari libici a metà marzo per oltre un mese. Anche la difficile situazione dovuta all'instabilità politica in Tunisia e in Egitto è causa del rallentamento dei traffici e di difficoltà operative *in loco*.

A seguito dei drammatici eventi causati dal terremoto e dallo *tsunami* in Giappone, si temono ricadute dell'emergenza nucleare e si studiano le possibili misure da adottare in campo marittimo, per ridurre il rischio di contaminazione per le persone imbarcate su navi in navigazione o in sosta in area interessata da ricaduta radioattiva, in collaborazione con il CIRM – Centro Internazionale Radio Medico.

Un altro elemento che assume sempre maggiore peso nei traffici internazionali è quello legato alle sanzioni adottate da parte di organismi internazionali o di singoli Stati nei confronti di alcuni paesi quali l'Iran, la Costa d'Avorio e più recentemente la Siria. Le sanzioni comportano molto spesso la presenza di un quadro giuridico non definito, che crea notevoli difficoltà agli operatori commerciali ed *in primis* alle compagnie marittime.

### **Semplificazione normativa**

Prosegue l'attività di predisposizione e proposizione di norme a costo zero per la semplificazione di normative e procedure rigide e complesse incompatibili con le attuali esigenze degli operatori marittimi. L'auspicio è che tali proposte possano trovare al più presto accoglimento all'interno di futuri veicoli legislativi.

Nel 2011 si conclude l'aggiornamento e la stesura bilingue dei modelli dei giornali nautici (inventario di bordo, giornale generale di contabilità, giornale di





Portarinfuse "Bulk Zambesi", Coeclerici Logistics Spa

navigazione, giornale di carico) e del giornale di macchina, in collaborazione con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

A seguito dell'entrata in vigore degli aggiornamenti alla Convenzione MARPOL, sono in corso di pubblicazione anche i nuovi stampati dei registri idrocarburi, sia nella parte dedicata a tutte le navi, sia in quella specifiche delle navi petroliere.

### **Rete marittima, porti e logistica in Italia**

La Consulta generale dell'Autotrasporto nel 2011 elabora le nuove linee politiche del Piano Nazionale della Logistica e gli studi di approfondimento e analisi strutturale dei suoi aspetti più importanti (piattaforme territoriali, combinato ferroviario e aereo; combinato marittimo; processi di filiera e morfologia dei flussi internazionali) che individuano punti di forza e di debolezza, anche al fine di definire un nuovo assetto logistico e infrastrutturale per lo sviluppo del Paese.

Di particolare rilevanza il Quaderno "Analisi strutturale del combinato marittimo", sul quale vengono prodotte da Confitarma osservazioni in merito ad un più corretto censimento delle linee intermodali attive ed alle possibilità di crescita del settore.

In ogni caso, le nuove linee politiche elaborate dalla Consulta Generale dell'Autotrasporto oltre ad essere un importante documento di programmazione generale in tema di *policy* dei trasporti, costituiscono la base per poter ottenere la proroga dell'*ecobonus*.

Infatti, dopo il triennio di applicazione previsto dalla normativa iniziale (2007-2009), il Governo italiano ha reperito le risorse necessarie per assicurare agli autotrasportatori il contributo per viaggi effettuati nel corso del 2010 a bordo di navi già impiegate su rotte incentivabili (Autostrade del Mare), ma tali finanziamenti sono stati erogati solo all'inizio del 2011 e in misura più che dimezzata: 30 milioni di euro, anziché i precedenti 70 milioni di euro. Questa situazione genera una notevole incertezza fra gli utilizzatori delle vie del mare, in quanto oltre al ritardo nei pagamenti, pur essendo stata confermata la proroga dell'*ecobonus*, la misura è ancora all'esame della Commissione europea. Per tale motivo, a maggio 2012 i pagamenti dei contributi non risultano ancora avviati per gli anni 2010 e 2011.

Nel 2011 si registra un *trend* positivo dell'offerta di servizi annuali effettuati da operatori italiani con navi ro/ro in partenza dai porti italiani nei collegamenti con la Sicilia e la Sardegna ed anche nei collegamenti internazionali offerti dall'Italia verso la maggior parte dei paesi del Mediterraneo occidentale (Francia, Spagna,

*ECOBONUS*  
E  
TRASPORTO  
COMBINATO  
MARITTIMO

AUTOSTRADE  
DEL MARE





Fast Cruise Ferry "Moby Aki", Moby Spa

Marocco, Tunisia, Libia, Malta), nonché verso quelli del Mediterraneo orientale (Grecia, Siria, Egitto).

Gran parte di queste direttrici sono valide ai fini dell'*ecobonus* a favore degli autotrasportatori che utilizzano la via marittima in alternativa a quella stradale.

In particolare, nei collegamenti con la Sicilia si registra sia una riduzione nel numero di partenze a/r settimanali (da 82 a 74) sia nel numero di linee (da 22 a 19), mentre aumentano i metri lineari offerti che si attestano a oltre 336mila per settimana.

Nei collegamenti con la Sardegna si registra un incremento di oltre il 15% nel numero delle partenze settimanali (da 79 a 91) e di oltre 20% dei metri lineari offerti pari a oltre 289mila.

Nei traffici internazionali rimane stabile il numero dei viaggi a/r settimanali offerti, mentre aumentano del 21% i metri lineari offerti (circa 240mila).

Complessivamente la capienza di stiva offerta annualmente dagli operatori italiani è pari a oltre 2,3 milioni di veicoli commerciali o a 2,9 milioni di semirimorchi.

#### ANDAMENTO DEI TRAFFICI PORTUALI

Nel 2011 il movimento totale dei contenitori nei principali porti italiani, registra una flessione del 2,28%, equivalente a circa 220mila teu.

Su tale risultato incide la riduzione del 13,7% dei traffici nei porti di *transshipment* (Cagliari -2,44 %; Taranto +3,86%; Gioia Tauro -19,16%), che in totale è pari a poco meno del 50% dei traffici italiani. Tale *trend* negativo è causato soprattutto dalla concorrenza dei nuovi *hub* del Nord Africa favoriti da minori costi gestionali e vincoli organizzativi. Da rilevare peraltro il leggero incremento del porto di Taranto, importante perché significativo dell'inversione di una tendenza negativa che durava dal 2007.

Il traffico *container* dei porti di destinazione finale registra un incremento globale del 5,69% che riporta i livelli di traffico ai valori ante-crisi. In particolare, Trieste registra un aumento di traffico del 39,55% e Venezia del 16,36%. Peraltro, i traffici dei porti del Nord Italia, di cui 4 nel Tirreno (Savona, Genova, La Spezia e Livorno) e 4 in Adriatico (Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona), risentono dell'inadeguatezza infrastrutturale e registrano una minore crescita rispetto al resto dell'Europa. Infatti, nel 2011 il traffico dei porti europei si è raddoppiato rispetto al 2000 con un tasso d'incremento medio del 6,5% annuo, mentre quello del Nord Italia è cresciuto poco più di un terzo con un tasso medio inferiore al 3%, non compensato dal maggior tasso di crescita dei porti adriatici. La forbice con i porti del *North Range* si amplia sempre più, considerando che Rotterdam nel 2011 registra un ulteriore incremento del 7% arrivando al livello mai raggiunto di 11,9 milioni di teu insieme ad Amburgo che si attesta su circa 9 milioni di teu, pari a +14% rispetto al 2010.

In assenza di iniziative idonee per aumentare la potenzialità della logistica portuale e recuperare le merci dell'*hinterland* padano, i porti del Nord Italia stanno rischiando di diventare marginali nella logistica europea privando la struttura produttiva italiana di uno strumento strategico per la vitale ripresa economica del Paese.



Tra i porti del Mediterraneo, si distingue Valencia, che registra una crescita costante ed ininterrotta dal 2003 e mantiene la prima posizione con 4,2 milioni di teu, pari a +2,86% rispetto al 2010.

Nel corso del 2011 l'iter parlamentare di approvazione della riforma della legge n. 84/1994 subisce di fatto una battuta di arresto.

Sul testo unificato di disegno di legge approvato dal Comitato ristretto della VIII Commissione del Senato, oltre ai numerosi emendamenti presentati nel corso del mese di gennaio 2011, che di fatto rallentano il procedimento di approvazione del testo legislativo, a causa della carenza di copertura finanziaria il problema riguardante l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali rimane irrisolto, contribuendo al blocco dell'iter parlamentare. Infine, l'entrata in carica nel mese di novembre 2011 di un nuovo Governo e le priorità economiche dettate dalla grave crisi finanziaria internazionale, sospendono per il momento ogni attività parlamentare in materia.

Per quanto concerne i finanziamenti per la realizzazione delle infrastrutture portuali, con l'emanazione di un apposito decreto interministeriale previsto dalla legge n. 10 del 2011, si procede alla revoca dei fondi statali assegnati alle Autorità portuali, nel caso in cui dopo cinque anni dall'assegnazione non sia stato pubblicato ancora il bando di gara. Le somme revocate vengono in parte riassegnate alle Autorità portuali per progetti cantierabili ed in parte destinate a contratti già sottoscritti per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali. Una quota delle somme revocate, pari a 20 milioni di euro, viene poi assegnata alle Autorità portuali con prevalente attività di *transshipment*, per consentire a queste di esercitare la facoltà di riduzione (fino all'azzeramento) dell'ammontare delle tasse di ancoraggio sulle navi e delle tasse portuali sulle merci.

Come per la tutela della salute e sicurezza a bordo delle navi, Confitarma è intervenuta ai vari livelli istituzionali in quanto il settore portuale è ancora in attesa dell'emanazione, in applicazione del decreto legislativo n. 81 del 2008, di un decreto del Presidente della Repubblica di coordinamento tra le norme del decreto legislativo n. 272 del 1999 e quelle del suddetto decreto, in modo da poter mantenere una disciplina specifica che tenga adeguatamente conto delle peculiarità del lavoro svolto in ambito portuale. Nel mese di maggio 2012 il Consiglio dei Ministri approva un decreto legge che rinvia di fatto l'emanazione del provvedimento di coordinamento evitando così l'immediata applicazione al settore del decreto legislativo n. 81 del 2008.

*ITER*  
PARLAMENTARE  
PER  
LA RIFORMA  
DELLA LEGGE  
N. 84  
DEL 1994  
SUI PORTI

SICUREZZA  
DELLE  
OPERAZIONI  
E DEI SERVIZI  
PORTUALI



Rimorchiatore "Norvegia", Rimorchiatori Riuniti Porto Genova Srl





Catamarano "Maria Celeste Lauro", Volaviamare Scarl

#### RITIRO DEI RIFIUTI

Nel corso del 2011, emergono sempre più le criticità connesse al sistema tariffario e regolatorio del servizio di ritiro dei rifiuti e residui del carico prodotti dalle navi nei porti nazionali, criticità derivanti essenzialmente da un'applicazione della normativa comunitaria e nazionale in materia molto spesso disomogenea a livello locale, nonostante i ripetuti interventi di Confitarma per sollecitare una più uniforme e trasparente applicazione della predetta normativa, dalle Autorità portuali competenti e il Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitaneria di Porto non emerge alcun riscontro positivo.

#### SERVIZI TECNICO NAUTICI

*Rimorchio.* Nel mese di novembre 2011 il Consiglio di Stato emana la sentenza n. 6526 con la quale conferma la precedente pronuncia del TAR Veneto del 15 giugno 2010 sulla parziale abrogazione dell'art. 102 del Codice della navigazione, riguardante la disciplina dei regolamenti del servizio di rimorchio. La sentenza del Consiglio di Stato ribadisce che nei porti sede di Autorità portuale, l'emanazione o la modifica del regolamento del servizio di rimorchio, effettuata d'intesa tra Autorità marittima e portuale, non necessita dell'approvazione definitiva del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Sull'argomento il ministero fornisce alcuni chiarimenti. Partendo dal principio che nel nostro ordinamento l'efficacia della sentenza del giudice amministrativo è circoscritta al caso oggetto del contenzioso, la circolare afferma che il dispositivo della sentenza del Consiglio di Stato è limitato al solo porto di Venezia e che i suoi effetti non si possono quindi estendere agli altri porti nazionali né agli altri servizi tecnico nautici, perché il principio del controllo di legittimità dell'atto amministrativo svolto dal ministero prevale sul quello di snellimento procedimentale, sul quale si fonda la sentenza.

*Pilotaggio.* In occasione dell'istruttoria tariffaria per il biennio 2011-2012, Confitarma, insieme alle altre Associazioni nazionali rappresentative degli utenti del servizio, richiede l'apertura di un tavolo di lavoro ministeriale per la verifica dei criteri e dei meccanismi tariffari del pilotaggio. Il confronto sulla materia aperto alla fine del mese di gennaio 2011 impegna tuttora le parti nell'esame delle possibili modifiche alla vigente formula tariffaria del servizio, alla luce degli evidenti cambiamenti intervenuti sia a livello infrastrutturale che a livello di traffico nei porti nazionali dagli anni '70 ad oggi.

*Agenti raccomandatori marittimi.* Il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti a febbraio 2011 provvede a stabilire le nuove tariffe dei raccomandatori marittimi valide fino a dicembre 2012. In particolare, con tale decreto, oltre all'introduzione di alcune nuove disposizioni, si riconosce un incremento delle tariffe del 6% dopo una loro invarianza di quattro anni. Tuttavia, a febbraio 2012, il decreto tariffario viene abrogato sulla base delle nuove disposizioni in materia di liberalizzazione delle attività economiche, sancite dalla legge di stabilità 2012-2014 e i compensi relativi alle prestazioni rese dai raccomandatori marittimi dovranno essere determinati con-





Traghetto Autostrade d'Amare, Caronte & Tourist Spa

sensualmente tra le parti. La Federagenti, nel comunicare l'emanazione della circolare ministeriale, ha comunque suggerito alle proprie aziende associate, a tutela degli utenti dei servizi di raccomandazione, di considerare le tariffe massime abrogate ancora come le "tariffe massime" applicabili alla clientela, in linea con quanto avviene in gran parte dei paesi dell'Unione europea.

*Tasse e diritti marittimi.* La legge n. 14 del 2012, (c. d. Milleproroghe) conferma la decorrenza a partire dall'anno 2012 dell'aumento delle tasse di ancoraggio sulle navi e delle tasse portuali sulle merci stabilito dal Decreto del Presidente della Repubblica n. 107 del 2009. La stessa legge mantiene inoltre anche per il 2012 la facoltà delle Autorità portuali di prevedere variazioni della tassa di ancoraggio sulle navi e della tassa portuale sulle merci, in aumento fino al doppio ed in diminuzione fino all'azzeramento. Ciò al fine di far fronte alla crisi di competitività dei porti nazionali, in particolare di quelli di *transshipment*. In merito poi alla procedura di infrazione n. 2008/4387 aperta dalla Commissione europea in materia di tasse portuali nei confronti dell'Italia, a seguito di quanto convenuto con la Commissione stessa, con il decreto legge n. 1 del 2012, sono apportate alcune modifiche al regime, che si sostanziano in particolare nella parità di trattamento fiscale per quanto concerne l'applicazione della tassa di ancoraggio e della tassa portuale tra le navi che effettuano trasporti fra porti nazionali ovvero tra porti nazionali e porti di altri Stati membri dell'Unione europea.



Anchor Handling Tug Supply "Asso Ventotto", Augusta Offshore Spa



## La navigazione internazionale e i traffici marittimi



Cisterna a doppio scafo "Mare Siculum" Fratelli d'Amico Armatori Spa

Numerosi eventi caratterizzano il 2011 con ripercussioni importanti per tutta la comunità internazionale.

La "primavera araba" cambia lo scenario di quasi tutti i paesi dell'area medio-orientale: Tunisia, Marocco, Egitto, Yemen, Bahrein, Libia e Siria, affrontano rivoluzioni che in alcuni casi portano alla caduta dei *rais* e a libere elezioni, in altri le popolazioni continuano a battersi per il rispetto dei diritti umani e civili.

Il terribile terremoto in Giappone, con l'incidente alla centrale atomica di Fukushima, riporta alla ribalta gli interrogativi sul nucleare.

Il rischio di fallimento della Grecia mette in pericolo l'Europa e la sua moneta unica.

L'insieme di questi eventi si ripercuote naturalmente sull'andamento dell'economia mondiale e sui mercati marittimi, che affrontano una nuova grave crisi economica.

Di fatto, dopo i segnali di ripresa dei primi mesi dell'anno, a partire dal terzo trimestre del 2011 l'economia mondiale rallenta di nuovo, seppure in misura diversa tra i vari paesi industrializzati ed emergenti.

Si registra una ripresa economica negli Stati Uniti, in Giappone e nel Regno Unito. In particolare, in Giappone l'attività produttiva, dopo la contrazione del primo semestre, segna un forte rimbalzo del 5,6% grazie al rafforzamento dei consumi e al riavvio delle esportazioni dopo l'interruzione della produzione causata dal terremoto. Tuttavia, le forti tensioni sul debito sovrano nell'area dell'Euro, la crisi in Grecia e l'incertezza nel processo di consolidamento delle finanze pubbliche statunitensi indeboliscono a fine anno le prospettive di crescita delle economie avanzate mentre il ritmo di crescita dei paesi emergenti pur registrando un piccolo rallentamento, rimane sempre molto elevato: in Cina e in India la crescita del PIL è rispettivamente del 9,2% e del 7,4% a fronte del 3,8% mondiale.



Secondo il WTO (*World Trade Organization*), nel 2011 il commercio mondiale registra un aumento del 6,9% in volume, a fronte dell'aumento record del 12,7% del 2010.

Per quanto riguarda il commercio marittimo mondiale, nel 2011 si stima una crescita del 4,5% dei volumi trasportati rispetto al 2010 per un totale di 8.978 milioni di tonnellate. Per quanto riguarda la domanda di servizi di trasporto marittimo, risultante sia dalle quantità di merci trasportate sia dalle distanze percorse, nel 2011 si stima un aumento di circa il 4% per un totale di 42.689 miliardi di tonnellate-miglia.

### Flotta mondiale

Al 31 dicembre 2011 la flotta mondiale, la cui dimensione definisce l'offerta di servizi di trasporto marittimo, registra un ulteriore aumento dell'8,9%, raggiungendo la cifra record di 1.043 milioni di tonnellate di stazza lorda (gt) e 1.483 milioni di tonnellate di portata (dwt).

Nella graduatoria delle principali flotte mondiali per controllo armatoriale, la Grecia è in prima posizione con circa 217 milioni di tonnellate di portata. L'Italia è 11ª tra le flotte di bandiera e 14ª per controllo amatoriale. È 4ª tra le flotte dell'Unione europea.

### Costruzioni mondiali

Alla fine del 2011, secondo le statistiche *IHS Fairplay*, nel *carnet* degli ordini mondiali di nuove costruzioni risultano 6.859 navi per 217 milioni di tonnellate di stazza lorda (326,5 milioni dwt), di cui il 72% come numero di navi e il 58% in termini di tonnellaggio di stazza sarà completato entro il 2012.

I cantieri cinesi diventano leader nella costruzione di nuove navi, superando nel numero di navi e nel tonnellaggio l'*orderbook* della Corea del Sud. Cina, Corea del Sud e Giappone detengono l'89% degli ordinativi mondiali. La Corea del Sud detiene il primato nella costruzione di navi petroliere (149 unità per il greggio e 44 per i prodotti petroliferi, per un totale di 32 milioni dwt), portacontenitori (291 unità, per 32,1 milioni dwt), chimichiere (95 unità, per 4,3 milioni dwt) e gasiere LNG (49 unità per 4,1 milioni dwt), LPG (24 unità per 598mila dwt), settore ove supera seppure di poco il Giappone, ed è al primo posto nella costruzione di traghetti misti passeggeri/ro-ro merci (9 unità per 204mila dwt) superando la Cina che invece è *leader* nella costruzione di navi portarinfuse (1.151 unità per 85,9 milioni dwt) e carichi generali (298 unità per 4,8 milioni dwt). Il Giappone è il primo costruttore di *vehicules carrier* (26 unità per 472mila dwt).



Portarinfuse "Giannutri", Dalmare Spa





Portarinfuse "Bottiglieri Flavio Borriello", Giuseppe Bottiglieri Shipping Company Spa

L'Italia è decima nella graduatoria mondiale dei paesi costruttori (al secondo posto tra i paesi dell'Unione europea dopo la Germania) ed è *leader* nella costruzione di navi da crociera, con ordini per 9 unità (1 milione gt).

### Mercati marittimi

I mercati marittimi mondiali, con la nuova crisi economica del 2011, registrano di nuovo andamenti negativi soprattutto nei settori delle merci secche alla rinfusa e dei carichi di greggio e prodotti petroliferi ove l'eccesso di offerta di naviglio provoca una drastica riduzione dei livelli dei noli.

Accanto alla riduzione della domanda, i prezzi del bunker rimangono elevati e le previsioni sono di ulteriori aumenti.

Peraltro, nel 2011 si registra un aumento delle unità inviate alla demolizione, per un totale di 40,9 milioni di dwt, rispetto ai 27,6 milioni dwt nel 2010 e 33,3 milioni dwt nel 2009 e secondo le previsioni, questo *trend* dovrebbe proseguire nei prossimi due anni.

Inoltre, date le deboli condizioni del mercato, le navi, non più incentivate da una domanda elevata a compiere viaggi nel minor tempo possibile, adeguano ed ottimizzano la velocità di navigazione, riducendo il consumo di *bunker* ed i relativi costi.

### MERCI SECHE ALLA RINFUSA

Dopo un 2010 sorprendentemente in ripresa rispetto ai risultati di un disastroso 2009, nel 2011 si registra un ulteriore crollo delle rate di nolo. Nel 2009, il *Baltic Dry Index*, indice di riferimento per il trasporto delle rinfuse secche, segnò un crollo del 60% nelle rate di nolo rispetto al 2008, sancendo la fine del superciclo iniziato nel 2003. Nel 2011, la media del *Baltic Dry Index* si attesta a 1.550 punti, in calo di circa il 45% rispetto all'anno precedente, e secondo peggior risultato degli ultimi 10 anni.

È importante sottolineare che i ribassi del 2009 e del 2011 hanno cause assolutamente antitetiche: nel 2009 in seguito al *credit crunch* il volume delle merci trasportate diminuì improvvisamente; nel 2011, al contrario, la buona crescita nella domanda non si traduce in un aumento delle rate di nolo a causa di una flotta mondiale cresciuta troppo.

Infatti, nonostante la demolizione di oltre 300 navi per circa 23 milioni dwt, a fine 2011, la flotta di navi portarinfuse superiori alle 20.000 dwt è pari ad oltre 7.600 navi, per una capacità totale di trasporto di circa 573 milioni dwt, con un aumento del 12% rispetto al 2010.





Cisterna a doppio scafo "Adele Marina Rizzo", Rizzo-Bottiglieri-De Carlini Armatori Spa

Inoltre, i disastri naturali verificatisi nel 2011, come il terremoto in Giappone e le inondazioni in Australia, rallentano la crescita della domanda, in particolar modo durante la prima metà dell'anno.

Le medie annuali dei noli spot di tutte le 4 principali tipologie navali, subiscono forti riduzioni rispetto al 2010. In particolare, le diminuzioni più marcate si registrano per le unità di dimensioni maggiori, come le Capesize che registrano 15.750 Usd/giorno (-52%) e le Panamax 14.000 Usd/giorno (-44%); le Supramax e le Handysize si attestano rispettivamente a 14.400 Usd/giorno e 10.500 Usd/giorno (-35% per entrambe).

Neanche gli sconvolgimenti politici e naturali avvenuti nel 2011 riescono ad incidere sul mercato delle grandi petroliere che trasportano greggio, che continuano a soffrire di un forte eccesso di capacità di trasporto. Nel 2011, la flotta adibita al trasporto di greggio cresce ulteriormente di circa il 5,8% con la consegna di oltre 33 milioni dwt e con la modesta crescita della domanda globale (+0,8% equivalente a circa +700.000 bbl/day), si verifica una riduzione delle rate di nolo in tutto il comparto *crude oil carrier*.

Il *Baltic Dirty Tanker Index* segna una media di 788 punti alla fine dell'anno, con una riduzione del 12% rispetto al 2010. Come nel carico secco i comparti che soffrono maggiormente la difficile congiuntura sono quelli di grandi dimensioni: secondo il *Baltic Exchange*, rispetto al 2010 le VLCC registrano una media annuale di appena 3.000 Usd/giorno (-87%); le Suezmax segnano 15.000 Usd/giorno (-40%) e le Aframax 7.500 Usd/giorno (-45%).

Al contrario le *product carrier* nel 2011 proseguono sulla strada di una lenta, ma costante, ripresa dopo il crollo del 2009, e segnano rate dei noli in salita, in media del 12%.

Il terremoto in Giappone influisce in modo particolare sulla domanda di trasporto di prodotti petroliferi la cui flotta si mantiene sostanzialmente stabile con un aumento pari ad appena 0,9%.

La crescita dei noli registrata nel 2010 continua sostenuta durante tutto il primo quadrimestre del 2011.

Il *Container Index* raggiunge ad aprile quota 718 punti, un record nel periodo *post credit crunch*. Successivamente la crisi del debito degli stati europei, le conseguenti politiche di *austerità* e il continuo aumento della flotta a ritmi troppo sostenuti

GREGGIO  
E PRODOTTI  
PETROLIFERI

MERCATO  
IN CONTAINER





Portacontaineri "Ital Florida", Italia Marittima Spa

nuti causano un repentino cambio di direzione nel mercato dei noli che alla fine dell'anno segnano -44% rispetto al picco di aprile.

Nel complesso, alla fine del 2011 il *VHSS Container Index* (*Hamburg Shipbrokers' Association*) segna una media di 590 punti con un aumento del 30% rispetto al dato del 2010 ed anche le rate di nolo medie registrano miglioramenti in tutti i settori, particolarmente marcati per le unità *feeder*. Peraltro, nonostante gli incrementi medi registrati rispetto al 2010, nel 2011 i valori sono di circa il 36% inferiori a quelli del 2008.

La capacità di trasporto della flotta espressa in teu cresce durante l'anno di circa il 9%, concentrandosi quasi completamente nelle mega-portacontaineri superiori a 8.000 teu (72 navi consegnate durante l'anno per una capacità complessiva di oltre 800mila teu). A causa del generale miglioramento delle rate di nolo, rispetto al 2010, si riducono della metà le vendite per demolizione attestandosi a circa 80.000 teu.

#### GAS CARRIER

Dopo un 2010 di noli in salita con una crescita della flotta pari a circa l'8%, il 2011 vede un'impennata nelle rate di nolo per le navi adibite al trasporto di Gas Naturale Liquefatto (LNG): la flotta cresce di circa il 3% e le rate per breve periodo praticamente si raddoppiano raggiungendo i 150.000 Usd/giorno per una nave standard da 150.000 metri cubi di capacità. La forte crescita della domanda di LNG è



Gasiera "Syn Zube", Synergas Srl





Ferry Cruise "Forza", Grimaldi Holding Spa

generalizzata, ma si concentra in particolare nei mercati giapponese, sud-coreano e cinese, che sembrano essere disposti a comprare e importare grandi quantità di gas.

Anche il mercato del trasporto di Gas di Petrolio Liquefatto (LPG) vede una crescita particolarmente sostenuta durante i primi 3 trimestri del 2011. Le rate per periodo si mantengono stabili per unità di dimensioni più piccole, mentre per quelle di dimensioni medio/grandi continuano a crescere durante tutto l'anno.

Nel 2011, la flotta mondiale di navi ro-ro cargo (includere le *car-carrier*) registra un aumento del 6% attestandosi su un totale di quasi 45 milioni gt. L'Italia è *leader* per numero di navi e tonnellaggio.

NAVI  
Ro-Ro

Si riduce invece dello 0,8% la flotta di navi ro-ro per il trasporto di passeggeri, alla fine dell'anno pari a 16,8 milioni gt.

Nel 2011, con la consegna di 10 nuove unità, la flotta mondiale di navi da crociera aumenta del 4% per un totale di circa 16,2 milioni gt.

NAVI  
DA CROCIERA

Si prevede un'ulteriore crescita, con l'entrata in esercizio delle navi attualmente ordinate o in costruzione, pari ad oltre 2,7 milioni gt.

La flotta crocieristica battente bandiera italiana mantiene nel 2011 il quarto posto nella graduatoria delle principali flotte mondiali e il primo posto tra quelle dei Paesi industrializzati.



Traghetto merci Ro-Ro "Eurocargo Alexandria", Atlantica Spa Società di Navigazione



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



Nel 2011 l'Unione europea, sotto la guida delle presidenze ungherese e polacca, e durante i primi mesi del 2012, di quella danese, conferma un chiaro segnale di attenzione al settore marittimo, con il completamento di una parte delle iniziative programmatiche in calendario nella legislatura (2009-2014) e l'avvio di consultazioni pubbliche volte a migliorarne ulteriormente la sostenibilità ambientale e la competitività.

Sul fronte della politica estera e di sicurezza comune (PESC), il biennio sarà certamente ricordato come un periodo di profondi cambiamenti geo-politici nell'intero bacino mediterraneo, che inducono l'Unione europea a riformulare la sua politica di vicinato e a ridefinire le alleanze con i nuovi governi di transizione. Il deterioramento dei conflitti in alcune parti del globo portano invece l'Ue a rafforzare ulteriormente le misure restrittive nei confronti di alcuni paesi (Iran, Siria, Libia, ecc.) con un forte impatto sugli operatori comunitari dei traffici marittimi interessati.

Nel corso del 2011 si intensifica l'azione dell'Ue contro la pirateria.

Il programma di lavoro della Commissione per il 2011-2012 traduce in azioni concrete le linee guida politiche nei seguenti principali obiettivi generali: "costruire un'Europa della stabilità e della responsabilità, costruire un'Unione della crescita e della solidarietà, dare all'Ue una voce più incisiva sulla scena mondiale".

Le priorità di politica marittima espresse dalle presidenze di turno dell'Ue riguardano i seguenti principali temi strategici: revisione della rete transeuropea dei trasporti, miglioramento delle performance ambientali del settore marittimo e revisione degli orientamenti sugli Aiuti di Stato nel settore della cantieristica e del trasporto marittimo.

