



**CONFITARMA**  
Confederazione Italiana Armatori

Assemblea  
Roma, 15 giugno 2011





CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

Assemblea

15 giugno 2011

*Annual General Meeting*

*15<sup>th</sup> june 2011*

*aderente a*



CONFINDUSTRIA





Spedizione dei Mille da Quarto a Marsala:  
la prima "Autostrada del Mare"

## Premessa di Paolo d'Amico Presidente di Confitarma

---



*[...] il mare la ricinge quasi d'abbraccio amoroso ovunque l'Alpi non la ricingono: quel mare che i padri dei padri chiamarono Mare Nostro. E come gemme cadute dal suo diadema stanno disseminate intorno ad essa in quel mare [...], Sardegna, Sicilia, ed altre minori isole dove natura di suolo e ossatura di monti e lingua e palpito d'anime parlan d'Italia [...]*

Giuseppe Mazzini

La storia della marineria italiana ha origini più antiche dell'Unità d'Italia: basti pensare all'antica Roma o alle repubbliche marinare o a Cristoforo Colombo, senza contare la marina sarda e quella borbonica. In ogni epoca, gli armatori italiani, le loro navi e i loro equipaggi hanno svolto un ruolo da protagonisti nelle vicende storiche, politiche ed economiche del Paese.

Del resto, non avrebbe potuto essere diversamente, come suggeriscono le parole di Giuseppe Mazzini, che mi sembrano le più appropriate per celebrare i 150 anni dell'Unità d'Italia, perché sottolineano lo stretto legame tra la nostra terra e il nostro mare, le nostre isole e la nostra penisola, la nostra cultura e le culture che, in uno scambio reciproco, hanno contribuito a formarla e a farla primeggiare nel mondo.

Un "abbraccio amoroso" quello del nostro mare, troppo spesso trascurato e non adeguatamente valorizzato, risorsa primaria della nostra società e principale porta di scambio ed accesso ai mercati internazionali.

In un'epoca come quella attuale, caratterizzata da crisi economico-finanziarie globali e da nuove rivoluzioni per la conquista della democrazia, il Mar Mediterraneo è al centro delle dinamiche internazionali e l'Italia potrà giocare un ruolo da protagonista in questo contesto, a condizione che si attuino scelte per una maggiore efficienza logistica, indispensabili per il rilancio economico del Paese.

Scelte di sistema, che vanno dalla logistica intermodale alla formazione, dal turismo all'approvvigionamento delle fonti energetiche passando per l'eco-sostenibilità dei processi. L'armamento italiano è pronto a raccogliere questa sfida globale, grazie ad una flotta che non solo continua a crescere, ma continua a rinnovarsi ed oggi per il 64% è composta di unità che hanno meno di 10 anni.

Una flotta che si posiziona all'11° posto nella graduatoria mondiale, superando i 17 milioni di tonnellate di stazza, e che, attraverso la fitta rete di collegamenti quotidiani delle autostrade del mare, assicura la continuità territoriale con le nostre isole, Sardegna, Sicilia, e le altre isole minori.



Nuove tecnologie significano nuove competenze e significano anche che occorre aggiornare la formazione della gente di mare, in linea con regimi normativi e di sicurezza sempre più severi che impongono marittimi via via più qualificati. Ecco perché l'armamento italiano da tempo è molto attento al tema della formazione e della valorizzazione della gente di mare: le risorse umane sono l'elemento fondamentale a garanzia di un trasporto marittimo sicuro, efficiente e rispettoso dell'ambiente.

Ma non possiamo dimenticare la sicurezza dei nostri equipaggi e delle nostre navi che solcano i mari del mondo e che sempre più spesso devono fronteggiare situazioni che non solo mettono a repentaglio la vita dei marittimi, ma minacciano la stessa libertà dei traffici.

Mi riferisco in particolar modo alla pirateria, che negli ultimi anni registra un'escalation davvero preoccupante, di cui i governi non sembrano aver compreso appieno la crescente gravità. È questo un fenomeno che, per intensità e luogo degli attacchi, sta assumendo caratteristiche di una vera e propria guerra in mare aperto. Guerra che, è ormai chiaro, non si può vincere con il solo schieramento dei mezzi navali delle missioni internazionali antipirateria, tenuto anche conto dell'attuale impossibilità di attuare controlli in territorio somalo per neutralizzare le basi dei pirati a terra e in mare. Peraltro, anche i recenti eventi bellici nei paesi del Nord Africa hanno messo in rilievo i rischi a cui le unità mercantili sono esposte, soprattutto per la sicurezza degli equipaggi.

Dal 1861 ad oggi molte cose sono cambiate, ma la flotta mercantile continua a svolgere un ruolo fondamentale per l'economia del nostro Paese. Ricordo che nel 2010 sono stati celebrati i 130 anni del primo Convegno degli armatori italiani, che si svolse a Camogli e dal quale scaturì una Commissione composta da 20 armatori – antenata dell'attuale Confitarma – della quale fu nominato presidente onorario Giuseppe Garibaldi, il quale in tale occasione scrisse “come voi marinaio, altero di appartenervi, accetto con sentita riconoscenza la presidenza, convinto del sacrosanto dovere che incombe oggi all'Italia costituita in Nazione: provvedere alla sua fortuna, al suo avvenire, col ricostituire col benevolo patrocinio quella marina che nella sventura sola ovunque alta teneva la bandiera dell'onore, della vitalità, dell'avvenire della Patria”.

Confitarma, che quest'anno festeggia i 110 anni dalla sua fondazione, prosegue nel suo compito di promuovere lo sviluppo della marina mercantile italiana, nel quadro di una politica che valorizzi il trasporto marittimo.



## INDICE

### 3 Premessa di Paolo d'Amico, presidente di Confitarma

#### 7 La navigazione mercantile italiana nel 2010

- 7 Dimensione e composizione della flotta
- 7 Commercio estero dell'Italia
- 7 Pirateria e *security*
- 9 Armatori e finanza
- 10 Investimenti navali e rinnovamento della flotta
- 11 Tirrenia
- 11 Turismo che viene dal mare
- 11 Cabotaggio e bunkeraggio marittimo
- 12 Commissione Regole e Competitività
- 12 Rete marittima, porti e logistica in Italia
  
- 49 **Grafici e tabelle / *Graphs and tables***
- 49 Flotta mercantile italiana / *Italian merchant fleet*
- 49 Evoluzione della flotta mercantile italiana / *Evolution of the Italian merchant fleet*
- 50 Armamento italiano / *Ownership of the Italian fleet*
- 50 Età della flotta italiana e mondiale / *Age of the Italian and world fleet*
- 50 Attività della Commissione Regole e Competitività / *The Committee on Rules and Competitiveness Activities*
- 51 Rinnovamento della flotta italiana / *Renewal of the Italian merchant fleet*
- 51 Pirateria / *Piracy*
- 51 Commercio estero dell'Italia nel 2010 per modalità di trasporto / *Italian foreign trade by mode of transport on 2010*
- 52 Movimento croceristi nei porti italiani / *Passengers movement in Italian ports*
- 52 Servizi di trasporto *ro-ro* per la Sicilia / *Ro-Ro services to Sicily*
- 53 Servizi di trasporto *ro-ro* internazionali / *Ro-Ro international services*
- 54 Servizi di trasporto *ro-ro* per la Sardegna / *Ro-Ro services to Sardinia*
- 54 Il traffico di *container* nei principali porti italiani / *Movement of containers in Italian ports*

#### 18 La navigazione internazionale e i mercati marittimi

- 19 Flotta mondiale
- 19 Costruzioni mondiali
- 20 Mercati marittimi
  
- 55 **Grafici e tabelle / *Graphs and tables***
- 55 Produzione, commercio mondiale e commercio marittimo / *Production, world trade and maritime trade*
- 55 Traffico marittimo mondiale / *World seaborne trade*
- 55 Evoluzione della flotta mondiale / *World merchant fleet evolution*
- 56 Flotta mondiale: tonnellaggio da carico controllato dai principali Paesi marittimi / *World fleet: cargo tonnage controlled by principal maritime countries*
- 57 Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri / *World fleet: ships on principal registers*
- 58 Ripartizione delle commesse ai cantieri / *Break-down of shipyards orders*
- 58 Ordini ai cantieri mondiali / *World orderbook*
- 59 Flotta cisterniera mondiale / *World tanker fleet*
- 59 Principali flotte mondiali di navi cisterna / *World's leading tanker fleets*
- 60 Andamento dei noli delle navi cisterna / *Performance of tanker ships charter market*
- 60 Andamento dei noli delle navi chimichiere / *Performance of chemical ships charter market*
- 60 Flotta mondiale per il trasporto di LNG e LPG / *World LNG and LPG fleet*
- 61 Traffico marittimo di LNG e LPG / *Maritime traffic of LNG and LPG*
- 61 Andamento dei noli delle navi LPG / *Performance of LPG charter market*
- 61 Flotta mondiale di navi portarinfuse / *World bulk carrier fleet*
- 62 Principali flotte mondiali di navi portarinfuse / *World's leading bulk carrier fleets*
- 62 Baltic dry index
- 63 Principali flotte mondiali di navi portacontainer / *World's leading container fleets*
- 63 Andamento dei noli delle navi portacontainer / *Performance of container ships charter market*
- 64 Traffico mondiale di contenitori / *World container traffic*
- 64 Traffico di contenitori per aree geografiche / *Container trade by geographic area*
- 65 Principali flotte mondiali di navi traghetto / *World's leading ro-ro fleets*
- 65 Flotta crocieristica mondiale / *World cruise fleet*



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

- 26 Flotta europea
- 26 Commercio estero dell'Ue
- 26 Dichiarazioni delle navi in arrivo e partenza
- 27 Diritti dei passeggeri
- 27 *Security* – Dichiarazione sommaria di entrata e di uscita per le merci
  
- 66 **Grafici e tabelle / *Graphs and tables***
- 66 Flotta dell'Unione europea / *European Union Fleet*
- 66 Commercio dell'Unione Europea per modalità di trasporto / *Ue trade by mode of transport*
- 67 Importazioni dell'Unione Europea per sistema di trasporto / *European Union Imports by system of transport*
- 68 Esportazioni dell'Unione Europea per sistema di trasporto / *European Union Exports by system of transport*
- 69 Movimento container nei principali porti europei / *Containers movements in the major european ports*
- 69 Confronto tra Porti del Nord Europa e del Sud Europa / *Northern and Southern European ports comparison*

## 28 Il lavoro a bordo e la formazione

- 28 Occupazione marittima
- 28 Relazioni industriali
- 29 Scuola e formazione professionale
- 30 Tabelle di armamento
- 30 Tutela della salute e della sicurezza sul lavoro
- 31 Anno del Marittimo
- 31 *Manpower 2010 update*
- 31 Conferenza diplomatica di Manila
- 32 *Maritime Labour Convention, 2006*
  
- 70 **Grafici e tabelle / *Graphs and tables***
- 70 Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane / *Estimated jobs onboard Italian ships*
- 70 Attività di Formare / *Formare's activity*
- 71 Allievi ufficiali ammessi all'Accademia dal 2005 al 2011 per regione di provenienza / *Cadet's district of origin*

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

- 33 Emissioni
- 35 Scarico acque reflue
- 35 Organismi acquatici nocivi nelle acque di zavorra
- 36 Nuove tecnologie e ricerca
- 36 Alimentazione tramite linea di terra / *Cold ironing/shore connection*
- 37 Convenzione internazionale *Bunker Oil*
  
- 72 **Grafici e tabelle / *Graphs and tables***
- 72 Quota del trasporto marittimo internazionale sulle emissioni globali di CO<sub>2</sub>  
*Emissions of CO<sub>2</sub> from shipping compared with global total emissions*
- 72 Implementazione dei limiti NO<sub>x</sub> secondo le scadenze previste dall'Annesso VI della Convenzione MARPOL 73/78  
*Implementation schedule NO<sub>x</sub> limits according to IMO MARPOL 73/78 Annex VI*
- 73 Implementazione dei limiti SO<sub>x</sub> secondo le scadenze previste dall'Annesso VI della Convenzione MARPOL 73/78  
*Implementation schedule SO<sub>x</sub> limits according to IMO MARPOL 73/78 Annex VI*
- 73 Convenzione Internazionale per il controllo e la gestione dell'acqua di zavorra e dei sedimenti: requisiti minimi  
*Minimum requirements of Ballast Water Management Convention*

## 39 L'organizzazione di Confitarma

- 41 Cariche confederali / *Officers*
- 42 Commissioni / *Commissions*
- 44 Giovani Armatori

## 75 English version





# La navigazione mercantile italiana nel 2010



Cisterna a doppio scafo "High Endeavour", d'Amico Società di Navigazione Spa

## Dimensione e composizione della flotta

La flotta mercantile di proprietà italiana si compone a fine 2010 di 1.664 navi per un totale di 17.329.089 tsl (tonnellate di stazza lorda), così ripartite:

- oltre le 1.000 tsl: 844 navi, equivalenti a 17.060.584 tsl;
- da 100 a 999 tsl: 820 navi, equivalenti a 268.506 tsl.

Rispetto al 2009, si registra un aumento del 6% nel numero delle navi e del 10% nel tonnellaggio di stazza.

Circa il 92% delle navi di proprietà italiana, pari a circa 15.934.000 tsl, sono iscritte nel Registro internazionale italiano, mentre il 7,9% (1.365.000 tsl) 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 96,5% del totale, con una nuova riduzione della quota facente capo a soggetti pubblici.

Nel 2010 la flotta italiana si rinnova ulteriormente, riducendo la quota di navi più vecchie e aumentando quella delle unità più giovani: il 68% del naviglio ha meno di 10 anni ed il 43% meno di 5 anni.

## Commercio estero dell'Italia

Nel 2010, il 53% del commercio estero italiano utilizza il trasporto via mare, a fronte del 15% che impiega la modalità stradale.

Il 56% del commercio estero italiano interessa i paesi dell'Unione europea. Di questo il 26,2% utilizza la via marittima (28% per le importazioni e 23% per le esportazioni).

## Pirateria e security

Nel 2010, secondo le stime ufficiali dell'*International Maritime Bureau*, 445 unità mercantili subiscono attacchi di pirateria (10% in più rispetto al 2009), con almeno 8 vittime tra i membri degli equipaggi. Le aree più colpite sono la Somalia e Golfo di Aden con 192 attacchi; seguono il Sud Est asiatico e l'Indonesia con 71 attacchi; il Bangladesh con 23 attacchi e la Nigeria con 19 attacchi.







Portarinfuse "Four Otello", Premuda Spa

Le 8 navi italiane attaccate nel 2010, riescono a sventare la minaccia grazie all'intervento delle forze navali della coalizione o attraverso manovre evasive. Nei primi quattro mesi del 2011 vengono assalite 5 unità italiane, di cui 2 vengono sequestrate dai pirati che trattengono in ostaggio 43 marittimi, di cui 11 italiani.

Dalla grave *escalation* del fenomeno, emerge la definitiva presa di coscienza dell'impossibilità di difendere le navi mercantili con le sole unità militari schierate in alto mare, dato che la superficie dello spazio acqueo ove si registrano gli attacchi è ormai praticamente equivalente a quella dell'intero Oceano Indiano. Ne è prova il sequestro della petroliera italiana Savina Caylyn nel febbraio 2011 attaccata a circa 850 miglia dalle coste somale.

Da qui la necessità di rivedere l'impostazione di difesa passiva tradizionale, finora seguita da tutte le organizzazioni internazionali del settore, prevedendo la possibilità di imbarcare personale armato a bordo delle navi italiane.

Al riguardo, oltre al Progetto dello Stato Maggiore della Marina Militare (NMP – Nuclei Militari di Protezione), che prevede la possibilità per le navi di bandiera nazionale di imbarcare in alcuni porti base dell'Oceano Indiano e del Mar Rosso, su base volontaria, personale della Marina Militare, sono stati presentati in Parlamento 4 disegni di legge che prevedono anche la possibilità di imbarcare *team* privati per una difesa attiva di equipaggi e beni trasportati.



Foto Archivio Marina Militare





Portarinfuse "Britannia G", Gestioni Armatoriali Spa

Nel maggio 2011, a seguito delle pressioni di Confitarma, viene raggiunta un'intesa tra Governo e Parlamento per un provvedimento urgente in materia.

Le attività in tema di *maritime security* non legate al fenomeno della pirateria, nel 2010 si concentrano nella sfera di competenza del VI Reparto della Guardia Costiera, con il quale il Gruppo di Lavoro Operatività Nave (già CSO) della Commissione Navigazione Oceanica ha aperto un proficuo confronto in tema di snellimento delle procedure relative alle operazioni e alle attività connesse alla *security* in un'ottica più rispondente alle esigenze armatoriali.

### Armatori e finanza

Nel corso del 2010, l'industria armatoriale conferma il proprio impegno sul fronte dell'applicazione dell'Accordo Basilea 2, che induce gli istituti di credito a sviluppare sistemi di *credit risk management* al proprio interno, con lo scopo di gestire in maniera più efficiente i processi di *lending* e monitoraggio del credito, in modo da definire per ciascun cliente un profilo di rischio e praticare ad esso condizioni più rispondenti.

A tal riguardo – assodato che attualmente per la valutazione delle esposizioni *shipping*, le banche italiane adottano il "Metodo Standard", che non ammette il riconoscimento dell'ipoteca navale quale strumento di mitigazione del rischio di credito – viene avviata tramite l'ABI un'opera di sensibilizzazione sul sistema bancario, affinché modifichi il proprio approccio circa tali esposizioni e si orienti su metodologie IRB (*Internal Rating Based*) oppure, in alternativa, sull'applicazione dei c.d. "Criteri Regolamentari di Classificazione" (tipico per gli "*Specialised Loans*", quali risultano i finanziamenti allo *shipping*). Secondo tale impostazione, è altamente probabile che tali esposizioni acquisirebbero un *rating* alto, con conseguente rilevante beneficio per l'industria della navigazione.

Viene altresì messo in luce in più occasioni istituzionali che una tale scelta gioverebbe allo stesso sistema bancario, consentendo alle banche italiane di porsi su un piano di maggiore competitività rispetto ai concorrenti stranieri.

Va infatti ribadito che la posizione di Confitarma è stata sempre costruttiva circa l'introduzione del nuovo Regolamento di Basilea. Confitarma ha manifestato sempre un atteggiamento proattivo verso l'applicazione delle nuove regole, nella certezza che una più oggettiva e trasparente valutazione del merito di credito (pilastri 2 e 3 dell'Accordo) possa giovare all'industria dello *shipping*, spesso erroneamente percepita come industria a rischio elevato.