Inoltre, vengono ultimate le procedure di recepimento negli ordinamenti giuridici degli Stati membri delle misure legislative parte del terzo pacchetto sulla sicurezza



za marittima del 2009 (*Port State Control*, obblighi dello Stato di bandiera, crediti marittimi, inchiesta sinistri marittimi, responsabilità del vettore nel trasporto passeggeri).

Gli Stati membri sono invitati dalle istituzioni europee ad accelerare le procedure di ratifica di numerose convenzioni internazionali, la cui entrata in vigore impatterà con forza sui costi del trasporto: Convenzione sulla responsabilità civile per i danni dovuti da inquinamento da combustibile delle navi (*Bunker oil 2001*), Convenzione di Atene relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli (Atene 2002), Convenzione sulla limitazione delle responsabilità per i crediti marittimi (*LLMC 1966*), Convenzione sulla responsabilità e il risarcimento dei danni connessi al trasporto di merci pericolose e tossiche per mare (Convenzione *HNS*).

Al riguardo, un importante lavoro viene svolto con l'*International Group of P&I Clubs* per assicurare il rilascio dei certificati attestanti l'avvenuta emissione della garanzia assicurativa o finanziaria da parte degli organismi nazionali competenti a copertura dei nuovi regimi di responsabilità civile (*blue card*). Da sottolineare che è attesa nel 2012 l'entrata in vigore della Convenzione sul lavoro marittimo del febbraio 2006, strumento giuridico di applicazione universale che riguarda 1,2 milioni di marittimi, recepita dalla Direttiva 2009/13/CE recante attuazione dell'accordo concluso dall'associazione degli armatori europei (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF).

### **Flotta**

Alla fine del 2011, la flotta battente le bandiere dell'Unione europea è composta da quasi 13.900 unità per un totale di 158,9 milioni gt (208,5 milioni di dwt) e rappresenta il 15% della flotta mondiale. Peraltro, se si considera l'intera flotta controllata dai paesi dell'Unione, anche quella battente bandiera estera, la percentuale aumenta al 36% del totale mondiale.

### **Commercio estero dell'Ue**

Alla fine del 2011, secondo i dati Eurostat, il commercio estero dell'Unione europea è pari a 2,211 miliardi di tonnellate, di cui il 75% (1,666 miliardi di tonnellate) utilizza la via marittima. Tale quota sale al 90% se si tiene conto della distanza percorsa dalle merci, quantificando i dati in tonnellate-chilometro. Ai primi posti nell'interscambio europeo via mare vi sono i Paesi Bassi (237,2 milioni di tonnellate)



Cisterna a doppio scafo "Four Smile", Premuda Spa

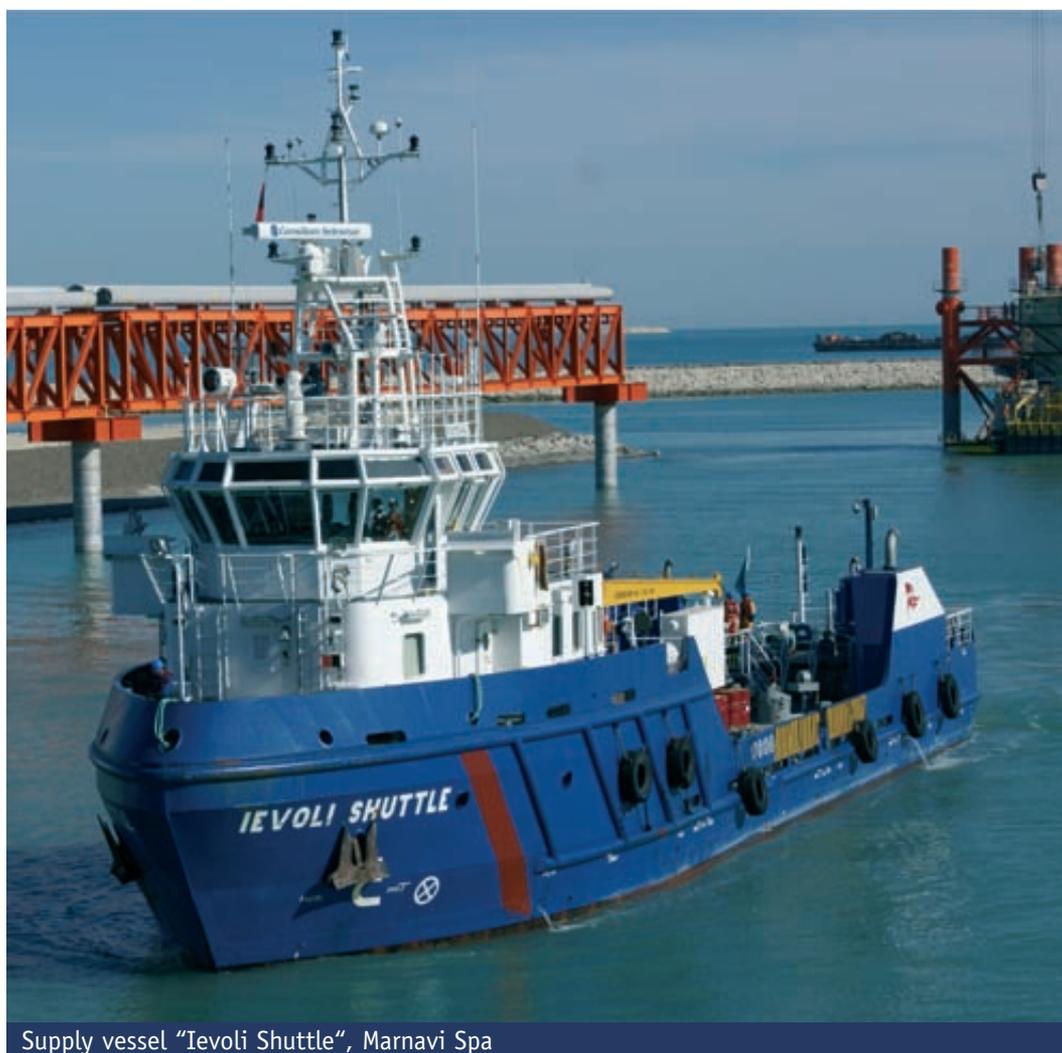


e l'Italia (233,5 milioni di tonnellate), seguiti da Regno Unito (204,4 milioni di tonnellate), Spagna (193 milioni di tonnellate), Germania (191,5 milioni di tonnellate), Francia (185 milioni di tonnellate). Inoltre, il 40% degli scambi intracomunitari avvengono via mare.

### **Revisione della Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T)**

Prosegue nel 2011 l'esame in sede europea volto a delineare il futuro della politica TEN-T, in particolare in merito a metodologia e finanziamento della rete, nel quadro dei nuovi orientamenti del Libro Bianco del 2011 che traccia la "road map" della politica dei trasporti fino al 2050.

In questo contesto, l'Italia applica la metodologia fornita dalla Commissione per l'individuazione e la pianificazione della rete di trasporto europeo, costituita da una rete globale (*comprehensive network*) e da una rete centrale/prioritaria (*core network*). La revisione del sistema italiano delle infrastrutture di trasporto di interesse europeo parte dalla riconferma dei progetti prioritari TEN-T definiti nel 2004 (tuttora in corso di realizzazione) e del Sistema Europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) approvato nel 2010. L'Italia chiede che nella programmazione comunitaria venga confermata l'attenzione alla realizzazione dei collegamenti transfrontalieri, presupposto infrastrutturale del mercato unico e presenta l'elenco dei 13 porti prioritari per la *core network* e dei 39 porti della *comprehensive network*; riguardo agli interporti, sottolinea che il Piano nazionale della logistica 2011 propone l'individuazione di 6 piattaforme territoriali equamente distribuite sul territorio nazionale che corrispondono di fatto ai maggiori interporti italiani.



Supply vessel "Ievoli Shuttle", Marnavi Spa



### **Orientamenti comunitari degli Aiuti di Stato**

Dopo l'adozione nel 2011 dei nuovi orientamenti comunitari degli Aiuti di Stato alla costruzione navale, la Commissione avvia nel febbraio 2012 la consultazione pubblica "Orientamenti comunitari del 2004 sugli Aiuti di Stato nei trasporti marittimi" e si pronuncerà entro l'anno sull'opportunità di rinnovarli nei termini attuali o se apportare emendamenti alle norme esistenti.

Al termine della consultazione pubblica del 2010, la Commissione europea aveva adottato le nuove regole in materia di Aiuti di Stato alla cantieristica, in vigore dal 1° gennaio 2012 al 31 dicembre 2013. Successivamente a tale data la Commissione prevede di includere le disposizioni relative agli Aiuti all'innovazione nella disciplina comunitaria in materia di Aiuti di Stato a favore di ricerca, sviluppo e innovazione e di integrare quelli a finalità regionale per il settore della costruzione navale negli orientamenti in materia di Aiuti di Stato a finalità regionale.

Il nuovo inquadramento proroga il precedente e razionalizza, in particolare le regole relative agli Aiuti all'innovazione, che sono certamente "senza equivalente" nel diritto dell'Ue ed estende il campo di applicazione ai nuovi segmenti specializzati del mercato (piattaforme *off-shore* e navigazione interna). Le regole relative agli aiuti sotto forma di credito all'esportazione e a finalità regionale rimangono uguali. Non vi sono più aiuti alla chiusura, aiuti all'occupazione e allo sviluppo, mentre il settore potrà usufruire degli strumenti di aiuti orizzontali, salvo disposizioni contrarie elencate nella comunicazione.

### **Revisione della Direttiva 1999/32/CE sul tenore di zolfo nei combustibili marini**

L'esame avviato nel 2011 dalla Commissione europea mirante a recepire nell'ordinamento giuridico comunitario l'accordo IMO (MARPOL Annesso VI) è oggetto di un intenso negoziato tra le istituzioni (Commissione europea, Parlamento europeo e Consiglio) volto a cercare un compromesso tra posizioni fortemente contrastanti. L'armamento è coeso nell'affermare la necessità per il settore di attenersi a un mero esercizio di trasposizione della normativa vigente IMO, evitando di introdurre nuove misure che vadano oltre quanto stabilito a livello internazionale e sottolineando che l'IMO rimane l'unica sede competente per stabilire i criteri e le procedure attinenti alla sicurezza della navigazione e alla protezione dell'ambiente (atmosferico e marino).



Cisterna a doppio scafo "Misenò", L. G. R. di Navigazione Spa



## Il lavoro a bordo e la formazione



Cisterna a doppio scafo "Odoardo Amoretti", Marittima Etnea Srl

### Occupazione marittima

Con un incremento del 2,5% rispetto a fine 2010, al 31 dicembre 2011, si stimano pari a 37.930, i posti di lavoro a bordo della flotta italiana, di cui 22.740 coperti da marittimi italiani o europei e 15.190 da personale non europeo. Su tali posti ruotano circa 53.000 marittimi. Il rapporto tra personale di terra e posti di lavoro a bordo è stimato pari a uno a cinque, per cui i posti di lavoro a terra sono valutati a fine 2011 in circa 7.500 unità.

### Relazioni industriali

L'accordo interconfederale del 28 giugno (riconfermato il 21 settembre) riguardante la rappresentanza sindacale e l'esigibilità della contrattazione collettiva aziendale, sottoscritto da Confindustria con tutte le organizzazioni sindacali confederali, rappresenta senz'altro la maggiore novità intervenuta nel corso del 2011 in materia di relazioni industriali a livello nazionale.

Oltre a definire le regole per la certificazione dell'effettiva rappresentatività delle organizzazioni sindacali, con tale accordo, vengono definite le modalità con cui, riguardo agli istituti che disciplinano prestazione lavorativa, orari e organizzazione del lavoro, la contrattazione aziendale può derogare alle norme contenute nei contratti collettivi nazionali di lavoro e ai criteri di esigibilità degli accordi aziendali.

L'importanza risiede nel fatto che, per la prima volta, la possibilità di derogare alla contrattazione nazionale – seppur in presenza di specifiche condizioni quali crisi aziendali o significativi investimenti – viene condivisa da tutte le organizzazioni sindacali confederali, rendendone con ciò decisamente più agevole per le aziende la pratica applicazione.

Anche nel settore marittimo, la possibilità di sottoscrivere accordi in sede aziendale, sulle materie sopra riportate, in deroga al contratto collettivo nazionale può rappresentare, soprattutto per le aziende che si trovano in difficoltà a causa della riduzione dei traffici e del valore dei noli, un importante strumento per intervenire



sull'organizzazione del lavoro e degli orari, rispondendo in maniera più consona alle esigenze del proprio specifico contesto aziendale.

Con riferimento alle relazioni industriali nel settore marittimo, si segnala *in primis* l'apertura ufficiale, in data 28 aprile, del tavolo di rinnovo del contratto collettivo nazionale, scaduto il 31 dicembre 2010.

La prima fase della trattativa vede le parti confrontarsi in merito alle piattaforme presentate dalle organizzazioni sindacali, ma anche sulle richieste di parte datoriale.

Con riferimento alle piattaforme sindacali, si riscontra che esse sono centrate su argomenti di carattere politico, senza avanzare specifiche richieste di modifiche normative. In particolare, le organizzazioni sindacali manifestano preoccupazione per il fenomeno crescente della disoccupazione del personale marittimo italiano, in particolare nelle qualifiche di bassa forza, ed evidenziano l'esigenza di un maggiore coinvolgimento delle organizzazioni sindacali nei processi di individuazione e gestione delle attività formative.

Su tale ultima richiesta, da parte della Confitarma viene data disponibilità ad approfondire le modalità attraverso cui tale maggiore coinvolgimento si potrà in concreto attuare.

Con riferimento alle richieste da parte della Confitarma, esse vertono in particolare sulla necessità di semplificare e razionalizzare l'impianto contrattuale, al fine di renderlo maggiormente rispondente alle esigenze dei vari settori del trasporto marittimo, nonché di introdurre elementi innovativi di flessibilità dell'organizzazione del lavoro, in particolare nel settore del rimorchio.

Tuttavia, la crisi economica, particolarmente avvertita in tutti i settori del trasporto marittimo, e alcune incertezze circa il pieno mantenimento dell'impianto normativo del Registro internazionale e al prolungarsi del processo di privatizzazione della Tirrenia, inducono le parti, nel mese di novembre 2011, a concordare una momentanea sospensione della trattativa fino a gennaio 2012, sospensione che si ritiene poi di prorogare ulteriormente in attesa che si definiscano in maniera chiara le criticità sopra evidenziate.

### **Tutela della salute e sicurezza a bordo delle navi**

Confitarma è intervenuta ai vari livelli istituzionali in quanto il settore marittimo è ancora in attesa dell'emanazione, in applicazione del decreto legislativo n. 81 del 2008, di un decreto del Presidente della Repubblica di coordinamento tra le norme del decreto legislativo n. 271 del 1999 e quelle del suddetto decreto, in modo da poter mantenere una disciplina specifica che tenga adeguatamente conto delle peculiarità del lavoro svolto a bordo delle navi. Nel mese di maggio 2012 il Consiglio dei Ministri approva un decreto legge che rinvia di fatto l'emanazione del provvedimento



Supply vessels "Vos Hestia", "Vos Hades" e "Vos Hera", Vroon Offshore Italia Srl



Supply vessel "Mare Bianco", Bambini Srl





Cisterna a doppio scafo "Giacinta", Motia Compagnia di Navigazione Spa

di coordinamento evitando così l'immediata applicazione al settore del decreto legislativo n. 81 del 2008.

### **OIL – Organizzazione Internazionale del Lavoro**

#### *MINIMUM WAGES*

Nel mese di aprile, dopo due giorni consecutivi di trattative presso la sede dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro a Ginevra, viene raggiunto un accordo tra *International Shipping Federation* – ISF (Armatori) e *International Transport Workers Federation* – ITF (Sindacati), per aggiornare la risoluzione dell'OIL che stabilisce la paga base minima mensile della figura professionale di riferimento *Able Seafarer*. Tale accordo fa seguito ad un incontro del 2009, durante il quale non era stato possibile raggiungere alcuna intesa, e prevede un progressivo aumento da 545 Usd a 585 Usd nell'arco di tre anni (1° gennaio 2012 - 31 dicembre 2014).

L'ITF, sulla base di una formula in uso, rivendicava un aumento fino a 710 Usd, ma l'ISF dimostra che la volatilità del dollaro e la situazione economica globale rendono la formula già usata in passato non utilizzabile al momento delle trattative.

#### *CONVENZIONE SUL LAVORO MARITTIMO (MLC MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006)*

In sede OIL, dopo la ratifica di Tuvalu a febbraio 2011 e del Togo a marzo 2012, sono venticinque le adesioni alla Convenzione sul Lavoro Marittimo, raggiungendo così una rappresentanza di Parti contraenti pari al 56% del tonnellaggio complessivo mondiale di navi mercantili.

Delle venticinque ratifiche, dodici sono state depositate nel corso del 2011 e tre nel primo trimestre del 2012. Ciò conferma il fatto che gli sforzi degli Stati nel processo di ratifica sono giunti nella fase di massima intensità che precede l'ormai prossimo raggiungimento del *quorum* necessario per l'entrata in vigore della convenzione. L'Organizzazione Internazionale del Lavoro prevede altre sei ratifiche nell'arco dei prossimi sei mesi, e pertanto la convenzione potrà entrare in vigore entro il primo semestre del 2013.

Il differimento di dodici mesi dell'entrata in vigore della Convenzione dal raggiungimento del *quorum* è stato concepito proprio per consentire agli Stati, una volta raggiunto tale *quorum*, di provvedere all'attività di ispezione e certificazione delle condizioni del lavoro a bordo delle oltre 100.000 navi che compongono la flotta mercantile mondiale, prima dell'entrata in vigore dei nuovi *standard*.



L'attività poggerà sui sistemi nazionali già esistenti, ma, ove necessario, si dovrà ricorrere a pubbliche istituzioni o altre organizzazioni riconosciute competenti a svolgere le ispezioni delle seguenti condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi: età minima dei lavoratori, idoneità psico-fisica, qualificazione professionale, contratto d'impiego, eventuali servizi di reclutamento o collocamento, orari di lavoro e riposo, tabelle di armamento, alloggi e relativi servizi essenziali, locali ed attrezzature ricreativi, alimentazione e servizi di ristorazione, salute e sicurezza sul lavoro, cure mediche, procedure di reclamo dei lavoratori, congruenza della busta paga con la retribuzione pattuita.

Il 2012 sarà quindi un anno veramente determinante per il lavoro marittimo. E si sta facendo sempre più pressante la necessità di sapere quale soggetto sarà incaricato dell'attività di ispezione e certificazione delle condizioni di vita e di lavoro a bordo delle oltre mille navi della flotta nazionale, affinché tale attività possa essere avviata senza indugi, immediatamente dopo il raggiungimento del *quorum* necessario per l'entrata in vigore della Convenzione internazionale sul Lavoro Marittimo: obiettivo indispensabile per non svantaggiare la flotta nazionale nei confronti delle flotte concorrenti al momento dell'entrata in vigore della Convenzione stessa.

### **Convenzione STCW**

Il 2011 è stato importante anche per il secondo pilastro delle regole internazionali sul lavoro marittimo. Infatti, è stato l'anno che separa con un periodo transitorio l'entrata in vigore dei numerosi e sostanziali emendamenti della convenzione STCW dalla Conferenza Diplomatica di Manila del 2010, nel corso della quale erano stati adottati gli emendamenti. Tra il 1° gennaio 2012 ed il 1° gennaio 2017 tutti gli Stati contraenti saranno impegnati nel complesso adeguamento dei propri ordinamenti nazionali agli *standard* di competenza professionale e tenuta della guardia, internazionalmente convenuti.

### **Scuola e formazione professionale**

Confitarma nel corso del 2011 intensifica al massimo i propri sforzi per arrivare, sul finire dell'anno, all'importante risultato di veder accolte le proprie proposte in ordine alla possibilità di attivare, nell'ambito della riforma dell'istruzione tecnica della scuola pubblica, ben tre opzioni dell'indirizzo trasporti e logistica dedicate al settore dei trasporti marittimi.



Rimorchiatore "Eugenia", S. E. R. S. – Società Esercizio Rimorchi e Salvataggi Srl





Cisterna a doppio scafo "Miss Benedetta", Perseveranza Spa

**ITS  
ISTRUZIONE  
TECNICA  
SUPERIORE**

Questo traguardo fa ben sperare, se si considera che allo stesso tempo, nel segmento successivo, quello dell'Istruzione Tecnica Superiore, l'Accademia Italiana della Marina Mercantile, dopo essersi costituita in Fondazione, ha attivato quattro corsi nel 2011 ed altri cinque sono in via di programmazione per il 2012. Inoltre, i programmi dell'Accademia si sono arricchiti anche di un percorso sperimentale destinato ai comandanti comunitari, che sono chiamati ad adempiere al requisito introdotto dall'articolo 292 bis del codice della navigazione circa la conoscenza della lingua italiana e della nostra legislazione marittima.

Tre i percorsi attivati nel 2011 dalla Fondazione Giovanni Caboto di Gaeta per la Mobilità Sostenibile; altri due saranno attivati nel 2012.

**FORMAZIONE  
POST UNIVER-  
SITARIA**

Concluso il *SeaMaster* con l'Università di Sassari, anche nel 2011 intenso è stato il rapporto di collaborazione tra Confitarma ed i principali centri di formazione universitaria e *post* universitaria dedicati alla formazione superiore nel campo del diritto della navigazione, dell'economia dei trasporti, della finanza legata allo *shipping* e dell'ingegneria dei trasporti e in particolare con l'IPE – Istituto per ricerche ed attività educative, Scuola di Alta Formazione di Napoli.

**Pirateria: iniziative umanitarie a sostegno dei marittimi e delle loro famiglie**

Nel 2011 l'ISF, insieme ad altre organizzazioni armatoriali, sindacali e professionali del settore, ritenendo necessario rafforzare il sostegno umanitario dei lavoratori marittimi vittime di atti di pirateria e delle loro famiglie, nell'ambito di un programma denominato *Maritime Piracy – Humanitarian Response Programme (MPHRP)*, ha pubblicato il manuale intitolato "*The Good Practice Guide for Shipping Companies and Manning Agents for the Humanitarian Support of Seafarers and their Families*".



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



Cisterna a doppio scafo "Fantasia", Morfini Spa

Anche nel 2011 vengono seguite con particolare attenzione le problematiche internazionali relative alla gestione tecnica delle navi, alla tutela dell'ambiente ed alla sicurezza della navigazione.

Costante la presenza dell'armamento italiano ai lavori dei principali Comitati tecnici dell'IMO (*International Maritime Organization*), in particolare MSC (*Maritime Safety Committee*) e MEPC (*Maritime Environmental Protection Committee*), in ambito ECSA (*European Community Shipowners' Association*) per le attività dell'*Air Emission Working Group* e del *Safety and Environmental Committee*, e presso il *Maritime Committee* dell'ICS (*International Chamber of Shipping*).

L'azione a supporto della rappresentanza italiana presso l'IMO a Londra, consente di monitorare l'evoluzione della normativa internazionale su aspetti tecnici e operativi, per cercare soluzioni che permettano di salvaguardare l'ambiente, con l'obiettivo di un trasporto sempre più eco-sostenibile.

Le problematiche ambientali (emissioni, scarico acque reflue, trattamento delle acque di zavorra) restano, infatti, di grandissima attualità accanto a quelle legate alla sicurezza, alle procedure ed alla formazione del personale.

Notevole attenzione viene dedicata anche alla ricerca ed all'innovazione, trattando temi strettamente specifici quali, ad esempio, l'impiego di *software* tecnico-gestionali, l'utilizzo d'eliche di nuova concezione o di dispositivi per l'abbattimento delle sostanze nocive dei gas di scarico. In proposito, oltre a monitorare costantemente gli sviluppi della normativa a livello internazionale, è intensa l'attività a livello nazionale per rimuovere una serie di problemi, derivanti soprattutto da obsolete procedure burocratiche, che creano notevoli difficoltà a livello operativo.

Infine, emerge l'esigenza di analizzare i vari aspetti della sicurezza e della salvaguardia dell'ambiente nel trasporto marittimo di oggi in un'ottica di forte concre-





Traghetto "Esprit", Grendi Trasporti Marittimi Spa

tezza, per capire come le navi possano ottemperare a norme sempre più severe, adottate negli ultimi anni, pur mantenendo competitività ed efficienza, specialmente in un periodo di crisi economica quale è quello attuale.

### Emissioni

Le diverse posizioni di paesi industrializzati e paesi in via di sviluppo si manifestano anche in sede IMO in merito alla riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub> (anidride carbonica), tema sul quale il dibattito è ancora aperto. È prevedibile che tale situazione porti l'Unione europea a prendere una iniziativa simile a quella adottata per il trasporto aereo, con l'introduzione di un sistema di quote di emissioni a livello comunitario, a cui paesi come Stati Uniti e Cina si sono opposti.

Per i cosiddetti SO<sub>x</sub> (ossidi di zolfo) si "sblocca" la situazione relativa all'indice di progettazione d'efficienza energetica, *EEDI* (*Energy Efficiency Design Index*), e al piano di gestione dell'efficienza energetica della nave, *SEEMP* (*Ship Energy Efficiency Management Plan*), che sostanzialmente sarà richiesto, a partire da gennaio 2013, a navi sia nuove che esistenti. Per ogni nave la Società di navigazione dovrà valutare l'efficienza energetica nelle varie fasi operative al fine di ottimizzarle. In sostanza si chiederà un più stretto legame con la policy energetica della compagnia (*CEEMP* – *Corporate Energy Efficiency Management Plan*), con l'*Environmental Management System* (*EMS*), e quindi con l'intero *Company Management System*. Si dovranno definire gli strumenti per implementare l'efficienza energetica, individuare i fattori che influenzano e fissare degli obiettivi; il monitoraggio dovrà avvenire attraverso strumenti adeguati, quali ad esempio l'*Energy Efficiency Operational Indicator* (*EEOI*), che consente all'operatore di misurare l'efficienza energetica della nave durante le sue operazioni. I dati saranno raccolti ed esaminati per un'autovalutazione ed una programmazione d'ottimizzazione energetica, spaziando dalla pianificazione dei viaggi alla manutenzione della nave.

Anche l'*EEDI* entrerà in vigore dal 1° gennaio 2013, ma solo per le navi nuove: si tratta infatti di un indice ideato per stimolare l'innovazione e lo sviluppo tecnico di tutti quegli elementi che influenzano l'efficienza energetica di una nave fin dalle prime fasi della progettazione. L'*EEDI* determina le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di una nave mettendo in relazione i parametri progettuali con le performance commerciali della nave. Nella sua formula compaiono sia parametri relativi alle caratteristiche della nave (velocità di riferimento, potenza installata, potenza degli ausiliari), sia una serie di fattori correttivi (per le limitazioni tecniche/legislative sulla capacità, per specifici elementi di progetto, per gli effetti delle correnti e del vento).

Dall'entrata in vigore della normativa, si prevede una prima fase (periodo 2013-2014), in cui l'obiettivo è la stabilizzazione dei consumi nominali delle navi nuove; nella seconda fase (2015-2019) le predette unità – proprio per i limiti imposti dall'*EEDI* – dovranno rispettare una riduzione di consumi fino al 10%, per arrivare, nella terza fase (2020-2024), fino al 15-20%, e addirittura al 30%, dal 2025. Il principio generale è che i suddetti livelli di massima efficienza nell'ambito degli intervalli di miglioramento riguarderanno le navi di medie e grandi dimensioni, mentre maggiore flessibilità è stata adottata per le navi di piccole dimensioni, che dovranno





Cisterna a doppio scafo "Ice Point" PB Tankers Spa

in ogni caso puntare al livello minimo della stabilizzazione dei consumi specifici rispetto alle navi dello scorso decennio.

Peraltro, non è ancora certo che in futuro si riescano facilmente a reperire i combustibili a basso tenore di zolfo: infatti, anche in sede IMO, date le difficoltà logistiche e produttive, sono ancora in corso verifiche in merito alla disponibilità effettiva nei prossimi anni dei bunker di cui si vuole imporre l'uso.

In Italia, il decreto del Presidente della Repubblica n. 209 del 2011 istituisce la Zona di Protezione Ecologica (ZPE). Di conseguenza, in virtù del decreto legislativo n. 205 del 2007, per le navi passeggeri in servizio di linea operanti nelle aree dell'alto, medio e basso Tirreno, si impone l'obbligo di utilizzare combustibile a basso tenore di zolfo. Dato il rischio di indisponibilità sul mercato nazionale, si rende necessaria una deroga a tale obbligo nei casi di provata difficoltà di acquisizione di tale combustibile, per non incidere, specie nella stagione estiva, sul livello tariffario del trasporto di passeggeri con le principali isole italiane e, soprattutto, per scongiurare il pericolo del fermo del servizio.

### Acque di zavorra

Nonostante il trattamento delle acque di zavorra sia un tema molto importante, nel 2011 dal punto di vista normativo non si registrano grandi novità.

Infatti, nonostante siano ormai 30 gli stati che hanno ratificato la Convenzione per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e sedimenti delle navi del 13 febbraio 2004 (*Ballast Water Management Convention*), questa non può entrare in vigore fino a che non venga rappresentato il 35% del tonnellaggio mondiale.

Peraltro, la Convenzione prevede che certi requisiti siano comunque soddisfatti entro determinate date e le Amministrazioni nazionali potrebbero richiedere la rispondenza retroattiva alle norme, quando essa dovesse entrare in vigore (verosimilmente entro il 2013).

### Sicurezza della navigazione

Confitarma fa parte del Gruppo di lavoro Sicurezza della navigazione, istituito da qualche anno presso il VI Reparto del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto con lo scopo di revisionare la vigente normativa e supportare l'Amministrazione nella redazione di circolari e nell'elaborazione di risposte a specifiche istanze.

Tra gli argomenti trattati nel 2011: navigazione internazionale lunga e breve per traghetti ro-ro passeggeri; BWNAS (*Bridge Navigational Watch Alarm System*), per navi nuove ed esistenti, esecuzione della "pesata nave" per le navi passeggeri e FPD (*Fall Prevent Devices*), dispositivi atti a prevenire lo sgancio accidentale delle imbarcazioni di salvataggio durante le esercitazioni.







Gennaro Fiore,  
Direttore generale Confitarma

## L'organizzazione di Confitarma

Erede di una tradizione associativa tra armatori e proprietari di navi che risale al 1901, **CONFITARMA** oggi costituisce la principale espressione associativa dell'industria italiana della navigazione, rappresentando i nove decimi 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 interesse 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 e a Federtrasporto (Federazione Nazionale dei sistemi e delle modalità di trasporto), ed è direttamente rappresentata nel CNEL (Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro). Inoltre è tra le fondatrici della Federazione del Mare (Federazione del Sistema Marittimo Italiano) e dell'Istituto Italiano di Navigazione (IIN).

In campo internazionale aderisce a:

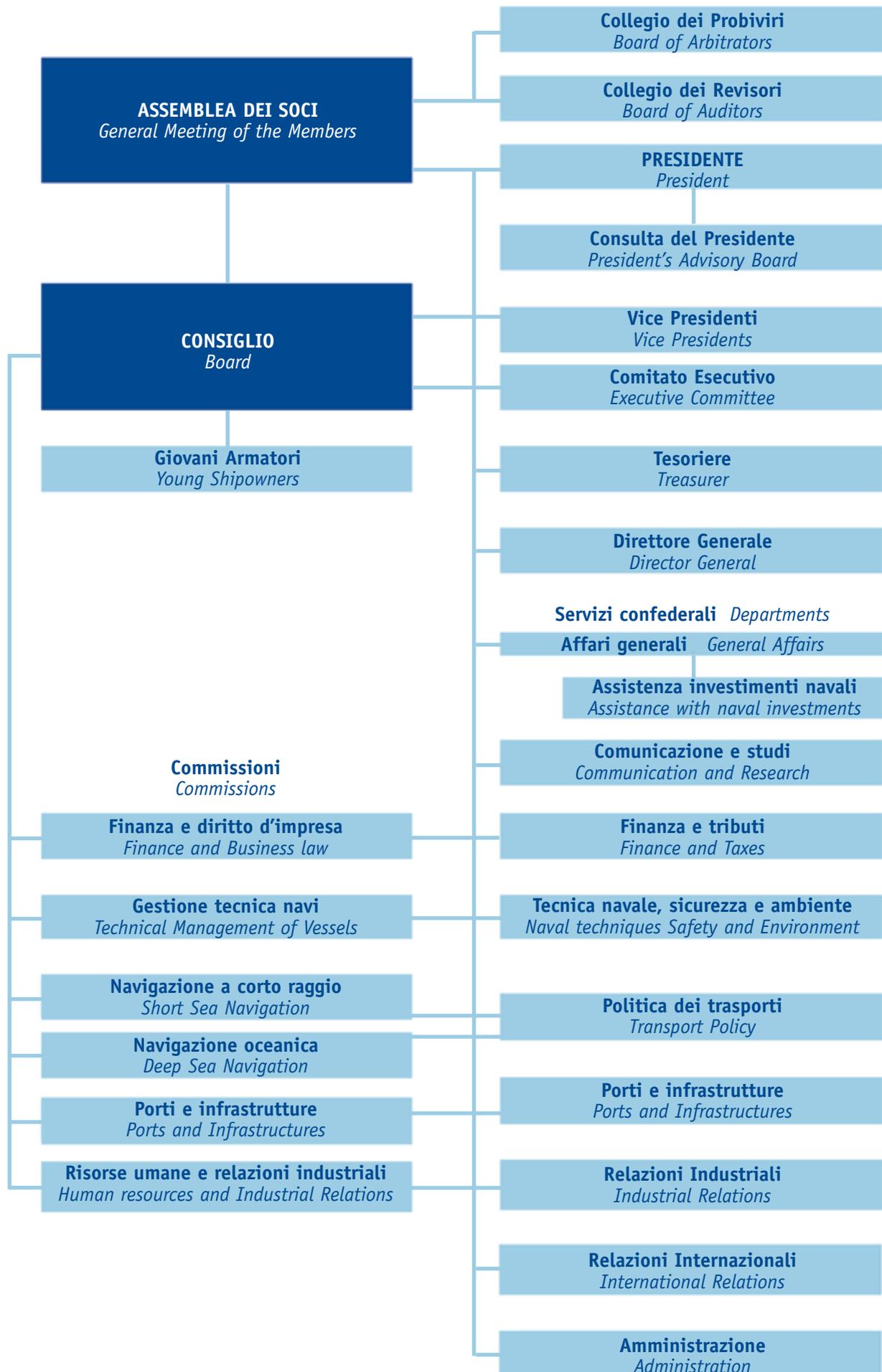
*ECSA - European Community Shipowners' Associations*  
*ICS/ISF - International Chamber of Shipping/International Shipping Federation*  
*BIMCO - Baltic and International Maritime Council*  
*INTERTANKO - International Association of Independent Tanker Owners*  
*INTERCARGO - International Association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

e collabora con:

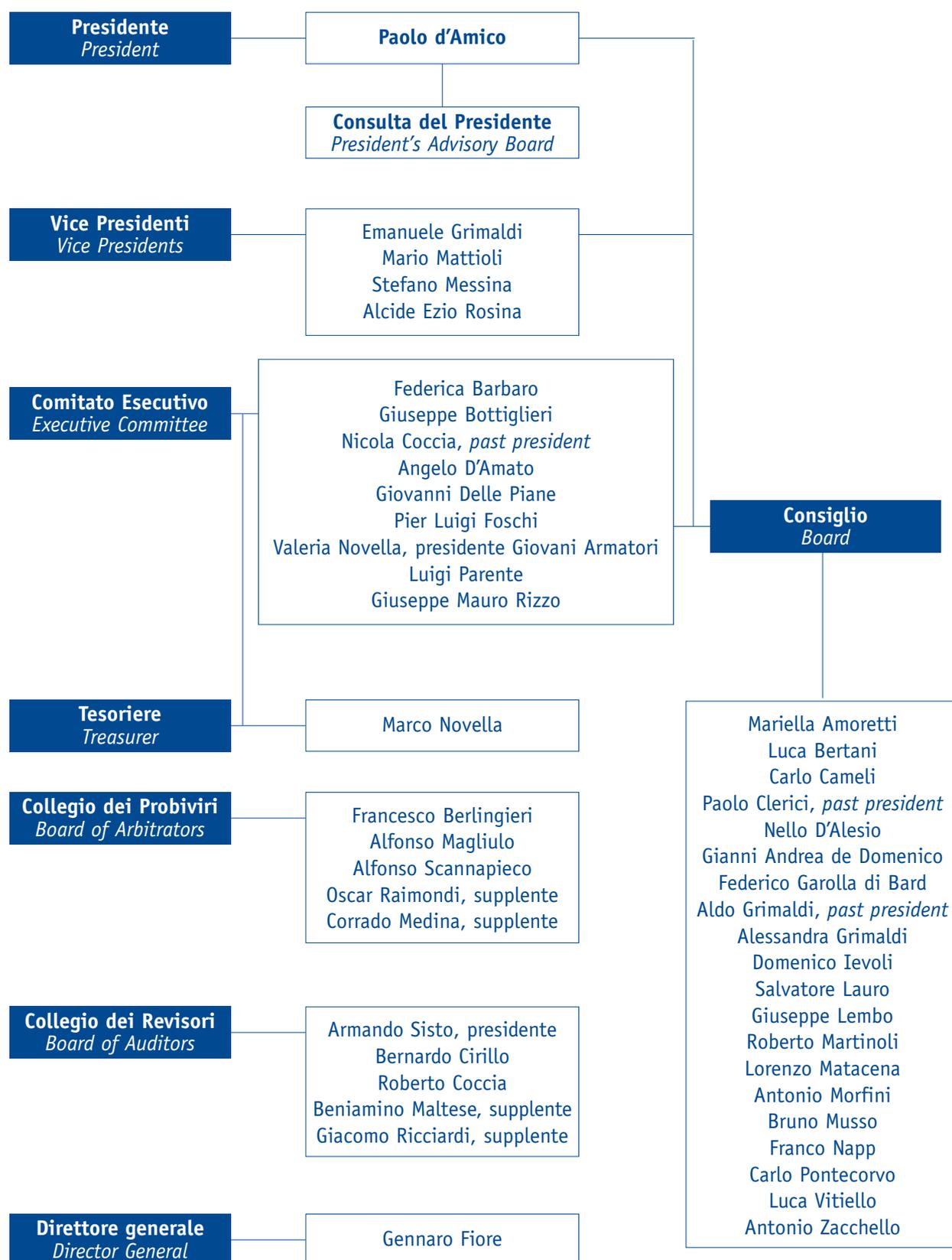
*IMO - International Maritime Organization*  
*ILO - International Labour Organization*

**CONFITARMA** ha sede a Roma ed una delegazione a Genova.





## Cariche confederali / Officers



## Commissioni *Commissions*

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

**Nicola Coccia**  
Presidente *President*

Bartolomeo Carini  
Beniamino Maltese  
Fabrizio Vettosi  
Vicepresidenti *Vice Presidents*  
Mariella Amoretti, Riccardo Biale,  
Ugo De Carlini, Gianni Andrea de Domenico,  
Angelo Della Gatta, Franco Di Geronimo,  
Carlo Lomartire, Giuseppe Maffia,  
Romano Mancini, Pierino Novelli,  
Diego Pacella, Pietro Pasetti, Massimo Piotti,  
Roberto Serra, Marco Tassara, Giulio Verri  
Marco Quadrani  
Segretario *Secretary*

### **GESTIONE TECNICA NAVI** *TECHNICAL MANAGEMENT OF VESSELS*

**Giuseppe Bottiglieri**  
Presidente *President*

Pasquale Della Gatta  
Vicepresidente *Vice President*  
Umberto D'Amato, Massimo De Domenico,  
Fernando Esposito, Marco Fasciolo,  
Emanuele Marrone, Leonardo Rondinella,  
Paolo Satariano, Antonio Sorrentino,  
Vincenzo Spadafora, Luca Stegagnini,  
Fabio Tagliavia  
Fabio Faraone  
Segretario *Secretary*

### **NAVIGAZIONE A CORTO RAGGIO** *SHORT SEA NAVIGATION*

**Luigi Parente**  
Presidente *President*

Alessandra Grimaldi  
Marco Novella  
Vicepresidenti *Vice Presidents*  
Mariella Amoretti, Alessandra Bottiglieri,  
Bruno Castaldo, Antonio Di Falco,  
Raffaele Di Francia,  
Federico Garolla di Bard, Riccardo Giannessi,  
Salvatore Lauro, Lorenzo Maticena,  
Franco Napp, Riccardo Parodi,  
Gianpaolo Polichetti,  
Ariodante Valeri, Fabrizio Vettosi  
Luca Sisto  
Segretario *Secretary*

### **PORTI E INFRASTRUTTURE** *PORTS AND INFRASTRUCTURES*

**Paolo d'Amico** (*ad interim*)  
Presidente *President*

Gianpaolo Polichetti  
Vicepresidente *Vice President*  
Giovanni Balza, Manuela Bottiglieri,  
Pietro Antonio Cafiero,  
Gianni Andrea de Domenico,  
Calogero Famiani, Roberto Ferrarini,  
Attilio Ievoli, Diego Moscati, Marco Novella,  
Umberto Petinati, Vittoria Romeo,  
Alessandro Russo, Alexandros Tomazos,  
Ariodante Valeri, 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, Mariella Bottiglieri,  
Carlo Cameli, Girolamo Carignani,  
Giampaolo Cerruti, Gregorio Gavarone,  
Gennaro Ievoli, Leonardo Lembo,  
Pierluigi Maneschi, Valeria Novella,  
Giuseppe Mauro Rizzo, Rosario Russo,  
Antonio Zacchello  
Luca Sisto  
Segretario *Secretary*

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

**Stefano Messina**  
Presidente *President*

Costanza Dell'Abate  
Vicepresidente *Vice President*  
Carlo Bocchini, Maurizio Campagnoli,  
Danilo Chiaruttini, Federico D'Aiuto,  
Alberto Delle Piane, Irma Ferrante,  
Fulvio Fossa, Federico Garolla di Bard,  
Carlo Giacomazzo, Andrea Grisoni,  
Filippo Guadagna, Giuseppe Maresca,  
Stefano Parodi, Luigi Porzio,  
Ciro Rinaldi, Adele Marina Rizzo,  
Valeria Sessa Della Gatta, Luca Vitiello  
Tommaso Pacchelli  
Segretario *Secretary*

**GRUPPO OPERATIVITÀ NAVE**  
**Cesare d'Amico**  
Presidente *President*



## Giovani Armatori

---

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

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

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

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.

L'intensa attività del gruppo nel 2011 si suddivide in tre filoni principali: eventi su temi specifici, missioni all'estero, studi e progetti dei quattro gruppi di lavoro dedicati a Competitività della bandiera, *Green Economy*, Formazione, *Information Technology*.

### Eventi – Seminari – Convegni

– 27 gennaio 2011: incontro con produttori di motori LNG (Man, Rolls Royce e Wartsila) che illustrano le diverse soluzioni offerte per la motorizzazione di navi alimentate a LNG. Il confronto è utile per comprendere le differenze tra le varie soluzioni proposte: *full LNG*, ibride, *diesel-LNG* ecc. anche in funzione dei diversi tipi di navi.

– 15 aprile 2011: *focus group* per approfondire il tema delle prospettive macroeconomiche, del rischio paese e dei tassi di cambio con i relatori Carlo Altomonte, docente associato di Analisi istituzionale e Management pubblico, Università Bocconi, e Patrizia Bussoli, *Asset Manager Fideuram Sgr*.

– 18 aprile 2011: primo seminario *Vetting* dedicato al settore cisterniero con l'intervento del Cap. Francesco Paturso dell'Eni.

– 26 maggio 2011: convegno sulla portualità brasiliana organizzato dal gruppo Giovani armatori in collaborazione con l'Ambasciata del Brasile a Roma in occasione della visita di una delegazione governativa e imprenditoriale del paese latinoamericano avente lo scopo di promuovere la portualità, la logistica e i numerosi progetti infrastrutturali in corso di realizzazione in Brasile.

– 15 giugno 2011: seminario Sanzioni e P&I. Insieme ad esponenti del UK P&I Club viene analizzato il tema delle sanzioni economiche adottate sia da singoli Stati che da organismi internazionali (UE, ONU) nei confronti di alcuni Paesi (Iran, Libia, Costa d'Avorio ecc.) e l'impatto delle sanzioni sugli aspetti assicurativi in ambito marittimo.

– 7 novembre 2011: secondo seminario *Vetting*, organizzato in due sessioni. La prima sul carico liquido vede l'intervento di rappresentanti della Q8 ed un'ampia partecipazione da parte delle aziende associate del settore. La seconda sessione, con gli interventi dei vertici del settore *chartering* e *vetting* dell'ENEL, analizza il tema emergente delle ispezioni nel settore del carico secco.



– 16 novembre 2011: seminario acque di zavorra, per approfondire insieme ad ABS e ad Alfalaval, produttore di impianti di gestione delle acque di zavorra, uno dei temi i più delicati del prossimo futuro, sia in vista dell'entrata in vigore della Convenzione IMO, sia a causa delle molte iniziative assunte a livello statale o regionale, *in primis* da parte degli Stati Uniti.

### **Missioni all'estero**

– gennaio 2011: missione in Danimarca e Norvegia. A Copenhagen, incontro con la *Danish Shipowners' Association*, visita agli uffici della Maersk, sezione *chartering* cisterne, e studio di progettazione navale. A Bergen visita al traghetto alimentato a LNG "Bergensfjord" della Fjord 1.

– 5-7 maggio 2011: missione a Malta. Nel corso della missione sono stati organizzati i seguenti incontri/visite: *Malta International Chamber of Shipping*, Cantiere Navale Palumbo, *Malta Maritime Authority*, Studio legale Fenech&Fenech, Agenzia Marittima *Sullivan*, visita al porto di Malta a bordo del rimorchiatore Spinola della *Tug Malta*.

– 7-9 settembre 2011: missione in Turchia. A Istanbul la delegazione dei Giovani Armatori visita i cantieri Gemak e Besiktas, attualmente impegnati principalmente in attività di riparazione, la *Turkish Chamber of Shipping* e lo Studio legale GUR. Incontra l'Ambasciatore italiano ad Ankara e partecipa ad una cena di benvenuto con numerosi esponenti della comunità armatoriale turca.

### **Progetti conclusi e/o avviati**

Studio LNG (prima fase): conclusa la fase iniziale dello studio per l'utilizzo dell'LNG come combustibile navale attraverso visite (in Italia e all'estero), incontri con produttori e fornitori e Amministrazione. Grazie anche alla collaborazione degli studenti della Facoltà di ingegneria dell'Università Federico II e dell'IPE di Napoli predisposte le relazioni finali dello studio di fattibilità. L'obiettivo del prossimo futuro è l'avvio della seconda fase propedeutica alla sperimentazione dell'utilizzo di LNG nello Stretto di Messina grazie alla determinante collaborazione con un operatore associato.

Studio LNG (seconda fase): nel mese di novembre 2011, Confitarma, ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e Rina firmano una convenzione per dare ulteriore impulso all'avvio della seconda fase del progetto LNG. In particolare, il ministero, oltre a mettere a disposizione un contributo di € 10.000 per il progetto esecutivo, si impegna ad aprire un tavolo di concertazione per l'analisi delle problematiche relative alla creazione di stazioni di rifornimento a terra coinvolgendo anche le autorità locali.

Studio competitività della bandiera: pubblicato e presentato al Consiglio federale nel mese di dicembre 2011, lo studio mette a confronto la competitività della bandiera italiana con quella di altri registri europei ponendo particolare enfasi sugli aspetti legati alla burocrazia.

\*

Dal mese di maggio 2011 è attivo il sito web dei giovani armatori  
**[www.giovaniamatori.it](http://www.giovaniamatori.it)**  
contenente tutte le principali informazioni sulle attività del gruppo.

\*



**CARICHE GRUPPO GIOVANI ARMATORI**  
*Officers of Young Shipowners Group*

**Consiglio Direttivo**  
*Management Council*

Presidente *President*

**Valeria Novella**

Vice Presidenti *Vice Presidents*

Francesca Romana Barbaro

Marco Morace

*Past President*

Giuseppe Mauro Rizzo

Consiglieri *Councillors*

Claudio Baccichetti

Alberto Banchemo

Mariella Bottigliero

Andrea Garolla

Adele Marina Rizzo

Gabriele Rosati d'Amico

Alexandros Tomazos

Segretario *Secretary*

Francesco Beltrano





# Grafici e tabelle

*Graphs and tables*





# La navigazione mercantile italiana nel 2011

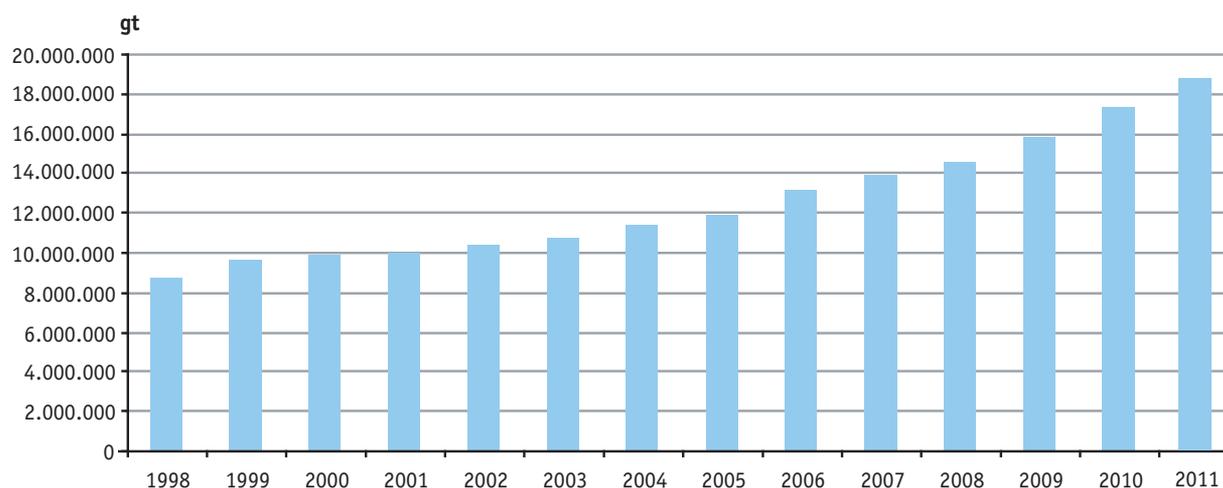
## The Italian merchant marine in 2011

### Flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet*

Navi di oltre 100 gt <i>Ships of 100 gt and over</i>	31.12.2011		31.12.2010		Var. 2011/2010	
	N.	000 gt	N.	000 gt	N.	gt
<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO</b> <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	<b>307</b>	<b>5.606</b>	<b>317</b>	<b>5.422</b>	<b>-3%</b>	<b>3%</b>
Petroliere <i>Oil tankers</i>	118	3.348	117	3.102	1%	8%
Gasiere <i>Gas tankers</i>	26	334	27	358	-4%	-7%
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	130	1.888	134	1.924	-3%	-2%
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	33	36	39	38	-15%	-5%
<b>NAVI DA CARICO SECCO</b> <i>DRY CARGO SHIPS</i>	<b>245</b>	<b>8.143</b>	<b>233</b>	<b>7.162</b>	<b>5%</b>	<b>14%</b>
Carico generale <i>General cargo</i>	42	286	45	280	-7%	2%
Portacontaineri e frigorifere <i>Container and refrigerator ships</i>	21	856	21	856	0%	0%
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	107	4.475	92	3.722	16%	20%
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	75	2.526	76	2.318	-1%	9%
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI</b> <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	<b>463</b>	<b>4.251</b>	<b>482</b>	<b>3.991</b>	<b>-4%</b>	<b>7%</b>
Crociera <i>Cruise</i>	24	1.731	22	1.451	9%	19%
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	77	23	82	24	-6%	-5%
Traghetti <i>Ferries</i>	218	2.435	226	2.440	-4%	0%
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	144	62	151	62	-5%	0%
<b>PORTARINFUSE POLIVALENTI</b> <i>OBO CARRIERS</i>	<b>1</b>	<b>33</b>	<b>1</b>	<b>33</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI</b> <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	<b>603</b>	<b>746</b>	<b>631</b>	<b>721</b>	<b>-4%</b>	<b>3%</b>
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	361	229	367	170	-2%	35%
Altri tipi di navi <i>Others</i>	242	517	264	550	-8%	-6%
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>1.619</b>	<b>18.779</b>	<b>1.664</b>	<b>17.329</b>	<b>-3%</b>	<b>8%</b>

Fonte/Source: Confitarma

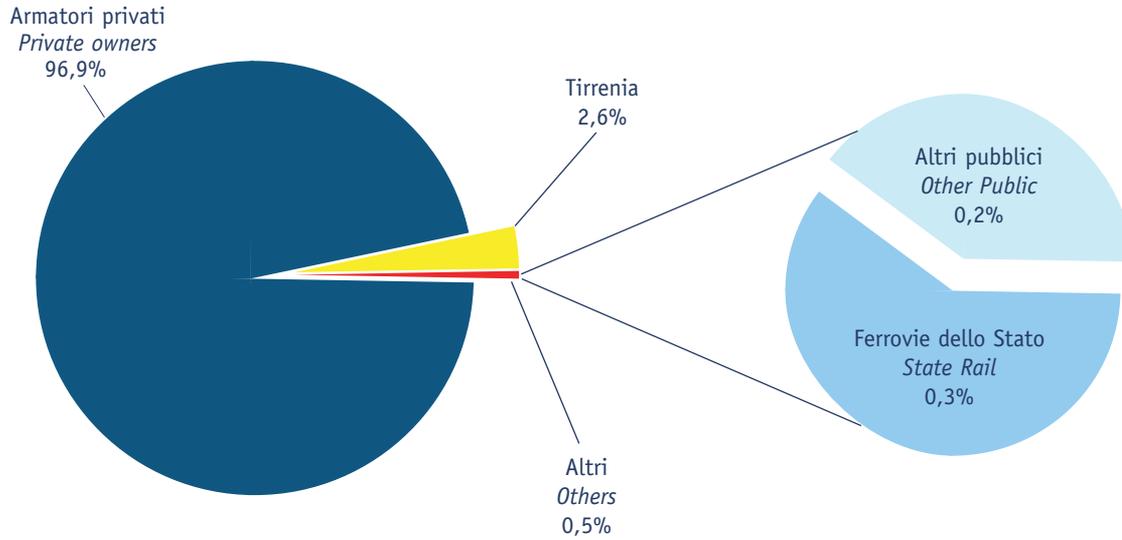
### Evoluzione della flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet evolution*



Fonte/Source: Confitarma

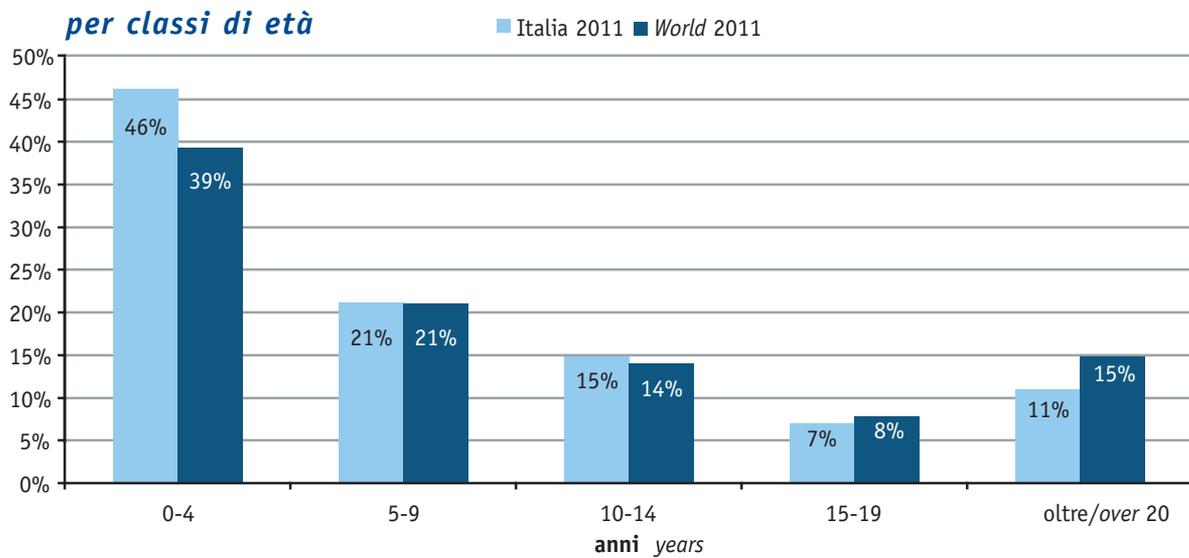


## Armamento italiano *Ownership of the Italian fleet*

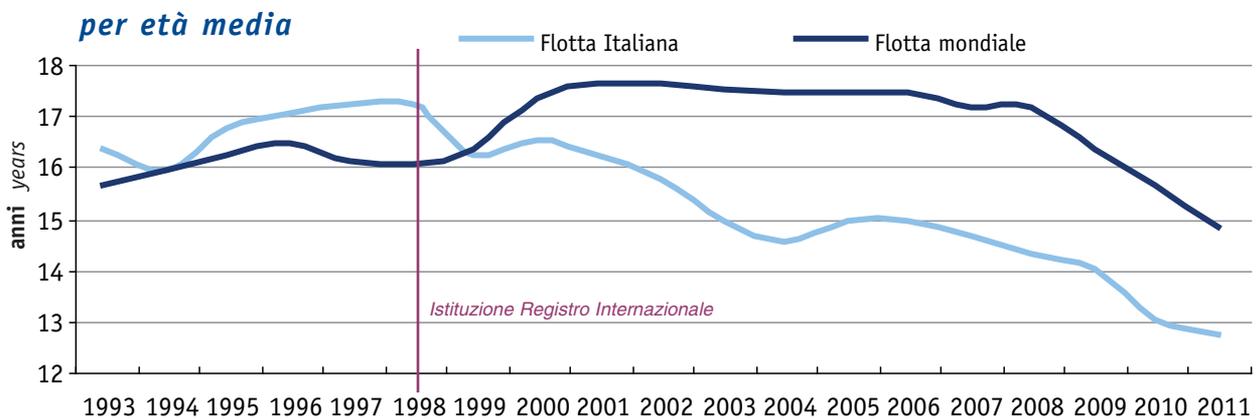


Fonte/Source: Confitarma

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



Fonte/Source: Confitarma e Clarkson Research Services



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



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

	Navi consegnate dal 2002 al 2011 <i>Ships delivered between 2002 and 2011</i>			Navi in costruzione al 31.12.2011 <i>Ships under construction as of 31.12.2011</i>		
	N.	gt	% su flotta esistente <i>% on operating fleet</i>	N.	gt	% su flotta esistente <i>% on operating fleet</i>
<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO</b> <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	<b>183</b>	<b>4.326.006</b>	<b>77</b>	<b>19</b>	<b>485.654</b>	<b>9</b>
Petroliere <i>Oil tankers</i>	44	1.855.226	55	5	252.000	8
Gasiere <i>Gas tankers</i>	29	212.930	64	5	24.295	7
Chimichiere <i>Chemical tankers</i>	110	2.257.850	120	9	209.359	11
<b>NAVI DA CARICO SECCO</b> <i>DRY CARGO SHIPS</i>	<b>104</b>	<b>3.840.692</b>	<b>47</b>	<b>18</b>	<b>744.955</b>	<b>9</b>
Carico generale <i>General cargo</i>	19	209.817	73	1	9.600	3
Portacontenitori <i>Container ships</i>	5	153.129	18	–	–	–
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	50	2.205.012	49	9	501.855	11
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	30	1.272.734	50	8	233.500	9
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI</b> <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	<b>64</b>	<b>2.066.829</b>	<b>49</b>	<b>6</b>	<b>171.900</b>	<b>4</b>
Navi passeggeri <i>Passenger ships</i>	18	858.277	50	3	112.500	6
Traghetti <i>Ferries</i>	46	1.208.552	50	3	59.400	2
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI</b> <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	<b>84</b>	<b>244.551</b>	<b>33</b>	<b>14</b>	<b>28.675</b>	<b>4</b>
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	61	60.168	26	–	–	–
Altri tipi di navi <i>Others</i>	23	184.383	36	14	28.675	6
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>435</b>	<b>10.478.078</b>	<b>56</b>	<b>57</b>	<b>1.431.184</b>	<b>8</b>

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

## Pirateria *Piracy*

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Totale
Attacchi nel mondo <i>World attacks</i>	276	239	263	293	406	445	439	2.361
di cui <i>of which</i>								
Gulf of Aden, Red Sea, Somalia	45	20	44	111	211	219	237	887
Attacchi a navi italiane* <i>Italian ships attacked*</i>	3	1	1	4	11	8	12	40

\*Altri due casi, nei primi mesi del 2012, portano a 42 il totale degli attacchi a navi italiane.