Anche nel 2011, non verrà meno l'impegno della Confederazione in questo ambito, sollecitando in maniera costruttiva il sistema bancario affinché sviluppi sistemi di *rating* interno, validati ed idonei per la classificazione delle esposizioni *shipping* nell'ambito dei metodi IRB (*Internal Rating Based*).

REGOLAMENTO  
BASILEA 2





**Specifications:**

Ship's typology: 45.200 DWT Ro-Ro Container ship  
 Length over all: m 239,00  
 Ship breadth: m 37,50  
 Load Area: sq.m 18.630  
 Ctnr capacity: TEU 2.920

Ro/Ro capacity: Im 6.030  
 Refrigerated Ctnr plugs: 200 plugs  
 Top ship's speed: knots 21,5  
 Registered Flag: Italy  
 Classification Register: RINA - 100 A.1.1 NAV L

Progetto relativo alla costruzione di 4 navi gemelle prog. H4465 - H4466 - H4467 - H4468, Ignazio Messina & C. Spa

**MAPPATURA  
 DELLO  
 SHIP-LENDING  
 IN ITALIA**

Nel corso del 2010, Confitarma avvia altresì un progetto innovativo finalizzato a migliorare la conoscenza del settore sotto il profilo finanziario.

L'obiettivo è quello di individuare e monitorare i principali aggregati finanziari caratterizzanti l'industria dello *shipping* al fine di creare le premesse per attenuarne i fattori di rischio e migliorare la riconoscibilità dei fattori critici nonché delle opportunità che caratterizzano tale industria. In concreto, tale obiettivo può essere identificato nel miglioramento delle conoscenze relativamente alle dimensioni del mercato dello *ship-lending*, alle modalità di finanziamento, alla distribuzione per classi dell'*asset* sottostante, alla dimensione organizzativa ed infine al rischio nell'ambito della progressiva introduzione dell'Accordo Basilea 2.

Tale progetto presuppone la redazione di un questionario, attualmente in fase di sviluppo in stretta collaborazione con l'ABI, che coinvolgerà i gruppi bancari maggiormente attivi in Italia nel settore dello *shipping*, sia italiani che esteri.

L'auspicio è che il riscontro dell'iniziativa da parte delle banche possa contribuire a rendere nel tempo sempre più trasparente e collaborativo il rapporto tra industria dello *shipping* e mondo della finanza, che costituisce uno dei suoi principali fornitori. Forte è quindi la convinzione che la possibilità di monitorare periodicamente (ad esempio ogni anno) l'efficienza del rapporto *shipping*-banche, sulla base di elementi oggettivi e condivisi, possa aggiungere un ulteriore valido elemento al processo di recupero della competitività dell'industria italiana della navigazione.

**Investimenti navali e rinnovamento della flotta**

Alla fine del 2010, risultano ordinate nei cantieri mondiali da armatori italiani 109 unità per 3.337.799 gt, la cui consegna è prevista tra il 2011 e il 2013.

Nel corso del 2010, vengono ultimate 66 unità, per quasi 2.100.000 gt: dal 2001 al 2010 sono state ultimate e consegnate agli armatori italiani 468 nuove navi, per oltre 10 milioni di gt, pari al 58% della flotta esistente.

Nonostante la consistente riduzione degli investimenti registratasi negli ultimi due anni, in totale, dal 2007 al 2010 gli armatori italiani hanno ordinato ai cantieri nazionali ed esteri più di 300 unità per un valore complessivo di 18 miliardi di dollari. Nei primi mesi del 2011, si segnala una ripresa degli ordini di nuove navi.



Monocarena HSC "Agostino Lauro Jet", Volaviamare Scarl







Ro-Ro cargo "Eurocargo Genova", Atlantica Spa Società di Navigazione

## Tirrenia

Avviata nel corso del 2010 la procedura per la privatizzazione del Gruppo Tirrenia la cui conclusione è prevista entro la prima metà del 2011.

## Turismo che viene dal mare

In controtendenza rispetto ai dati economici negativi generalmente registrati dall'economia turistica nazionale, tutto il comparto crocieristico, nonché buona parte dei traffici *ro/ro* di passeggeri, registra un sensibile livello di crescita nel corso del 2010.

In particolare, si registra un movimento di crocieristi nei porti italiani pari ad oltre 9.100.000 passeggeri e si prevede un ulteriore notevole aumento nel 2011, stimato pari a circa il 17% per un totale di quasi 11 milioni di passeggeri.

L'Italia mantiene la *leadership* europea riguardo al movimento di passeggeri: Civitavecchia è il principale porto crocieristico italiano e nel 2011 movimenterà 2.458.000 passeggeri, seguito da Venezia (1.650.000), Napoli (1.275.000), Livorno (945.000), Savona (931.000), Genova (874.000), Bari (525.000) e Palermo (519.000).

La stagione crocieristica 2011 coinvolgerà 52 compagnie di navigazione con 149 navi da crociera ed interesserà 67 porti e 12 regioni italiane

Il settore, pur non avendo ancora raggiunto la piena maturità, mostra rilevanti possibilità di sviluppo e soprattutto un ruolo di traino per lo sviluppo del turismo di terra, tanto importante per il Paese.

La vitalità dei settori crocieristico e del trasporto di passeggeri, testimoniata proprio dalla tenuta in un momento storico così delicato per l'economia turistica nazionale, dovrebbe essere favorita da un'intelligente gestione delle nuove regole che si affacciano in tema di *safety* e *security*. La sicurezza dovrà rappresentare uno stimolo al miglioramento dei servizi offerti al passeggero e mai un freno allo sviluppo industriale del comparto.

## Cabotaggio e bunkeraggio marittimo

L'importanza per il sistema Italia delle aziende operanti nel cabotaggio "minore" e nel bunkeraggio marittimo è spesso sottovalutata, nonostante il loro fondamentale ruolo per lo sviluppo del nostro turismo e della nostra industria.

Nel 2010 si aggrava la crisi strutturale di questi comparti a causa di numerosi fattori. Al venir meno degli sgravi contributivi per le unità iscritte nel registro ordinario, si aggiungono: l'oneroso rinnovo della flotta di bunkeraggio con l'entrata in esercizio di naviglio a doppio scafo per il trasporto di olio combustibile, il calo della domanda dovuto al protrarsi della crisi economica, i rilevanti costi del personale imbarcato ed il notevole aumento del costo del gasolio.

Inoltre, nel comparto del bunkeraggio marittimo, già in sofferenza a causa di un regime regolatorio non sempre interpretato favorevolmente per le aziende, nel 2010 si registra la presenza di un mezzo navale battente bandiera comunitaria e armato con personale extracomunitario, entrato nel mercato nazionale ove da sempre ope-





Cisterna "Capodistria", Giuliana Bunkeraggi Spa

rano imprese con navi e personale italiani, con gravi ripercussioni anche sotto il profilo economico.

Nei traffici di cabotaggio cisterniero, la presenza di soggetti comunitari che, pur operando con mezzi formalmente registrati in territorio comunitario, sono riconducibili a interessi extra-comunitari, pone interrogativi sulla ratio stessa del Regolamento CEE 3577/92 che sancisce la liberalizzazione del cabotaggio all'interno dell'UE a vantaggio dei soli armatori comunitari.

### **Commissione Regole e Competitività**

La Commissione Regole e Competitività dal 2005 ha il compito di analizzare le normative marittime nazionali ed internazionali e di proporre soluzioni alternative per quelle che, non essendo più adeguate alla realtà dei mercati marittimi, creano oneri eccessivi, incidendo negativamente sulla competitività della flotta italiana.

Dal punto di vista legislativo, per i progetti di legge presentati non si prevede una soluzione a breve termine. Nel corso dell'anno invece si ottengono risultati in merito all'aggiornamento della normativa sui cuochi di bordo, alla ratifica della Convenzione MLC 2006, alla gestione bilingue dei giornali nautici e all'aggiornamento del giornale idrocarburi.

Su richiesta di Confitarma sono in corso verifiche circa la possibilità, al momento non prevista, di utilizzare la lingua di lavoro a bordo al posto della lingua italiana per la scrittura dei libri di bordo.

Altro tema affrontato nell'ottica della semplificazione amministrativa riguarda la collaborazione avviata tra Confitarma, Giovani armatori e ministero delle Infrastrutture e dei trasporti in merito all'elaborazione dei *proforma* per la presentazione delle istanze concernenti il regime amministrativo delle navi direttamente in formato elettronico (iscrizione, cancellazione, assegnazioni nome, *bare boat charter registration*, ecc.). Fra gli sviluppi futuri previsti vi è anche quello della compilazione e dell'inoltro *online*.

Tra le segnalazioni pervenute alla Commissione, devono ancora trovare soluzione: la modifica della normativa per facilitare l'iscrizione di navi provenienti da registri stranieri; il rilascio di fidejussione in caso di vendita all'estero della nave; il rilascio delle licenze Radio e rinnovo dei certificati di sicurezza; l'aggiornamento delle qualifiche e dei requisiti minimi della gente di mare; la normativa per il trasporto passeggeri, che è ancora regolata da un Regio Decreto del 1897; la presenza di Ufficiali di Capitaneria presso i consolati italiani ubicati nei porti internazionali di maggiore traffico; il mancato inserimento dell'Italia nella *white list* della *Standards of Training, Certification and Watchkeeping Convention* (STCW).

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

AUTOSTRADE  
DEL MARE  
ED ECOBONUS

Nonostante il protrarsi della crisi, l'offerta di servizi annuali effettuati da operatori italiani con navi ro/ro in partenza dai porti italiani si mantiene su un *trend* positivo sia sulla Sicilia, sia nei collegamenti internazionali. 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.





Portarinfuse "Stefania Lembo", Deiuemar Spa

In controtendenza la Sardegna che, mentre negli anni precedenti aveva visto un forte incremento dell'offerta, a marzo 2011 registra un sensibile calo dovuto principalmente alla diminuzione dell'offerta da parte della Tirrenia.

Gli armatori italiani offrono ormai collegamenti dall'Italia per la gran parte dei paesi del Mediterraneo occidentale (Francia, Spagna, Marocco, Tunisia, Libia, Malta) e guardano positivamente anche al Mediterraneo orientale dove operano servizi verso la Grecia, la Siria e l'Egitto.

Purtroppo, i recenti fatti che stanno interessando i paesi arabi pongono almeno nell'immediato un grosso ostacolo all'operatività dei servizi di linea che in molti casi hanno subito rallentamenti se non addirittura sospensioni.

Esaminando più in dettaglio le differenti aree, sulla Sicilia si registra un incremento sia nel numero di partenze a/r settimanali (da 77 a 82) sia nel numero di linee (da 18 a 22). Di conseguenza salgono, seppure di poco, i metri lineari offerti che si attestano a oltre 313.000 per settimana.

Sui traffici internazionali anche se si registra una leggera diminuzione dei viaggi a/r settimanali offerti, salgono i metri lineari (198.140) grazie all'entrata in servizio di navi più capienti e si allungano le distanze medie percorse con l'ingresso della linea per la Siria e l'Egitto. Complessivamente le direttrici passano da 20 a 22.

Come anticipato, la Sardegna registra un calo di circa il 20% nel numero delle partenze settimanali e conseguentemente dei metri lineari offerti che scendono a 240.000. Si tratta sicuramente di una situazione transitoria legata al processo di privatizzazione della Tirrenia che va a sommarsi al difficile momento dell'economia sarda peraltro non sostenuta come per la Sicilia, dall'*ecobonus* che si è rivelato utile sostegno alla domanda di trasporto.

Complessivamente sulle linee per la Sicilia e su quelle internazionali la capienza di stiva offerta annualmente dagli operatori nazionali è pari a 1,4 milioni di veicoli commerciali o a 1,7 milioni di semirimorchi.



Cruise ferry "La Suprema", Grandi Navi Veloci Spa







Ro-Ro pax "Moby Freedom", Moby Spa

PIANO  
GENERALE  
DELLA  
LOGISTICA

Nel corso del 2010, nell'ambito dei lavori della Consulta Nazionale dell'Autotrasporto, viene elaborato, discusso ed approvato il nuovo Piano Nazionale della Logistica. Il documento governativo – che si caratterizza anche per il fatto di prevedere 51 azioni prioritarie atte a ridurre il *gap* di efficienza logistica del Paese – è stato licenziato dal sottosegretario di stato alle Infrastrutture e ai trasporti Giachino dopo aver ascoltato le categorie interessate tra cui Confitarma. Sebbene sia centrato su una visione di *policy* che risente soprattutto delle esigenze e della visione dell'autotrasporto, il Piano riconosce alcune priorità suggerite dall'armamento, soprattutto in tema di trasporto intermodale. Al riguardo, viene anche sottolineata la necessità di prorogare e possibilmente strutturare il sistema dell'*ecobonus* quale incentivo ambientale per lo sviluppo delle autostrade del mare. Tale strumento, come noto, ha avuto una vigenza triennale (2007/2009) ed ha quindi bisogno di essere prorogato e rifinanziato per poter continuare a svolgere il suo ruolo di facilitatore di sistema per ciò che attiene le scelte modali più ambientalmente sostenibili. In questo senso si è poi mosso il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti con un decreto ministeriale che utilizza dei fondi per l'autotrasporto previsti dalla manovra finanziaria per quest'anno.

ANDAMENTO  
DEI  
TRAFFICI  
PORTUALI

Nel 2010, il movimento totale dei contenitori nei principali porti italiani registra una lieve ripresa con un aumento del 2,56%, equivalente a 241.370 teu.

I porti nazionali di *transshipment* (Gioia Tauro, Taranto e Cagliari) nel 2010 subiscono una ulteriore flessione nella movimentazione dei contenitori. Per Gioia Tauro la riduzione pari a -0,22%, sebbene appaia contenuta, in realtà evidenzia la grande difficoltà che tale scalo incontra a recuperare i livelli di traffico precedenti la crisi; infatti il calo del traffico tra il 2008 e il 2009 è stato pari a -17,60%. Il porto di Taranto registra nel 2010 rispetto al 2009 un forte calo pari a -21,51%, che accentua la perdita registrata tra il 2008 e il 2009 pari a -5,75%. Altalenante appare invece l'andamento dei traffici nel porto di Cagliari che, nonostante un calo pari a -14,61% nel 2010 rispetto al 2009, registrano comunque una crescita pari a +104,65% rispetto al 2008 e a +14,98% rispetto al 2007.



Anchor Handling Tug Supply "Almisan", Augusta Offshore Spa





Fast Support and Intervention Vessel "Blue Daddy", Bambini Srl

I porti di destino risultano invece favoriti, come appare evidente per Genova, che nel 2010 aumenta del 14,69% rispetto all'anno precedente, riportandosi all'incirca sui valori del 2008, e per La Spezia che addirittura registra un incremento del 22,86% sul 2009 e del 3,13% sul 2008, recuperando quindi completamente il traffico precedente la crisi.

Nel 2009 i lavori parlamentari sulla riforma della legge n. 84 del 1994 avevano portato all'approvazione da parte del Comitato ristretto dell'8<sup>a</sup> Commissione del Senato della Repubblica, di un testo che riuniva i tre disegni di legge allora presentati in Commissione.

Nel mese di ottobre 2010, il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti comunica alla presidenza del Senato un proprio disegno di legge (AS n. 2403).

Tale iniziativa del Governo porta all'approvazione di un nuovo testo unificato che tiene conto anche del disegno di legge governativo. La Commissione lo adotta come testo base della riforma sulla portualità e nel mese di gennaio 2011 è oggetto di numerosi emendamenti.

Tra gli emendamenti presentati, alcuni modificano radicalmente l'art. 14, che disciplina i servizi tecnico-nautici, e che nell'anno 2007 era stato oggetto di un accordo interassociativo firmato da sei associazioni nazionali rappresentative delle imprese utenti ed erogatrici di tali servizi. Questi emendamenti, oltre ad essere in netto contrasto con tale accordo, rischiano, qualora venissero approvati, di stravolgere l'attuale sistema di controllo centralizzato delle tariffe, trasferendo alle Autorità locali ogni potere in materia, con grave nocumento in termini di trasparenza ed equità dei procedimenti volti alla loro determinazione.

Un dato certamente positivo che emerge dal citato testo unificato, è quello relativo al numero dei membri del Comitato delle Autorità portuali, che viene mantenuto invariato, anche se le competenze assegnate a tale organismo, vengono ridimensionate e trasferite in capo al presidente dell'Autorità portuale.

*Rimorchio.* Nel mese di marzo 2010, il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti emana alcuni importanti chiarimenti interpretativi ad integrazione di criteri e meccanismi di formazione delle tariffe del servizio di rimorchio, con particolare riferimento alle problematiche connesse all'ammortamento dei mezzi. Nel mese di maggio, alla luce degli effetti negativi sui traffici marittimi provocati dalla crisi economica internazionale, il ministero impartisce, sulla base di una preventiva intesa raggiunta dalle associazioni nazionali interessate, disposizioni volte a contenere gli aumenti delle tariffe del servizio di rimorchio, derivanti dalle istruttorie svolte a seguito delle istanze di adeguamento presentate nel corso del biennio 2010/2011.

*Pilotaggio.* Nel mese di gennaio 2010, il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, comunica di aver impartito disposizioni affinché i decreti tariffari del servizio di pilotaggio recepiscano le modifiche conseguenti all'introduzione dell'istituto del TFS (trattamento di fine servizio) sancita dal DPR n. 104 del 2009. In particolare, per ogni porto sono individuate le variazioni tariffarie volte a remunerare il TFS, variazioni che comportano a livello nazionale un incremento medio ponderato dell'1,17%. Il ministero interviene, nella stessa occasione, riformulando la norma che riconosce riduzioni delle tariffe in rapporto al numero dei servizi resi, nell'ambito di un trimestre, alle navi appartenenti/gestite dalla medesima compagnia di navigazione. Con la nuova

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

SERVIZI  
TECNICO  
NAUTICI





Chiatta "Bulk Prosperity", Coeclerici Spa

formulazione il ministero intende mantenere invariata l'attuale situazione tariffaria ed al contempo evitare applicazioni estensive delle predette agevolazioni non giustificate da effettivi incrementi di traffico. Nel corso del secondo semestre 2010, si procede altresì in sede ministeriale al rinnovo delle tariffe del servizio valide per il biennio 2011/2012 con un incremento medio ponderato nazionale, tenuto conto anche delle autostrade del mare, di circa il 4,5%. In tale occasione Confitarma, insieme alle altre organizzazioni nazionali rappresentative delle imprese armatoriali utenti del servizio, chiede l'apertura di un tavolo ministeriale a partire dai primi mesi del 2011 per la verifica di meccanismi e criteri tariffari del servizio, richiama che il ministero condivide iniziando fin dal mese di gennaio 2011 il confronto sulla materia.

*Ormeggio.* Nel corso del 2010, si procede anche per il servizio di ormeggio/battellaggio all'esame dell'istanza di adeguamento tariffario avanzata dall'Angopi per il biennio 2011/2012, riguardante 56 porti nazionali. L'incremento medio ponderato nazionale risulta pari al 3,92%, tenuto conto anche qui dei benefici riconosciuti per le autostrade del mare.



Supply vessel "Ievoli Black", Marnavi Spa







Draga "Giuseppe Cucco", La Dragaggi Srl

La legge n. 25 del 2010, di conversione del DL n. 194 del 2009 (c. d. *Milleproroghe*), prevede alcune importanti disposizioni normative riguardanti il settore marittimo-portuale. Tale legge, al fine di fronteggiare la crisi di competitività dei porti nazionali, con particolare riferimento a quelli di *transshipment*, differisce di due anni, dal 2010 al 2012, l'aumento delle tasse e dei diritti marittimi stabilito dall'art. 4 del DPR n. 107 del 2009.

Inoltre riconosce alle Autorità portuali, in attesa della piena attuazione dell'autonomia finanziaria ed in via sperimentale per gli anni 2010 e 2011, la facoltà di variare la tassa di ancoraggio sulle navi e la tassa portuale sulle merci, in aumento fino al suo raddoppio ed in diminuzione fino all'azzeramento. Per far fronte, nel caso di azzeramento, alla copertura delle minori entrate alle Autorità portuali viene riconosciuta la facoltà di operare una corrispondente riduzione delle spese correnti ovvero un corrispondente aumento delle entrate.

La legge n. 25 del 2010, interviene anche in materia di sicurezza delle operazioni e dei servizi portuali. In particolare, prevede una nuova proroga, da ventiquattro a trentasei mesi e cioè fino al 24 aprile 2011, del termine entro il quale dovranno essere emanate le disposizioni necessarie a consentire il coordinamento del DLgs n. 81 del 2008, riguardante la tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, con il DLgs n. 272 del 1999 concernente l'attività lavorativa in ambito portuale. Con la successiva legge n. 10 del 2011, di conversione del DL n. 225 del 2010, è inoltre prevista un'ulteriore proroga del predetto termine al 24 aprile 2012.

Il ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare con l'emanazione del Decreto 17 dicembre 2009, pubblicato nel gennaio successivo, e successive modifiche ed integrazioni, procede all'istituzione di un moderno sistema elettronico di controllo della tracciabilità dell'intera filiera dei rifiuti pericolosi e speciali (in Campania anche dei rifiuti urbani), gestito dal Comando Carabinieri per la tutela dell'Ambiente, denominato SISTRI. Confitarma si attiva affinché per il trasporto marittimo di rifiuti, l'armatore o il noleggiatore che lo effettuano possano delegare gli adempimenti previsti da detto sistema al raccomandatario marittimo. Inoltre, è espressamente escluso che ai rifiuti prodotti dalla nave, conferiti nei porti alle società concessionarie, non si applichino le prescrizioni del citato decreto, alle quali invece sono assoggettate dette società concessionarie. Il SISTRI è reso operativo a partire dal 1° ottobre 2010, mentre i termini per l'adempimento delle prescrizioni di legge da parte dei soggetti obbligati e la verifica della piena funzionalità del sistema sono prorogati al 31 maggio 2011. Da ciò deriva che il previsto regime sanzionatorio troverà applicazione a partire dal 1° giugno 2011.

TASSE  
E DIRITTI  
MARITTIMI

SICUREZZA  
DELLE  
OPERAZIONI  
E  
DEI SERVIZI  
PORTUALI

ISTITUZIONE  
SISTEMA  
SISTRI



## La navigazione internazionale e i mercati marittimi



Cisterna a doppio scafo "Mare Picenum", Fr.Lli d'Amico Armatori Spa

Seppure con andamenti altalenanti e diversi tra i paesi, prosegue nel 2010 la crescita dell'economia mondiale. Le principali economie emergenti, soprattutto Cina e India, registrano segni di robusta ripresa, mentre è più debole quella delle economie avanzate, soprattutto in Europa, con l'eccezione della Germania. L'economia degli Stati Uniti si rafforza, specie negli ultimi mesi dell'anno, mentre quella del Giappone segna una contrazione.

Nel 2010 si registra un aumento del 3,6% del prodotto mondiale, aumento cui i paesi emergenti forniscono il contributo principale, superiore ai due terzi.

Tuttavia, le prospettive restano incerte, soprattutto nelle economie avanzate, ove i consumi privati risentono della debolezza del mercato del lavoro e della necessità di risanare i bilanci pubblici e delle famiglie.

A partire dall'estate aumenta di nuovo il prezzo del petrolio, che ad aprile 2011 supera i 110 \$USA al barile (media delle tre principali qualità), rispetto a 75 \$USA di agosto. L'aumento sostenuto delle quotazioni in euro a novembre riflette il rafforzamento della domanda, soprattutto da parte di Stati Uniti e Cina. Tuttavia, dati gli ampi margini di capacità produttiva inutilizzata nei paesi dell'OPEC e le incerte prospettive di crescita dell'economia mondiale, le quotazioni dei contratti *future* sul prezzo del petrolio (qualità WTI) non segnalano ulteriori, sostanziali rincari nel 2011.

Negli ultimi mesi del 2010 prosegue il rialzo dei prezzi delle materie prime alimentari, soprattutto di quelle soggette a vincoli dal lato dell'offerta (zucchero, mais e soia); anche alcuni metalli registrano notevoli rincari, riflettendo la forte domanda proveniente dai paesi emergenti, in particolare dalla Cina.

Per fronteggiare il rischio di un nuovo eccessivo ampliamento degli squilibri globali, nel vertice del Gruppo dei Venti (G20) svoltosi a Seul nel novembre 2010, i Capi di Stato e di governo hanno approvato un piano d'azione (*Seoul Action Plan*) che impegna i paesi all'attuazione di politiche economiche coordinate, volte a correggere i persistenti squilibri. A questo fine, con il supporto tecnico del Fondo Monetario Internazionale (FMI), il G20 è impegnato a individuare un insieme di indicatori che





segnalino tempestivamente squilibri che possano diventare insostenibili e l'urgenza per i paesi coinvolti di porre in essere interventi correttivi (*Mutual Assessment Process, MAP*).

Secondo il WTO (*World Trade Organization*) nel 2010 il commercio globale registra un aumento *record* del 14,5% in volume, a fronte di un calo del 12% del 2009.

Per quanto riguarda il commercio marittimo mondiale, nel 2010 si stima una crescita dell'8% dei volumi trasportati rispetto al 2009, per un totale di 8.374 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 2010 si stima un aumento di circa l'8% per un totale di 33.670 miliardi di tonnellate-miglia.

### **Flotta mondiale**

Al 1° gennaio 2011 la flotta mondiale, la cui dimensione definisce l'offerta di servizi di trasporto marittimo, registra un ulteriore aumento del 10%, attestandosi su 958 milioni di tonnellate di stazza lorda (gt) e 1,349 milioni di tonnellate di portata (dwt).

Nella graduatoria delle principali flotte mondiali per controllo armatoriale, la Grecia è in prima posizione con circa 202 milioni di tonnellate di portata. Nella graduatoria mondiale, l'Italia è 11° tra le flotte di bandiera e 14° per controllo armatoriale, è 4° tra le flotte dell'Ue.

### **Costruzioni mondiali**

Alla fine del 2010, secondo le statistiche *IHS Fairplay*, nel *carnet* degli ordini mondiali di nuove costruzioni risultano 7.822 navi per 261 milioni di tonnellate di stazza lorda (417 milioni di dwt), di cui il 63% come numero di navi e il 49% in termini di gt sarà completato entro il 2011.



Portarinfuse "RBD Italia", Rizzo-Bottiglieri-De Carlini Armatori Spa







Portarinfuse "Giuseppe Bottiglieri", Giuseppe Bottiglieri Shipping Company Spa

I cantieri della Corea del Sud mantengono la *leadership*, seguiti da quelli di Cina e Giappone: questi tre paesi detengono il 90% degli ordinativi mondiali. La Corea del Sud detiene il primato nella costruzione di navi petroliere (226 unità per il greggio e 56 per i prodotti petroliferi, per un totale di 50 milioni dwt), portacontenitori (272 unità, per 29,2 milioni dwt), chimichiere (113 unità, per 4,6 milioni dwt), e gasiere LNG (20 unità per 1,7 milioni dwt); il Giappone è il principale costruttore di gasiere LPG (35 unità 588mila dwt); la Cina è *leader* nella costruzione di navi portarinfuse (1.398 unità per 108,2 milioni dwt), carichi generali (432 unità per 6,6 milioni dwt) e traghetti misti passeggeri/*ro-ro* merci, con ordini per 5 unità e 131mila gt. La Germania è il primo costruttore di *ro-ro cargo*, con 13 unità (306mila gt). L'Italia è decima nella graduatoria mondiale dei paesi costruttori (al secondo posto tra i paesi dell'Ue dopo la Germania) ed è *leader* nella costruzione di navi da crociera, con ordini per 10 unità (1,1 milioni di gt).

### **Mercati marittimi**

Come il 2009, anche il 2010 inizia sotto i peggiori auspici: economia mondiale ancora solo in ripresa dalla crisi finanziaria, rischio concreto di una nuova recessione, paure legate ai *default* di Grecia, Irlanda e altre nazioni dell'Eurozona, possibile rallentamento dell'industria edile cinese (di gran lunga la più grande fonte di domanda di acciaio nel paese) e soprattutto grandissimo numero di navi in costruzione, doppio rispetto alle consegne del 2009.

Nonostante ciò, ancora una volta i mercati marittimi sorprendono, con rate di nolo che si sono mantenute su buoni livelli e, in alcuni casi, sono addirittura migliorate rispetto al 2009.

#### **MERCI SECCHHE ALLA RINFUSA**

Nel 2010, il traffico totale di merci secche alla rinfusa aumenta di circa il 10,9%, per un totale di 3.288 milioni di tonnellate. La crescita più significativa si registra per il trasporto marittimo di *carbon coke* che aumenta del 21,4%. Il Giappone, principale importatore mondiale del carbone metallurgico influisce per la crescita della domanda di questo prodotto più di ogni altro paese.





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

Le medie dei *Baltic Timecharter Index* sono state superiori alle aspettative: il *Baltic Capesize Timecharter Index* ha registrato una media di nolo per il 2010 di circa 33.000 \$USA/giorno, l'indice *Panamax* quasi 25.000 \$USA/giorno, le *Supramax* 22.500 \$USA/giorno e le *Handysize* 16.500 \$USA/giorno.

L'analisi della composizione delle merci secche alla rinfusa trasportate via mare, spiega questo miglioramento. Circa il 50% dei volumi trasportati è direttamente collegato alla produzione di acciaio nel mondo che, nonostante tutti i problemi dell'economia, ha continuato a crescere in maniera piuttosto costante durante gli ultimi due anni, tornando a livelli di produzione pre-crisi e addirittura segnando nuovi *record* durante i primi mesi del 2010.

Ciò che sorprende è l'aumento della volatilità: secondo le rilevazioni del *Baltic Dry Index*, il momento di mercato più forte è stato registrato a fine maggio, con l'indice oltre i 4.200 punti; a metà luglio era crollato a 1.700 per poi risalire a quasi 3.000 a settembre, ricollare e chiudere l'anno a 1.773 punti. Tale andamento è da ricondurre al fatto che minerali di ferro e carbone sommati assieme rappresentano quasi il 60% del trasportato e che circa il 90% del totale della crescita della domanda nell'ultimo decennio è dovuto a queste due merci. Inoltre, i traffici di minerali di ferro – la merce in assoluto più trasportata – sono sempre più concentrati tra poche nazioni: Australia e Brasile sono responsabili di oltre il 60% delle esportazioni mondiali; alla Cina fa capo il 70% delle importazioni.

La flotta mercantile delle navi portarinfuse di oltre 20.000 dwt è composta a fine 2010 da circa 6.800 unità per un totale di oltre 500 milioni di dwt. Nel corso del 2010, sono state consegnate circa 900 unità oltre le 20.000 dwt per una crescita in termini di portata lorda di oltre il 16%.

Il traffico marittimo di petrolio (greggio e prodotti) aumenta nel 2010 del 3,4% per un totale di circa 2.751 milioni di tonnellate.

Il mercato delle navi cisterna nel suo complesso migliora le *performance* rispetto ad un 2009 terribile, ma di sicuro la strada della ripresa è ancora lunga e tortuosa. All'inizio dell'anno le rate di nolo sono sorprendentemente alte considerate le circostanze.

Il *Baltic Dirty Tanker Index*, indice delle petroliere "sporche" (quelle che trasportano crudo e i suoi derivati meno raffinati), registra il notevole incremento del 58% rispetto al 2009 e il *Baltic Clean Tanker Index*, indice dei prodotti petroliferi "puliti", segnano un incremento del 53%.

Le grandi petroliere all'inizio dell'anno, vista la situazione di *contango* nel prezzo del greggio, sono favorite da impieghi per *storage*, con una conseguente riduzione dell'offerta di tonnellaggio navigante e un incremento delle rate di nolo, anche se nel corso dell'anno, con l'aumento del tonnellaggio disponibile, le rate vanno via via diminuendo.

GREGGIO  
E PRODOTTI  
PETROLIFERI





Nave portacontaineri "Ital Usodimare", Italia Marittima Spa

Verso la fine del 2010 si registra una ripresa, dovuta in gran parte alla stagione più che a reali cambiamenti nell'equilibrio tra domanda e offerta.

Le medie dei *Baltic Timecharter Equivalent* sono per le VLCC circa 22.000 \$USA/giorno (+31% rispetto al 2009), per le *Suezmax* 26.000 \$USA/giorno (+16%), per le *Aframax* 13.600 \$USA/giorno (+32%) e per le *Product Carrier* 9.700 \$USA/giorno (+20%).

La domanda di petrolio è ancora inferiore ai livelli precedenti la crisi finanziaria, soprattutto in USA, mentre in Europa è ancora molto debole anche per le grandi riserve accumulate durante la crisi quando i prezzi delle materie prime erano più bassi.

Inoltre, le economie che hanno registrato e registrano le maggiori difficoltà sono proprio le principali consumatrici di petrolio, cioè Stati Uniti, Europa e Giappone, che rappresentano ancora più della metà della domanda di petrolio mondiale, mentre le economie emergenti, nonostante gli importanti tassi di crescita dei consumi, hanno ancora un impatto modesto sulla domanda. La crescita della produzione e dei consumi di petrolio è stata piuttosto piatta nel corso di tutto il decennio con una crescita media di circa 1%.

La flotta cisterniera superiore alle 32.000 dwt è cresciuta di circa 320 unità pari a quasi 40 milioni di dwt consegnate nel corso del 2010, con un incremento di circa il 7%.

#### MERCI IN CONTAINER

I segnali di ripresa, intravisti verso la fine del 2009, anno disastroso per il comparto dei *container* continuano nel corso di tutto il 2010: il *Contex*, indice dei noli delle navi portacontaineri, registra nel 2010 un incremento del 68% rispetto alla media del 2009.

Durante il secondo e terzo trimestre del 2010, il settore gode di una vitalità, del tutto inaspettata un anno prima. In particolare le navi di dimensione maggiore riescono ad ottenere rate di nolo molto interessanti e ben al di sopra dei loro costi di esercizio. L'aumento delle rate di nolo fa sì che praticamente tutto il naviglio in "*lay up*" torni a navigare; ciononostante, le rate di nolo continuano a mantenersi su buoni livelli.

Le unità di piccole dimensioni (*feeder*), segnano una crescita più lenta ma più costante durante tutto l'arco dell'anno. Le unità portacontaineri da 1.100 teu registrano una media di 5.900 \$USA/giorno con un incremento del 40% rispetto al 2009; le unità da 2.500 teu, 1.200 \$USA/giorno (+75%).







Gasiera "Syn Zania", Synergas Srl

Durante il 2010 il trasporto di merci in *container* cresce del 14%. Il volume di traffico nei 5 principali porti registra addirittura un incremento del 18% durante i primi tre trimestri dell'anno, anche se poi la crescita rallenta nel quarto trimestre a circa 8%. La flotta di navi portacontaineri nel corso del 2010 sorpassa i 14 milioni di teu di capacità nominale, registrando un incremento del 10% rispetto al 2009.

Nel 2010, il trasporto marittimo di gas aumenta del 5%.

GASIERE

La flotta di navi adibita al trasporto di gas naturale liquefatto (LNG) cresce del 16%, superando i 51 milioni di metri cubi di capacità.

La prima parte del 2010 è caratterizzata da noli in discesa mentre verso la metà dell'anno si assiste a un progressivo miglioramento delle rate di nolo, passate da circa 30.000 \$USA/giorno fino a oltre 60.000 \$USA/giorno a dicembre per navi di dimensioni medio/grandi.

Anche il mercato delle navi per il trasporto di gas di petrolio liquefatto (LPG) migliora rispetto al 2009, tornando a livelli comunque lontani dai picchi di mercato del 2008, ma comunque in netta e continua ripresa durante gli ultimi due anni. Le rate di nolo passano così da circa 16 \$USA/t a inizio 2009 fino a circa 50 \$USA/t.

La flotta di LPG *carrier* durante il 2010 cresce di circa il 4%.

Nel 2010, la flotta mondiale di navi *ro-ro cargo* registra una riduzione del 2% e si attesta sui 16,5 milioni di gt. L'Italia è *leader* per numero di navi e tonnellaggio.

NAVI  
Ro-Ro

Nel corso dell'anno, a fronte dell'entrata in esercizio di nuove unità, vengono tolte dal mercato navi obsolete: ciò contribuisce a mantenere andamenti più stabili a differenza di altri comparti caratterizzati da un *surplus* dell'offerta di naviglio rispetto alla domanda di trasporto marittimo.



Ferry Cruise "Audacia", Grimaldi Holding Spa



NAVI  
DA  
CROCIERA

Nel 2010, con la consegna di 9 nuove unità, la flotta mondiale di navi da crociera aumenta del 5,1%; per un totale di circa 15,8 milioni di gt. Si prevede un'ulteriore crescita, con l'entrata in esercizio delle navi attualmente ordinate o in costruzione, pari ad oltre 2,3 milioni di gt.

La flotta crocieristica battente bandiera italiana è al quarto posto nella graduatoria delle principali flotte mondiali e al primo posto tra quelle dei Paesi industrializzati.



Nave da crociera "Costa Favolosa", Costa Crociere Spa



# La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione



Cisterna a doppio scafo "Electa", Morfini Spa

Nel 2010 l'Unione europea, sotto la guida delle presidenze spagnola e belga, esprime un chiaro segnale di attenzione al settore marittimo, con l'avvio di una serie di iniziative programmatiche da completare entro il 2014 e con l'adozione di numerose misure legislative volte a migliorarne ulteriormente la competitività.