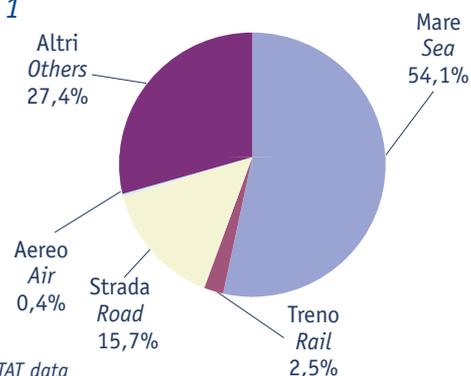
Fonte/Source: IMB – International Maritime Bureau

\*With two attacks on early 2012 the total is 42 Italian ships attacked.

## Commercio estero dell'Italia nel 2011 per modalità di trasporto

*Italian foreign trade by mode of transport on 2011*

	import	%	export	%	total	%
<b>Mare Sea</b>	<b>195,5</b>	<b>58,82</b>	<b>59,6</b>	<b>42,71</b>	<b>255,1</b>	<b>54,05</b>
Treno <i>Rail</i>	8,9	2,68	2,7	1,91	11,6	2,45
Strada <i>Road</i>	34,1	10,25	40,0	28,61	74,0	15,69
Aereo <i>Air</i>	0,2	0,08	1,6	1,12	1,8	0,38
Altri <i>Others</i>	93,6	28,17	35,8	25,65	129,4	27,42
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>332,3</b>	<b>100</b>	<b>139,6</b>	<b>100</b>	<b>471,9</b>	<b>100</b>



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



## Principali aggregati economici del cluster marittimo italiano 2004-2009

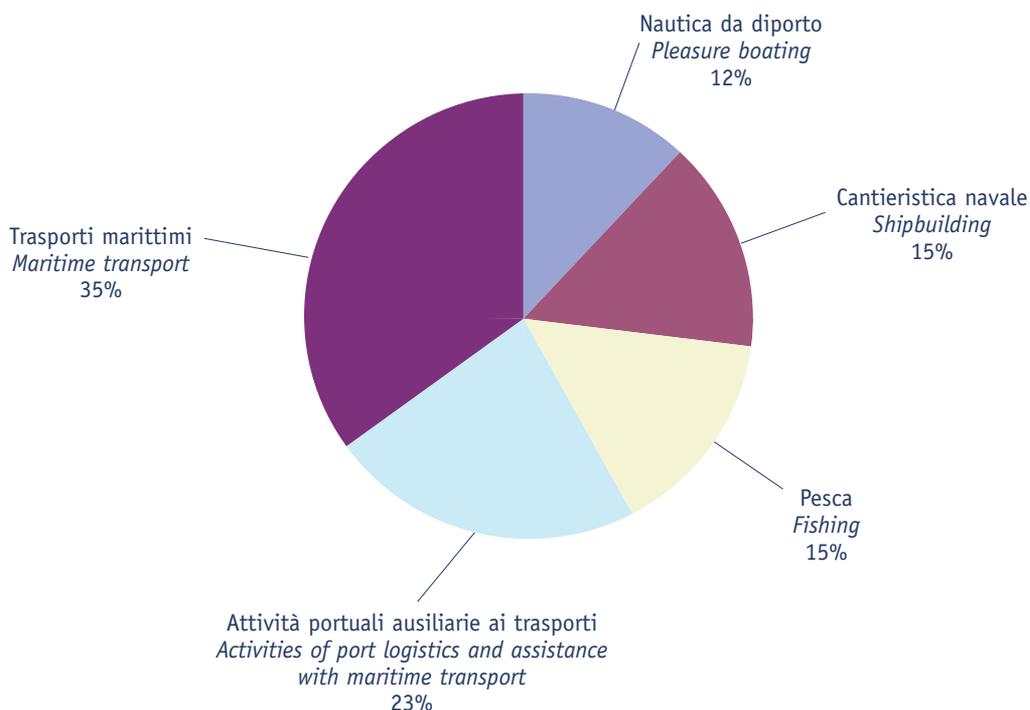
Main economic aggregates of the Italian maritime cluster 2004-2009

	2004	% sul totale Italia	2009	% sul totale Italia
Pil al netto delle duplicazioni (milioni di euro correnti) <i>GDP, not including duplications (millions of current euro)</i>	36.518	2,7	39.545	2,6
Costi intermedi e investimenti fissi lordi (milioni di euro correnti) <i>Intermediate costs and gross fixed investments (millions of current euro)</i>	11.616	4,4	13.941	4,9
Esportazioni (milioni di euro correnti) <i>Exports (millions of current euro)</i>	14.088	5,0	9.718	3,3
Importazioni (milioni di euro correnti) <i>Imports (millions of current euro)</i>	4.046	1,4	3.193	1,1
Unità di lavoro dirette <i>Direct labour units</i>	164.070	0,7	213.638	0,9
Unità di lavoro totali (ULA)* <i>Total labour units (direct, upstream and downstream)</i>	394.950	1,6	476.916	2
Il cluster marittimo comprende le attività industriali di produzione di beni e di servizi e i soggetti istituzionali, oltre alla ricchezza generata dall'indotto turistico della nautica e della spesa dei crocieristi sul territorio nazionale. <i>The cluster includes industrial and service activities, as well as institutional subjects, plus the wealth generated by the tourist activities tied to cruise and leisure boating.</i>				
*Il dato delle Ula totali del 2004 non comprendeva gli occupati derivanti dalla spesa dei crocieristi. <i>Total ULA 2004 does not include employers generated by the wealth of cruise passengers.</i>				

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

## Distribuzione percentuale del contributo al Pil dei comparti marittimi industriali, manifatturieri e terziari, 2009

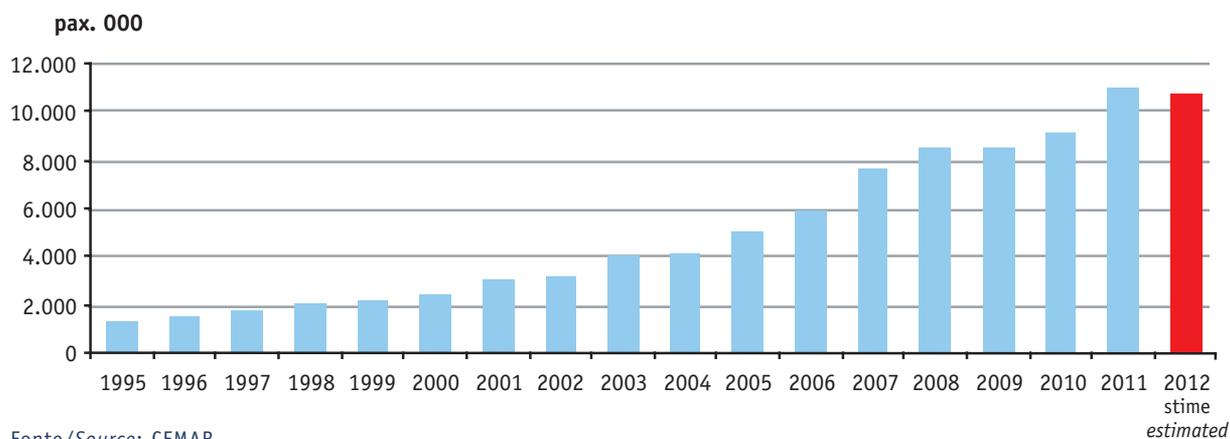
GDP share by Italian maritime cluster, 2009



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



## Movimento crocieristi nei porti italiani *Passengers movement in Italian ports*



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

Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Round trip settimanali <i>Weekly round trip</i>	M. l. settimanali <i>Weekly linear meters</i>
Cagliari	Palermo	1	2.040
Cagliari	Trapani	1	2.040
Civitavecchia	Palermo	4	19.040
Civitavecchia	Trapani	1	4.500
Genova-Livorno	Catania	1	7.700
Genova-Livorno-Civitavecchia	Catania	3	23.100
Genova-Livorno	Palermo	4	30.480
Genova	Palermo	6	28.560
Livorno	Palermo	3	14.280
Napoli	Catania	7	28.560
Napoli	Palermo	14	51.800
Ravenna	Catania	3	9.600
Salerno	Catania	1	4.200
Salerno	Messina	13	59.020
Salerno	Palermo	2	9.000
Salerno	Termini Imerese	6	27.240
Vado Ligure	Termini Imerese	4	14.960
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>19 Linee / 17 Diretrici</b>	<b>74</b>	<b>336.440</b>
Dato al 1999			117.800
Numero Tir (annuo)	<b>917.564</b>		
Numero Semirimorchi (annuo)	<b>1.121.467</b>		

Fonte/Source: Confitarma



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

<b>Origine</b> <i>Origin</i>	<b>Destinazione</b> <i>Destination</i>	<b>Round trip settimanali</b> <i>Weekly round trip</i>	<b>M. l. settimanali</b> <i>Weekly linear meters</i>
Palermo	Cagliari	1	2.040
Trapani	Cagliari	1	2.040
Civitavecchia	Cagliari	2	4.080
Civitavecchia	Cagliari (via Arbatax)	5	10.200
Civitavecchia	Golfo Aranci	6	26.400
Civitavecchia	Olbia	14	32.900
Civitavecchia	Porto Torres	2	12.200
Genova	Arbatax	2	4.080
Genova	Cagliari	5	15.000
Genova	Porto Torres	7	23.800
Genova	Olbia	1	2.040
Livorno	Cagliari	8	19.440
Livorno	Golfo Aranci	7	20.300
Livorno	Olbia	20	70.940
Livorno	Olbia-Cagliari	1	3.740
Napoli	Cagliari	2	4.080
Piombino	Olbia	4	12.960
Salerno	Cagliari (Valencia)	3	23.100
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>23 Linee / 18 Diretrrici</b>	<b>91</b>	<b>289.340</b>
Dato al 1999			118.200
Numero Tir (annuo)	789.109		
Numero Semirimorchi (annuo)	964.467		

Fonte/Source: Confitarma



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

<b>Origine</b> <i>Origin</i>	<b>Destinazione</b> <i>Destination</i>	<b>Round trip settimanali</b> <i>Weekly round trip</i>	<b>M. l. settimanali</b> <i>Weekly linear meters</i>
Ancona	Igoumenitsa-Patrasso	6	36.600
Brindisi	Igoumenitsa-Patrasso	3	13.500
Catania	Malta	1	7.620
Civitavecchia	Barcellona	3	18.300
Civitavecchia-Trapani	Tunisi	1	4.500
Civitavecchia-Palermo	Tunisi	1	4.760
Genova	Barcellona	5	23.800
Genova	Barcellona-Tangeri	2	9.520
Genova-Livorno-Catania	Corinto-Patrasso	1	7.700
Genova-Livorno-Civitavecchia-Catania	Malta	3	23.100
Genova	Tunisi	2,5	11.900
Livorno	Barcellona	2	8.400
Livorno	Barcellona-Tangeri	3	13.200
Livorno	Bastia	7	6.300
Livorno-Genova	Valencia	1	6.000
Palermo	Tunisi	1	4.760
Salerno-Catania	Malta	1	4.200
Salerno-Cagliari	Valencia	3	23.100
Salerno-Palermo	Tunisi	2	9.000
Savona	Bastia	1	900
Venezia-Ravenna	Koper-Alessandria	1	2.500
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>21 Linee /18 Diretrici</b>	<b>50,5</b>	<b>239.660</b>
Dato al 1999			30.000
Numero Tir (annuo)	653.618		
Numero Semirimorchi (annuo)	798.867		

Fonte/Source: Confitarma



**Traffico di container nei principali porti italiani**  
*Mouvement of containers in Italian ports*  
 (teu)

Porti <i>Ports</i>	2008	2009	2010	2011	Var. % 2011/ 2010	Var. % 2011/ 2009	Var. % 2011/ 2008
Gioia Tauro	3.467.772	2.857.438	2.851.261	2.304.992	-19,16	-19,33	-33,53
Genova	1.766.605	1.533.627	1.758.858	1.847.102	5,02	20,44	4,56
La Spezia	1.246.139	1.046.063	1.285.155	1.307.000	1,70	24,94	4,88
Taranto	786.655	741.428	581.936	604.404	3,86	-18,48	-23,17
Livorno	778.864	592.050	628.489	637.798	1,48	7,73	-18,11
Cagliari	307.527	736.984	629.340	614.000	-2,44	-16,69	99,66
Salerno*	330.373	269.300	234.809	245.000	4,34	-9,02	-25,84
Napoli	481.521	515.868	534.432	526.768	-1,43	2,11	9,40
Venezia	379.072	369.474	393.913	458.363	16,36	24,06	20,92
Trieste	335.943	277.245	281.629	393.000	39,55	41,75	16,98
Ravenna	214.324	185.022	183.041	215.336	17,64	16,38	0,47
Savona	252.837	196.317	196.434	175.000	-10,91	-10,86	-30,79
Ancona	102.151	105.505	110.395	120.674	9,31	14,38	18,13
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>10.449.783</b>	<b>9.426.321</b>	<b>9.669.692</b>	<b>9.449.437</b>	<b>-2,28</b>	<b>0,25</b>	<b>-9,57</b>
Variazione rispetto all'anno precedente/ <i>Variation compared previous year</i>	-49.063	-1.023.462	+243.371	-220.255			
Di cui/of which							
Totale porti di transhipment/ <i>Total transhipment ports</i>	<b>4.561.954</b>	<b>4.335.850</b>	<b>4.062.537</b>	<b>3.523.396</b>			
	-3,93%	-4,96%	-6,30%	-13,27%			
Totale porti di destino/ <i>Total gateway ports</i>	<b>5.887.829</b>	<b>5.090.471</b>	<b>5.607.155</b>	<b>5.926.041</b>			
	+2,39%	-13,54%	+10,15%	+5,69%			

\*Fino al 2009 l'Autorità Portuale ha usato un fattore di conversione convenzionale pari a 1,6; dal 2010 il fattore usato è quello reale pari a 2.  
*Until 2009 the conventional conversion factor was 1.6; after 2010 conventional conversion factor used is 2.*

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

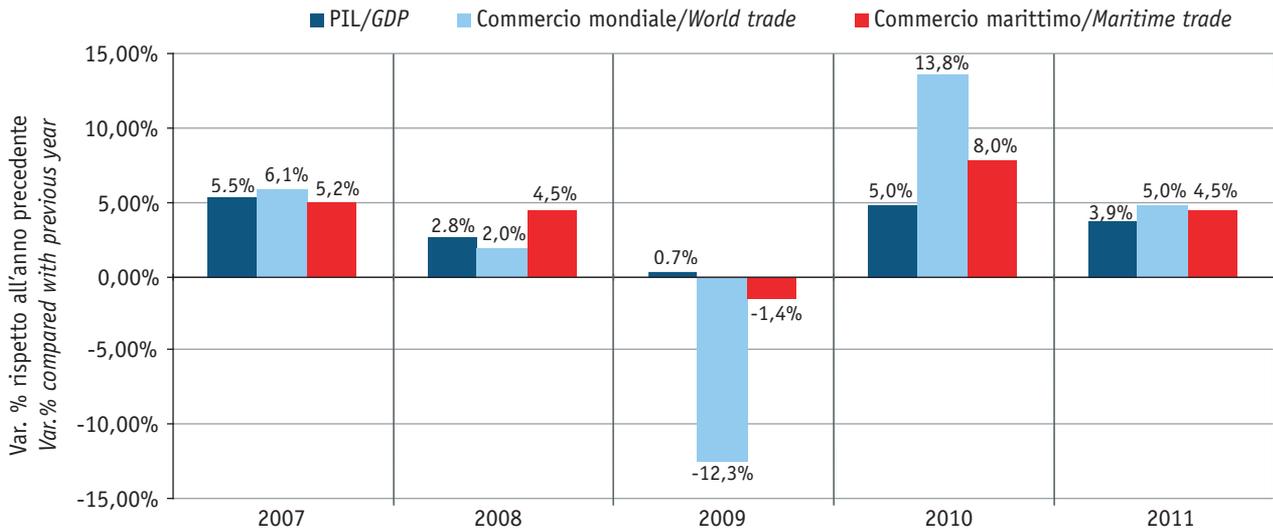


# La navigazione internazionale e i traffici marittimi

## International navigation and maritime traffic

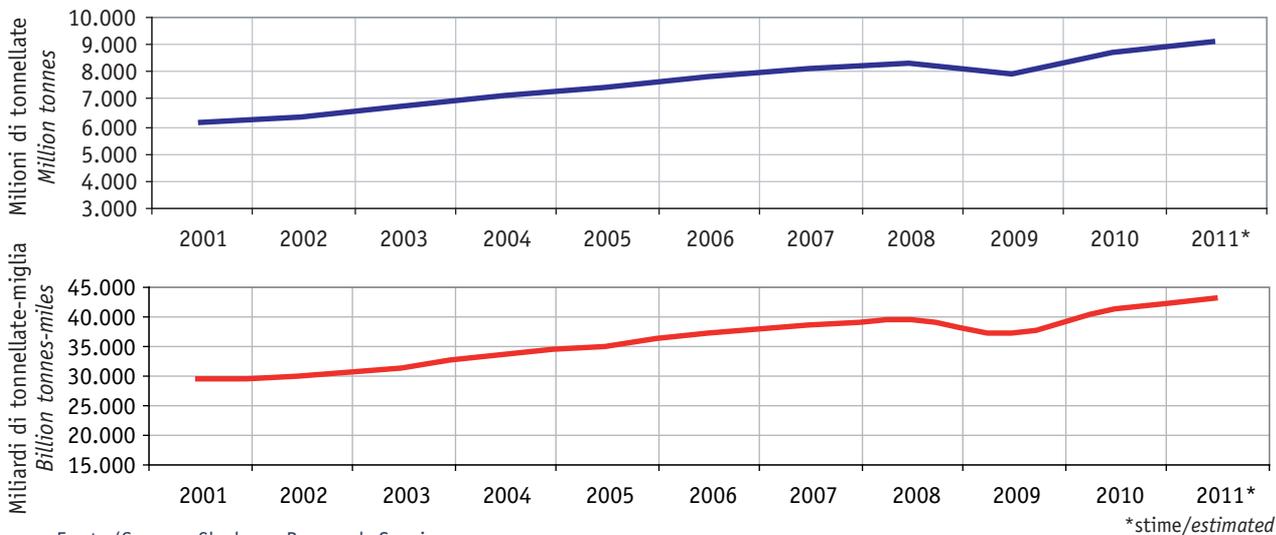
### PIL, commercio mondiale e commercio marittimo

#### GDP, world trade and maritime trade



Fonte/Source: FMI, WTO, Clarkson Research Services

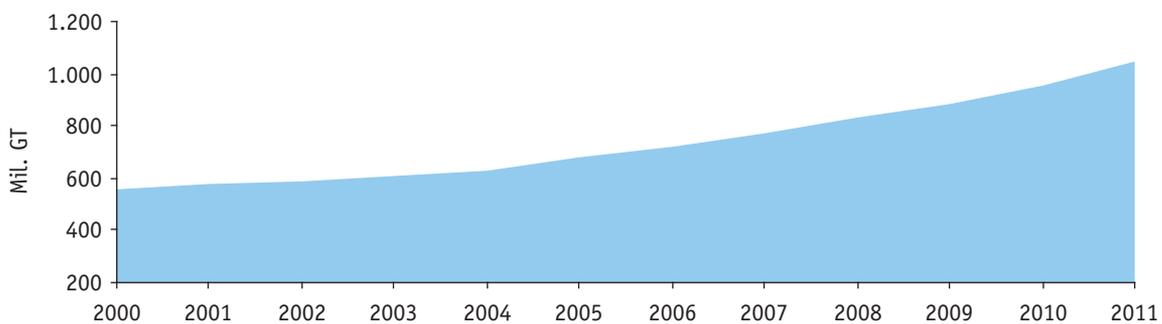
### Traffico marittimo mondiale World seaborne trade



Fonte/Source: Clarkson Research Services

\*stime/estimated

### Evoluzione della flotta mondiale World merchant fleet evolution



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

1° gennaio 2012 January 1<sup>st</sup>, 2012

Navi di 1.000 gt e oltre <i>Ships of 1,000 gt and over</i>		Bandiera nazionale <i>National flag</i>		Bandiera estera <i>Foreign flag</i>		Totale flotta controllata <i>Total controlled fleet</i>		bandiera estera <i>foreign flag</i>	su totale <i>share of total</i>
	Paesi/Countries	N.	000 dwt	N.	000 dwt	N.	000 dwt	%	%
1	Grecia/Greece	737	64.897	2.477	152.252	3.214	217.149	70,1	15
2	Giappone/Japan	633	20.761	3.154	189.006	3.787	209.767	90,1	14
3	Germania/Germany	390	17.495	3.526	108.001	3.916	125.496	86,1	9
4	Cina/China	1.702	50.150	1.450	65.461	3.152	115.611	56,6	8
5	Corea del Sud/Korea Rep. of	680	17.343	471	37.191	1.151	54.534	68,2	4
6	USA	201	5.141	794	39.330	995	44.471	88,4	3
7	Hong Kong	433	26.819	333	15.542	766	42.361	36,7	3
8	Norvegia/Norway	500	14.316	949	26.331	1.449	40.647	64,8	3
9	Regno Unito/United Kingdom	330	13.172	418	27.108	748	40.280	67,3	3
10	Taiwan	90	4.214	573	33.461	663	37.675	88,8	3
11	Danimarca/Denmark	327	13.069	581	23.721	908	36.790	64,5	3
12	Singapore	534	20.994	313	14.159	847	35.153	40,3	2
13	Bermuda	12	1.234	232	26.705	244	27.939	95,6	2
14	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>553</b>	<b>18.106</b>	<b>202</b>	<b>6.309</b>	<b>755</b>	<b>24.415</b>	<b>25,8</b>	<b>2</b>
15	Turchia/Turkey	523	8.479	642	14.093	1.165	22.572	62,4	2
16	India	294	14.767	76	4.625	370	19.392	23,9	1
17	Russia	825	4.486	410	14.605	1.235	19.091	76,5	1
18	Canada	109	906	225	17.596	334	18.502	95,1	1
19	Belgio/Belgium	65	5.846	108	6.741	173	12.587	53,6	1
20	Arabia Saudita/Saudi Arabia	53	1.823	57	10.510	110	12.333	85,2	1
21	Malaysia	249	8.288	75	4.006	324	12.294	32,6	1
22	Indonesia	890	9.142	87	2.439	977	11.581	21,1	1
23	Brasile/Brazil	74	2.054	40	9.270	114	11.323	81,9	1
24	Iran	44	438	69	10.817	113	11.255	96,1	1
25	Francia/France	116	3.213	139	6.878	255	10.091	68,2	1
26	Paesi Bassi/Netherlands	531	5.052	194	3.789	725	8.840	42,9	1
27	Emirati Arabi Uniti/UAEs	35	276	241	8.067	276	8.343	96,7	1
28	Cipro/Cyprus	58	2.060	146	4.742	204	6.802	69,7	0
29	Kuwait	35	3.942	44	2.736	79	6.678	41,0	0
30	Vietnam/Viet Nam	441	4.662	81	2.006	522	6.668	30,1	0
	Altri/Others	1.903	25.137	1.899	52.047	3.802	77.184	67,4	5
	Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale <i>Tonnage controlled by unknown shipowners</i>	-	-	-	-	5.751	126.018		9
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>13.367</b>	<b>388.281</b>	<b>20.006</b>	<b>939.543</b>	<b>39.124</b>	<b>1.453.842</b>	<b>64,6</b>	<b>100</b>

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati ISL su base IHS Fairplay Confitarma processing of ISL based on IHS Fairplay



## Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri

*World fleet: ships on main registers*

31 dicembre 2011 2011 December 31<sup>st</sup>, 2011

### Navi di 100 gt e oltre

*Ships of 100 gt and over*

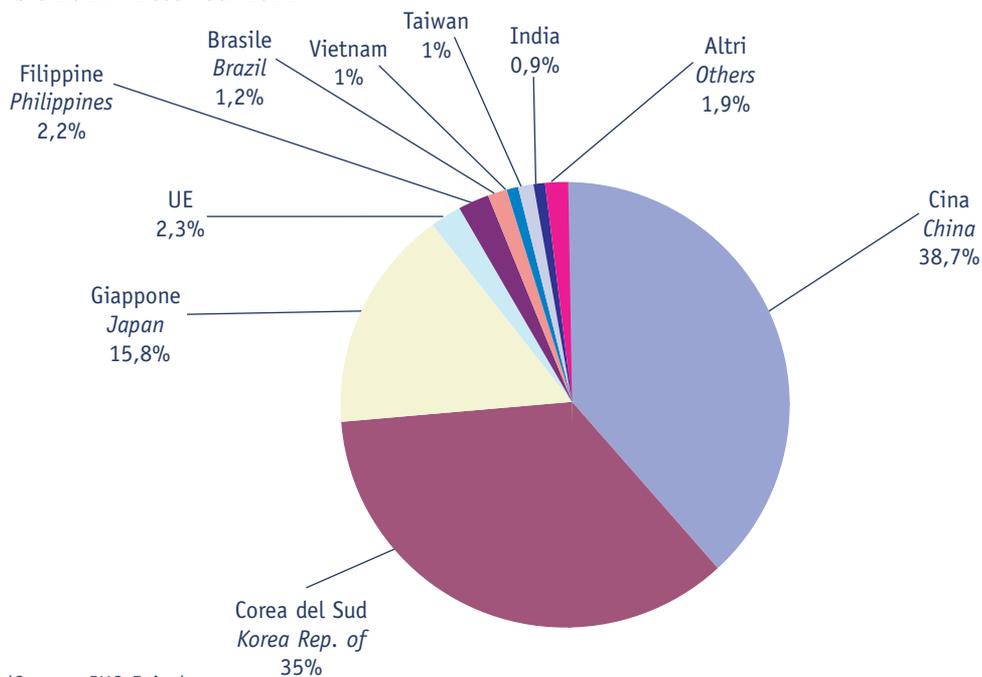
	Bandiera <i>Flag</i>	N.	Mil. gt	% su totale	Var. % 2011/2010
1	Panama	8.127	214,8	20,6	6,7
2	Liberia	3.030	121,5	11,6	13,9
3	Isole Marshall/ <i>Marshall Islands</i>	1.876	76,1	7,3	22,7
4	Hong Kong	1.935	70,2	6,7	26,5
5	Singapore	2.877	53,8	5,2	19,9
6	Bahamas	1.409	52,4	5,0	3,9
7	Malta	1.815	45,1	4,3	16,6
8	Grecia/ <i>Greece</i>	1.386	41,3	4,0	1,2
9	Cina/ <i>China</i>	4.148	37,9	3,6	9,3
10	Cipro/ <i>Cyprus</i>	1.022	21,0	2,0	1,4
<b>11</b>	<b>ITALIA/<i>Italy</i></b>	<b>1.667</b>	<b>18,5</b>	<b>1,8</b>	<b>8,8</b>
12	Regno Unito/ <i>UK</i>	1.662	17,7	1,7	7,0
13	Giappone/ <i>Japan</i>	5.619	17,4	1,7	3,7
14	Norvegia/ <i>Norway</i>	2.004	16,5	1,6	0,1
15	Germania/ <i>Germany</i>	868	15,3	1,5	0,1
16	Isola di Man/ <i>Isle of Man</i>	410	13,3	1,3	6,7
17	Corea del Sud/ <i>Korea Rep. of</i>	2.916	12,1	1,2	1,5
18	Danimarca/ <i>Denmark</i>	998	12,0	1,1	-1,4
19	USA	6.461	11,6	1,1	-2,5
20	Bermuda	164	11,3	1,1	7,8
21	Antigua e Barbuda	1.322	11,2	1,1	4,3
22	Indonesia	6.332	10,4	1,0	12,2
23	India	1.443	9,8	0,9	6,1
24	Malesia/ <i>Malaysia</i>	1.449	8,2	0,8	1,2
25	Russia	3.362	7,6	0,7	-1,4
26	Paesi Bassi/ <i>Netherland</i>	1.382	7,6	0,7	13,0
27	Francia/ <i>France</i>	819	7,1	0,7	5,3
28	Turchia/ <i>Turkey</i>	1.360	6,4	0,6	8,8
29	Filippine/ <i>Philippines</i>	1.995	5,0	0,5	-5,4
30	Belgio/ <i>Belgium</i>	235	4,4	0,4	-1,6
	Altri/ <i>Others</i>	34.212	85,7	8,2	-5,3
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>104.305</b>	<b>1.043,1</b>	<b>100</b>	<b>8,9</b>