Sul fronte esterno, il 2010 e l'inizio del 2011 saranno certamente ricordati come un periodo di cambiamenti geopolitici notevoli nell'intero bacino mediterraneo, il che induce l'Unione europea a riformulare la sua politica di vicinato. Alcune situazioni di conflitto portano invece l'Ue, a supportare misure adottate in ambito ONU e ad adottarne altre restrittive nei confronti di alcuni paesi terzi (Iran, Costa d'Avorio e Libia), con un forte impatto sugli operatori comunitari nei traffici marittimi interessati.

I principali obiettivi della Commissione per il 2011 sono elencati nel programma di lavoro presentato nell'ottobre 2010:

- uscire dalla crisi economica, mantenere la crescita sostenibile, sostenere l'occupazione (strategia Europa 2020);
- rafforzare i diritti e la sicurezza dei cittadini europei;
- consolidare il ruolo dell'Europa nel mondo.

La Commissione si impegna a realizzare iniziative strategiche che dovrebbero essere adottate nel 2011 e fornisce un elenco indicativo di altre importanti iniziative:

- 1) libro bianco dei trasporti nell'Ue (misura non legislativa), che mira a delineare il futuro della politica dei trasporti fino al 2050;
- 2) revisione degli orientamenti comunitari degli aiuti di stato alla costruzione navale (misura non legislativa), che si pronuncerà sull'opportunità di rinnovarli negli stessi termini attuali o se apportare emendamenti alle norme esistenti;
- 3) revisione degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di stato ai trasporti marittimi (misura non legislativa), volta a rivedere gli orientamenti del 2004;
- 4) proposta di emendamento delle Direttive Ue in materia di diritto del lavoro per includere la gente di mare. La proposta mira a fornire alla gente di mare lo stesso livello di diritti dei lavoratori a terra. Un certo numero di direttive in materia di diritto del lavoro attualmente escludono infatti dal loro campo di applicazione la gente di mare. Le modifiche prevedono, dunque, tale inserimento o l'obbligo di fornire loro un livello equivalente di protezione, pur tenendo conto delle particolari circostanze e del contesto economico complessivo dell'industria dello *shipping*;
- 5) pacchetto su una politica marittima sociale. Si discuteranno i vari aspetti del







Cisterna a doppio scafo "Calliope", Prime Shipping Llc

"fattore umano" nel trasporto marittimo, in particolare la formazione e la certificazione dei marittimi (comunicazione su un programma sociale per il trasporto marittimo, proposta di Direttiva sul controllo dell'applicazione della Convenzione dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL), proposta di revisione della direttiva n. 106 del 2008 relativa alla formazione della gente di mare).

### **Flotta europea**

Alla fine del 2010, la flotta battente le bandiere dell'Unione europea aumenta del 10% rispetto alla fine del 2009. Composta da 15.850 unità, per oltre 192 milioni gt (262 milioni dwt), rappresenta il 20% della flotta mondiale. Peraltro, se si considera l'intera flotta controllata dai paesi dell'Unione, anche quella battente bandiera estera, la percentuale aumenta al 40% del totale mondiale. Inoltre, secondo le prime stime a gennaio 2011 vi sono circa 21 milioni di gt ordinate o in costruzione nei cantieri mondiali.

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

Alla fine del 2010, secondo i dati *Eurostat*, il commercio estero dell'Unione europea è pari a 2,143 miliardi di tonnellate, di cui il 74% (1.597 milioni 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 sono i Paesi Bassi (233,6 milioni di tonnellate) e l'Italia (232,5 milioni di tonnellate), seguita da Regno Unito (191 milioni di tonnellate), Spagna (188 milioni di tonnellate), Francia (184 milioni di tonnellate), Germania (182 milioni di tonnellate). Inoltre, il 40% degli scambi intracomunitari avvengono via mare.

### **Dichiarazioni delle navi in arrivo e partenza**

Semplificare e armonizzare ulteriormente le procedure amministrative applicate ai trasporti marittimi, attraverso l'uso generalizzato della trasmissione elettronica delle informazioni e la razionalizzazione delle formalità di dichiarazione: questo lo scopo della Direttiva n. 65 del 2010 che mira ad istituire un'interfaccia elettronica unica per adempiere a tali formalità. A tale riguardo, i sistemi *SafeSeaNet* istituiti a livello nazionale e europeo sono destinati a facilitare il ricevimento, lo scambio e la distribuzione delle informazioni relative alle attività marittime tra i sistemi di informazioni degli Stati membri; questi dovranno adottare e pubblicare, entro il 19 maggio 2012, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla direttiva.



Ro-Ro pax "Cartour Beta", Caronte & Tourist Lines Srl





Cisterna a doppio scafo "Calafuria", Dalmare Spa

### **Diritti dei passeggeri**

Dopo il trasporto aereo e ferroviario e un intenso negoziato iniziato nel 2008, il Consiglio dell'Unione europea adotta nell'ottobre 2010 il Regolamento CE n. 1177, che mira a tutelare i diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne, con particolare attenzione alle persone disabili e a mobilità ridotta.

Il Regolamento entrerà in vigore il 18 ottobre 2012 e si applicherà alle navi che trasportano più di dodici passeggeri con un equipaggio di più di tre persone. I servizi di trasporto passeggeri su una distanza molto breve (meno di 500 metri) sono esclusi dal campo di applicazione, così come i servizi per i passeggeri che viaggiano su navi storiche e su rotte diverse dalle crociere. Le unità inferiori a 300 gt sono esonerate per due anni, a condizione che i diritti dei passeggeri siano garantiti dalla legge nazionale.

### **Security – Dichiarazione sommaria di entrata e di uscita per le merci**

Dopo numerosi rinvii, il 1° gennaio 2011, come stabilito dal Regolamento (CE) n. 1875/2006, entra in vigore il cosiddetto "Emendamento Sicurezza del Codice doganale". Da tale data, sono obbligatori l'emissione della *Entry Summary Declaration* (ENS) per le merci in arrivo e della *Export Summary Declaration* (EXS) per quelle in partenza. Il nuovo regime, che si applica a tutte le merci importate/esportate da e per l'Unione europea e a tutte le merci in transito che non sono in libera circolazione, mira a rafforzare la sicurezza degli Stati membri attraverso un attento monitoraggio.

Tenuto conto delle diverse tipologie di spedizione, la regolamentazione comunitaria prevede l'obbligo di invio elettronico dei "dati sicurezza" attinenti alle merci da parte degli operatori economici conformemente a quanto previsto nell'ambito dei progetti (*Import Control System*) ICS e (*Exit Control System*) ECS.

Dato il ritardo nell'attuazione dell'interoperabilità dei sistemi, la Commissione lascia ai singoli Stati membri la decisione in merito alle sanzioni da imporre nei casi di mancato rispetto dei termini per la presentazione delle dichiarazioni. In ogni caso l'eventuale periodo di grazia che la Commissione stabilirà insieme agli Stati membri non dovrà superare il 1° luglio o il 1° dicembre 2011.



## Il lavoro a bordo e la formazione

---



### Occupazione marittima

Con un incremento del 4,3% rispetto al 2009, si stimano a fine 2010 pari a 36.995 i posti di lavoro a bordo della flotta italiana, di cui 22.635 coperti da marittimi italiani o europei e 14.360 da personale non europeo. Su tali posti ruotano circa 51.740 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 2010 in circa 7.400 unità.

### Relazioni industriali

L'accordo interconfederale del 15 aprile 2009 e le vicende FIAT di Pomigliano e Mirafiori del 2010 costituiscono uno spartiacque nella storia delle relazioni industriali in Italia. La politica di concertazione che aveva vissuto il suo più importante momento con il Protocollo del 23 luglio 1993 era già da tempo entrata in crisi. I problemi emersi dal processo di globalizzazione ed in ultimo dalla crisi economica mondiale, iniziata nel 2007, imprimono un'accelerazione nella ricerca di soluzioni contrattuali che consentano di recuperare i livelli di produttività necessari per competere sui mercati internazionali.

Anche il nostro settore, da sempre impegnato nella competizione globale, subisce pesanti contraccolpi dalla crisi dei mercati internazionali.

Ciò che caratterizza la situazione italiana è la divisione tra le tre sigle sindacali confederali, su problemi centrali come la riforma della contrattazione collettiva e il rinnovo del contratto di lavoro dei metalmeccanici. Su questa onda intervengono le vicende FIAT, con i due *referendum* tra i lavoratori in merito all'approvazione degli accordi separati raggiunti per garantire agli investimenti previsti il necessario supporto di flessibilità e massimizzare l'utilizzo degli impianti.

Le vicende contrattuali del settore marittimo beneficiano di alcune favorevoli coincidenze temporali che consentono di arrivare alla scadenza dei contratti di lavoro del 31 dicembre 2010 senza particolari contraccolpi sindacali. Si registra una particolare attenzione da parte sindacale al fenomeno crescente della disoccupazione di marittimi con basse qualifiche, ma nel complesso le relazioni sindacali consentono di portare avanti sia gli accordi per l'iscrizione delle nuove navi nel Registro internazionale, che l'aggiornamento e la verifica degli accordi aziendali di deroga per l'imbarco di marittimi extracomunitari in carenza di personale italiano/comunitario.

Il settore si trova nella condizione di dover gestire un fenomeno occupazionale





le che vede da un lato una carenza di comandanti, direttori di macchina e ufficiali e, dall'altro, un esubero di personale con basse qualifiche e scarsa disponibilità ad imbarchi per la navigazione internazionale.

Il prossimo rinnovo dei contratti di lavoro dovrà tener conto sia della delicata situazione sindacale, riferita in particolare alla posizione della CGIL, sia della necessità inderogabile di semplificare i testi contrattuali per fornire sia alle aziende armatoriali che ai lavoratori uno strumento al passo con i tempi.

Le piattaforme presentate dalle OOSS lasciano intravedere margini di trattativa su questi temi, mentre le richieste salariali non sono in linea con le previsioni imposte dal Protocollo interconfederale del 2009.

Certamente il tema dei recuperi di produttività che interessa tutto il settore ed in modo specifico quello del rimorchio, sarà oggetto di un confronto particolarmente difficile.

La mancata emanazione dei decreti attuativi previsti dal DPR n. 231 del 2006 che riforma il collocamento della gente di mare, non consente alle parti di affrontare con le opportune conoscenze il problema occupazionale. Ogni iniziativa di formazione orientata alla riqualificazione dei marittimi deve necessariamente discendere da una precisa conoscenza dei profili professionali ed anagrafici di coloro che sono alla ricerca di un'occupazione a bordo delle navi. Si corre quindi il rischio di affrontare, senza i dovuti riferimenti, un argomento molto delicato che potrebbe comportare, se non gestito correttamente, ricadute sugli accordi sindacali in materia di deroghe per l'imbarco di marittimi extracomunitari.

### **Scuola e formazione professionale**

Confitarma non manca nel 2010 di far sentire la propria voce in merito alla riforma promossa dal ministro dell'Istruzione. L'armamento conferma la necessità di utilizzare per il settore dei trasporti marittimi gli spazi di flessibilità previsti dal DPR n. 88 del 2010 recante le norme per il riordino degli istituti tecnici. Al fine di corrispondere alle esigenze del territorio ed ai fabbisogni formativi espressi dal mondo del lavoro e delle professioni, si chiede che sia prevista la possibilità di articolare in un'opzione dedicata al *cluster* marittimo due aree di indirizzo del settore economico (amministrazione, finanza e *marketing*; turismo) e quattro aree d'indirizzo del settore tecnologico (meccanica, meccatronica ed energia; trasporti e logistica; elettronica ed elettrotecnica; informatica e telecomunicazioni).

Prosegue inoltre l'attività dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile. Oltre ai corsi per ufficiali di coperta e macchina tenuti presso la sede di Genova, si effettua il primo corso per 20 allievi di coperta presso la nuova sede di Torre del Greco.

Nel corso del 2010 l'assemblea delibera la trasformazione dell'Accademia da

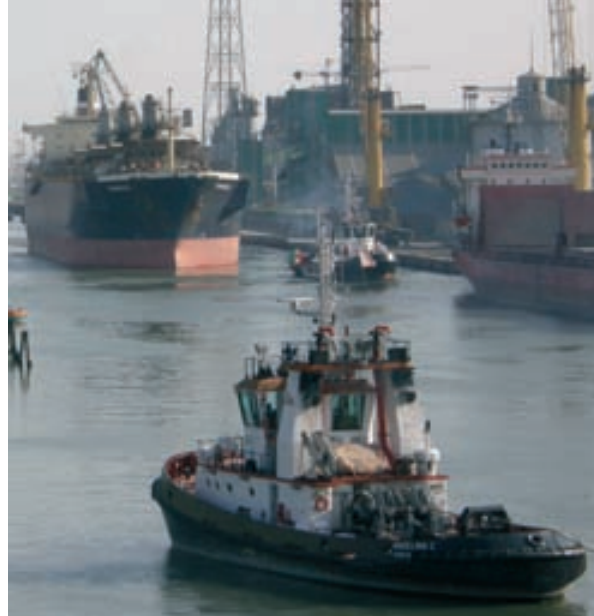


Rimorchiatore "San Gennaro", Rimorchiatori Napoletani Srl





Anchor Handling Tug Supply "Med Dieci"  
Med Offshore Spa



Rimorchiatore "Angelina C"  
Rimorchiatori Riuniti Panfido & C. Srl

Società consortile a responsabilità limitata in Fondazione, conseguendo la personalità giuridica di diritto privato mediante l'iscrizione, a far data dall'11 gennaio 2011, nel Registro delle persone giuridiche istituito presso la prefettura di Genova. Con tale formale riconoscimento è portato a compimento un percorso avviato nel 2005, che aveva quale obiettivo il raggiungimento della stabilità giuridica ed economica dell'Accademia attraverso il transito da Polo formativo regionale IFTS per l'economia del mare a Fondazione ITS. Tale riconoscimento permette all'Accademia di essere inserita nell'ordinamento statale del sistema dell'istruzione e formazione superiore.

Questo passaggio però rallenta la procedura relativa al bando dei concorsi per l'iscrizione ai nuovi corsi per Allievi ufficiali di coperta e macchina effettuati non appena eletti i nuovi organi statutari, a partire dal mese di aprile 2011.

Nel corso del 2010, si svolge in Sardegna, grazie agli sforzi dell'Università di Sassari e della Facoltà di economia del turismo con sede ad Olbia, la fase didattica del progetto formativo post-universitario *SeaMaster* (*master* universitario di I livello in economia, politiche e diritto del mare). Ancora centrato sull'incontro tra università e imprese marittime, secondo il progetto formativo ideato nel 2001/2002, dopo le edizioni di Roma, Genova e Trieste, il *master* vede protagonisti in territorio sardo ventiquattro giovani laureati, di cui quattro provenienti dal Comando Generale delle Capitanerie di porto. Anche quest'anno la quarta edizione del *SeaMaster* si inserisce nel più ampio contesto di collaborazione e partecipazione di Confitarma con le maggiori Università italiane e Accademie militari, che erogano formazione superiore nel campo del diritto della navigazione, dell'economia dei trasporti e dell'ingegneria gestionale.

### **Tablette di armamento**

L'attesa semplificazione e razionalizzazione delle attività amministrative connesse alla determinazione delle tabelle minime di armamento, ai fini della sicurezza del naviglio mercantile e da pesca nazionale, si concretizza con l'emanazione delle linee guida del Comando Generale del corpo delle Capitanerie di porto, in attuazione della Risoluzione IMO A.890(21), come modificata dalla Risoluzione IMO A.955(23).

### **Tutela della salute e della sicurezza sul lavoro**

Viene completato anche il lavoro di concertazione con le Amministrazioni competenti per individuare le particolari esigenze connesse al servizio a bordo e alle peculiarità dei mezzi di trasporto marittimo, in modo da consentire il coordinamento delle disposizioni del decreto legislativo n. 81 del 2008 con quanto previsto dal decreto legislativo n. 271 del 1999 in materia di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori marittimi.





Cisterna a doppio scafo "Dante A.", Marittima Etnea Srl

### **Anno del Marittimo**

La campagna "Go to Sea", lanciata nel 2008 dall'*International Maritime Organization*, conosce il momento di massima attenzione nel corso del 2010, dichiarato per volontà del Consiglio IMO Anno del lavoratore marittimo.

Nel corso dell'anno le principali organizzazioni internazionali dell'industria dei trasporti marittimi e dei lavoratori sono protagoniste di una serie di iniziative promozionali, tramite le quali si richiama l'attenzione dell'opinione pubblica sul ruolo determinante svolto da una categoria di lavoratori composta da oltre un milione e mezzo di donne e uomini, che con la loro attività quotidiana consentono la realizzazione degli scambi commerciali e rendono possibili gli approvvigionamenti necessari a 6,5 miliardi di persone: dal grano ai prodotti energetici, dalle materie prime ai manufatti di ogni tipo.

### **Manpower 2010 update**

La pirateria, insieme alla propensione di alcuni Stati a criminalizzare prima del giudizio gli equipaggi che incorrono in sinistri marittimi, concorre a rendere importante ed urgente l'aggiornamento dello studio sulla domanda e offerta di manodopera marittima nel mondo, condotto periodicamente da *International Shipping Federation* (ISF) e *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO) con il contributo dell'*Institute for Employment Research* dell'Università di Warwick (Regno Unito) e, quest'anno, dell'*International Maritime Conventions Research Center* dell'Università di Dalian (Cina). In base allo studio, sarebbero disponibili 624mila ufficiali e 747mila tra sottufficiali e comuni, mentre l'industria avrebbe bisogno, per gestire al meglio gli avvicendamenti, di almeno 13mila ufficiali in più. Questi dati sono difficilmente comparabili con le stime elaborate negli anni precedenti, poiché per la disponibilità sono presi come riferimento i possessori di certificati di abilitazione rilasciati ai sensi della convenzione *Standards of Training, Certification and Watchkeeping* (STCW).

### **Conferenza diplomatica di Manila**

Saranno proprio i nuovi *standard* di competenza a scuotere ulteriormente il mercato della manodopera marittima qualificata quando, tra il 1° gennaio 2012 e il 1° gennaio 2017, entreranno in vigore gli emendamenti alla Convenzione STCW adottati dagli ottantacinque Paesi aderenti all'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) che partecipano alla Conferenza diplomatica di Manila a giugno.





### ***Maritime Labour Convention, 2006***

La *Maritime Labour Convention* (MLC, Convenzione sul Lavoro Marittimo), adottata a Ginevra nel 2006, entrando in vigore provoca qualche scossone nei precari equilibri del lavoro marittimo internazionale, in modo particolare per alcuni settori armatoriali, come quello crocieristico, più sensibili ai significativi contingenti di lavoratori impiegati a bordo delle loro navi e ad oggi considerati atipici.

Significativo in tal senso è il dibattito che si è svolto a settembre presso la sede dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro in seno al Comitato Tripartito che deve preparare l'entrata in vigore della Convenzione, prevedendone gli impatti sotto il profilo sociale ed industriale.

Verso questo traguardo portano le ratifiche dei sei Paesi (Bosnia Erzegovina, Bulgaria, Canada, Croazia, St.Vincent and Grenadines, Spagna) che si registrano nel corso del 2010 e che si vanno ad aggiungere a quelle di altri cinque Paesi ed alla promessa dell'Italia di procedere alla ratifica quanto prima.



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



Cisterna per prodotti chimici liquidi "Cenito", L. G. R. di Navigazione Spa

Nel 2010 viene rafforzata l'attenzione di Confitarma verso le problematiche internazionali legate alla gestione tecnica delle navi, nonché alla tutela dell'ambiente marino e alla sicurezza della navigazione.

In particolare, viene intensificata la presenza dell'armamento italiano ai lavori del MSC (*Maritime Safety Committee*) e del MEPC (*Maritime Environmental Protection Committee*), i principali comitati tecnici dell'IMO (*International Maritime Organization*), prosegue l'attività in ambito ECSA (*European Council Shipowner's Association*) in seno al *Air Emission Working Group* e al *Safety and Environmental Committee*, nonché in seno al *Maritime Committee* dell'ICS (*International Chamber of Shipping*).

Tale coinvolgimento permette di monitorare l'evoluzione della normativa internazionale, da un lato supportando i rappresentanti dell'Amministrazione italiana a Londra (IMO) dall'altro contribuendo ad analisi ed eventuali azioni di confronto in sede ECSA, in merito a normative che penalizzino in modo eccessivo e ingiustificato l'attività armatoriale.

Nel contempo, prosegue la ricerca di soluzioni che permettano di salvaguardare l'ambiente con l'obiettivo di un trasporto marittimo sempre più eco-sostenibile.

## Emissioni

Il tema delle emissioni resta di grandissima attualità, sia per la CO<sub>2</sub> (anidride carbonica) che per i cosiddetti SO<sub>x</sub> (ossidi di zolfo). In particolare, il MEPC dell'IMO rivolge grande attenzione alla riduzione delle emissioni dalle navi di gas-serra, quindi anche di anidride carbonica. Norvegia, Germania e Danimarca sono i principali sostenitori di una legislazione vincolante, mentre Cina, Arabia Saudita e India mantengono una posizione fortemente contraria.

In particolare, relativamente alle misure di efficienza energetica per le navi, dopo lunghe discussioni si perviene alla stesura di una bozza di norma, che prende in considerazione le numerose obiezioni sollevate. Per alcune categorie di navi viene riconosciuta l'esigenza di linee di riferimento specifico; inoltre, le navi più piccole avranno bisogno di particolare attenzione e non potrà essere loro inizialmente richiesto di applicare l'EEDI (*Energy Efficiency Design Index*), indice di efficienza energeti-



ca che tiene conto delle emissioni di CO<sub>2</sub> di una nave, mettendo in relazione le caratteristiche progettuali con i vantaggi ricavati; nella formula compaiono sia parametri relativi alle caratteristiche della nave – velocità di riferimento, potenza installata, potenza degli ausiliari – sia una serie di fattori correttivi; per certe fasce di navi sarà indispensabile un'introduzione progressiva, riesaminando i valori di riferimento anche alla luce dello sviluppo tecnologico.

Il Segretario generale dell'IMO ha cercato di trovare un compromesso, giungendo alla conclusione che una nuova bozza di testo dell'Annesso VI sarebbe stata distribuita in seguito alla richiesta di un certo numero di Paesi membri, con l'intenzione di procedere all'adozione durante il MEPC 62 del luglio 2011.

Relativamente alle misure basate sul mercato (MBM), il Segretario generale, nel suo discorso di apertura ha espresso la necessità di prendere in considerazione ancora una volta i nove principi originariamente fissati dal Comitato per la valutazione di qualsiasi MBM. Il gruppo di esperti MBM (MBM-EG) ha presentato la sua relazione, fornendo la propria valutazione su ciascuna delle proposte MBM.

Dal successivo dibattito in sessione plenaria, si evidenziano posizioni divergenti in merito alla rilevanza delle decisioni UNFCCC (*United Nations Framework Convention on Climate Change*) e la necessità dell'IMO di continuare a mantenere la propria *leadership* per tutte le questioni relative al settore navale.

Con il terzo incontro intermedio (*intersessional*) sulle emissioni di gas-serra prodotte dalle navi (GHG-WG 3), fissato dal 28 marzo al 1° aprile 2011, si intende approfondire ulteriormente tutte le problematiche legate alle MBM.

Relativamente agli SO<sub>x</sub>, già nel 2011 entreranno in vigore i nuovi limiti per il tenore massimo di zolfo nei combustibili utilizzabili all'interno delle aree ECA (*Emission Control Area*): infatti, dal 1° luglio 2011 all'interno di tali zone potrà essere impiegato solo combustibile con tenore non superiore all'1%. Tale limite a partire dall'inizio del 2015 dovrebbe scendere a 0,1%.

È opportuno ricordare a questo proposito l'iniziativa dell'ECSA, supportata da Confitarma, per portare il valore massimo da 0,1% a 0,5%, così come previsto dall'Annesso VI (Inquinamento dell'aria) alla Convenzione Marpol Emendato, anche per evitare il cosiddetto "*modal back shift*" (cioè il ritorno al trasporto su gomma a causa di un eccessivo incremento del costo del combustibile navale a basso contenuto di zolfo).



Portarinfuse "Chiara D'Amato", Perseveranza Spa







Rimorchiatore "Francesco Paolo", S. E. R. S. Srl

In ambito IMO, il MEPC 61 affronta anche la futura disponibilità di combustibili a basso tenore di zolfo, il cui impiego è prescritto dalla ricordata versione emendata dell'Allegato VI alla Convenzione MARPOL. All'iniziativa si oppongono con forza Norvegia e Germania, il dibattito è molto acceso, ma con una risicata maggioranza si giunge alla decisione di istituire un gruppo di corrispondenza dedicato ad approfondire questo aspetto.

### **Scarico acque reflue**

Durante l'ultimo *Maritime Environmental Protection Committee* è richiamato il dibattito del MEPC 60 sulla proposta degli Stati del Mar Baltico (HELCOM) di modificare l'Allegato IV alla Convenzione MARPOL (Inquinamento da liquami), con l'obiettivo di introdurre le aree speciali ed istituire il divieto di scarico di acque reflue all'interno di tali aree, tranne quando conformi alle nuove norme rigorose per la concentrazione di nutrienti negli effluenti. Nonostante le osservazioni del CLIA (*Cruise Lines International Association*), contrario a tale iniziativa, il Comitato approva la proposta di modifiche prevedendone l'adozione nel corso del MEPC 62. Si conviene che il Sottocomitato (*Ship Design and Equipment - DE*) dovrebbe prendere in considerazione le caratteristiche dei dispositivi di trattamento necessari a soddisfare gli *standard*.

Anche contro tale limitazione, ECSA intraprende un'azione di contrasto, giacché essa comporterebbe ad oggi difficoltà di tipo tecnico e pratico quasi insormontabili, pur essendoci sempre da parte dell'armamento volontà e massima disponibilità ad ottemperare a richieste normative attuabili e realmente efficaci.

### **Organismi acquatici nocivi nelle acque di zavorra**

La Convenzione Internazionale per il controllo e la gestione dell'acqua di zavorra e dei sedimenti provenienti dalle navi, a fine 2010 risulta ratificata da 27 Stati che rappresentano il 25,32% del tonnellaggio mondiale, ma per la sua entrata in vigore è necessaria la ratifica di almeno 30 paesi (35% del tonnellaggio mondiale). Vi è comunque la forte convinzione che la ratifica sia possibile entro il 2011.

La Convenzione impone, a tutte le navi nuove con una capacità di acqua di zavorra inferiore a 5.000 m<sup>3</sup> costruite dal 2009 in poi, l'installazione di un sistema per il trattamento delle acque di zavorra. Per navi di maggiori dimensioni tale imposizione parte dal 2012. Per le navi esistenti vi è un lasso di tempo compreso tra il 2009 ed il 2016: il sistema dello scambio di acqua di zavorra sarà accettato, ma oltre il 2016 sarà indispensabile un dispositivo di trattamento dell'acqua per tutte le navi.

Sempre in sede MEPC viene inoltre rilevato che 4 ulteriori sistemi di trattamento delle acque di zavorra hanno ricevuto l'approvazione TA (*Type Approval*) da parte delle loro rispettive Amministrazioni; questo porta ora il numero totale di siste-



mi che hanno ricevuto TA a 10 (uno dei quali è stato successivamente ritirato dal mercato). Uno specifico gruppo di lavoro viene convocato per esaminare le varie questioni sollevate ed il Comitato accetta il suggerimento dell'ICS di convocare un nuovo gruppo di lavoro per il prossimo MEPC 62, sollecitando la presentazione di soluzioni pratiche in relazione ai problemi individuati riguardo alcuni particolari tipi di navi.

### **Nuove tecnologie e ricerca**

Salvaguardia dell'ambiente e risparmio energetico sono ormai elementi fondamentali per ogni nuovo progetto e per lo sviluppo di attività commerciali: da questo punto di vista merita una trattazione specifica l'incremento dell'utilizzo del metano (LNG) anche quale combustibile alternativo per le navi.

Il suo impiego infatti, pur richiedendo di risolvere una serie di difficoltà tecnico-logistiche, offre una serie di vantaggi dal punto di vista delle emissioni: si tratta infatti di un carburante a basso impatto ambientale, con  $\text{NO}_x$  (ossidi di azoto) allo scarico ridotti dell'85-90% rispetto ai combustibili tradizionali,  $\text{SO}_x$  e PM (*particulate matter*, i famigerati particolati, noti per i blocchi del traffico cittadino) praticamente assenti e riduzione del 20-25% anche nella emissione di  $\text{CO}_2$ .

In relazione a ciò, Confitarma organizza una serie di incontri del Gruppo di lavoro *Green Economy* istituito dai Giovani armatori; particolarmente interessante quello con i costruttori di motori che possono proporre apparati in grado di impiegare il metano quale combustibile.

### **Alimentazione tramite linea di terra – Cold ironing/shore connection**

Le navi utilizzano i gruppi ausiliari durante la sosta in porto per "hotelling", caricazione e discarica. Si può fornire energia da terra: si tratta di una soluzione inizialmente introdotta in Alaska, per le grandi navi da crociera, ma si sta diffondendo in molti porti degli USA e in alcuni del Nord Europa. Si tratta, in sostanza, di "collegare una spina a terra", ma ci sono una serie di difficoltà. La prima è di carattere puramente tecnico. Infatti, la corrente di bordo è normalmente più elevata di quella usata a terra in Europa: in ambito portuale sarebbe perciò necessario una sottostazione, linee adeguate, trasformatori, ecc.

Ci sono poi una serie di difficoltà legate alla connessione vera e propria (non ultimi i costi di impianto a terra e a bordo). Dal punto di vista logistico si possono infatti, individuare due categorie di navi: navi senza gru e con punto di ormeggio fisso (cisterne, *Ro-Ro*, passeggeri) e navi con gru e con ormeggio in posizione variabile. Mentre per le prime è possibile predisporre sistemi fissi di cavi di alimentazione, per le seconde non possono esserci strutture fisse e può esserci la necessità di attraccare in diversi punti della banchina. È evidente come il "cold ironing" possa portare evidenti vantaggi in termini di emissioni, con riduzione del rumore emesso e delle vibrazioni a bordo, ma il discorso dell'adeguamento delle strutture portuali – come nel caso dell'LNG – resta una grande incognita.



Rimorchiatore "AH Valletta"  
Gruppo Rimorchiatori Riuniti



### Convenzione internazionale “Bunker Oil”

Con l’emanazione dei decreti attuativi da parte del ministero dello Sviluppo economico ed il deposito dello strumento di ratifica avvenuto a Londra il 18 novembre 2010, la Convenzione di Londra per i danni da sversamento di *bunker* (*Bunker Oil Convention*) entra definitivamente in vigore in Italia a far data dal 18 febbraio 2011.

Come nel caso della *CLC Convention*, l’Ente abilitato alla certificazione assicurativa resta Consap (Concessionaria per le Assicurazioni Pubbliche), che ha a tal riguardo attivato un sito *ad hoc* ed inaugurato la possibilità di certificare in via telematica tutta la flotta nazionale superiore a 1.000 GT.



Cisterna a doppio scafo “Sipea”, CA. LI. SA. – Carichi Liquidi Società Armatoriale Spa









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:

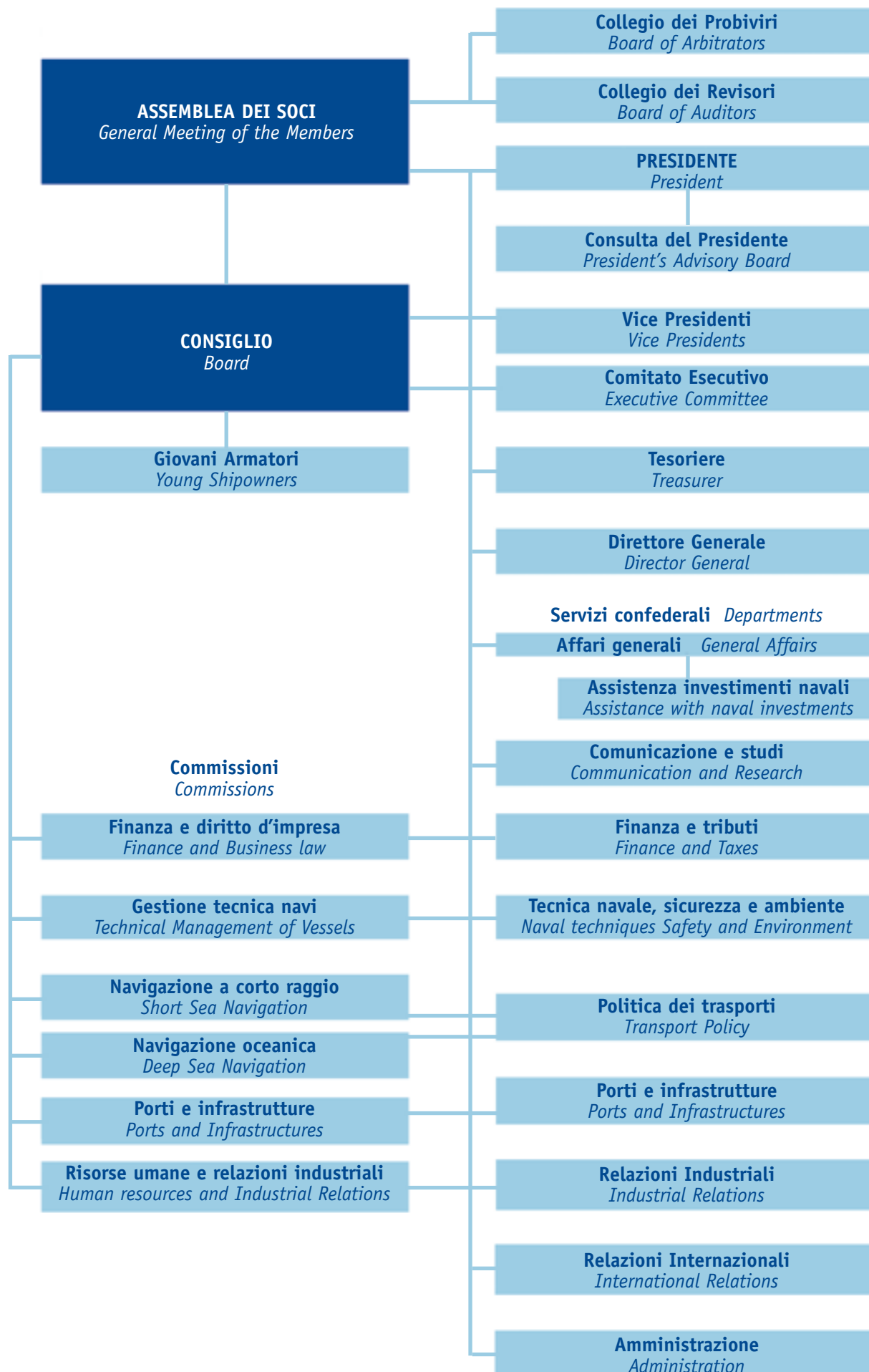
*ECSA - European Community Shipowners' Associations*  
*ICS/ISF - International Chamber of Shipping/International Shipping Federation*  
*BIMCO - Baltic and International Maritime Council*  
*INTERTANKO - International Association of Independent Tanker Owners*  
*INTERCARGO - International Association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

e collabora con:

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

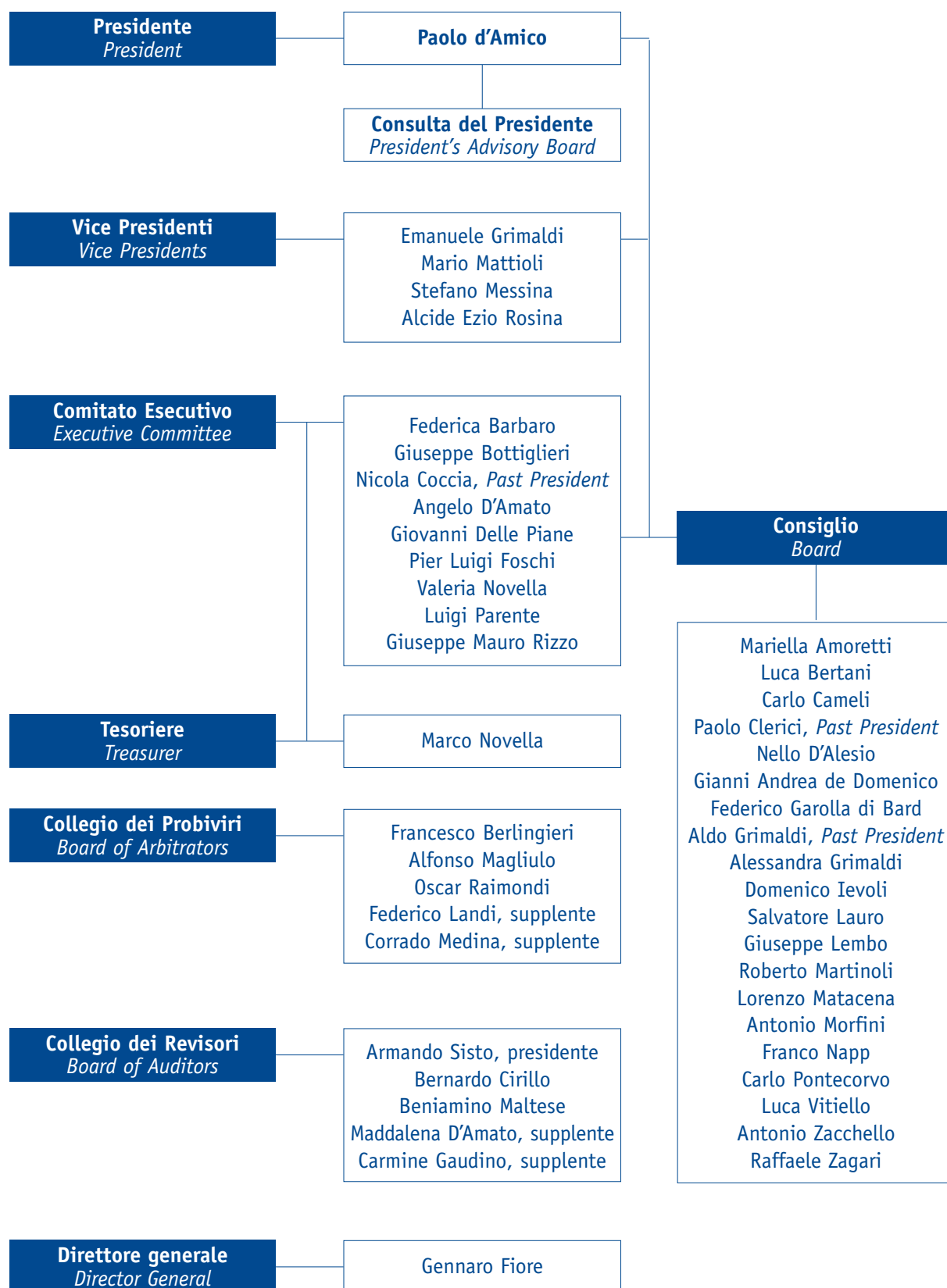
**CONFITARMA** ha sede a Roma, una delegazione a Genova e rappresentanze a Napoli e a Ravenna.