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



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

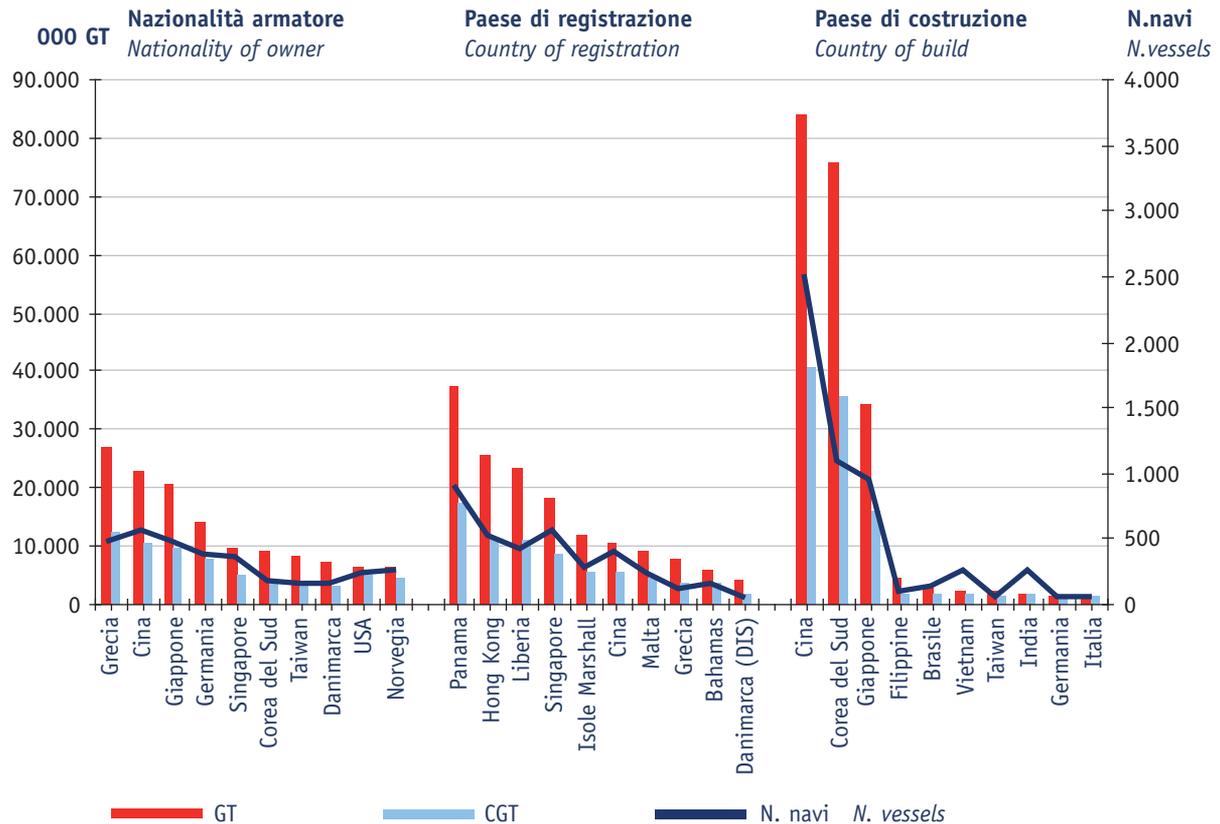
Dicembre 2011 *December 2011*



Fonte/Source: IHS Fairplay

## Ordini ai cantieri mondiali *World orderbook*

Dicembre 2011 *December 2011*



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>	1.1.2011		1.1.2012	
	N.	Mil. dwt	N.	Mil. dwt
Flotta/ <i>Existing fleet</i>	5.453	449,8	5.671	475,9
Ordini ai cantieri/ <i>Orderbook</i>	1.122	126,9	719	85,4
Consegne di nuove navi/ <i>Deliveries</i>	455	41,4	364	39,5
Demolizioni/ <i>Demolition sales</i>	212	12,8	126	9,8

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

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

	Paesi/ <i>Countries</i>	N.	000 dwt
1	Grecia/ <i>Greece</i>	1.193	99.096
2	Giappone/ <i>Japan</i>	1.076	60.399
3	Germania/ <i>Germany</i>	474	23.862
4	Cina/ <i>China</i>	507	22.370
5	USA	295	21.337
6	Bermuda	142	20.192
7	Norvegia/ <i>Norway</i>	472	20.131
8	Singapore	435	18.682
9	Danimarca/ <i>Denmark</i>	361	14.959
10	Hong Kong	246	14.278
11	Russia	338	13.821
12	Regno Unito/ <i>United Kingdom</i>	235	13.751
13	Corea del Sud/ <i>Korea Rep. of</i>	307	13.507
14	<b>ITALIA/<i>Italy</i></b>	<b>328</b>	<b>12.895</b>
15	Arabia Saudita/ <i>Saudi Arabia</i>	90	12.070
16	Canada	115	10.899
17	Malesia/ <i>Malaysia</i>	176	10.735
18	India	132	9.952
19	Iran	48	9.761
20	Taiwan	80	9.379
21	Turchia/ <i>Turkey</i>	305	7.814
22	Belgio/ <i>Belgium</i>	63	7.515
23	Emirati Arabi Uniti/ <i>UAEs</i>	141	5.709
24	Indonesia	294	5.375
25	Kuwait	44	4.861
26	Qatar	46	4.383
27	Svezia/ <i>Sweden</i>	120	4.317
28	Brasile/ <i>Brazil</i>	53	3.606
29	Oman	18	3.505
30	Cipro/ <i>Cyprus</i>	69	2.597
	Altri/ <i>Others</i>	1.149	30.194
	<b>TOTALE <i>TOTAL</i></b>	<b>10.536</b>	<b>544.668</b>

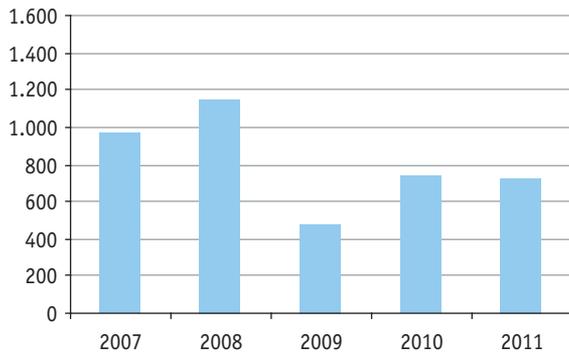
Navi di almeno 1.000 gt per nazionalità dell'armatore *Ships of 1,000 gt and over by nationality of owner*

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

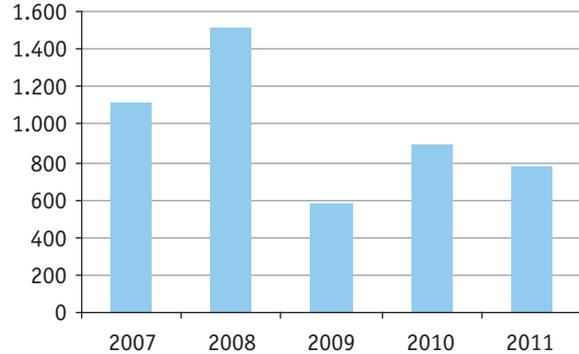


## Andamento dei noli delle navi cisterna *Tanker ships charter market performance*

**Baltic Clean Tanker Index**



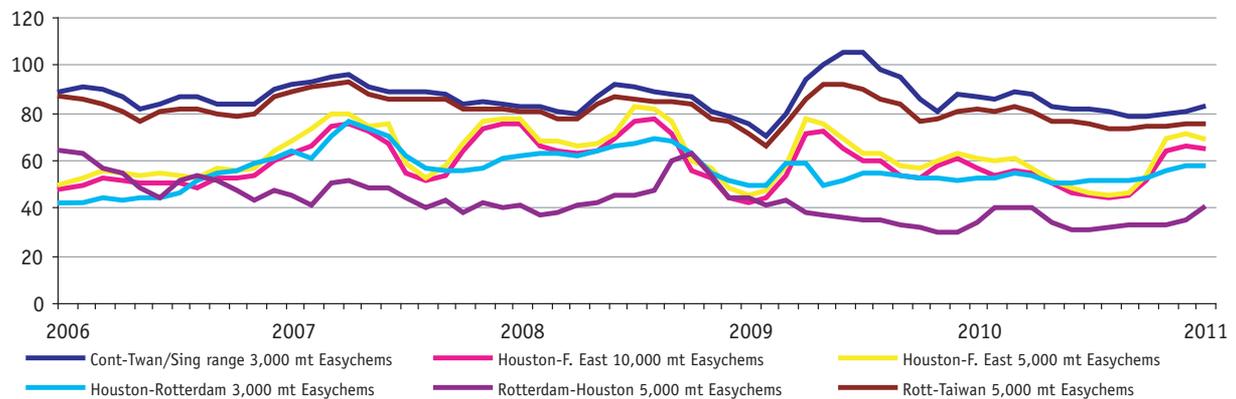
**Baltic Dirty Tanker Index**



Media annuale ultimi 5 anni *Annual average last 5 years*

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

US\$/t



Fonte/Source: Clarkson Research Studies

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

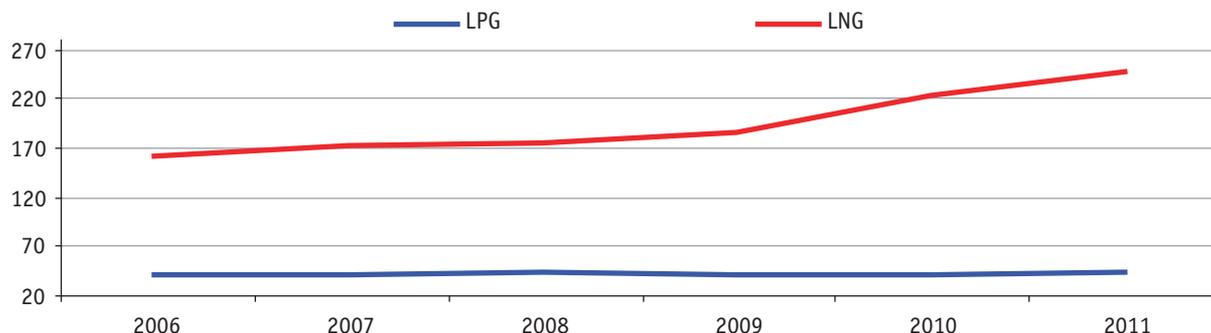
	LNG						LPG					
	31.12.2010			31.12.2011			31.12.2010			31.12.2011		
	N.	Mil. dwt	000 m <sup>3</sup>	N.	Mil. dwt	000 m <sup>3</sup>	N.	Mil. dwt	000 m <sup>3</sup>	N.	Mil. dwt	000 m <sup>3</sup>
Flotta <i>Existing fleet</i>	362	29,0	51.517	373	29,0	53.124	1.189	15,1	19.347	1.206	15,1	19.643
Ordini ai cantieri <i>Orderbook</i>	22	1,6	2.938	65	5,4	10.285	120	1,42	1.784	86	1,3	1.771

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



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

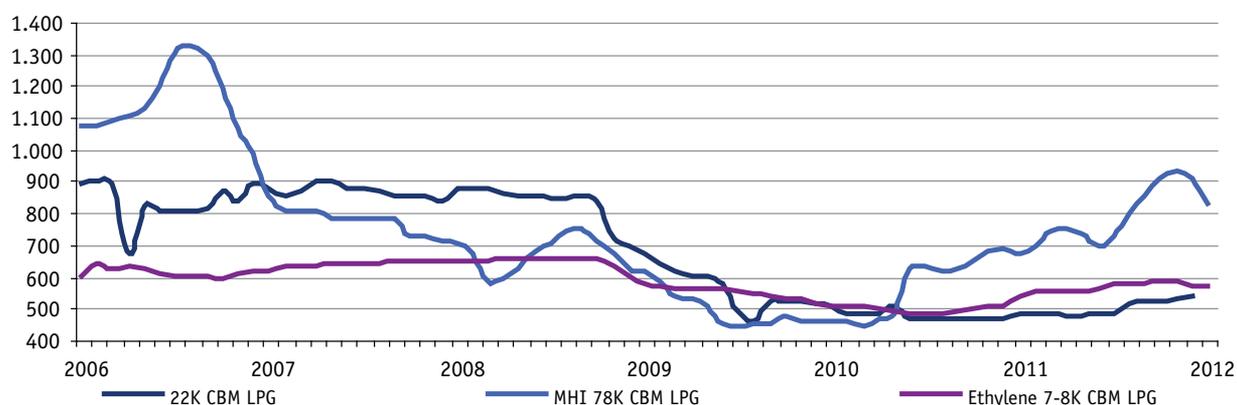
Mil. ton



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

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

Months Timecharter Rates, \$000/Month



Fonte/Source: Clarkson Research Studies

## Flotta mondiale di navi portarinfuse *World bulk carrier fleet*

	1.1.2011		1.1.2012	
	N.	Mil. dwt	N.	Mil. dwt
Flotta/Existing fleet	8.137	539,7	8.914	616,3
Ordini ai cantieri/Orderbook	3.618	299,5	2.632	217,9
Consegne di nuove navi/Deliveries	991	80,2	1.181	98,4
Demolizioni/Demolition sales	136	6,4	367	22,3

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



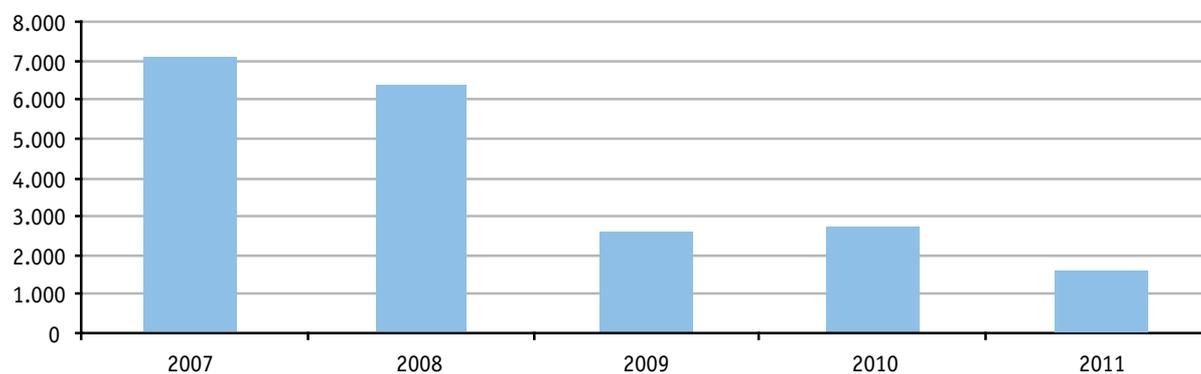
## Principali flotte mondiali di navi portarinfuse *World leading bulk carrier fleets*

	Paesi/Countries	N.	000 dwt
1	Giappone/Japan	1.480	123.138
2	Grecia/Greece	1.425	103.783
3	Cina/China	1.154	72.142
4	Corea del Sud/Korea Rep. of	358	33.140
5	Germania/Germany	385	25.425
6	Hong Kong	330	23.791
7	Taiwan	262	19.539
8	USA	232	16.831
9	Regno Unito/UK	141	16.311
10	Turchia/Turkey	220	10.874
11	Singapore	154	10.055
12	Norvegia/Norway	171	9.924
13	India	146	8.907
<b>14</b>	<b>ITALIA /ITALY</b>	<b>119</b>	<b>8.209</b>
15	Brasile/Brazil	40	7.412
16	Bermuda	59	6.678
17	Danimarca/Denmark	114	6.012
18	Belgio/Belgium	48	4.411
19	Indonesia	92	3.146
20	Vietnam	132	3.141
21	Canada	66	3.106
22	Polonia/Poland	64	2.422
23	Monaco	33	2.106
24	Emirati Arabi Uniti/UAEs	45	1.932
25	Cipro/Cyprus	34	1.895
26	Croazia/Croatia	41	1.756
27	Svizzera/Switzerland	51	1.718
28	Tailandia/Thailand	46	1.610
29	Russia	75	1.445
30	Lussemburgo/Luxembourg	16	1.304
	Altri/Others	363	14.722
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>9.025</b>	<b>605.326</b>

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

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

## Baltic dry index



Media annuale ultimi 5 anni/Annual average last 5 years



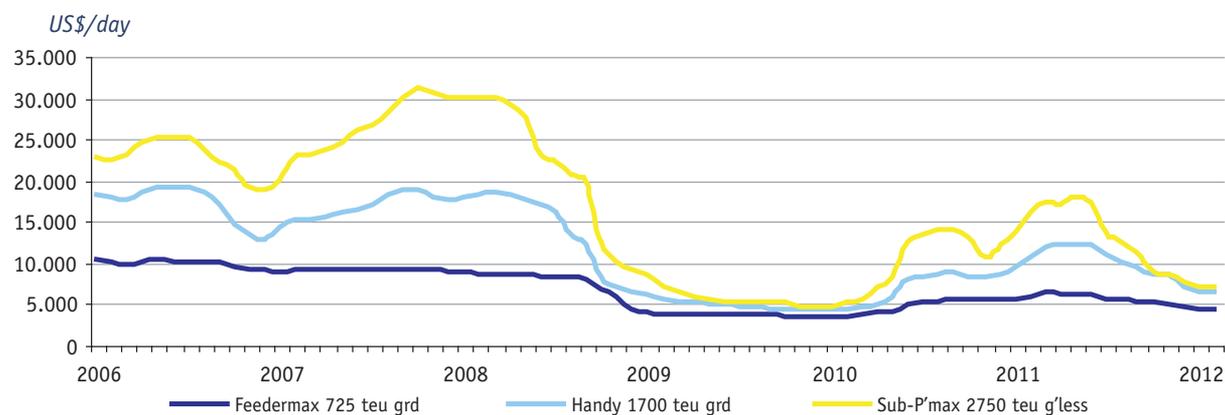
## Principali flotte mondiali di navi portacontainer *World leading container fleets*

	Paesi/Countries	N.	TEU
1	Germania/Germany	1.803	5.068
2	Giappone/Japan	313	1.189
3	Danimarca/Denmark	230	1.129
4	Grecia/Greece	235	881
5	Cina/China	319	845
6	Regno Unito/UK	115	656
7	Francia/France	111	626
8	Taiwan	187	588
9	Corea del Sud/Korea Rep. of	142	437
10	Singapore	159	379
11	Canada	62	330
12	USA	92	250
13	Hong Kong	58	224
14	Israele/Israel	39	181
15	Kuwait	28	126
16	Cipro/Cyprus	38	87
17	Cile/Chile	15	84
18	Turchia/Turkey	64	77
19	Indonesia	113	70
20	Svizzera/Switzerland	23	64
21	Malesia/Malaysia	43	58
22	Tailandia/Thailandia	40	50
23	Paesi Bassi/Netherlands	52	50
24	Spagna/Spain	12	44
25	Bermuda	19	38
26	Norvegia/Norway	24	37
27	Russia	24	24
28	Belgio/Belgium	13	22
29	Emirati Arabi Uniti/UAEs	18	20
30	Australia	4	20
	Altri/Others	121	140
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>4.950</b>	<b>15.292</b>

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

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

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

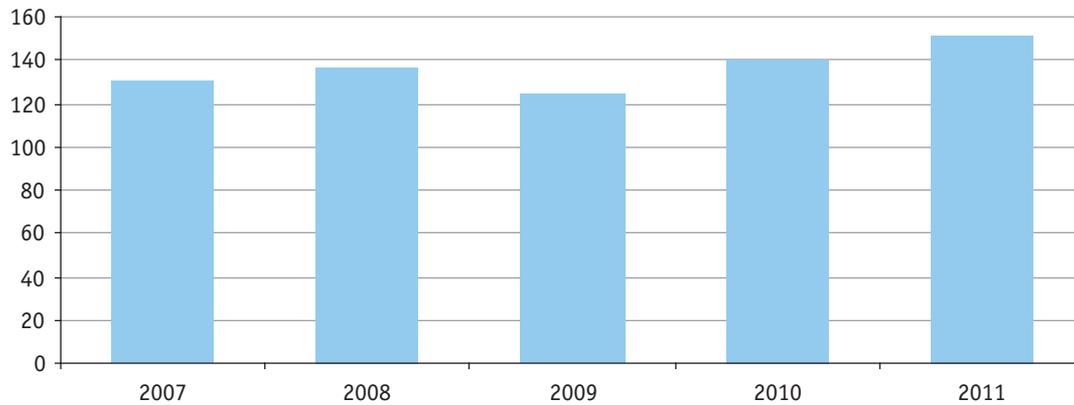


Fonte/Source: Clarkson Research Studies



## Traffico mondiale di contenitori *World container traffic*

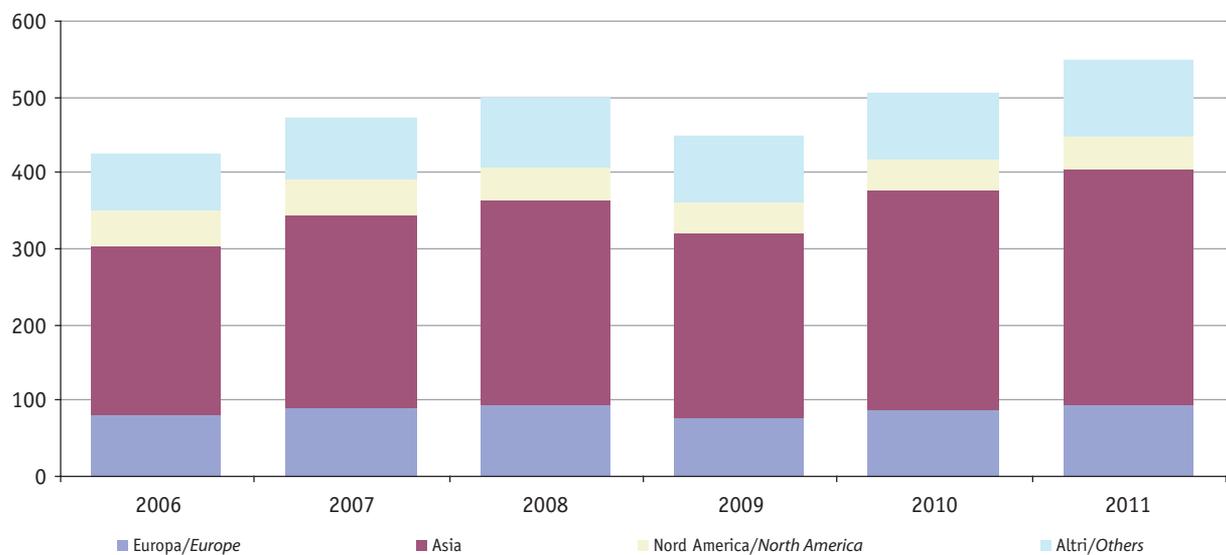
million teu



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

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

million teu



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



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

	Paesi/Countries	Ro-Ro cargo		Ro-Ro passenger		Totale Total	
		N.	dwt	N.	dwt	N.	dwt
1	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>35</b>	<b>731.955</b>	<b>145</b>	<b>541.693</b>	<b>180</b>	<b>1.273.648</b>
2	Giappone/Japan	63	401.055	105	333.640	168	734.695
3	Svezia/Sweden	30	370.560	39	200.173	69	570.733
4	Finlandia/Finland	36	296.211	29	180.735	65	476.946
5	Grecia/Greece	26	159.877	101	251.497	127	411.374
6	Danimarca/Denmark	30	282.135	42	126.963	72	409.098
7	USA	30	286.412	56	91.548	86	377.960
8	Francia/France	19	173.624	43	143.281	62	316.905
9	Germania/Germany	26	179.073	41	112.684	67	291.757
10	Turchia/Turkey	27	232.028	48	58.059	75	290.087
11	Cina/China	12	82.391	43	169.355	55	251.746
12	Norvegia/Norway	12	86.492	120	154.070	132	240.562
13	Regno Unito/United Kingdom	16	168.173	39	60.772	55	228.945
14	Spagna/Spain	11	70.658	60	146.366	71	217.024
15	Emirati Arabi Uniti/UAEs	7	182.655	0	0	7	182.655
	Altri/Others	224	1.374.404	413	931.117	637	2.305.521
	Sconosciuti/Unknown	161	637.743	204	373.068	365	1.010.811
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>765</b>	<b>5.715.446</b>	<b>1.528</b>	<b>3.875.021</b>	<b>2.293</b>	<b>9.590.467</b>

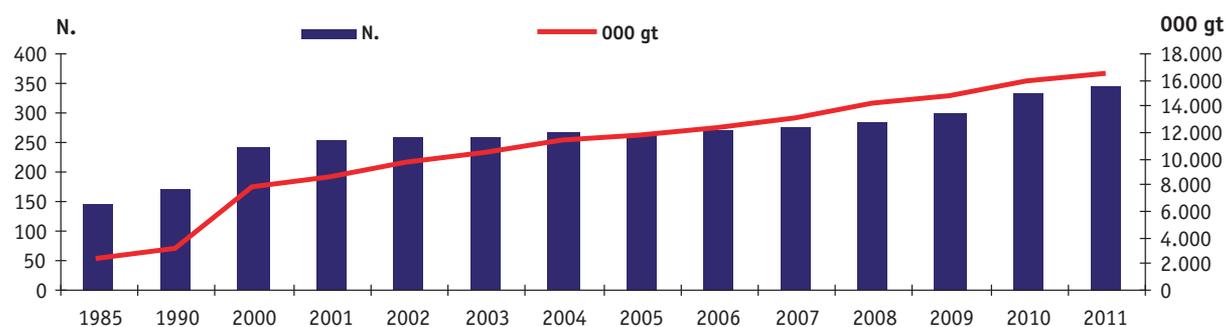
Navi di almeno 1.000 gt per nazionalità dell'armatore *Ships of 1,000 gt and over by nationality of owner.*

Flotta Ro-Ro cargo escluse navi porta-auto *Fleet of Ro-Ro cargo ships excluding vehicles carriers;*

Flotta Ro-Ro Pax, incluse Ro-Ro cargo/Ferry, *Passenger Ro-Ro cargo, Passenger Ro-Ro cargo/Ferry.*

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

## Evoluzione della flotta crocieristica mondiale *World cruise fleet evolution*



Fonte/Source: ISL Brema



# La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

## European shipping and Eu maritime policy

### Flotta dell'Unione europea *European Union fleet*

31 dicembre 2011 *December 31<sup>st</sup>, 2011*

	Paesi/Countries	Bandiera/Flag Navi/Ships > 100 gt			Nazionalità/Nationality Navi/Ships > 1.000 gt		
		N.	gt	dwt	N.	gt	dwt
1	Malta	1.815	45.116.912	70.971.267	20	73.605	58.159
2	Grecia/Greece	1.386	41.275.953	72.601.184	3.317	129.869.665	222.197.882
3	Cipro/Cyprus	1.022	20.992.521	32.496.556	214	4.816.432	6.275.404
<b>4</b>	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>1.667</b>	<b>18.492.235</b>	<b>21.470.327</b>	<b>834</b>	<b>18.796.867</b>	<b>24.191.021</b>
5	Regno Unito/United Kingdom	1.662	17.651.487	17.647.485	1.152	42.622.913	59.401.732
6	Germania/Germany	868	15.319.536	17.330.507	4.024	93.228.309	126.514.833
7	Danimarca/Denmark	998	11.950.219	13.894.579	1.046	28.926.340	37.925.575
8	Paesi Bassi/Netherlands	1.382	7.570.352	7.402.726	948	8.472.246	8.931.755
9	Francia/France	819	7.051.909	8.581.561	486	10.442.370	10.158.519
10	Belgio/Belgium	235	4.428.935	6.359.288	267	8.655.370	13.309.929
11	Svezia/Sweden	452	3.369.262	1.591.575	308	6.836.015	6.256.130
12	Spagna/Spain	1.255	3.027.867	2.365.036	365	3.840.922	4.022.174
13	Finlandia/Finland	280	1.581.337	1.212.255	134	2.358.476	1.967.332
14	Portogallo/Portugal	459	1.240.549	1.171.051	48	525.366	761.288
15	Lussemburgo/Luxembourg	151	1.098.091	621.833	22	770.230	1.345.147
16	Lituania/Lithuania	96	406.780	305.081	59	276.545	283.180
17	Estonia	107	319.056	70.720	87	871.313	308.311
18	Bulgaria	84	317.568	432.862	70	943.853	1.459.356
19	Irlanda/Irish Republic	247	229.296	239.480	69	493.768	490.794
20	Lettonia/Latvia	133	187.065	50.290	76	773.148	1.115.112
21	Polonia/Poland	182	109.542	34.314	116	1.933.733	2.785.595
22	Romania	80	84.127	39.785	41	435.888	581.461
23	Slovacchia/Slovakia	7	19.005	21.552	0	0	0
24	Slovenia	8	2.595	0	27	611.260	920.593
25	Austria	0	0	0	2	12.562	20.099
26	Repubblica Ceca/Czech Republic	0	0	0	1	2.882	4.380
	Registro di Gibilterra/Gibraltar Register	303	2.155.452	2.506.353	0	0	0
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>13.883</b>	<b>158.880.739</b>	<b>208.446.400</b>	<b>13.733</b>	<b>366.590.078</b>	<b>531.285.761</b>
	% sul totale mondiale/% on world total	13	15	14	29	36	36

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



**Commercio dell'Unione europea per sistema di trasporto** *Eu trade by system of transport*  
Gennaio-Dicembre 2011 *January-December, 2011*

	Importazioni <i>Import</i>		Esportazioni <i>Export</i>		Totale <i>Total</i>	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Mare/Sea	1.224.407.790	75	441.832.791	78	1.666.240.581	75
Treno/Rail	69.741.810	4	20.119.722	4	89.861.532	4
Strada/Road	59.474.148	4	83.363.179	15	142.837.327	6
Aria/Air	3.899.752	0	10.198.394	2	14.098.146	1
Idrovie/Inland waterways	12.331.665	1	6.339.860	1	18.671.525	1
Altri/Others	273.163.644	17	6.320.619	1	279.484.263	13
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>1.643.018.809</b>	<b>100</b>	<b>568.174.565</b>	<b>100</b>	<b>2.211.193.374</b>	<b>100</b>