## 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 Matacena,  
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 Tomaso,  
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, Raffaele Zagari  
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*



**COMMISSIONE REGOLE E COMPETITIVITÀ**  
*RULES AND COMPETITIVENESS COMMISSION*

**Paolo d'Amico** - Presidente  
**Mario Mattioli** - Vice Presidente Confitarma  
**Stefano Messina** - Vice Presidente Confitarma  
**Valeria Novella** - Presidente Gruppo Giovani Armatori

**Francesco Berlingieri** - Presidente onorario AIDIM (Associazione Italiana di Diritto Marittimo)  
**Marco Brusco** - Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto  
**Elda Turco Bulgherini** - Presidente Comitato romano AIDIM  
**Renato Grimaldi** - Direttore Generale Servizio Protezione della Natura, Ministero Ambiente  
**Massimo Lobrano** - Direttore USMAF Liguria, DG Prevenzione Sanitaria, Ministero della Salute  
**Enrico Pujia** - Direttore Generale trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne,  
Ministero Infrastrutture e Trasporti  
**Pietro Ruberto** - Direzione Generale Italiani all'Estero e Politiche Migratorie, Ministero Affari Esteri  
**Ugo Salerno** - Amministratore Delegato Rina Spa

**Coadiuvati dai presidenti delle Commissioni tecniche di Confitarma**

**Giuseppe Bottiglieri** (Gestione Tecnica Navi)  
**Nicola Coccia** (Finanza e Diritto d'Impresa)  
**Angelo D'Amato** (Navigazione Oceanica)  
**Luigi Parente** (Navigazione a Corto Raggio)

Segreteria *Secretariat*  
**Elio Rizzi, Alfonso Magliulo**





## 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.

Si riporta qui di seguito l'elenco delle principali iniziative realizzate dai Giovani armatori nel 2010 e nei primi mesi del 2011.

**Assemblee:** come in passato, le Assemblee del Gruppo, sono l'occasione per trattare argomenti di grande attualità.

Giugno 2010, Roma: particolare attenzione è dedicata al caso della Grecia, nel corso del seminario "Tempi di crisi: tempo di decisioni. Quale Europa dopo la tempesta?", al quale intervengono relatori di Sace, Università Bocconi, Eurofin, Cambiaso Risso.

Ottobre 2010, Capri: dopo Cina e India, con il Convegno "L'economia brasiliana scala la classifica mondiale. Riflessi sui servizi di trasporto marittimo" prosegue l'approfondimento sulle economie emergenti, con interventi di rappresentanti di Petrobras, Ambasciata del Brasile, SSY, Camera di Commercio Italo-Brasiliana di Rio, Rina e Banco do Brasil.

Dicembre 2010, Roma: ripresa la discussione di carattere economico-finanziario con l'organizzazione di un forum sul tema "Shipping finance: tra forme tradizionali e soluzioni alternative", con ospiti come relatori Credit Suisse, Università Bocconi, Palladio Finanziaria.

**Gruppi di lavoro:** in linea con il programma della nuova Presidente, le attività dei Giovani armatori, sono concentrate su tre linee di indirizzo (competitività della bandiera italiana, *green economy*, formazione), per lo sviluppo delle quali nel 2010 sono stati costituiti tre gruppi di lavoro ad hoc. All'inizio del 2011 viene costituito un quarto gruppo di lavoro dedicato all'*information technology*, aperto a tutte le imprese associate.

**Competitività della Bandiera:** coordinato da Giacomo Gavarone e Andrea Garolla e in stretto raccordo con la Commissione Navigazione Oceanica, viene avviato uno studio che mette a confronto il Registro internazionale italiano con i registri di altri paesi Ue (Danimarca, Gran Bretagna, Malta, Norvegia e Paesi Bassi). Dallo studio, che sarà presentato nel corso del 2011, si auspica possano scaturire iniziative concrete per la semplificazione burocratica, come quella già avviata di concerto con l'Amministrazione competente per l'armonizzazione a livello periferico (Capitanerie di



porto) delle procedure relative al regime amministrativo delle navi (iscrizione, dismissione, *bareboat*, assegnazione nome, ecc.).

**Green Economy:** coordinato da Lorenzo Matacena, tale gruppo di lavoro concentra la propria attenzione sulle emissioni in atmosfera legate all'uso dei combustibili navali e ai possibili sviluppi nell'utilizzo del gas naturale liquefatto (LNG). Dopo gli incontri con i rappresentanti dei registri di classifica (RINA, DNV, GL e ABS) per analizzare il quadro normativo e tecnico vigente, viene avviato uno studio di fattibilità per l'utilizzo della relativa tecnologia su navi impiegate nel nostro cabotaggio, coinvolgendo alcuni studenti della facoltà di Ingegneria Navale dell'Università Federico II di Napoli e del *Master in Shipping* dell'IPE. Nel gennaio 2011, oltre ad incontri con il Direttore dell'Unione Petroliera e con i principali produttori mondiali di motori LNG, una delegazione GGA si reca in Danimarca e Norvegia, paesi all'avanguardia nell'utilizzo e nella promozione di questo combustibile.

**Formazione:** l'attività di questo gruppo, rivolta principalmente alla formazione di figure professionali marittime impiegate a terra, si svolge attraverso la collaborazione con importanti realtà universitarie e post-universitarie dedicate al mondo dello *shipping* (*SeaMaster* e *Master in Shipping* dell'IPE), anche coinvolgendo gli studenti nei progetti portati avanti dai Giovani armatori, i quali contribuiscono alla didattica con testimonianze e lezioni specialistiche sul funzionamento dell'impresa di navigazione. Il Gruppo di lavoro organizza altresì *focus group* per approfondire temi di interesse armatoriale coinvolgendo esperti nazionali e internazionali. I primi *focus group* sono stati dedicati al contesto macroeconomico e valutario mondiale e al *vetting* nel settore del trasporto di idrocarburi.

**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 Bottiglieri  
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 2010

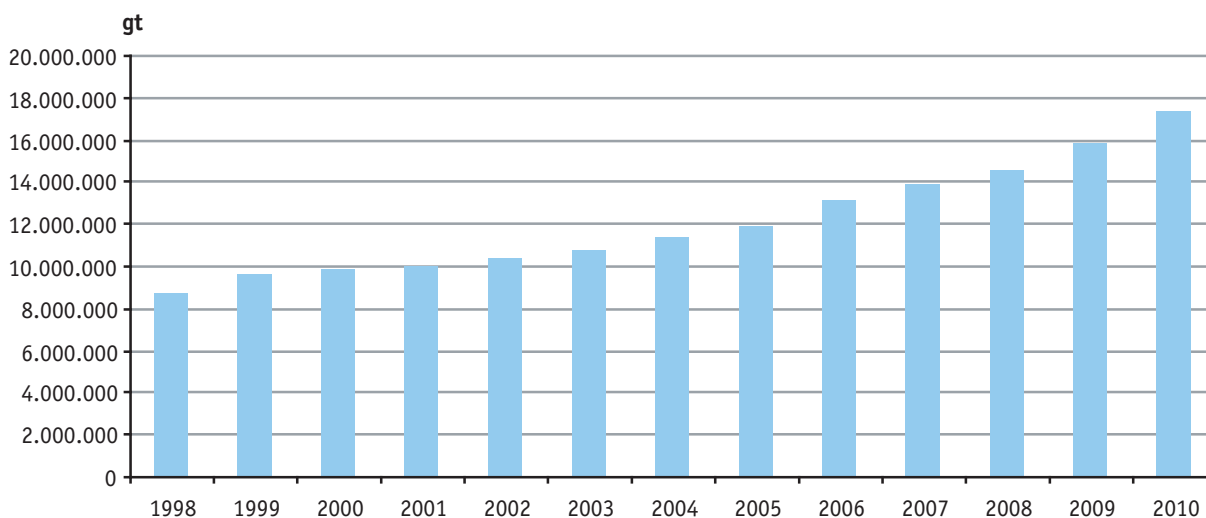
## The Italian merchant marine in 2010

### Flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet*

	31.12.2010		31.12.2009		Var. 2010/2009	
	N.	000 gt	N.	000 gt	N.	gt
<b>Navi di oltre 100 gt</b> <i>Ships of 100 gt and over</i>						
<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO</b> <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	<b>317</b>	<b>5.422</b>	<b>324</b>	<b>5.250</b>	<b>-2%</b>	<b>3%</b>
Petroliere <i>Oil tankers</i>	117	3.102	127	3.187	-8%	-3%
Gasiere <i>Gas tankers</i>	27	358	34	321	-21%	12%
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	134	1.924	132	1.712	2%	12%
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	39	38	31	31	26%	23%
<b>NAVI DA CARICO SECCO</b> <i>DRY CARGO SHIPS</i>	<b>233</b>	<b>7.162</b>	<b>204</b>	<b>5.875</b>	<b>14%</b>	<b>22%</b>
Carico generale <i>General Cargo</i>	45	280	41	199	10%	41%
Portacontenitori e frigorifere <i>Container and refrigerator ships</i>	21	856	25	907	-16%	-6%
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	92	3.722	67	2.699	37%	38%
Traghetti <i>Ferries</i>	76	2.318	71	2.069	7%	12%
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI</b> <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	<b>482</b>	<b>3.991</b>	<b>458</b>	<b>3.981</b>	<b>5%</b>	<b>0%</b>
Crociera <i>Cruise</i>	22	1.451	21	1.434	5%	1%
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	82	24	81	24	1%	0%
Traghetti <i>Ferries</i>	226	2.440	219	2.477	3%	-1%
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	151	62	137	46	10%	35%
<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 SERVICE SHIPS</i>	<b>631</b>	<b>721</b>	<b>585</b>	<b>647</b>	<b>8%</b>	<b>11%</b>
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	367	170	350	164	5%	4%
Altri tipi di navi <i>Others</i>	264	550	235	483	12%	14%
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>1.664</b>	<b>17.329</b>	<b>1.572</b>	<b>15.786</b>	<b>6%</b>	<b>10%</b>

Fonte/Source: Confitarma

### Evoluzione della flotta mercantile italiana *Evolution of the Italian merchant fleet*

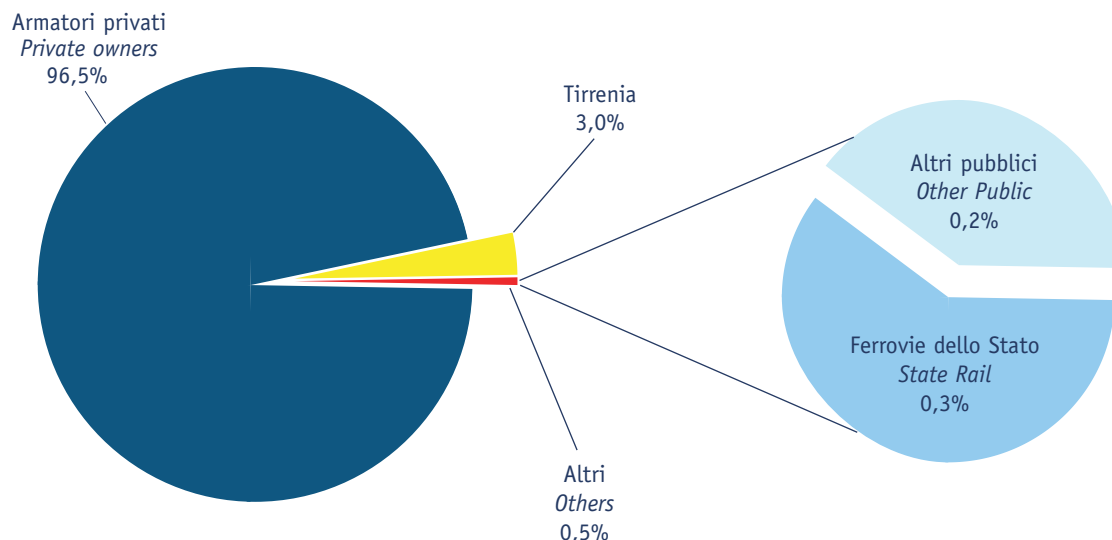


Fonte/Source: Confitarma



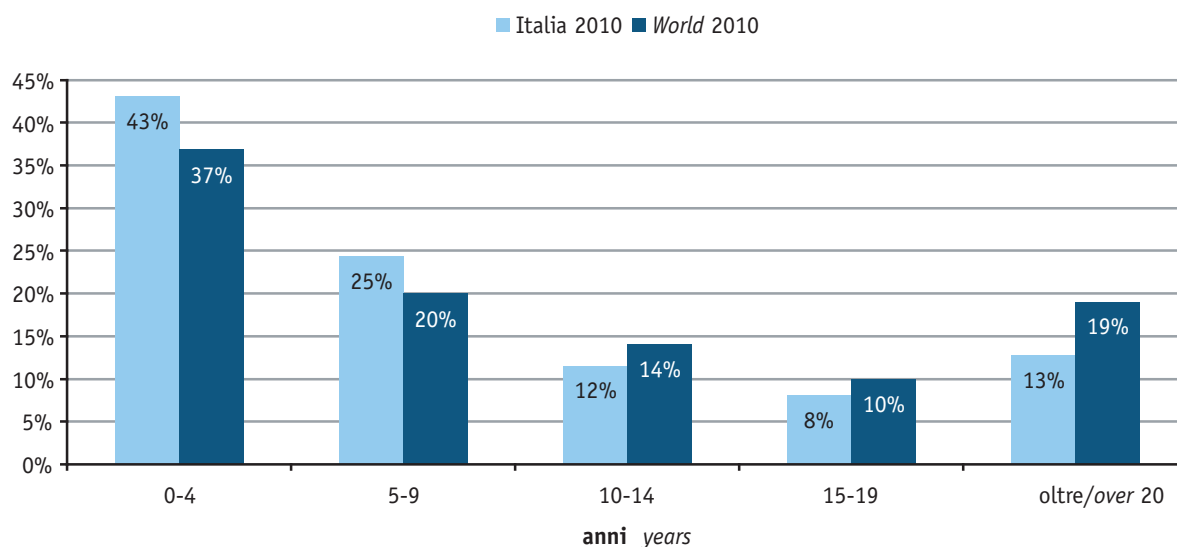


## Armamento italiano *Ownership of the Italian fleet*



Fonte/Source: Confitarma

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



Fonte/Source: Confitarma e Clarkson Research Services

## Attività della Commissione Regole e Competitività *Rules and Competitiveness Commission Activities*

	2006	2007	2008	2009	2010	Totale
Segnalazioni ricevute / Received recommendations	41	28	13	16	9	107
di cui/of wich:						
con esito favorevole/with positive result	20	18	8	8	2	56
con esito negativo/ with negative result	6	–	1	3	5	15
ritirate/retreat	1	4	–	1	1	7
allo studio/under study	14	6	4	3	2	29

Fonte/Source: Confitarma



## Rinnovamento della flotta italiana *Renewal of the italian merchant fleet*

	Navi consegnate dal 2001 al 2010 <i>Ships delivered between 2001 and 2010</i>			Navi in costruzione al 31.12.2010 <i>Ships under construction as of 31.12.2010</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 SHIP</i>	<b>183</b>	<b>4.213.313</b>	<b>78</b>	<b>32</b>	<b>1.042.256</b>	<b>19</b>
Petroliere <i>Oil tankers</i>	39	1.630.714	53	12	741.310	24
Gasiere <i>Gas tankers</i>	28	208.169	58	7	36.690	10
Chimichiere <i>Chemical tankers</i>	116	2.374.430	123	13	264.256	14
<b>NAVI DA CARICO SECCO</b> <i>DRY CARGO SHIPS</i>	<b>94</b>	<b>3.329.821</b>	<b>46</b>	<b>42</b>	<b>1.943.855</b>	<b>27</b>
Carico generale <i>General cargo</i>	18	204.188	73	1	9.600	3
Portacontenitori <i>Container ships</i>	6	222.017	26			
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	35	1.393.814	37	27	1.400.025	38
Traghetti <i>Ferries</i>	35	1.509.802	65	14	534.230	23
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI</b> <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	<b>71</b>	<b>2.282.856</b>	<b>57</b>	<b>10</b>	<b>311.655</b>	<b>8</b>
Navi passeggeri <i>Passenger ships</i>	18	852.747	55	6	225.755	15
Traghetti <i>Ferries</i>	53	1.430.109	59	4	85.900	4
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI</b> <i>AUXILIARY SERVICE SHIPS</i>	<b>120</b>	<b>249.291</b>	<b>35</b>	<b>25</b>	<b>40.033</b>	<b>6</b>
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply ships</i>	69	65.028	38			
Altri tipi di navi <i>Others</i>	51	184.263	34	25	40.033	7
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>468</b>	<b>10.075.281</b>	<b>58</b>	<b>109</b>	<b>3.337.799</b>	<b>19</b>