Fonte/Source: Eurostat 2012

**Importazioni dell'Unione europea per sistema di trasporto**  
*European Union imports by system of transport*

	Totale <i>Total</i>		Mare <i>Sea</i>		Treno <i>Rail</i>		Strada <i>Road</i>		Aereo <i>Air</i>		Idrovie <i>Inland Waterways</i>		Altri <i>Others</i>	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Austria	25.356.224		4.588.066	18	1.760.009	7	2.731.480	11	50.300	0	2.867.920	11	13.358.449	53
Belgio/Belgium	82.208.105		64.934.469	79	486.316	1	3.430.256	4	194.537	0	4.318.692	5	8.843.835	11
Bulgaria	14.982.595		11.421.319	76	371.350	2	1.885.254	13	5.437	0	1.297.601	9	1.634	0
Cipro/Cyprus	2.033.661		2.029.825	100	0	0	2	0	3.239	0	0	0	595	0
Danimarca/Denmark	21.843.532		19.265.857	88	4.885	0	783.725	4	129.947	1	0	0	1.659.118	8
Estonia	3.662.505		1.447.622	40	1.287.489	35	488.569	13	6.387	0	0	0	432.438	12
Finlandia/Finland	37.265.133		26.346.740	71	5.367.031	14	2.263.482	6	24.976	0	380.203	1	2.882.701	8
Francia/France	149.758.289		141.141.756	94	78.616	0	4.048.376	3	351.089	0	321.348	0	3.817.104	3
Germania/Germany	238.085.167		139.021.016	58	1.062.486	0	12.081.926	5	1.017.239	0	586.161	0	84.316.339	35
Grecia/Greece	28.243.888		23.951.135	85	94.905	0	918.707	3	15.128	0	0	0	3.264.013	12
Irlanda/Ireland	11.334.961		11.273.802	99	279	0	9.193	0	47.695	0	0	0	3.992	0
<b>ITALIA/Italy</b>	<b>229.667.789</b>		<b>186.941.685</b>	<b>81</b>	<b>1.235.421</b>	<b>1</b>	<b>4.069.750</b>	<b>2</b>	<b>229.377</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>37.191.556</b>	<b>16</b>
Lettonia/Latvia	4.600.098		1.019.019	22	2.166.066	47	307.729	7	2.267	0	0	0	1.105.017	24
Lituania/Lithuania	18.181.924		10.892.712	60	4.306.016	24	591.184	3	2.655	0	2.274	0	2.387.083	13
Lussemburgo/Luxembourg	156.138		72.478	46	25.767	17	36.775	24	20.561	13	0	0	557	0
Malta	293.517		290.717	99	0	0	0	0	2.321	1	0	0	479	0
Paesi Bassi/Netherlands	227.100.873		184.284.975	81	65.640	0	6.359.944	3	514.490	0	916.133	0	34.959.691	15
Polonia/Poland	66.343.517		17.547.947	26	25.595.782	39	2.754.563	4	52.433	0	1.665	0	20.391.127	31
Portogallo/Portugal	25.214.697		25.102.256	100	14.946	0	71.617	0	24.921	0	0	0	957	0
Rep. Ceca/Czech Rep.	23.546.036		104.205	0	9.565.024	41	2.271.484	10	18.372	0	0	0	11.586.951	49
Rep. Slovacca/Slovakia	20.468.774		611.714	3	8.324.600	41	604.989	3	35.041	0	34.498	0	10.857.932	53
Romania	18.906.886		14.109.336	75	2.141.913	11	1.829.216	10	20.204	0	805.933	4	284	0
Slovenia	8.794.892		4.609.573	52	682.577	8	2.976.986	34	3.713	0	0	0	522.043	6
Spagna/Spain	157.045.454		144.802.132	92	2.973	0	648.255	0	185.323	0	9	0	11.406.762	7
Svezia/Sweden	34.530.071		27.469.509	80	1.245.121	4	5.085.743	15	78.447	0	29	0	651.222	2
Regno Unito/UK	175.268.902		161.127.925	92	1.570	0	5.878	0	791.862	0	0	0	13.341.667	8
Ungheria/Hungary	18.125.181		0	0	3.855.028	21	3.219.065	18	71.791	0	799.199	4	10.180.098	56
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>1.643.018.809</b>		<b>1.224.407.790</b>	<b>75</b>	<b>69.741.810</b>	<b>4</b>	<b>59.474.148</b>	<b>4</b>	<b>3.899.752</b>	<b>0</b>	<b>12.331.665</b>	<b>1</b>	<b>273.163.644</b>	<b>17</b>

Fonte/Source: Eurostat 2012



## Esportazioni dell'Unione europea per sistema di trasporto

European Union exports by system of transport

	Totale <i>Total</i>		Mare <i>Sea</i>		Treno <i>Rail</i>		Strada <i>Road</i>		Aereo <i>Air</i>		Idrovie <i>Inland Waterways</i>		Altri <i>Others</i>	
	tonn.	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	
Austria	10.691.523	3.966.407	37	2.028.598	19	4.360.812	41	95.721	1	139.134	1	100.851	1	
Belgio/Belgium	43.450.540	35.491.716	82	693.599	2	4.467.917	10	1.021.147	2	1.751.006	4	25.155	0	
Bulgaria	10.691.419	7.986.691	75	685.556	6	1.884.244	18	40.341	0	80.326	1	14.261	0	
Cipro/Cyprus	575.157	509.100	89	0	0	0	0	66.019	11	0	0	38	0	
Danimarca/Denmark	7.167.576	6.038.736	84	670	0	956.973	13	63.872	1	29	0	107.296	1	
Estonia	4.092.530	2.841.869	69	633.391	15	570.700	14	46.460	1	0	0	110	0	
Finlandia/Finland	17.412.773	14.176.100	81	745.468	4	2.387.687	14	101.295	1	1.227	0	996	0	
Francia/France	55.928.079	43.775.211	78	519.755	1	8.983.884	16	664.855	1	642.935	1	1.341.439	2	
Germania/Germany	83.705.390	52.456.775	63	4.768.581	6	21.036.781	25	1.678.397	2	1.349.478	2	2.415.378	3	
Grecia/Greece	16.330.210	16.247.261	99	0	0	0	0	82.949	1	0	0	0	0	
Irlanda/Ireland	2.694.826	2.610.014	97	104	0	20.401	1	64.040	2	0	0	267	0	
<b>ITALIA/Italy</b>	<b>55.833.508</b>	<b>46.540.157</b>	<b>83</b>	<b>827.983</b>	<b>1</b>	<b>7.419.952</b>	<b>13</b>	<b>947.227</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>98.174</b>	<b>0</b>	
Lettonia/Latvia	3.044.937	1.513.074	50	892.787	29	593.069	19	45.725	2	0	0	282	0	
Lituania/Lithuania	6.724.200	3.302.214	49	1.565.602	23	1.580.750	24	40.109	1	0	0	235.525	4	
Lussemburgo/Luxembourg	1.190.097	921.133	77	108.959	9	152.858	13	5.323	0	1.214	0	610	0	
Malta	1.028.674	1.024.818	100	0	0	0	0	3.850	0	0	0	6	0	
Paesi Bassi/Netherlands	58.848.482	52.934.125	90	135.532	0	4.053.832	7	334.935	1	1.389.780	2	278	0	
Polonia/Poland	14.496.895	6.391.754	44	1.556.798	11	6.340.312	44	84.706	1	372	0	122.953	1	
Portogallo/Portugal	11.070.071	10.319.487	93	2.578	0	189.449	2	556.392	5	0	0	2.165	0	
Rep. Ceca/Czech Rep.	4.343.897	970.651	22	1.306.478	30	1.931.935	44	125.630	3	2.986	0	6.217	0	
Rep. Slovacca/Slovakia	2.344.360	360.939	15	1.066.487	45	876.727	37	7.573	0	31.581	1	1.053	0	
Romania	16.613.329	13.333.874	80	999.332	6	1.735.692	10	44.497	0	471.189	3	28.745	0	
Slovenia	3.981.243	1.452.843	36	117.654	3	2.264.199	57	6.402	0	0	0	140.145	4	
Spagna/Spain	55.790.819	48.525.495	87	35.898	0	3.036.593	5	3.209.733	6	4.581	0	978.519	2	
Svezia/Sweden	31.563.870	24.878.661	79	471.463	1	5.377.829	17	144.339	0	7.096	0	684.482	2	
Regno Unito/UK	43.920.669	43.263.686	99	19.733	0	34.757	0	601.196	1	0	0	1.297	0	
Ungheria/Hungary	4.639.491	0	0	936.716	20	3.105.826	67	115.661	2	466.911	10	14.377	0	
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>568.174.565</b>	<b>441.832.791</b>	<b>78</b>	<b>20.119.722</b>	<b>4</b>	<b>83.363.179</b>	<b>15</b>	<b>10.198.394</b>	<b>2</b>	<b>6.339.860</b>	<b>1</b>	<b>6.320.619</b>	<b>1</b>	

Fonte/Source: Eurostat 2012



## Movimento container nei principali porti europei

### Containers movement in the major European ports

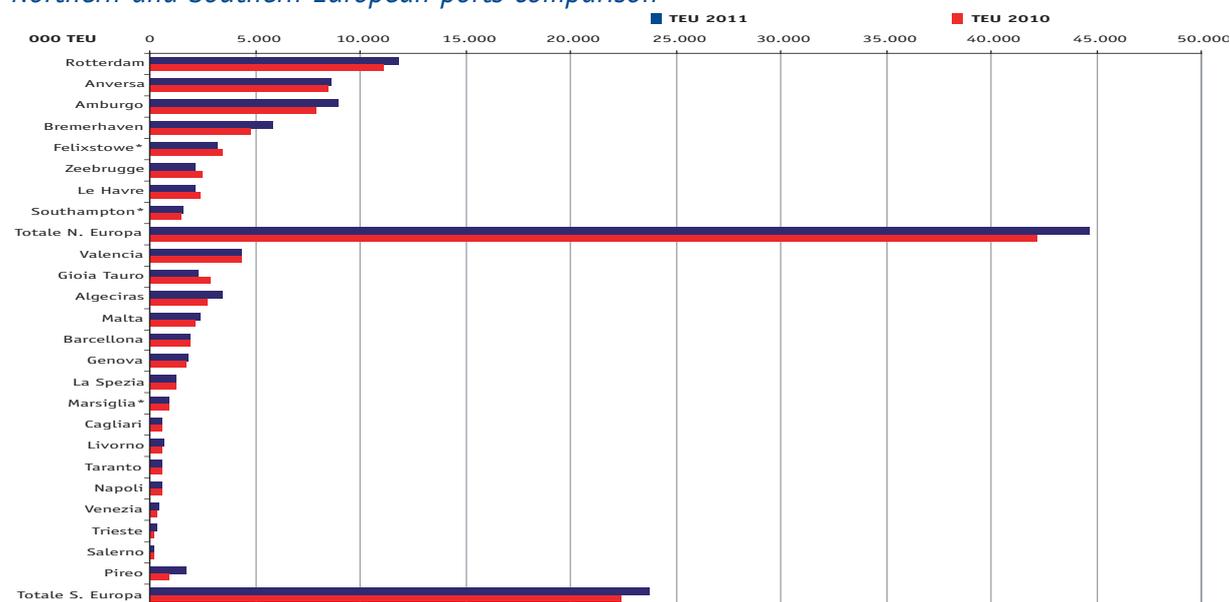
Porti Ports	2011 TEU	2010 TEU	2009 TEU	2008 TEU	Var. % 2011/10	Var. % 2011/09	Var. % 2011/08
1 Rotterdam	11.876.921	11.100.000	9.743.290	10.783.825	7,00	21,90	10,14
2 Amburgo	9.000.000	7.900.000	7.010.000	9.700.000	13,92	28,39	-7,22
3 Anversa	8.600.000	8.500.000	7.309.639	8.662.891	1,18	17,65	-0,73
4 Bremerhaven	5.915.487	4.880.000	4.578.641	5.529.159	21,22	29,20	6,99
5 Gioia Tauro	2.304.992	2.851.261	2.857.438	3.467.772	-19,16	-19,33	-33,53
6 Felixstowe*	3.265.000	3.400.000	3.090.000	3.300.000	-3,97	5,66	-1,06
7 Algeciras	3.500.000	2.806.884	3.042.782	3.324.310	24,69	15,03	5,29
8 Le Havre	2.220.000	2.400.000	2.200.000	2.450.000	-7,50	0,91	-9,39
9 Valencia	4.327.371	4.206.937	3.653.890	3.602.000	2,86	18,43	20,14
10 Barcellona	2.000.000	1.945.733	1.800.662	2.569.549	2,79	11,07	-22,17
11 Pireo	1.680.133	878.083	664.895	430.000	91,34	152,69	290,73
12 Genova	1.847.102	1.758.858	1.533.627	1.766.605	5,02	20,44	4,56
13 Southampton*	1.639.000	1.500.000	1.410.000	1.700.000	9,27	16,24	-3,59
14 Malta	2.360.000	2.200.000	2.279.017	2.300.000	7,27	3,55	2,61
15 Zeebrugge	2.222.000	2.500.000	2.187.616	2.209.713	-11,12	1,57	0,56
16 La Spezia	1.307.000	1.285.155	1.046.063	1.246.139	1,70	24,94	4,88
17 Marsiglia*	940.000	953.435	882.580	847.651	-1,41	6,51	10,89
18 Taranto	604.404	581.936	741.428	786.655	3,86	-18,48	-23,17
19 Livorno	637.798	628.489	592.050	778.864	1,48	7,73	-18,11
20 Cagliari	614.000	629.340	736.984	307.527	-2,44	-16,69	99,66
21 Napoli	526.768	534.432	515.868	481.521	-1,43	2,11	9,40
22 Venezia	458.363	393.913	369.474	379.072	16,36	24,06	20,92
23 Trieste	393.000	281.629	277.245	335.943	39,55	41,75	16,98
24 Salerno	245.000	234.809	269.300	330.373	4,34	-9,02	-25,84
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>68.484.339</b>	<b>64.350.894</b>	<b>58.792.489</b>	<b>67.289.569</b>	<b>6,42</b>	<b>16,48</b>	<b>1,78</b>
<b>Tot. porti italiani Tot. Italian ports</b>	<b>8.938.427</b>	<b>9.179.822</b>	<b>8.939.477</b>	<b>9.880.471</b>	<b>-2,63</b>	<b>-0,01</b>	<b>-9,53</b>

\*Stime/Estimated

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

## Confronto tra porti del Nord Europa e del Sud Europa

### Northern and Southern European ports comparison



\*Stime/Estimated

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



## Il lavoro a bordo e la formazione

### *On board labour and training*

#### Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane

*Estimated jobs on board Italian ships*

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

<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO</b> <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	<b>5.800</b>
Petroliere <i>Oil tankers</i>	2.600
Gasiere <i>Gas tankers</i>	470
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	2.340
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	400
<b>NAVI DA CARICO SECCO</b> <i>DRY CARGO SHIPS</i>	<b>4.550</b>
Carico generale <i>General cargo</i>	630
Portacontenitori <i>Container ships</i>	445
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	2.355
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	1.130
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI</b> <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	<b>24.420</b>
Crociera <i>Cruise</i>	15.600
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	620
Traghetti <i>Ferries</i>	7.195
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	1.010
<b>PORTARINFUSE POLIVALENTI</b> <i>OBO CARRIERS</i>	<b>25</b>
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI</b> <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	<b>3.135</b>
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	2.170
Altri tipi di navi <i>Others</i>	970
<b>TOTALE</b> <i>TOTAL</i>	<b>37.930</b>
di cui: personale alberghiero <i>of which Hotel staff</i>	13.665

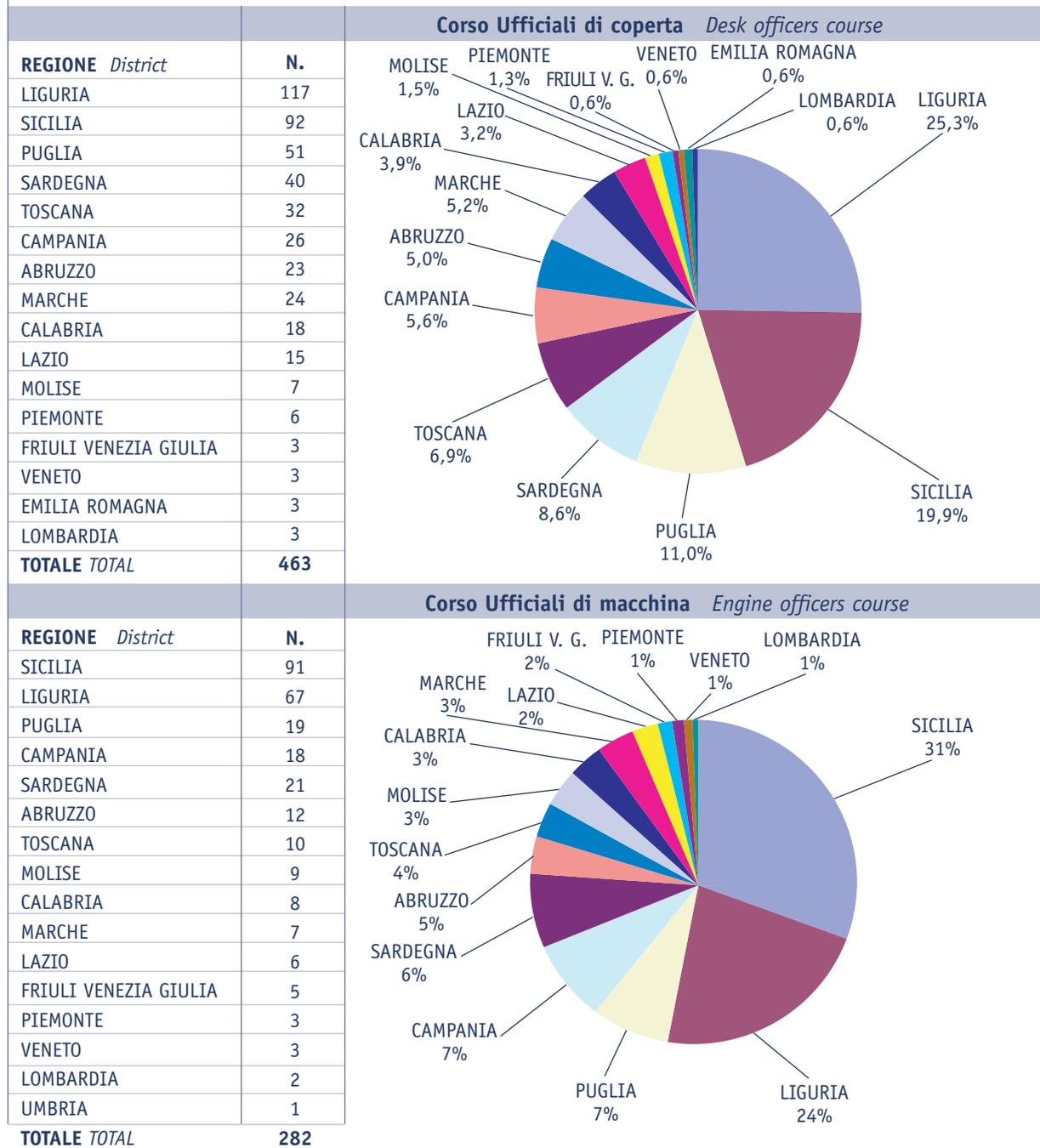
Fonte/Source: Confitarma



**Allievi ufficiali ammessi all'Accademia dal 2005 al 2012 per regione di provenienza**  
*Cadet's district of origin, 2005-2012*



**FONDAZIONE  
 ACCADEMIA ITALIANA  
 MARINA MERCANTILE**



Fonte/Source: Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile

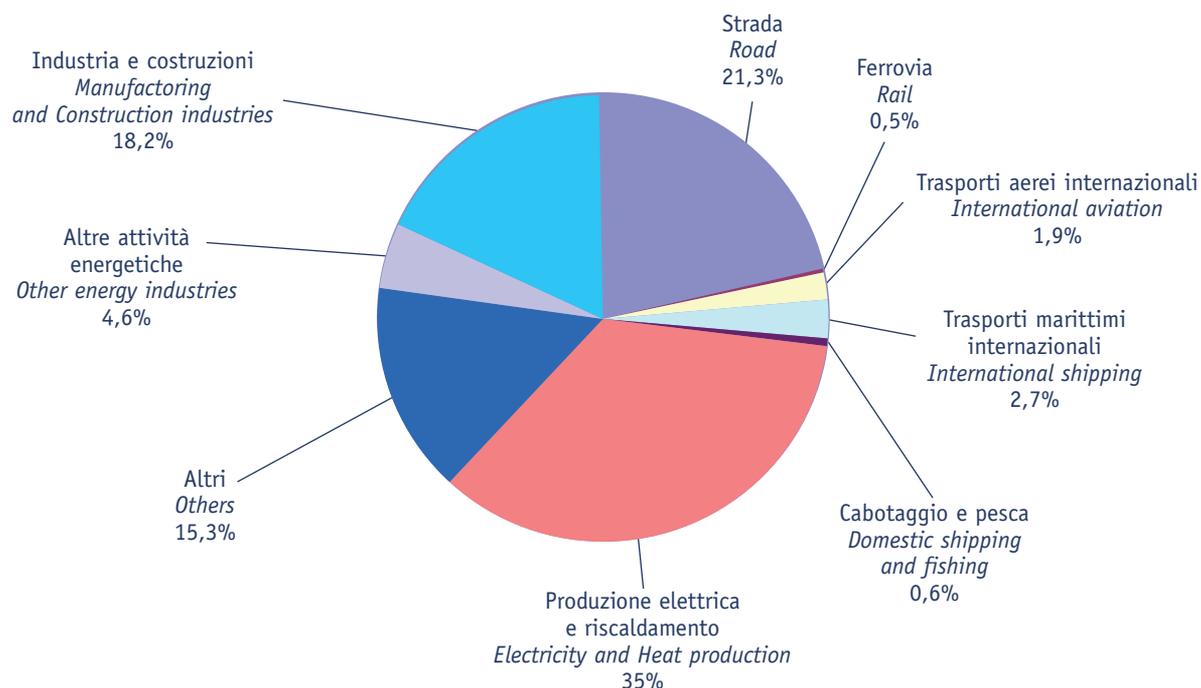


# La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione

## *Environmental protection and shipping safety*

### Quota del trasporto marittimo sulle emissioni globali di CO<sub>2</sub>

*CO<sub>2</sub> shipping emissions compared with global total emissions*



Fonte/Source: IMO



## Convenzione internazionale per il controllo e la gestione dell'acqua di zavorra e dei sedimenti: requisiti minimi

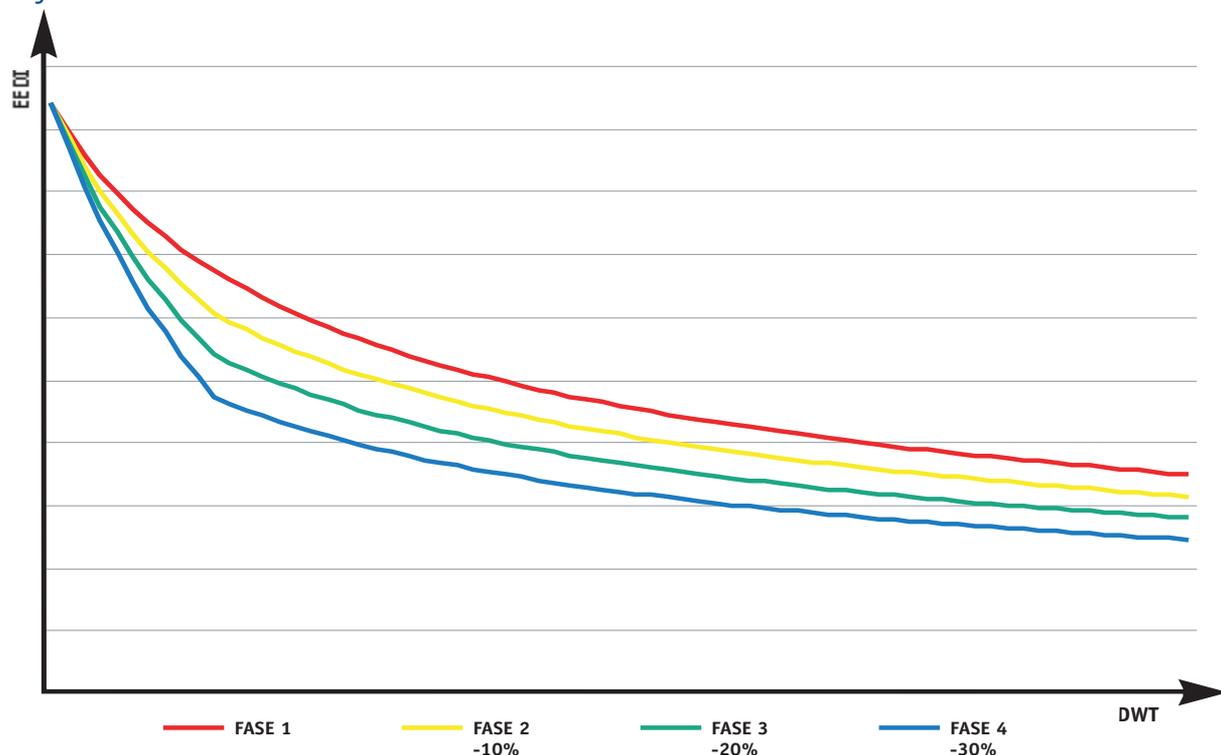
### Minimum requirements of Ballast Water Management Convention

Impostazione chiglia <i>Ship keel Laying</i>	Capacità acqua zavorra <i>Ballast Water Capacity (BWC)</i>	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Prima/before 1.1.2009	1.500 < BWC < 5.000						(*)			
	BWC < 1.500; BWC > 5.000								(*)	
1.1.2009-31.12.2009	BWC < 5.000			(1)						
	BWC > 5.000								(*)	
1.1.2009-31.12.2009	BWC < 5.000		(**)							
	BWC > 5.000		(***)						(*)	
dopo/after 1.1.2012	Qualsiasi BWC / Any BWC				(**)					
<b>Legenda</b>		<p>(1) Navi costruite nel 2009 e con BWC inferiore a 5.000 m<sup>3</sup> non è richiesto un sistema di trattamento fino alla seconda visita annuale, ma non più tardi del 31 dicembre 2011. <i>Ship constructed in 2009 and with a BWC less than 5.000 m<sup>3</sup> are not required to comply with Ballast Water Treatment until their second annual survey, but not later than 31 Dicembre 2011.</i></p> <p>(*) Non più tardi della prima visita intermedia o di rinnovo (quale sia prima) dopo la data anniversaria di consegna nave nell'anno di rispondenza allo standard applicabile (2014 o 2016). <i>Not later than the first intermediate or renewal survey, whichever occurs first, after the anniversary date of delivery of the ship (2014 or 2016).</i></p> <p>(**) La nave è costruita con l'impianto per il trattamento delle acque di zavorra. <i>The ship is constructed with a Ballast Water Treatment Plant.</i></p> <p>(***) La nave può essere costruita senza l'impianto per il trattamento delle acque di zavorra. <i>The ship can be constructed without Ballast Water Treatment Plant.</i></p>								
	Ricambio acqua zavorra <i>Ballast Water Exchange</i>									
	Sistema di trattamento <i>Ballast Water Treatment</i>									

Fonte/Source: IMO

## Linee di riferimento EEDI

### Reference lines EEDI



Fonte/Source: IMO





# The Council Report to the Annual General Meeting

## CONTENTS

### **80 Introduction by Paolo d'Amico, President of Confitarma**

#### **81 The Italian merchant marine in 2011**

- 81 Piracy and security
- 82 Size and composition of the fleet
- 82 Naval investment and fleet renewal
- 82 Shipowners and finance
- 83 Italian foreign trade
- 83 Tourism from the sea
- 83 Role of the maritime system in the economy
- 84 Cabotage and maritime bunkering services
- 84 Italian international navigation
- 85 Regulatory streamlining and simplification process
- 85 The maritime network, ports and logistics in Italy

#### **87 International navigation and maritime traffic**

- 88 The world fleet
- 88 Worldwide shipbuilding
- 88 Maritime markets

#### **90 European navigation and the EU maritime policy**

- 91 The European fleet
- 91 EU foreign trade
- 91 Revision of the Trans-European Transport Network (TEN-T)
- 91 EU guidelines on State aid
- 91 Revision of Directive 1999/32/EC on the sulphur content of marine fuels

#### **92 Employment on board and training**

- 92 Maritime employment
- 92 Industrial and labour relations
- 93 Protection of health and safety at workplace
- 93 ILO - International Labour Organization
- 93 The STCW Convention
- 93 Education and vocational training
- 94 Piracy: humanitarian initiatives to support seafarers and their families

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

- 94 Emissions
- 95 Ballast water
- 95 Safe navigation

#### **96 The Confitarma organization**

- 96 Young Shipowners



## Introduction by Paolo d'Amico President of Confitarma

In 2011 the *shipping* sector was characterized basically by two issues: the financial crisis and piracy. We could say that they are two sides of the same coin which, in a situation of hectic and unforeseeable changes of geopolitical balances, contributed to the uneasiness recorded at world level.

The financial crisis, which harshly hit the credit sector twice, at first in 2008 with the *sub-prime* crisis and subsequently in 2010 with the sovereign states' debt crisis, has worsened the current difficult situation in which the *shipping* sector is floundering. This difficult situation is not so much caused by the fall in the sea transport demand, but rather by the excessive supply of tonnage resulting from the massive investment in the building of new ships started from 2006 to 2008. The fears of a recession in the Euro area and the generalized slowing down of emerging economies, too, have led to an ongoing revision of world growth, with unavoidable consequences on merchant traffic and sea transport. The climate of general alarm require governments, in particular, to adopt the best suited measures to relaunch economic growth.

Against this background, maritime transport will be able to play a fundamental role for development and economic recovery, for the additional reason that shipping markets, after the strongly negative phase experienced over the last few years, will certainly record positive trends again. This has always been the case in the shipping sector, characterized by the cyclical nature of the freight market trends.

It is worth underlining, however, that the newly-built ships, which today seem to weigh negatively on market trends and on relations with the banking sector, are a strength of the *shipping* sector.

Indeed, newly-built vessels provide value-added in the relations with the financial sector, which can thus rely on the guarantees linked to *assets* with a very long lifecycle – hence not linked to the individual economic cycle.

Furthermore, the current situation has led to the demolition of many obsolete ships – hence, when a reversal of trend is recorded and the economy starts to grow again, shipping companies will rely on new, technologically-advanced and environmental-friendly ships, which will be safer for the transport of raw materials and manufactured goods.

In the world maritime situation, the Italian shipping industry has been able to face the crisis with great determination and with one of the youngest fleets in the world (67% of ships are less than 10 years old and 46% less than 5) which ranks 11<sup>th</sup> in the world, with 18.7 million gt. The other serious issue which characterized 2011 and early 2012 was piracy, an ever more severe phenomenon which damages merchant navigation and freedom of traffic in crucial areas for the transit and transport of world goods. The Italian ships attacked in 2011 and early 2012 were 14, three of which were seized by pirates for many months.

The cover of this Report wants to draw your attention to the severe danger run by the crews of the many Italian ships operating in international waters at piracy risk.