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

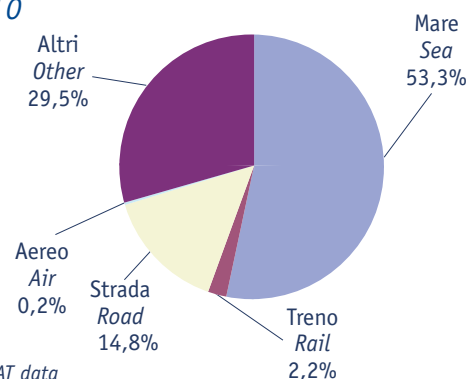
## Pirateria *Piracy*

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Attacchi nel mondo <i>World attacks</i>	276	239	263	293	406	445
di cui <i>of which</i>						
Gulf of Aden, Red Sea, Somalia	45	20	44	111	211	219
Attacchi a navi italiane <i>Italian ships attacked</i>	3	1	1	4	10	8

Fonte/Source: IMB – International Maritime Bureau

## Commercio estero dell'Italia nel 2010 per modalità di trasporto *Italian foreign trade by mode of transport on 2010*

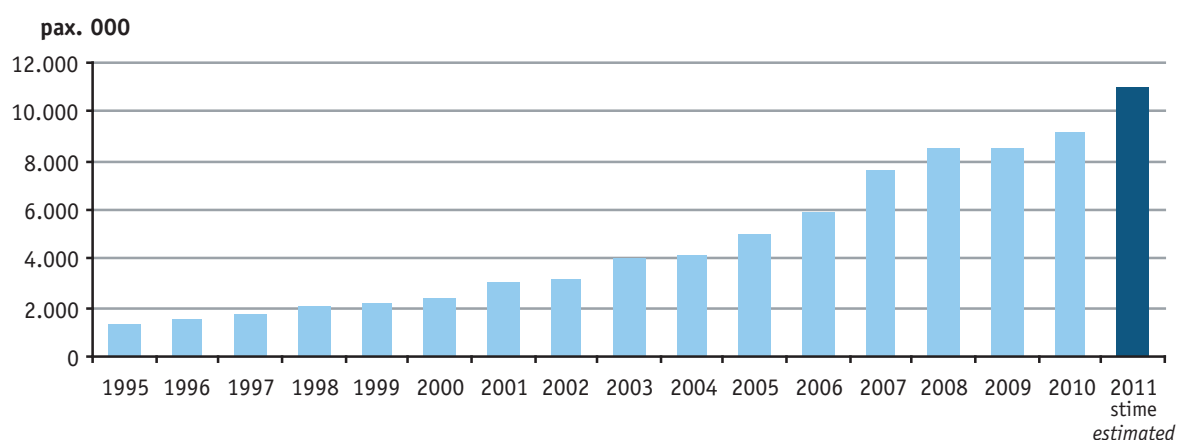
	import	%	export	%	total	%
<b>Mare Sea</b>	<b>194,6</b>	<b>57,4</b>	<b>62,5</b>	<b>43,7</b>	<b>257,1</b>	<b>53,3</b>
Treno Rail	8,2	2,4	2,6	1,8	10,8	2,2
Strada Road	33,1	9,8	38,0	26,6	71,1	14,8
Aereo Air	0,3	0,1	0,9	0,6	1,2	0,2
Altri Other	103,0	30,4	39,1	27,3	142,1	29,5
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>339,2</b>	<b>100</b>	<b>143,1</b>	<b>100</b>	<b>482,3</b>	<b>100</b>



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



## Movimento croceristi 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
Chioggia	Augusta (Malta)	1	2.000
Civitavecchia	Catania	2	7.680
Civitavecchia	Olbia	7	10.500
Civitavecchia	Palermo	3	12.000
Civitavecchia	Trapani-Tunisi	1	4.500
Corigliano Calabro	Catania	3	6.000
Genova	Catania (Corinto-Patraso)	1	3.840
Genova	Livorno-Catania (Malta)	3	23.100
Genova	Palermo	6	24.000
Genova	Termini Imerese	6	27.060
Livorno	Palermo	3	12.000
Livorno	Trapani	2	4.000
Livorno	Palermo (Malta)	1	4.000
Napoli	Palermo	14	53.200
Salerno	Messina	13	59.020
Salerno	Termini Imerese	6	27.240
Salerno-Palermo	Tunisi	2	9.000
Vado Ligure	Termini Imerese	4	13.600
Ravenna	Catania	2	6.400
<b>TOTALE TOTAL</b>		<b>82</b>	<b>313.220</b>
Direttrici		21	
Linee		22	
Dato al 1999			117.800
Numero TiR (annuo)			854.236
Numero Semirimorchi (annuo)			1.044.067

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>
Bari	Durazzo	3	6.120
Catania	Malta	1	3.840
Chioggia	Augusta-Malta	1	2.000
Civitavecchia	Barcellona	6	36.000
Civitavecchia	Malta (Via Catania)	1	3.840
Civitavecchia	Tunisi (Via Trapani)	1	4.500
Civitavecchia	Tunisi (Via Palermo)	1	4.000
Genova	Barcellona	3	12.000
Genova	Barcellona-Tangeri	2	8.000
Genova-Catania	Corinto-Patrasso	1	3.840
Genova-Livorno-Catania	Malta	3	23.100
Genova	Tunisi	2,5	10.000
Livorno	Barcellona	3	13.200
Livorno	Bastia	7	6.300
Livorno	Valencia (Tangeri 1)	3	12.000
Livorno-Palermo	Malta	1	4.000
Palermo	Tunisi	1	4.000
Salerno	Malta-Khoms-Tripoli	1	4.000
Salerno-Cagliari	Valencia	3	23.100
Salerno-Palermo	Tunisi	2	9.000
Savona	Bastia	1	900
Venezia	Tartous-Alessandria	1	4.400
<b>TOTALE TOTAL</b>		<b>48,5</b>	<b>198.140</b>
Diretrici		22	
Linee		22	
Dato al 1999		25	30.000
Numero TiR (annuo)			540.382
Numero Semirimorchi (annuo)			660.467

Fonte/Source: Confitarma



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

Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Round trip settimanali <i>Weekly round trip</i>	M. l. settimanali <i>Weekly linear meters</i>
Cagliari	Palermo	1	2.040
Cagliari	Trapani	1	2.040
Civitavecchia	Cagliari	5	10.200
Civitavecchia	Olbia	7	23.800
Civitavecchia	Porto Torres	2	12.000
Genova	Olbia	3	5.460
Genova	Porto Torres	11	39.800
Livorno	Cagliari	2	6.900
Livorno	Golfo Aranci	7	7.000
Livorno	Olbia	20	69.300
Livorno	Cagliari (Olbia)	1	3.400
Napoli	Palermo	7	28.560
Piombino	Olbia	4	13.600
Livorno	Cagliari	4	8.160
Civitavecchia	Arbatax (via Cagliari)	2	4.080
Napoli	Cagliari	2	4.080
<b>TOTALE TOTAL</b>		<b>79</b>	<b>240.420</b>
Direttrici		15	
Linee		20	
Dato al 1999			117.800
Numero TiR (annuo)			655.691
Numero Semirimorchi (annuo)			801.400

Fonte/Source: Confitarma

## Il traffico di container nei principali porti italiani *Mouvement of containers in italian ports*

Porti <i>Ports</i>	2007	2008	2009	2010	Var. % 2010/ 2009	Var. % 2010/ 2008	Var. % 2010/ 2007	Var. % 2009/ 2008	Var. % 2008/ 2007
Gioia Tauro	3.445.337	3.467.772	2.857.438	2.851.261	-0,22	-17,78	-17,24	-17,60	1
Genova	1.855.026	1.766.605	1.533.627	1.758.858	14,69	-0,44	-5,18	-13,19	-5
La Spezia	1.187.040	1.246.139	1.046.063	1.285.155	22,86	3,13	8,27	-16,06	5
Taranto	755.932	786.655	741.428	581.936	-21,51	-26,02	-23,02	-5,75	4
Livorno	745.557	778.864	592.050	628.489	6,15	-19,31	-15,70	-23,99	4
Cagliari	547.336	307.527	736.984	629.340	-14,61	104,65	14,98	139,65	-42,2
Salerno (*)	385.306	330.373	269.300	234.809	-12,81	-28,93	-39,06	-18,49	-14
Napoli	460.812	481.521	515.868	532.432	3,21	10,57	15,54	7,13	4
Venezia	329.512	379.072	369.474	393.913	6,61	3,92	19,54	-2,53	15
Trieste	265.863	335.943	277.245	281.629	1,58	-16,17	5,93	-17,47	26
Ravenna	206.786	214.324	185.022	183.041	-1,07	-14,60	-11,48	-13,67	4
Savona	242.720	252.837	196.317	196.434	0,06	-22,31	-19,07	-22,35	4
Ancona	87.193	102.151	105.505	110.395	4,63	8,07	26,61	3,28	17,2
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>10.498.846</b>	<b>10.449.783</b>	<b>9.426.321</b>	<b>9.667.692</b>	<b>2,56</b>	<b>-7,48</b>	<b>-7,92</b>	<b>-9,79</b>	<b>-0,5</b>
	+704.905	-49.063	-1.023.462	+241.371					

(\*) 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 port Authorities data.

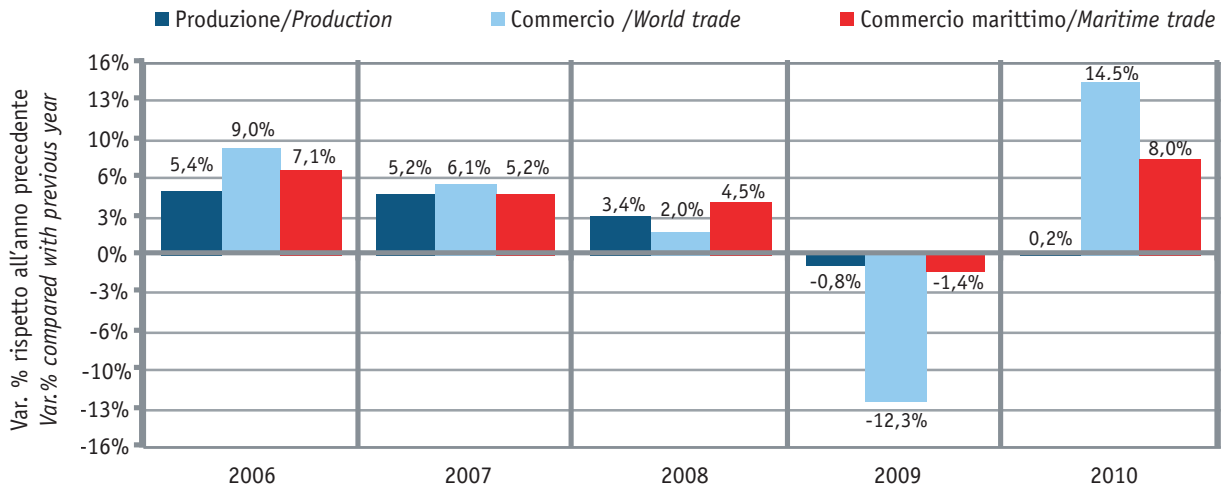


# La navigazione internazionale e i traffici marittimi

## International navigation and maritime traffic

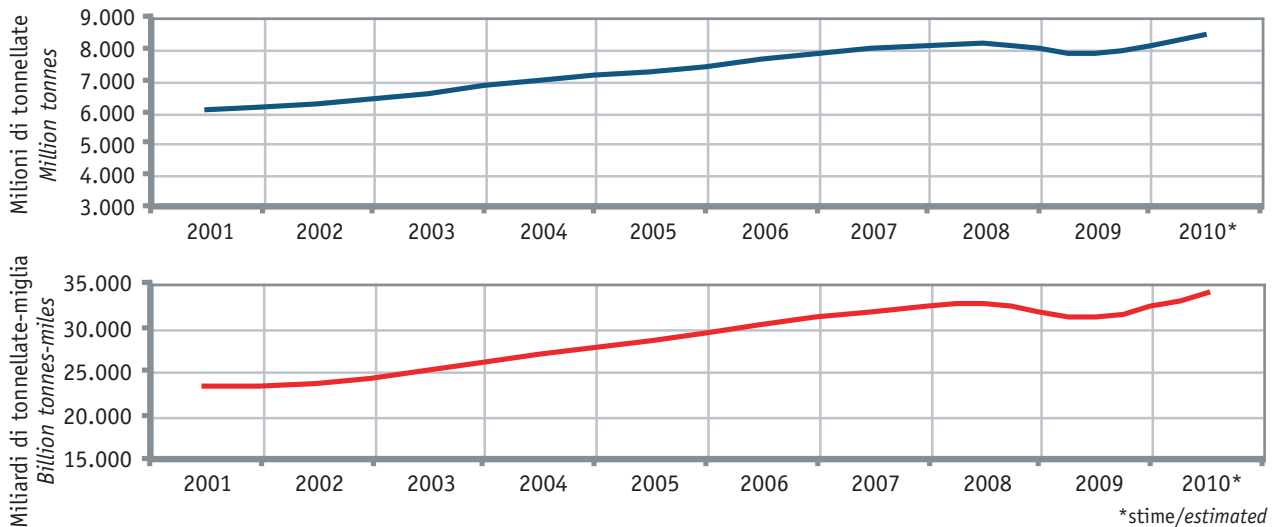
### Produzione, commercio mondiale e commercio marittimo

#### Production, world trade and maritime trade



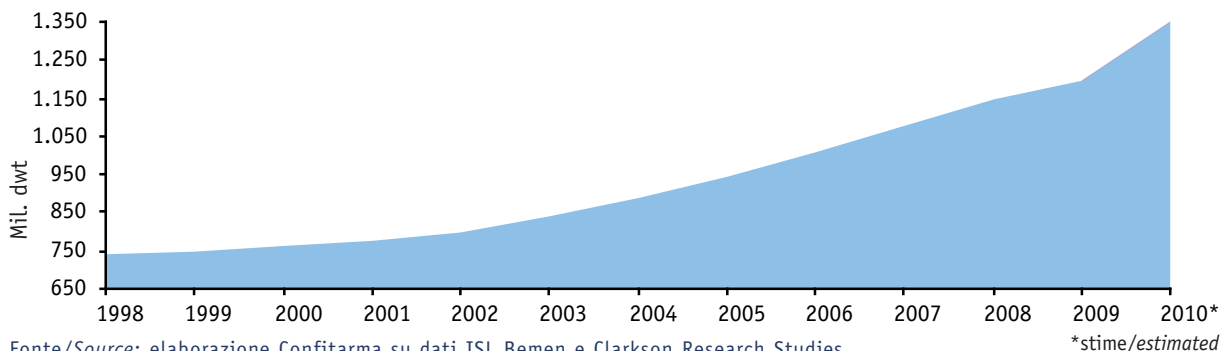
Fonte/Source: FMI, Fearnleys, WTO

### Traffico marittimo mondiale World seaborne trade



Fonte/Source: Clarkson Research Services Ltd

### Evoluzione della flotta mondiale World merchant fleet evolution



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati ISL Bremen e Clarkson Research Studies  
Confitarma processing of ISL-Bremen and data Clarkson Research Studies



## Flotta mondiale: tonnellaggio da carico controllato dai principali Paesi marittimi (bandiera nazionale ed estera)

World Fleet: cargo tonnage controlled by principal maritime countries (national and foreign flag)

1° gennaio 2011 January 1<sup>st</sup>, 2011

Navi di 1.000 gt e oltre Ships of 1,000 gt and over		Bandiera nazionale National flag		Bandiera estera Foreign flag		Totale flotta controllata Total controlled fleet		% bandiera estera Foreign flag %
		N.	000 dwt	N.	000 dwt	N.	000 dwt	
1	Grecia/Greece	748	64.423	2.417	137.633	3.165	202.056	68,1
2	Giappone/Japan	632	18.262	3.058	176.611	3.690	194.873	90,6
3	Germania/Germany	406	17.309	3.351	97.403	3.757	114.712	84,9
4	Cina/China	1.708	45.204	1.519	60.937	3.227	106.141	57,4
5	Corea del Sud/Korea Rep. Of	712	18.766	454	32.610	1.166	51.376	63,5
6	Norvegia/Norway	493	13.825	947	27.022	1.440	40.847	66,2
7	USA	219	5.842	743	33.324	962	39.166	85,1
8	Hong Kong	395	24.010	279	13.302	674	37.312	35,7
9	Danimarca/Denmark	315	13.408	549	20.640	864	34.048	60,6
10	Taiwan	87	4.032	554	28.938	641	32.970	87,8
11	Singapore	511	18.377	311	12.377	822	30.754	40,2
12	Bermuda	13	1.557	240	28.467	253	30.024	94,8
13	Regno Unito/United Kingdom	271	8.682	346	19.283	617	27.965	69,0
14	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>556</b>	<b>16.478</b>	<b>206</b>	<b>6.390</b>	<b>762</b>	<b>22.868</b>	<b>27,9</b>
15	Turchia/Turkey	547	7.797	672	11.863	1.219	19.660	60,3
16	Russia	877	4.801	414	13.568	1.291	18.369	73,9
17	India	290	13.943	56	3.358	346	17.301	19,4
18	Canada	109	825	214	16.042	323	16.867	95,1
19	Iran	46	705	76	11.869	122	12.574	94,4
20	Arabia Saudita/Saudi Arabia	54	1.722	53	10.579	107	12.301	86,0
21	Belgio/Belgium	68	5.930	105	6.276	173	12.206	51,4
22	Malaysia	257	8.297	72	3.720	329	12.017	31,0
23	Indonesia	801	7.868	80	1.564	881	9.432	16,6
24	Cipro/Cyprus	133	4.440	144	4.629	277	9.069	51,0
25	Emirati Arabi Uniti/UAEs	40	571	268	8.355	308	8.926	93,6
26	Brasile/Brazil	93	2.133	32	6.771	125	8.904	76,0
27	Francia/France	112	2.981	135	5.410	247	8.391	64,5
28	Paesi Bassi/Netherlands	496	4.598	185	2.754	681	7.352	37,5
29	Vietnam/Viet Nam	439	4.554	85	2.128	524	6.682	31,8
30	Svezia/Sweden	102	1.136	189	5.021	291	6.157	81,5
	Altri/Others	1.950	28.038	1.836	44.676	3.786	72.714	61,4
Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale Tonnage controlled by unknown shipowners		-	-	-	-	5.363	116.621	
<b>TOTALE TOTAL</b>		<b>13.480</b>	<b>370.514</b>	<b>19.590</b>	<b>853.520</b>	<b>38.433</b>	<b>1.340.655</b>	<b>63,7</b>