Furthermore, the new regulations adopted in Italy in late 2011 have enabled us to defend our crews and vessels actively, with immediate results reached in terms of reduction of attacks. Recent events in India – though highlighting the need for perfecting some regulatory processes and the urgency for completing the overall reference framework, bear witness to the effectiveness of these measures.

Briefly, positive signs exist and we will be able to face 2012 with determination. Undoubtedly it will be a demanding year from many viewpoints, including safety and security. In this regard, I wish to clarify that the shipping industry – and the Italian one, in particular – has always been sensitive to all the aspects and problems linked to safe navigation and the protection of sea environment. The tragic case of the *Costa Concordia* is a stimulus for us to further improve what we have already been doing for long time.

Certainly a merchant marine capable of facing – under the best possible conditions – both the current international crisis and future recovery is bound to be a factor of development and growth for Italy.

Bearing this in mind, also in 2012 Confitarma will continue to endeavour to make the bureaucratic system regulating the Italian *shipping* sector more efficient. The streamlining and simplification of the maritime regulatory system and the repeal of rules which are no longer suited to the *shipping* sector – which obeys to logics going well beyond the national sphere – are basically simple operations that do not require disbursements by the Public Administration which, however, must protect general interests at first, namely Italian citizens' and companies' interests.



## The Italian merchant marine in 2011

### Piracy and security

In 2011, according to the *International Maritime Bureau* official statistics, 439 vessels were attacked by pirates: 45 vessels were hijacked, 176 were boarded, 113 were set on fire and 105 suffered attempted attacks. Altogether, 802 crew members were held hostage, 10 were kidnapped and 8 were killed.

75% of all attacks recorded in 2011 took place in seven areas: Somalia (160), Gulf of Aden (37), Indonesia (46), Red Sea (39), Benin (20), Malaysia (16) and the Sea of China (13).

In 2011, 237 attacks were attributed to Somali pirates, who continue to threaten a very vast region which now includes the Red Sea, the Arabian Sea, the Indian Ocean and Oman, apart from the Somali coasts and the Gulf of Aden.

In 2011, 12 Italian merchant vessels were attacked by pirates: most of them managed to defuse the threat thanks to the intervention of the coalition's naval forces or through evasive manoeuvres. However 5 vessels were hijacked by pirates.

Out of these, the "Savina Caylyn" oil tanker, the "Rosalia D'Amato" bulk carrier and the "Enrico Ievoli" chemical tanker were hijacked in the area of the Horn of Africa/Indian Ocean, whereas the "Alessandra Bottiglieri" and the "RBD Anema e Core" oil ships were boarded in Western Africa.

Since 2005, 42 Italian vessels have been attacked, and 6 of them have been hijacked.

With the surge in piracy actions, the strategy of the international community is partially changing since it was generally against having armed personnel on board till not long ago.

An increasing number of countries allow the use of armed forces on board with different modes and protection mechanisms: France, Germany, United Kingdom, South Korea. Italy joined these countries in August 2011 when Law 130 was passed.

This decision stems from the belief that merchant vessels are hijacked to be used by pirates as mother ships, crews are used as human shields, pirates skills improve continuously, and therefore the only way to avoid hijacking attempts by pirates is the possibility to have armed personnel on board – to cross the areas most at risk – with the aim of deterring from any attack.

Considering this belief, Confitarma has resolutely requested the Government to adopt urgent provisions to this end by setting up a joint technical working group with the Italian Navy Headquarters.

The Italian Government and Parliament have always given an immediate response to the emergency posed by pirates: our country was among the first ones to send military units to monitor the area around the Horn of Africa, it joined the EU Atlanta Mission and was involved in NATO Missions in line with WHO dispositions.

After Confitarma's request to complete the defence strategy at sea implemented by the Italian Navy with the possibility of allowing sailing vessels to actively defend themselves, the answer arrived: on July 7, 2011, the Council of Ministers approved Law Decree 107, which was passed into Law 130 of August 2, allowing for the first time, in the framework of international activities, to fight piracy, to have armed personnel on board Italian merchant ships in order to ensure free navigation, provided the request is made and paid for by shipowners. Therefore the measures long requested by Confitarma have been adopted.

On October 11, 2011, in Rome, the President of Confitarma and the Chief of the Italian Navy, with the presence of the Minister of Defence, La Russa, signed a Memorandum of Understanding regulating the modalities for "the use of protection services" by Italian vessels to avert pirates' attacks. This agreement applies the implementation decree of this same Minister from September 1, 2011, which identifies the areas at risk of piracy and foresees the use of military protection units (NMP) – composed of 6 men each – embarked on Italian-flagged ships crossing these areas at risk. Thanks to this Memorandum of Understanding, shipowners make a commitment to reimburse the expenses linked to the use of this Military Protection Units, including the cost of personnel, as well as the logistics and support in the area of interest.

On October 28, 2011, the defence of the "Montecristo" bulk ship which had just been freed in open sea after a violent piracy attack marks the beginning of a common project between the military marine and Confitarma aimed subsequently to different Italian vessels transiting the Indian Ocean. The structure of the Project which was devised by the Technical Working Group has been tuned as regards some logistic and operational aspects thanks to the commitment made by the Ministry of Foreign Affairs (which implements the network of diplomatic agreements with all coun-



tries bordering the Indian Ocean), the Coast Guard Service (for aspects relative to the safety of vessels embarking the military protection units) and the RINA (for technical units linked to the presence of weapons on board).

In addition, law 130 of 2011 allows Italian merchant vessels to use private armed teams, especially considering the need for more flexibility as regards the trips of tankers and bulk carriers which are often subject to sudden route changes following orders by their charterers as compared to service vessels.

The regulatory and legal aspects relative to the activities of private contractors – which is a competence of the Home Ministry – is being studied at the moment.

In 2011, all safety and marine security activities, including those which are not linked to piracy, were focused in the area of competence of the 6<sup>th</sup> Division of the Coastal Guard, which is currently discussing the possibility of fruitfully reducing the procedures to respond better to the needs of shipowners.

### **Size and composition of the fleet**

At the end of 2011 the Italian owned merchant fleet consisted of 1,619 ships for a total gross tonnage of 18,778,840 gt, broken down as follows:

– Ships exceeding 1,000 gt: 808 vessels equivalent to 18,512,003 gt

– Ships from 100 to 999 gt: 811 vessels, equivalent to 266,837 gt

Compared to 2010, there was a 3% reduction in the number of ships and an 8% tonnage increase. Roughly 93% of Italian owned ships, the equivalent of approximately 17.5 million gt, are entered into the Italian International Register, while 6.5% (1.2 million gt) are entered into the Ordinary Register. A small portion of the Italian owned tonnage temporarily flies a foreign flag (*bareboat charter registration*). On top of it, there is the growing fleet that flies a foreign flag and is controlled by Italian shipowners as a result of an expansion process which has led to the acquisition of important foreign shipping companies.

The portion of the fleet controlled by wholly or partially private entities exceeds 96.9% with a new reduction of the portion controlled by public and state entities.

In 2011 the Italian fleet was further renewed, by reducing the share of older ships and increasing the share of younger ones: 67% of vessels are less than 10 years old and 46% are less than 5 years old. The average age is lower than 13 compared to approx. 15 for the world fleet. Since 1998, as a result of the International Register, the average age of the Italian fleet has decreased by more than 25%.

### **Naval investment and fleet renewal**

In 2011, Italian shipowners ordered 57 ships, equivalent to 1,431,184 gt, from world shipyards, which are expected to be delivered between 2012 and 2013.

From 2002 to 2011, 435 new ships were completed and delivered to Italian shipowners, equivalent to 10.5 million gt approximately, which account for 56% of the current fleet. During 2011, 43 ships were finished, equivalent to 1,416,000 gt.

In spite of the significant reduction of investment recorded over the last two years, on the whole, from 2007 to 2011 Italian shipowners ordered from Italian and foreign shipyards more than 330 ships for a total value of 19.2 billion dollars.

### **Shipowners and finance**

In 2011 the innovative project, started in 2010, consisting in mapping ship-lending in Italy was completed, with a view to deepening knowledge about the shipping sector from the financial viewpoint.

In the meeting “Radiografia dello *Shipping* Italiano. Il punto di vista del sistema bancario” (“Mapping the Italian Shipping Sector. The Viewpoint of the Banking Sector”) held in the Confitarma Rome headquarters on November 25, 2011, a study was presented to shipowners and representatives of the Italian banking system, carried out jointly with ABI-Associazione Bancaria Italiana, the Italian Banking Association. The study aimed at identifying and monitoring the major financial aggregates characterizing the *shipping* industry, with a view to cooperating for mitigating possible risk factors and improving the identification of key factors typifying the shipping industry.

In particular, the study was designed to improve knowledge about the size of the ship-lending market, the funding methods, the distribution of the underlying *assets* by classes, as well as the fun-



ders' organizational size, also with reference to the prudential treatment of exposure according to the Basel II rules.

All this in view of making the relationship between the shipping and the banking sectors ever more transparent.

As repeatedly stressed by Confitarma, the introduction of the new Basel III rules, as well as the failure to recognize the naval mortgage (to mitigate the credit risk), cause a drying up of the banking market for the shipping industry: nevertheless, the results emerging from the study, which involves the major Italian banking groups operating in the shipping sector, underlined that:

- in the 2007-2010 period, the major Italian banks operating in the shipping sector kept on supporting Italian shipowners, as evidenced by the fact that the credit granted increased in 2010 as against 2009;
- over the same period, the portfolio of loans (*outstanding*) granted by the banks, included in the sample considered, to shipping companies always grew, also during the 2009 crisis;
- there is a fairly good concentration of funding granted to the shipping sector by the banks which have a specialized desk and adopted the IRB method and Slotting Criteria;
- banks' support is mainly focused on mortgage loans, but there is also support to companies – through the granting of funding directly targeted to companies as a whole rather than to individual ships;
- over the same period, problematic credit related to the *shipping* sector – in the sample considered – was far lower than problematic credit in the banking system as a whole.

### Italian foreign trade

In 2011, tons of goods imported and exported from Italy exceeding 54% relied on seaborne transport compared to 15.7% that relied on road transport.

39% of Italian foreign trade was carried out with EU member States: 11% of it travelled by sea (7% for imports and 15% for exports).

### Tourism from the sea

The cruise ship sector and the ro/ro passenger traffic grew considerably also in 2011.

In particular, the number of cruise passengers in Italian ports by the end of the year was 10.8 million, which represents a 17% increase as compared to 2010. According to the first forecasts, despite the duration of the serious global economic situation and the events occurred in the first months of 2012, the number of passengers transported should decrease only by 0.76% in Italian ports as compared to 2011 whereas the first analysis relative to 2013 allow to foresee an imminent return of growth, thanks specially to the new units that will be delivered.

Italy keeps its European leadership in terms of passenger traffic: Civitavecchia is the major cruise ship port and in 2012 it will record 2,420,000 passengers; followed by Venice (1,798,000 passengers), Naples (1,207,000 passengers), Livorno – which for the first time will have over a million passengers –, Savona, Genoa, Bari, Messina, Palermo, Catania, Salerno, Olbia and Cagliari, totalling over 4,300,000 passengers.

In 2012 the cruise season will involve 47 navigation companies, 148 vessels and 66 Italian ports which – in high season – will transport over 75,000 passengers per day.

If we consider the constant traffic from the mainland to the islands of our country, the total number of passengers that use maritime routes is over 50 million individuals. This confirms the important role the sector plays for the whole country.

### Role of the maritime system in the economy

According to the data contained in the *IV Rapporto sull'economia del mare* (4<sup>th</sup> Report on the sea economy) drafted in 2011 by Federazione del Mare together with Censis, the Italian maritime cluster is one of the most dynamic sectors of the Italian economy contributing to the national GDP with 39.5 billion euros (2.6% of the total, and 11% of the one relative to transportation) and provides jobs for 2% of the country's workforce (477,000 people between direct and indirect employees).

The data confirm Italy's 1<sup>st</sup> place in Europe for seaborne imports with 185.4 million tonnes of goods, and 3<sup>rd</sup> place for exports with 47 million tonnes. Our country keeps its leadership in the cruise sector and in the construction of passenger vessels and luxury motor yachts.

The prevalent part of the sea economy is the transportation of goods and passengers by sea, whose production is above 11 billion euros and if the most strictly correlated activities such as construction and ports are considered the value of production is above 22 billion euros.



This is a high profit generating sector: for every 100 extra euros devoted to the navigation sector following new investments or an increase in consumption and exports, the output of the national system is above 253 euros.

From the employment viewpoint, the 42,490 direct jobs in the maritime transport sector lead to another some 35,912 navigation jobs. Altogether navigation provides jobs for 78,402 individuals, with such a high multiplier as 2.02: 100 extra jobs in the maritime transport sector lead to a total of 202 in the whole economic system.

### **Cabotage and bunkering services**

The structural crisis, already recorded in 2010 in the “small-scale” cabotage and bunkering sectors, persists and is further worsening; in particular, both sectors – already suffering from the lack of any support measures – are negatively affected by the high staff costs and the increase in fuel prices. Besides the elimination of social contributions relief, since 2009 national maritime cabotage for connections with small islands has been experiencing a difficult transition period, which will probably continue until the process of public fleet privatization is completed.

After the start of the procedure for the privatization of the Tirrenia Group in 2010, its foreseen conclusion within 2011 suffered a sudden setback following the doubts raised by EU authorities. Obviously this negatively affects the programmes of operators who cannot rely on certain time schedules.

Furthermore, while in the case of Tirrenia the game is still open, Confitarma voices great concern for the failed completion of the regional companies’ privatization: the severe delays recorded in the Caremar and Saremar privatization processes clearly show that no deadline was met and that the only result reached was the shift of said fleets from State’s to Regions’ ownership and this does not seem to be the goal which was meant to be pursued.

In 2011 Confitarma stepped up its activities of control over access to our cabotage, in keeping with what envisaged by EU Regulation no. 3577 of 1992, according to which traffic between national ports inside the European Union is only reserved for EU shipowners with ships flying EU flags and, in the event of their calling at our islands, in compliance with the host State rules set in 1999.

Following the presence of many non-genuinely EU vessels operating in national cabotage (particularly in the oil and *off-shore* sectors), Confitarma is promoting an intense activity to define more concretely the criteria to check the meeting of this requirement, by involving EU authorities and the relevant Italian administrations (namely, the Infrastructure and Transport Ministry and the General Command of Port Authorities).

With specific reference to passengers’ transport, 2001 witnessed a heated media campaign on the high prices of ferries for Sardinia, owing to the bunker increase and the phasing out – as a result of the crisis – of the trade policy designed to curb rates, followed for many years by all operators on said route.

In this regard, the Sardinia Region has set in as new operator for the connections with the Italian mainland by using the Saremar company. This initiative has raised many polemics and has led to many interventions by the Market and Competition Regulatory Authority.

Faced with the substantial financial efforts made by companies to renew most of their fleet with double-hull ships, the maritime bunkering sector suffers from the unbearable increase in the operating costs of the small tankers dedicated to this port and interport service. Considering that it cannot benefit from any contribution or better registration procedures, this sector – which, as is the case with small islands’ services, uses only national seafarers – is still waiting for the essential measures to protect and support a strategic service for supply in national ports.

### **Italian international navigation**

As a result of the well-known events linked to the “Arab spring”, in 2011 many difficulties were incurred in the connections with Northern African countries. Traffic to Libya was problematic for a long period of time and even completely blocked during war operations. A case in point is the “Asso 22” tug, seized by Libyan troops in mid-March for more than a month. Also the difficult situation connected with political instability in Tunisia and Egypt caused the slowing down of traffic and operational difficulties there.

Following the tragic events caused by the earthquake and *tsunami* in Japan, nuclear repercussions were feared and possible measures to be adopted in the shipping sector were studied with a view to reducing the contamination risk for the people aboard ships navigating, calling at or stopping



in the area affected by nuclear fallout, jointly with *CIRM - Centro Internazionale Radio Medico*, the International Radio Medical Centre.

Another factor which is becoming ever more important in international traffic is linked to the sanctions imposed by international organizations or individual States on some countries such as Iran, the Ivory Coast and, more recently, Syria. Very often sanctions entail the presence of an undefined legal framework, which creates significant difficulties for commercial operators and shipping companies, in particular.

### **Regulatory streamlining and simplification process**

We are continuing the activity for preparing and proposing zero-cost rules designed to streamline and simplify rigid and complex rules and procedures, which are inconsistent with the current shipping operators' needs. We hope that said proposals will be soon adopted in the future legislative frameworks.

In 2011 the process of updating and two-language drafting of the ship's papers, documents, journals and log-books formats (ship's inventory, general accounting book, navigation book, bills of lading, stock-books, etc.) was completed, jointly with the Infrastructure and Transport Ministry. Following the entry into force of the updates to the MARPOL Convention, also the new hydrocarbons registers' formats are being published, both in relation to the part dedicated to all vessels and the one specifically dedicated to oil tankers.

### **The maritime network, ports and logistics in Italy**

In 2011, the General Haulage Council published the new political guidelines of the National Logistic Plan as well as the in-depth research and the structural analysis of its most important aspects (territorial platforms, railway and airways combinations; maritime combination, chain processes and morphology of international flows) identifying strong and weak points with a view to defining a new logistical and infrastructural order for the development of the country.

The Notebook "Analisi strutturale del combinato marittimo" (Structural Analysis of the maritime system), about which Confitarma provides its remarks on a better census of active intermodal service lines and on the growth possibilities of the sector.

In any case, the new political guidelines published following the *Consulta Generale dell'Autotrasporto* (General Consultation on the Howling system) are an important document for general programmes on transport policy as well as the basis to achieve an extension period for the ecobonus.

In fact, after the three year application period foreseen in the initial regulation (2007-2009), the Italian Government obtained the necessary resources to assure haulers a contribution for trips carried out in 2010 on board of vessels already in use for routes subjects to incentives (Autostrade del Mare, Motorways of the Sea) but such funding was provided only at the beginning of 2011 and the amount was less than half of the expectations: 30 million euros instead of the preceding 70 million euros. This situation generates a lot of uncertainty among the users of sea routes because, despite the ecobonus has been extended, this provision is still being examined by the European Commission. Therefore, in May 2012, the payment of the contributions has not been made for the years 2010 and 2011.

In 2011, the supply of yearly services provided by Italian operators with ro/ro ships from Italian ports recorded a positive trend both in Sicily and Sardinia, as well as in international connections provided from Italy to most West-Mediterranean countries (France, Spain, Morocco, Tunisia, Libya, Malta) and East-Mediterranean ones (Greece, Syria and Egypt).

Most of these routes are valid for ecobonus purposes in favour of haulers that use seaborne transport instead of road transport.

In greater detail connections to Sicily registered a decrease both in terms of the number of weekly departures (round trips, which have decreased from 82 to 74) and in the number of lines (from 22 to 19). Hence an increase of the lane meters offered was registered, which exceeded 336,000 per week.

The connections with Sardinia have increased over 15% as regards the number of weekly departures (which have risen from 79 to 91) and above 20% in the number of lane meters offered, which account for 289 thousand.

The weekly round trips offered for international routes are stable, whereas the lane meters offered have increased by 21% (about 240 thousand).

*Ecobonus  
and  
combined  
maritime  
transport*

*Motorways  
of the Sea*



On the whole, the stowage offered on a yearly basis by Italian operators reached the equivalent of more than 2.3 million commercial vehicles or 2.9 million semitrailers.

**Port traffic trends** In 2011 the total traffic of containers in the major Italian ports, on the basis of the data available till now, decreased by 2.28%, which nearly equals 220,000 teu. This result is affected by the 13.7% reduction of traffic in transshipment ports (-2.44 % in Cagliari; +3.86% in Taranto and -19.16% in Gioia Tauro), which totals slightly less than 50% of Italian traffic. This negative trend is mainly due to the competition of North Africa's new hubs, which benefit from lower management costs and organizational constraints. The slight increase recorded at the port of Taranto (+3.86%) is important because it shows that the negative trend since 2007 has changed. The container traffic in the final destination ports records an overall increase equal to 5.69%, which brings the traffic levels back to pre-crisis ones. In particular, Trieste records a 39.55% traffic increase and Venice a 16.36% increase. Furthermore, traffic in Northern Italy's ports, 4 of which in the Tyrrhenian Sea (Savona, Genoa, La Spezia and Leghorn) and 4 in the Adriatic Sea (Trieste, Venice, Ravenna and Ancona), suffers from inadequate infrastructure and records lower growth than the rest of Europe. Indeed, in 2011 European ports' traffic doubled as against the year 2000 with a 6.5% yearly average increase rate, whereas in Northern Italy traffic increased by slightly more than one third with an average rate lower than 3%, which was not offset by the higher growth rate of the Adriatic Sea ports. The gap with the North Range ports widens more and more considering that Rotterdam registered in 2011 a further 7% increase reaching the unprecedented level of 11.9 million tonnes together with Hamburg, with around 9 million tonnes, which account for +14% as compared to 2010. In the lack of appropriate initiatives to increase the port logistics potential and recover the goods of the Po Valley hinterland, North Italy's ports run the risk of becoming marginal in European logistics, thus depriving the Italian productive structure of a strategic tool for Italy's vital economic recovery. Considering the Mediterranean ports, Valencia, which has registered a steady uninterrupted growth since 2003, continues to rank first with 4.2 million tonnes, which accounts for +2.86% as compared to 2010.

**The Parliamentary circuit for reforming Law no. 84 of 1994 on ports** In 2011 the Parliamentary *circuit* to adopt the reform of Law 84/1994 suffered a setback. With reference to the consolidated text of the bill adopted by the select Committee of the Senate VIII Commission, besides the many amendments tabled in January 2011 – which *de facto* slowed down the adoption of the legislative text – owing to the lack of financial coverage, the problem regarding Port Authorities' financial autonomy is still unresolved, thus contributing to the bloc of the Parliamentary procedure. Finally, for the time being, the rise to power of a new government in November 2011, and the economic priorities imposed by the severe international financial crisis, have led to a suspension of any Parliamentary activity on the matter. In relation to funding for building port infrastructure, as a result of the issuing of the specific interministerial decree envisaged by Law no. 10 of 2011, the State funds granted to Port Authorities are revoked, if after five years since the granting of said funds the call for tender is not published. The sums revoked are partly reallocated to Port Authorities for approvable projects and partly earmarked for contracts already signed to build large port infrastructure. A share of the sums revoked, equal to 20 million euros, is allocated to Port Authorities mainly performing *transshipment* activities, so as to enable them to exercise the power to reduce (up to zero) the amount of anchorage dues and port taxes on goods.

**Safety of operations and port services** As was the case with health protection and safety aboard ships, Confitarma took measures at various institutional levels since the port sector was still waiting for the issuing of a Presidential Decree – implementing Legislative Decree no. 81 of 2008 – for coordinating the rules of Legislative Decree no. 272 of 1999 and those of the above stated Decree, so as to preserve specific regulations duly considering the specific nature of the work carried out in ports. In May 2012 the Council of Ministers adopted a decree-law which *de facto* postponed the enactment of a coordination provision, thus avoiding the immediate implementation of Legislative Decree 81/2008 to the sector.

**Waste collection** In 2011, the problems connected with the tariff and regulatory system of the services to collect waste and cargo residues produced by vessels in national ports emerged ever more. Those problems basically arose from the implementation of EU and national regulations on the matter which



were often fragmented and not homogeneous at local level. In spite of Confitarma's repeated initiatives undertaken to urge more uniform and transparent implementation of said regulations by the relevant Port Authorities and the Marine Environment Section of Port Authorities no positive result was recorded.

*Towing.* In November 2011, the Council of State issued decision no. 6526 which reaffirmed the previous judgment of the Veneto regional administrative court of June 15, 2010 on the partial repeal of Article 102 of the Navigation Code regarding regulations on towing services. The Council of State's decision reaffirmed that in the ports where there are Port Authorities, the issuing or change of towing services regulations, carried out in close cooperation between Maritime and Port Authorities, does not need to be finally adopted by the Infrastructure and Transport Ministry. In this regard, the Ministry provided some clarifications. Based on the principle that in the Italian system the enforcement of the judgment issued by the administrative judge is limited only to the specific case being decided, the circular letter stated that the Council of State's decision was confined only to the Venice port and its effects could not be extended to other national ports or to the other technical-nautical services since the principle of control over points of law of the administrative deed, performed by the Ministry, prevails over the one regarding the streamlining and simplification of procedures on which the judgment is based.

*Pilotage.* On the occasion of negotiations to set the tariffs for the 2011/2012 period, Confitarma – together with the other National Associations representing service users – called for the creation of a Ministerial working group to check pilotage tariff criteria and mechanism. The exchange of views on the matter, which started late January 2011, is still going on for the parties to examine possible changes to the service current tariff structure, in the light of the clear changes occurred both at infrastructure and national ports levels since the 1970s.

*Ship's agents.* In February 2011 the Infrastructure and Transport Ministry set the new tariffs for ship's agents in force until December 2012. In particular, thanks to said decree, besides introducing some new rules, tariffs were increased by 6% after a four-year period in which they had been kept unchanged. Nevertheless, in February 2012, the tariff decree was repealed on the basis of the new rules regarding the liberalization of economic activities, enshrined in the 2012-2014 finance and budget law; hence the tariffs related to ship's agents' services shall be set jointly by the parties. However, while informing of the issuing of the Ministerial circular letter, *Federagenti* – the ship's agents' association – suggested to its affiliated companies to still consider the maximum tariffs repealed as "maximum tariffs" to be charged on customers, with a view to protecting the ship agency service users, in line with what happens in most EU member States.

Law no. 14 of 2012 (the so called "Milleproroghe") reaffirmed the entry into force, as from 2012, of the increase in the ship anchorage dues and port taxes on goods set by Presidential Decree no. 107 of 2009. Moreover, this law envisaged – also for 2012 – the Port Authorities' power to envisage changes of the ship anchorage dues and port taxes on goods, by either doubling them or reducing them down to zero. This is designed to face the national ports' competitiveness crisis, particularly *transshipment* ports. With specific reference to the infringement proceedings no. 2008/4387 opened by the EU Commission against Italy on port taxes and duties, following what agreed with the EU Commission itself, by means of Decree Law no. 1 of 2012, some changes are made to this regime, particularly consisting in equal tax treatment in relation to the anchorage dues and port taxes imposed on the ships which provide transport services between national ports or between national ports and other EU member States' ports.

Technical-  
nautical  
Services

Maritime  
taxes  
and duties

## International navigation and maritime traffic

Many events characterized 2011 with significant consequences for the whole international community.

The Arab spring changed the scenario of almost all Middle East countries: Tunisia, Morocco, Egypt, Yemen, Bahrain, Libya and Syria faced revolutions which, in some cases, led to the fall of the *rais* in power and to free elections; in other countries, their people are still fighting for the respect of human and civil rights.

The terrible earthquake in Japan, with the accident of the Fukushima nuclear power plant, brought



the nuclear issue again under the spotlight, by arousing great concern.

The Greek crisis endangered Europe and its single currency.

Obviously all those events had consequences on the world trade and shipping markets, which had to face a new severe economic crisis.

Indeed, after the first signs of recovery in early 2011, the third quarter of the year witnessed a new slowing down of the economy, though with a different pace between industrialized and emerging countries.

Economic recovery was recorded in the United States, Japan and the United Kingdom. In Japan, in particular, after a decrease in the first half of the year, productive activity rebounded by 5.6% thanks to the consumption increase and the restarting of exports after the production disruption caused by the earthquake.

Nevertheless, at the end of the year, strong tensions on sovereign debt in the Euro area, the Greek crisis and the uncertainties on the process designed to consolidate US public finance, remained very high, though recording some slight signs of abatement: in China and India, the GDP grew by 9.2% and 7.4% respectively as against 3.8% at world level.

According to the *World Trade Organization (WTO)*, in 2011 world trade recorded a 6.9% increase compared to the 12.7% all-time high struck in 2010.

With specific reference to world maritime trade, in 2011 a 4.5% increase of transported goods was estimated compared to 2010, totalling 8,978 million tons. In relation to the demand for sea transport services, resulting both from the quantity of goods transported and the distance covered, in 2011 a 4% increase was estimated, totalling 42,689 billion ton-miles.

### **The world fleet**

On December 31, 2011 the world fleet, whose size determines the supply of maritime transport services, recorded a further 8.9% increase, reaching a record of 1.043 billion tons of gross tonnage (gt) and 1.483 billion tons of capacity (dwt).

In the list of major world fleets in terms of shipowners' control, Greece ranks 1<sup>st</sup> with more than 217 million tons of capacity. Italy reached the 11<sup>th</sup> position in the ranking by country flag and holds the 14<sup>th</sup> position in the ranking of countries by owner control. Italy ranks in 4<sup>th</sup> position in the list of EU fleets.

### **Worldwide shipbuilding**

According to the *IHS Fairplay* statistics, in late 2011 the world orders *carnet* pointed to the building of 6,859 new ships worth 217 million tons of gross tonnage (326.5 million dwt), of which 72% in terms of number of ships and 58% in terms of gross tonnage will be completed within 2012.

Chinese shipyards become leader in the building of new ships, surpassing South Korea's orderbook in terms of number of vessels and tonnage. China, South Korea and Japan account for 89% of world orders. South Korea has a leading position in the building of tankers (149 units for crude and 44 for oil by-products, with a capacity totalling 32 million dwt), container ships (291 units, equivalent to 32.1 million dwt), chemical carriers (95 units, equivalent to 4.3 million dwt) LNG gas ships (49 units, equivalent to 4.1 million dwt), LPG (24 units, equivalent to 598,000 dwt), in this sector it slightly outnumbers Japan, and has a leading position in the building of mixed passengers/ro-ro ferries (9 units, equivalent to 204,000 dwt), surpassing China which is a leading country in the building of bulk carriers (1,151 units, equivalent to 85.9 million dwt) and general cargo ships (298 units, equivalent to 4.8 million dwt). Japan is the main builder of vehicles carriers (26 units, equivalent to 472,000 dwt).

Italy is tenth in the list of world shipbuilders and ranks second in the EU list, after Germany, while enjoying a leading position in the building of cruise ships, with orders for 9 units (1 million gt).

### **Maritime markets**

The global maritime markets, with the new economic crisis of 2011, have registered a negative trend again, especially in the sectors of bulk dry goods and crude cargoes as well as in oil by-products in which the excessive offer of vessels provokes a drastic drop in the freight levels.

Apart from the decrease in demand, the price of bunkers is still high and the forecast is that they will continue to grow.

In addition, in 2011 the number of vessels sent to be demolished increased, with a total of 40.9 million dwt, as compared to the 27.6 million dwt in 2010 and 33.3 million dwt in 2009. According to the forecasts this trend should continue in the next two years.



Apart from this, due to the weak market conditions, vessels are not encouraged anymore by a high demand to carry out trips in the least possible time and therefore they adapt and optimize their navigation speed by reducing the consumption of bunkers and the relative costs.

After the surprising recovery occurred in 2010 compared to the disastrous results of 2009, there was a drop in the freight rates in 2011. In 2009, the Baltic Dry Index, which is the benchmark for dry bulk transportation, dropped by 60% as regards the freight rates compared to 2008, marking the end of the super cycle that commenced in 2003. In 2011 the Baltic Dry Index average was 1,550 points, which represents a 45% decrease compared to the previous year, as well as the second worst result in the last 10 years.

The dry bulk sector

It is important to underline that the drops recorded in 2009 and 2010 have absolutely different causes: in 2009, after the credit crunch, the volume of transported goods dropped suddenly. On the contrary, in 2011 the increase in the demand did not translate into an increase of the freight rates because the world fleet has grown too big.

In fact, despite the demolition of over 300 vessels accounting for around 23 million dwt, by the end of 2011 the bulk carriers fleet above 20,000 dwt had more than 7,600 vessels, and their total transport capacity amounts to approximately 573 million dwt, with a 12% increase as compared to 2010. In addition, natural disasters occurred in 2011, such as the earthquake in Japan and the floods in Australia, slowed down the growth of the demand, particularly in the first half of the year.

The annual averages of the spot freight market of the 4 main types of vessels suffered relevant reductions as compared to 2010. In particular, the most important drops occurred in the biggest vessels such as the Capesize which register 15,750 Usd/day (-52%) and the Panamax 14,000 Usd/day (-44%); the Supramax and the Handysize, which amount to 14,400 Usd/day and 10,500 Usd/day respectively (-35% for both).

Oil and products Not even the political turmoil and natural disasters occurred in 2011 managed to impact the market of big oil tankers, which continue to considerably exceed their transport capacity. In 2011, the fleet devoted to the transportation of crude oil continued to grow by 5.8% with the delivery of over 33 million dwt and with a modest increase in global demand (+0.8% which equals to approximately +700,000 bbl/day). A reduction in the freight rates is observed in the whole crude oil carrier sector.

The *Baltic Dirty Tanker Index* marked an average of 788 points at the end of the year, with a 12% reduction compared to 2010. As in the case of dry cargoes the sectors that suffer most the difficult situation are the biggest ones: according to the *Baltic Exchange*, compared to 2010 the VLCC registered an annual average of roughly 3,000 Usd/day (-87%); the Suezmax accounted for 15,000 Usd/day (-40%) and the Aframax for 7,500 Usd/day (-45%).

On the contrary, in 2011 the product carriers continue to slowly but constantly recover after the collapse occurred in 2009 and the freight growth rate is increasing by 12% on average.

The earthquake in Japan has had a special impact on the demand to transport oil by-products and this fleet is rather stable with an increase of roughly 0.9%.

The growth in the freight sector recorded in 2010 is sustained for the whole first quarter of 2011. In April the *Container Index* reached 718 points, a record in the post credit crunch period. The subsequent debt crisis of European States, the austerity policies that followed and the continuous increase of the fleet at a too sustained pace provoke a sudden change of trend in the freight market, i. e. -44% as compared to the peak registered in April.

The container sector

In general, by the end of 2011 the trend of the *VHSS Container Index (Hamburg Shipbrokers' Association)* was 590 points with a 30% increase as compared to the 2010 results. The average freight rate has improved in all sectors, specially marked by feeder vessels. On the other hand, despite the average increases recorded against 2010, in 2011 the values amount to approximately 36% less than those from 2008.

The transportation capacity of the fleet in teu increases by some 9% during the year and it is nearly fully focused in the mega container carriers above 8,000 thousand teu (82 vessels delivered during the year with a total capacity of over 800 thousand teu). Due to the general improvement of the freight rates, as compared to 2010, sales for demolishment are halved and account for approximately 80,000 teu.

After a 2010 with an increase in freight levels and in the fleet – which accounts for nearly 8% –, in 2011 freight rates were slashed for the transportation of Liquefied Natural Gas (LNG): the fleet

Gas Carriers



increased by 3% and short term rates virtually doubled and reached 150,000 Usd/day for a standard vessel with a capacity of 150,000 cubic meters. The high increase in the demand of LNG is generalized but is concentrated mainly in the Japanese, South Korean and Chinese markets, which seem willing to buy relevant amounts of gas.

The market of Liquefied Oil Gas (LPG) experienced a sustainable growth in the first three quarters of 2011. The rates by period are stable for smaller sizes but those for medium/big sizes continue to grow throughout the year.

**Ro-Ro cargo ships** In 2011, the world fleet of ro-ro cargo vessels (including car carriers) registered a 6% increase and accounted for a total of nearly 45 million gt. Italy is a leader in number of vessels and tonnage. The ro-ro vessels fleet for passengers decreased by 0.8% at the end of the year, which accounts for 16.8 million gt.

**Cruise ships** In 2011, thanks to the delivery of 10 new vessels, the cruise ship world fleet increased by 4% totalling about 16.2 million gt. Further growth is forecast with the future operations of the ships which are currently ordered or built, equal to more than 2.7 million gt. The cruise ship fleet flying Italian flag maintains in 2011 its fourth position in the list of major world fleets and first in the list of industrialized countries' fleets.

## European navigation and the EU maritime policy

In 2011, under the Hungarian and Polish Presidencies, and in early 2012, under the Danish Presidency, the European Union reaffirmed the attention paid to the shipping sector, with the completion of some program initiatives planned for the 2009-2014 legislature and the starting of public consultations designed to further improve its environmental-friendliness and competitiveness. With specific reference to the Common Foreign and Security policy (CFSP), the 2011-2012 period will certainly be recalled as a period of deep geopolitical changes in the whole Mediterranean basin, which have led the European Union to rethink its neighbourhood policy and redefine its alliances with the new transition governments. Conversely, the deterioration of conflicts in some regions have led the European Union to further strengthen restrictive measures vis-à-vis some countries, such as Iran, Syria, Libya, etc. with a strong impact on the EU shipping operators concerned.

In 2011 the EU activity against piracy was stepped up.

The 2011-2012 EU Commission's working program turned the political guidelines into concrete actions to reach the following major general goals: "To build a Europe based on stability and accountability; to build a Europe based on growth and solidarity; to make the European Union play a more incisive role on the world scene".

The maritime policy priorities expressed by the EU rotating Presidencies regard the following major strategic issues: revision of the trans-European transport network, improvement of the shipping sector's environmental *performances* and revision of the guidelines on State aid in the shipbuilding and sea transport sectors. Furthermore, the legislative measures included in the 2009 third package of measures on maritime safety and security (*Port State Control*, flag State's obligations, maritime claims, enquiries into accidents at sea, liability of passenger transport operators) were finally transposed into the member States' legal systems.

EU institutions invited the member States to step up the procedures for ratifying many international conventions, whose entry into force will have a strong impact on transport costs: Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (*Bunker Oil 2001*), Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (Athens 2002), Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (*LLMC 1966*), Convention on the Liability and Compensation for Accidents involving Harmful and Noxious Substances (*HNS Convention*).

In this regard, significant work was carried out with the *International Group of P&I Clubs* to ensure the issuing of certificates proving the granting of the insurance or financial guarantee by the relevant national bodies to cover the new liability schemes and regimes (*blue card*). It is worth underlining that in 2012 we expect to witness the entry into force of the Maritime Labour Convention of February 2006, a legal instrument to be universally applied to 1.2 million seafarers, transposed by Directive 2009/13/EC implementing the agreement reached by the European Community Shipowners' Associations (ECSA) and the European Transport Workers' Federation (ETF).



## The European fleet

In 2011 the fleet flying EU flags consisted of almost 13,900 units totalling 158.9 million gt (208.5 million dwt) and accounted for 15% of the world fleet. Moreover, if we consider the whole fleet controlled by the EU member states, including the fleet flying foreign flag, this percentage rises to 36% of the world total.

## EU Foreign trade

According to Eurostat data, in late 2011, EU foreign trade amounted to 2.211 billion tons, 75% of which (1.666 billion tons) used sea routes. Said percentage rises to 90% if we consider the distance covered by goods, by calculating data in ton-kilometers. With its 237.2 million tons Italy ranks second in European seaborne trade flows after the Netherlands (233.5 million tons) and before the United Kingdom (204.4 million tons), Spain (193 million tons), Germany (191.5 million tons) and France (185 million tons). Furthermore, 40% of intra-EU trade flows takes place by sea.

## Revision of the Trans-European Transport Network (TEN-T)

In 2011 the analysis and debate continued at European level with a view to defining the future TEN-T policy, with specific reference to the network methodology and funding, in the framework of the new guidelines of the 2011 White Paper which outlines the transport policy “road map” until 2050. In this connection, Italy has applied the methodology provided by the Commission to identify and plan the European transport network, consisting in a *comprehensive network* and a *core network*. The revision of the Italian system of transport infrastructure having a European interest has started from the reaffirmation of the TEN-T priority projects defined in 2004 (which are still being implemented) and the European Railway Traffic Management System (ERTMS) adopted in 2010. Italy has called for EU planning to keep on paying attention to the creation of transborder connections, which is an infrastructural prerequisite for the single market and has submitted the list of the 13 ports which are a priority for the *core network* and the 39 ports of the *comprehensive network*. With specific reference to interports, Italy has underlined that the 2011 National Logistics Plan proposes the identification of 6 territorial platforms equally distributed on the national territory, which basically correspond to Italian major interports.

## EU guidelines on State aid

After the adoption of the new EU guidelines on State aid for shipbuilding in 2011, in February 2012 the Commission started the public consultation “2014 EU Guidelines on State Aid in Sea Transport” and within this year it will decide whether it is advisable to renew them under the current form or to make amendments to the existing rules.

At the end of the 2010 public consultation, the EU Commission had adopted the new rules on State aid in the shipbuilding sector, currently in force from January 1, 2012 to December 31, 2013. After that date, the Commission envisages to include the rules regarding aid targeted to innovation into the EU regulations on State aid for research, development and innovation and to incorporate regional aid for the shipbuilding sector into the guidelines on State aid for regional purposes.

The new system has renewed the previous one and has particularly streamlined and rationalized the rules related to aid for innovation, which have certainly “no equivalent” in EU law: It has also extended the scope of application to the new market specialized segments (*off-shore* platforms and inland waterway navigation). The rules relating to aid under the form of export credit and aid for regional purposes have remained the same. There is no longer aid for closing down, for employment and development, while the sector can avail itself of horizontal aid tools, unless otherwise provided for in the communication.

## Revision of Directive 1999/32/EC on the sulphur content of marine fuels

The analysis started in 2011 by the EU Commission, designed to transpose the IMO agreement (MARPOL Annex VI) into the EU legal system, has been the subject of intense negotiations between EU institutions (Commission, European Parliament and Council) with a view to finding a compromise between highly diverging views. The shipping sector is united in reaffirming the need for merely transposing the current IMO regulations, thus avoiding to introduce new measures going well beyond what provided for at international level and stressing that the IMO is the only relevant forum to set criteria and procedures pertaining to safe navigation and environmental protection (at air and sea levels).



## Employment on board and training

### Maritime employment

In late 2011, jobs on board the Italian fleet amounted to 37,930 (with a 2.5% increase against 2010), 22,740 of which performed by Italian or European maritime staff and 15,190 by non-European staff. About 53,000 maritime workers rotate on these jobs. The ratio between ground staff and aboard staff is estimated at one to five: hence, in late 2011 ground jobs were estimated at about 7,500.

### Industrial and labour relations

The interconfederal agreement of June 28 (renewed on September 21) relating to union representation and the enforcement of company-wide bargaining, signed by *Confindustria* (the Italian Entrepreneurs' Association) with all confederal union organizations, was certainly the greatest new development which took place in 2011 with specific reference to industrial relations at national level. Besides defining the rules to certify unions' real representativeness, said agreement defined the rules with which company-wide bargaining may derogate from the rules enshrined in the national collective contracts and the criteria for enforcing company agreements, with specific reference to the institutions regulating the labour performance and organization, as well as working time. Its importance lies in the fact that, for the first time, the possibility of derogating from national bargaining – though provided that there exist specific conditions such as company crises or significant investment – is shared by all confederal union organizations, thus making its practical implementation far easier for companies.

Also in the shipping sector, the possibility of signing agreements at company level on the above stated matters, in derogation from the national collective contract, can be – especially for the companies which are floundering in a difficult situation due to traffic and freight value reduction – an important tool to affect labour organization and working time, by meeting the specific company needs in a more targeted and appropriate way.

With specific reference to industrial relations in the shipping sector, it is worth stressing, at first, the official opening on April 28 of the negotiations to renew the national collective contract which had expired on December 31, 2010.

The first negotiating phase saw the parties exchange their views not only on the platforms submitted by union organizations, but also on employers' demands.

In relation to union platforms, it can be said that they were focused on political issues, without making specific requests for regulatory changes. In particular, union organizations voiced their concern for the increasing phenomenon of unemployment in the Italian shipping sector, particularly in low-skill jobs, and stressed the need for unions' greater involvement in the identification and management of training activities.

In relation to this demand, *Confitarma* has expressed its willingness to delve into the ways with which this greater involvement can be achieved concretely.

*Confitarma's* specific demands focus particularly on the need to streamline, simplify and rationalize the contractual system so as to make it more responsive to the needs of the various sea transport sectors, as well as to introduce innovative elements in terms of labour organization flexibility, particularly in the towing sector.

Nevertheless, the economic crisis felt in all sea transport sectors and some uncertainties regarding the full preservation of the International Register regulatory system, as well as the dragging on of the *Tirrenia* privatization process, led the parties in November 2011 to agree on a temporary suspension of negotiations until January 2012 – a suspension which has been further extended pending the clear definition of the above stated problematic issues.

### Protection of health and safety at workplace

*Confitarma* took actions at various institutional levels since the shipping sector is still waiting for the enactment – in view of implementing Legislative Decree no. 81 of 2008 – of a Presidential Decree coordinating the rules of Legislative Decree no. 271 of 1999 and the rules of the above stated Decree, so as to preserve a specific set of regulations duly considering the specific nature of the work carried out aboard ships.

In May 2012 the Council of Ministers adopted a decree-law which de facto postponed the enactment of a coordination provision, thus avoiding the immediate implementation of Legislative Decree 81/2008 to the sector.



## ILO – International Labour Organization

In April 2011, after two days of negotiations in the Geneva Headquarters of the International Labour Organization, an agreement was reached between the *International Shipping Federation* - ISF (shipowners) and the *International Transport Workers Federation* - ITF (union organizations) with a view to updating the ILO resolution setting minimum wages for the particular job specification of *Able Seafarer*. Said agreement followed up a meeting held in 2009, during which it had not been possible to reach any arrangement, and envisaged a gradual increase from 545 to 585 Usd over three years (from January 1, 2012 to December 31, 2014).

On the basis of the traditional formula used, the ITF claimed an increase up to 710 Usd, but the ISF demonstrated that the dollar volatility and the global economic situation made the formula already employed in the past no longer usable when negotiations were held.

Minimum  
wages

Twelve of 25 ratifications were deposited in 2011 and three in the first quarter of 2012. This shows that the States' efforts in the ratification process took place in the most intense phase preceding the forthcoming reaching of the *quorum* needed for the entry into force of the Convention. The International Labour Organization foresees six other ratification over the next six months. Hence the Convention may enter into force within the first half of 2013.

The one-year postponement of the Convention entry into force, since the reaching of the *quorum*, has been conceived precisely for enabling the States – once reached said *quorum* – to carry out the activity of inspection and certification of work on board the 100,000 ships of the world merchant fleet, before the entry into force of the new *standards*.

Said activity will rely on the already existing national systems but, where necessary, recourse shall be made to public institutions or other certified organizations to carry out inspections on the following aspects of the living and working conditions on board ships: workers' minimum age, mental and physical fitness, professional qualifications, employment contract, possible recruitment and placement services, working and resting time; number of crew members, accommodation and related essential services; premises and equipment for recreational purposes; food and catering services, health and safety at the workplace; medical care; workers' grievance and claim procedures, consistency of the payroll with the wages agreed upon. Hence, 2012 will be a really decisive year for maritime work. There exist an ever more pressing need to know which entity will be in charge of the activities to inspect and certify the living and working conditions on board the 1,000 ships belonging to the national fleet, so that said activities can be started without delay, immediately after the reaching of the *quorum* needed for the entry into force of the International Maritime Labour Convention. It is an essential element not to put the national fleet at a disadvantage compared to competing fleets when the Convention itself enters into force.

2006 MLC  
Maritime  
Labour  
Convention

## The STCW Convention

2011 was also important for the second pillar of international maritime labour rules. Indeed, it was the year separating with a transitional period the entry into force of the many substance amendments to the STCW Convention from the 2010 Manila Diplomatic Conference, in which said amendments had been adopted. From January 1, 2012 to January 1, 2017 all Contracting States will be committed to the complex adaptation of their own national system to the training, certification and watchkeeping standards agreed upon at international level.

## Education and vocational training

In 2011 Confitarma did its utmost to step up efforts to reach, by the end of the year, the important result of witnessing the adoption of its proposals on the possibility of creating – in the framework of the reform of the public technical schools – three pathways of the transport and logistics course dedicated to the sea transport sector.

This result augurs well for the future considering that, at the same time, in the subsequent level of Higher Technical Education and Training, the Italian Academy of Merchant Marine – after becoming a Foundation - started four courses in 2011 and is planning five others for 2012. Furthermore, the Academy curricula have also been enriched by a pilot pathway targeted to E.U. commanders, who are called upon to meet the requirement provided for by Article 292-bis of the Navigation Code regarding the knowledge of the Italian language and maritime legislation.

Three pathways were started in 2011 by the Gaeta Foundation "Giovanni Caboto" for Sustainable Mobility; two others will be started in 2012.

Higher  
Technical  
Education  
and Training



**Post-graduate education and training** After completing the *SeaMaster* with the Sassari University, also in 2011 there was close and intense cooperation between Confitarma and the major university and post-graduate education and training centres in the field of navigation law, transport economy, finance linked to *shipping* and transport engineering, as well as with *IPE- Istituto per ricerche ed attività educative* (Institute for Educational Research and Activity) of the Naples Higher Education and Training School.

### **Piracy: humanitarian initiatives to support seafarers and their families**

In 2011 the ISF, jointly with other shipping, union and professional organizations of the sector – in the firm belief that it was necessary to strengthen humanitarian support for seafarers who were victims of piracy acts and for their families, in the framework of the program *Maritime Piracy – Humanitarian Response Programme (MPHRP)* – published the manual entitled “*The Good Practice Guide for Shipping Companies and Manning Agents for the Humanitarian Support of Seafarers and their Families*”.

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

Also in 2011 the international issues relating to ships’ technical management, environmental protection and safe navigation were followed with specific attention.

Italian shipowners always took part in the major technical committees of the IMO (*International Maritime Organization*), in particular the MSC (*Maritime Safety Committee*) and the MEPC (*Maritime Environmental Protection Committee*); in the ECSA (*European Community Shipowners’ Association*) for the activities of the *Air Emission Working Group* and the *Safety and Environmental Committee*, as well as the *Maritime Committee* of the ICS (*International Chamber of Shipping*).

The activity supporting the Italian Representation to the IMO in London allowed to monitor the evolution of international regulations on technical and operational aspects so as to find solutions enabling to protect the environment, with a view to reaching the goal of an ever more environmental-friendly transport.

Indeed, environmental problems (emissions, waste water effluents, ballast water treatment) are still particularly topical, as well as the matters linked to safety and security, procedures and staff training.

Particular attention was also paid to research and innovation, by tackling specific issues such as the use of technical and managerial *software*, the use of newly-designed propellers or devices to reduce exhaust gas noxious substances. In this connection, besides steadily monitoring the developments of international regulations, an intense activity was carried out at national level to eradicate a series of problems resulting particularly from outdated bureaucratic procedures, which create significant difficulties at operational level.

Finally, there was the need to analyze the various aspects of safety, security and environmental protection in today’s sea transport more concretely so as to understand how ships can comply with the ever stricter rules adopted over the last few years, though preserving competitiveness and efficiency, especially in a period of economic crisis such as the current one.

### **Emissions**

The different stances of the industrialized and developing countries emerged also within the IMO in relation to the reduction of carbon dioxide (CO<sub>2</sub>) emissions, an issue on which the debate is still open. This situation is likely to lead the European Union to take an initiative similar to the one adopted for air transport, with the introduction of a system of emission quotas at EU level, which was opposed by countries such as the United States and China.

As to the so-called SO<sub>x</sub> (sulphur oxides), there is no longer a stalemate on the situation regarding the EEDI (*Energy Efficiency Design Index*) and the SEEMP (*Ship Energy Efficiency Management Plan*) which, as from January 2013, will be basically required both for new and already existing ships. For each vessel, the shipping company shall assess energy efficiency in the various operational phases with a view to optimizing them. Basically closer connection will be required with the CEEMP - *Corporate Energy Efficiency Management Plan*, the *Environmental Management System* (EMS) and, hence, with the whole *Company Management System*. The tools for implementing energy efficiency shall be defined and the factors influencing it shall be identified; goals shall be set. Monitoring shall take place by means of adequate tools such as the *Energy Efficiency Operational Indicator*



(*EEOI*) enabling the operator to measure the ship energy efficiency during its operations. Data shall be collected and examined for self-assessment and planning of energy optimization, ranging from journey planning to ship maintenance.

Also the EEDI will come into force on January 1, 2013, but only for new ships: indeed, it is an index conceived to stimulate innovation and the technical development of all factors which affect the ship energy efficiency as early as its first design phases. The EEDI determines the CO<sub>2</sub> specific emissions of a ship by comparing its design parameters with its commercial *performance*. Its formula includes both parameters relating to the ship characteristics (target speed, installed power capacity, power of auxiliary equipment) and a series of corrective factors (for the capacity technical/legislative limits, for specific project elements, for currents and wind effects).

Since the entry into force of regulations, a first phase has been envisaged (2013-2014), whose aim is the stabilization of new ships' nominal consumption. In the second phase (2015-2019) said ships – precisely for the limits imposed by the EEDI – shall reduce consumption by up to 10%, and up to 15-20% in the third phase (2020-2024), and even by 30% as from 2025. The general principle is that said maximum efficiency levels, in the framework of improvement intervals, shall regard medium and large vessels, while greater flexibility has been adopted for small ships which, however, shall aim at reaching the minimum level of specific consumption stabilization compared to last decade's ships.

Furthermore, it is not yet certain whether low sulphur fuels can be easily found in the future: indeed, also within the IMO, considering logistical and productive difficulties, checks are still under way to assess the real availability of *bunker fuels*, the use of which is to be imposed, over the next few years.

In Italy, Presidential Decree no. 209 of 2011 established the Environmental Protection Zone (ZPE). Hence, by virtue of Legislative Decree no. 205 of 2007, passenger ships operating in the upper, middle and lower Tyrrhenian Sea are obliged to use low sulphur fuels. Considering the risk of not finding them on the national market, an exception is needed to said obligation in the cases of proven difficulties in purchasing these fuels so as not to affect, in the summer season, the level of prices to carry passengers to the major Italian islands and particularly to avert the danger of stopping services.

### **Ballast water**

Even though the ballast water treatment is a very important issue, no new significant regulatory developments were recorded in 2011.

Indeed, even though 30 States have already ratified the *Ballast Water Management Convention* of February 13, 2004, it cannot enter into force until a number of countries accounting for 35% of world tonnage is reached.

Moreover, the Convention envisages that some requirements shall be met anyway by some specific deadlines and National Administrations may require the retroactive compliance with the rules when it enters into force (probably within 2013).

### **Safe navigation**

Confitarma is member of the Safe Navigation Working Group, established some years ago within the VI Division of the General Command of Port Authorities, with a view to overhauling current regulations and assist the Administration in drafting circular letters and replies to specific requests and claims.

The matters tackled in 2011 included: long- and short-distance navigation for ro-ro passenger ferries, the BWNAS (*Bridge Navigational Watch Alarm System*) for new and already existing ships, the "ship weighing" for passenger ships and the FPD (*Fall Prevent Devices*), namely devices designed to prevent the accidental release of rescue boats and liverafts during exercises.



## The Confitarma organization

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

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

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

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

**CONFITARMA** has its offices in Rome and a delegation in Genoa.

### Young Shipowners

The Young Shipowners group was founded in 1995 to implement the Confederation By-Laws and with the following objectives:

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

The Group counts more than 60 members representing approximately 50 companies, including shipowners and their children, management personnel and staff members directly involved in the business sectors represented by CONFITARMA.

The Young Shipowners' Group plays an active role in the life of the Confederation: their President is automatically a member of the CONFITARMA's Board and Management Council. The members of the Management Council attend the meetings of the advisory committees, which contribute to the development of the main themes of the shipping industry and maritime system.

The Young Shipowners play an active role in the ECSA working groups.

The Group's intense activity in 2011 was divided into three main sectors: events on specific issues, missions abroad, studies and projects of the four working groups, namely *Flag Competitiveness*, *Green Economy*, *Training*, *Information Technology*.

#### Events/Workshops/Conferences

- January 27, 2011: meeting with the LNG engine producers (Man, Rolls Royce and Wartsila) that



outlined the different solutions offered for the motorization of LNG-fuelled ships. The exchange of views was useful to understand the differences existing between the various solutions proposed: *full LNG*, *hybrid*, *diesel-LNG*, etc. also in relation to the different types of ships.

– April 15, 2011: *focus group* to delve into the issues of macroeconomic prospects, country risk and exchange rates with the speakers Carlo Altomonte, associate Professor of Institutional Analysis and Public Management, Bocconi University, and Patrizia Bussoli, *Asset Manager Fideuram Sgr*.

– April 18, 2011: first *Vetting* workshop devoted to the tanker sector with the contribution of Capt. Francesco Paturso from Eni.

– May 26, 2011: conference on Brasil ports organized by the Young Shipowners' Group, jointly with the Brazilian Embassy to Rome, on the occasion of the visit of a Brazilian delegation of government and business representatives, with a view to promoting ports, logistics and many infrastructural projects underway in Brasil.

– June 15, 2011: workshop on sanctions and P&I. Together with representatives from the *UK P&I Club*, an analysis was made of the economic sanctions adopted both by individual States and international organizations (European Union, United Nations) against some countries (Iran, Libya, the Ivory Coast, etc.) and the impact of sanctions on insurance aspects in the shipping sector.

November 7, 2011: second *Vetting* seminar organized in two sessions. The first on liquid cargoes saw the contribution of Q8 representatives and a wide participation of the affiliated companies operating in the sector. The second session, with the contributions provided by the top managers of the ENEL *chartering* and *vetting* sectors, analyzed the emerging issue of inspections in the dry cargo sector.

– November 16, 2011: workshop on ballast water – jointly with ABS and Alfalaval, a producer of ballast water management and treatment plants – with a view to delving into one of the most sensitive issue for the future, both in view of the entry into force of the ILO Convention and owing to the many initiatives undertaken at State or regional level, first and foremost by the United States.

#### **Missions abroad**

– January 2011: mission to Denmark and Norway. In Copenhagen, meeting with the *Danish Shipowners' Association*, visit to the offices of Maersk, tanker *chartering* section and naval design firm. In Bergen visit to the LNG-fuelled ferry “Bergensfjord” of Fjord 1.

– May 5-7, 2011: mission to Malta. During the mission the following meetings/visits were organized: *Malta International Chamber of Shipping*, Palumbo shipyard, *Malta Maritime Authority*, Fenech&Fenech law firm, *Sullivan Ship Agency*, visit of the Malta port on board the Spinola tug of *Tug Malta*.

– September 7-9, 2011: mission to Turkey. In Istanbul the Young Shipowners' delegation visited the Gemak and Besiktas shipyards, currently carrying out mainly repair activities, the *Turkish Chamber of Shipping* and the GUR law firm. Meeting with the Italian Ambassador to Ankara and welcome dinner with many representatives of the Turkish shipowners' community.

#### **Projects completed and/or started**

LNG study (first phase): the initial phase of the study for the use of LNG as ship fuel was completed with visits (in Italy and abroad) and meetings with producers, suppliers and the Administration. The final reports of the feasibility study were prepared also with the cooperation of the engineering students of the “Federico II” Naples University and the IPE of Naples. In the near future the goal is to start the second phase conducive to testing the use of LNG in the Messina Strait thanks to the decisive cooperation with an affiliated operator.

LNG study (second phase): in November 2011, Confitarma, the Infrastructure and Transport Ministry and the Rina group signed a convention to provide further momentum for the starting of the LNG project second phase. In particular, the Ministry – besides providing a 10,000 euro grant for the executive project – committed itself to opening concertation for analysing the problems relating to the creation of land fuelling stations by also involving local authorities.

Flag competitiveness study: published and submitted to the Confederal Council in December 2011, the study compared the Italian flag competitiveness with that of other European registers by laying particular emphasis on the aspects linked to bureaucracy.

The Young Shipowners' website [www.giovaniamatori.it](http://www.giovaniamatori.it) including all main information on the Group activities has been operational since May 2011.





**CONFITARMA**  
Confederazione Italiana Armatori

Sede  
*Head Office*

Piazza SS. Apostoli, 66  
00187 Roma  
Tel. 0039 06 674811  
Fax 0039 06 69783730  
e-mail: [confitarma@confitarma.it](mailto:confitarma@confitarma.it)  
[www.confitarma.it](http://www.confitarma.it)

Delegazione  
*Branch*

Via Roma, 8/6  
16121 Genova  
Tel 0039 010 5701885  
Fax 0039 010 5701735

---

Progetto grafico e stampa

**Teseo Editore**

Via Amerigo Vespucci, 41  
00153 Roma  
Tel. e fax 0039 06 5744679  
Mobile 0039 335 5467264  
[www.teseoeditore.it](http://www.teseoeditore.it)  
[teseo@teseoeditore.it](mailto:teseo@teseoeditore.it)