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





## Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri

World fleet: ships on principal registers

1° gennaio 2011 January 1<sup>st</sup>, 2011

### Navi di 100 gt e oltre

*Ships of 100 gt and over*

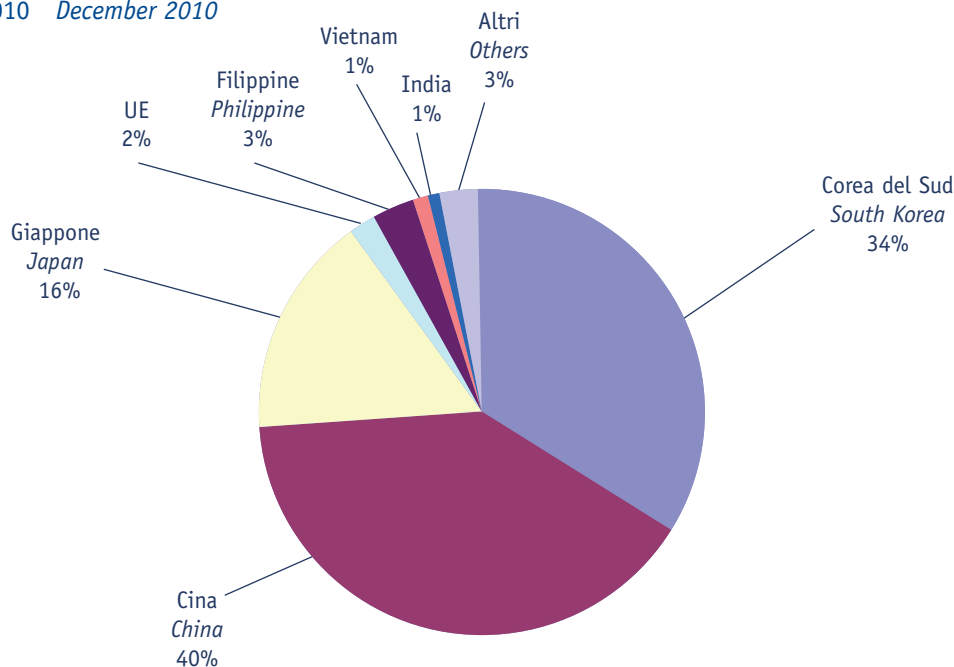
	Bandiera <i>Flag</i>	N.	Mil. gt	% su totale	Var. % 2010/2009
1	Panama	7.986	201,3	21,0	5,6
2	Liberia	2.726	106,7	11,1	16,4
3	Isole Marshall/ <i>Marshall Islands</i>	1.622	62,0	6,5	26,5
4	Hong Kong	1.736	55,5	5,8	22,5
5	Bahamas	1.384	50,4	5,3	4,8
6	Singapore	2.667	44,9	4,7	9,5
7	Grecia/ <i>Greece</i>	1.433	40,8	4,3	4,6
8	Malta	1.724	38,7	4,0	10,6
9	Cina/ <i>China</i>	4.080	34,7	3,6	15,7
10	Cipro/ <i>Cyprus</i>	1.014	20,7	2,2	2,5
<b>11</b>	<b>ITALIA/<i>Italy</i></b>	<b>1.649</b>	<b>17,0</b>	<b>1,8</b>	<b>9,7</b>
12	Giappone/ <i>Japan</i>	6.150	16,8	1,8	14,3
13	Regno Unito/ <i>UK</i>	1.638	16,5	1,7	-2,9
14	Germania/ <i>Germany</i>	931	15,3	1,6	0,7
15	Norvegia/ <i>Norway</i>	521	13,8	1,4	-1,4
16	Corea del sud/ <i>South Korea</i>	2.913	12,5	1,3	-3,1
17	USA	6.371	11,9	1,2	-0,8
18	Isola di Man/ <i>Isle of Man</i>	385	11,6	1,2	13,7
19	Danimarca/ <i>Denmark</i>	524	11,5	1,2	6,5
20	Antigua e Barbuda	1.293	10,7	1,1	7,0
21	Bermuda	158	10,5	1,1	8,2
22	Indonesia	5.763	9,3	1,0	14,8
23	India	1.404	9,2	1,0	2,2
24	Malaysia	1.391	8,1	0,8	5,2
25	Russia	3.485	7,7	0,8	1,3
26	Paesi Bassi/ <i>Netherland</i>	1.302	6,7	0,7	-4,3
27	Francia/ <i>France</i>	799	6,7	0,7	-1,5
28	Turchia/ <i>Turkey</i>	1.334	5,9	0,6	9,3
29	Filippine/ <i>Philippines</i>	1.946	5,3	0,6	1,9
30	St. Vincent & G.	942	4,7	0,5	-9,6
	Altri/ <i>Others</i>	36.121	90,5	9,4	1,7
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>103.392</b>	<b>957,9</b>	<b>100</b>	<b>8,5</b>

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



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

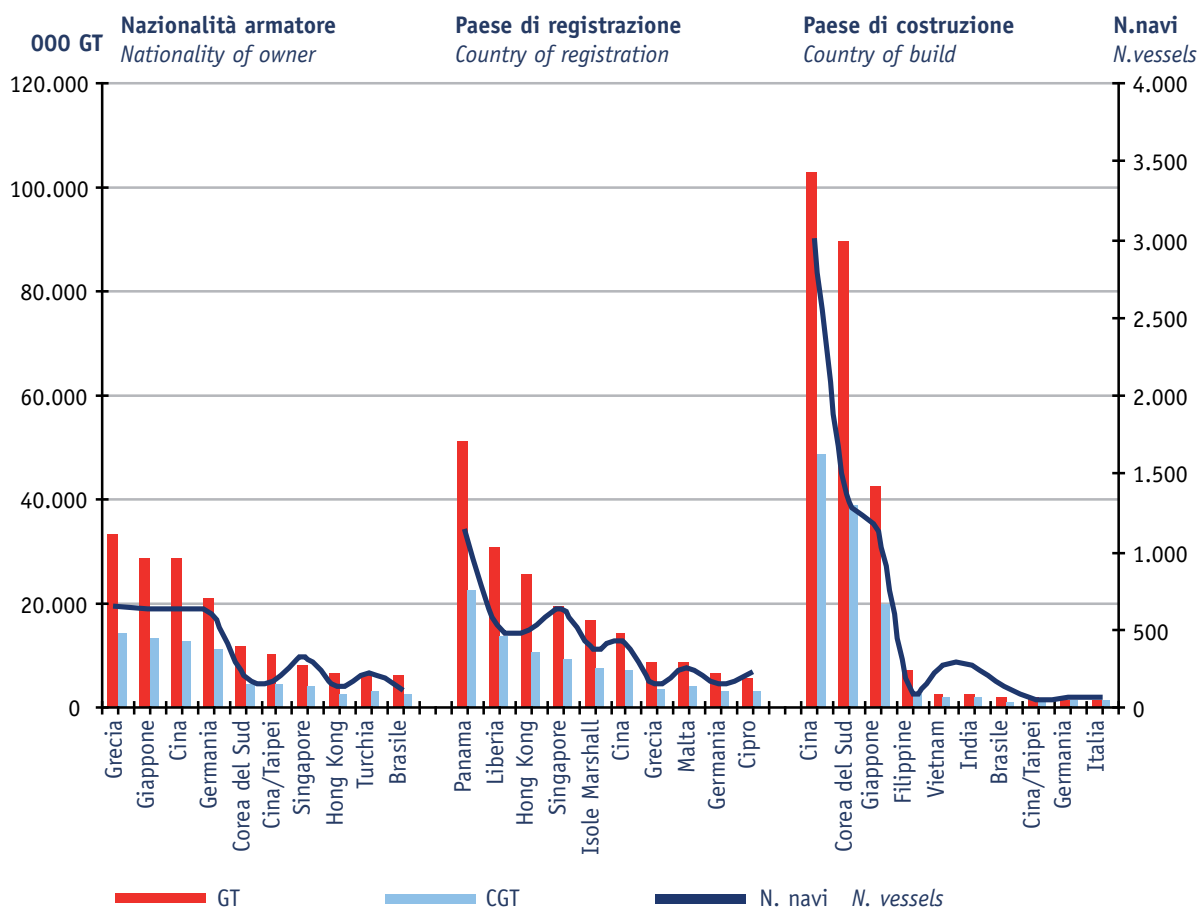
Dicembre 2010 *December 2010*



Fonte/Source: IHS Fairplay

## Ordini ai cantieri mondiali *World orderbook*

Dicembre 2010 *December 2010*



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>	1.1.2010		1.1.2011	
	N.	Mil. dwt	N.	Mil. dwt
Flotta/Existing Fleet	5.287	435,4	5.466	452,2
Ordini ai cantieri/Order book	1.340	132,3	1.121	124,6
Consegne di nuove navi/Deliveries	580	48,36	452	41,2
Demolizioni/Demolition sales	139	8,5	210	12,7

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

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

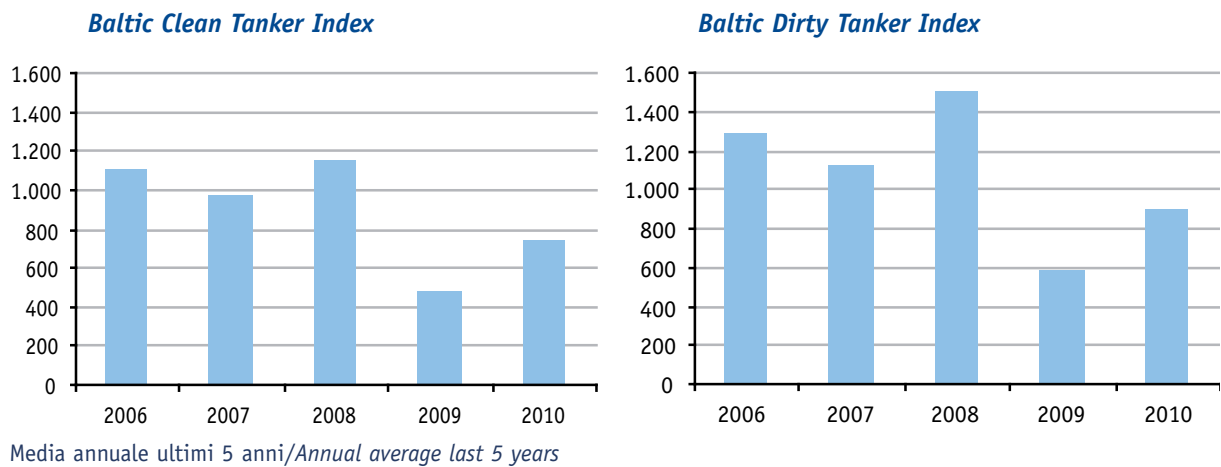
	Paesi/Countries	N.	000 dwt
1	Grecia/Greece	1.160	93.656
2	Giappone/Japan	1.108	61.506
3	Germania/Germany	454	22.674
4	Bermuda	153	21.806
5	Cina/China	499	20.700
6	Norvegia/Norway	469	20.627
7	USA	266	17.864
8	Singapore	431	17.589
9	Hong Kong	230	14.906
10	Danimarca/Denmark	348	14.394
11	Corea del Sud/Korea Rep. Of	325	14.183
12	Russia	323	12.957
13	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>333</b>	<b>12.649</b>
14	Regno Unito/United Kingdom	209	12.327
15	Arabia Saudita/Saudi Arabia	85	12.014
16	Iran	52	10.759
17	Malesia/Malaysia	174	10.399
18	Canada	108	10.226
19	India	130	9.998
20	Belgio/Belgium	65	7.719
21	Turchia/Turkey	310	7.139
22	Taiwan	73	6.536
23	Emirati Arabi Uniti/UAEs	152	6.188
24	Indonesia	265	4.591
25	Svezia/Sweden	123	4.455
	<b>Totale mondo Total World</b>	<b>10.294</b>	<b>520.700</b>

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

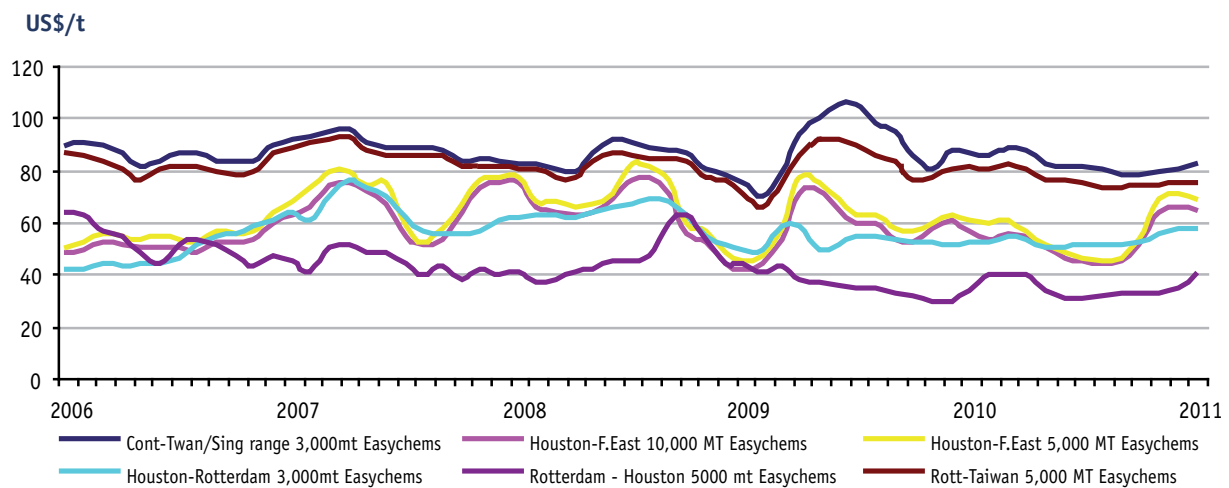
Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati ISL Bremen *Confitarma processing of ISL Bremen data*



## Andamento dei noli delle navi cisterna *Performance of tanker ships charter market*



## Andamento dei noli delle navi chimichiere *Performance of chemical ships charter market*



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

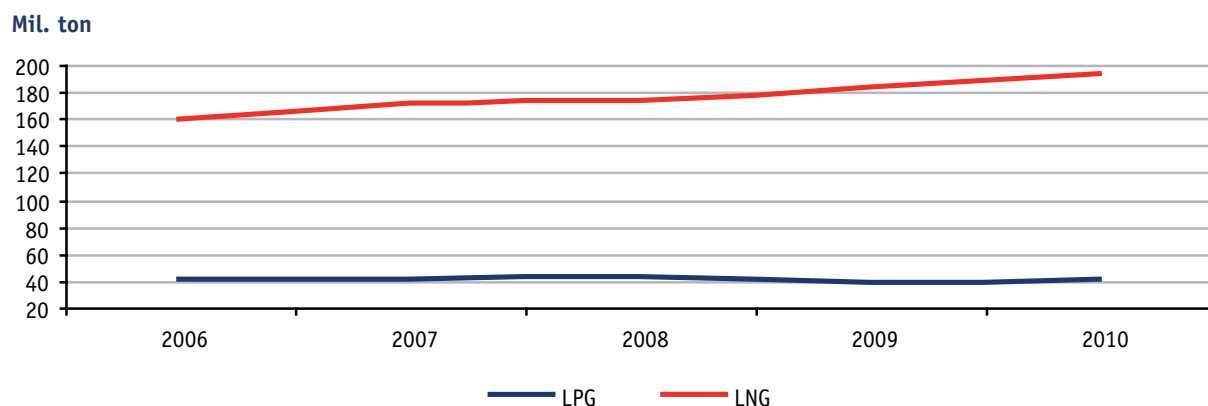
	LNG						LPG					
	1.1.2010			1.1.2011			1.1.2010			1.1.2011		
	N.	Mil. dwt	000 m <sup>3</sup>	N.	Mil. dwt	000 m <sup>3</sup>	N.	Mil. dwt	000 m <sup>3</sup>	N.	Mil. dwt	000 m <sup>3</sup>
Flotta <i>Existing fleet</i>	338	26,1	47.595	362	28,3	51.910	1.149	14,4	18.767	1.189	14,9	19.358
Ordini ai cantieri <i>Order book</i>	43	3,4	6.415	22	1,6	2.938	136	1,83	2.383	120	1,42	1.784

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



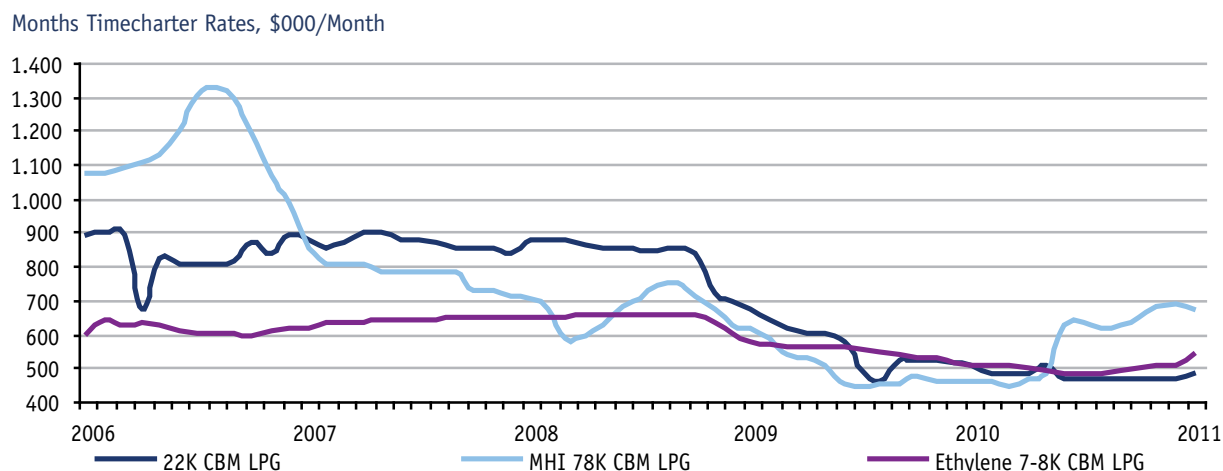


## Traffico marittimo di LNG e LPG *Maritime traffic of LNG and LPG*



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

## Andamento dei noli delle navi LPG *Performance of LPG charter market*



Fonte/Source: Clarkson Research Studies

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

	1.1.2010		1.1.2011	
	N.	Mil. dwt	N.	Mil. dwt
Flotta/Existing Fleet	7.312	459,3	8.154	535,1
Ordini ai cantieri/Order book	3.120	272,2	3.258	277,7
Consegne di nuove navi/Deliveries	549	43,07	975	79,21
Demolizioni/Demolition sales	273	10,64	123	5,85

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



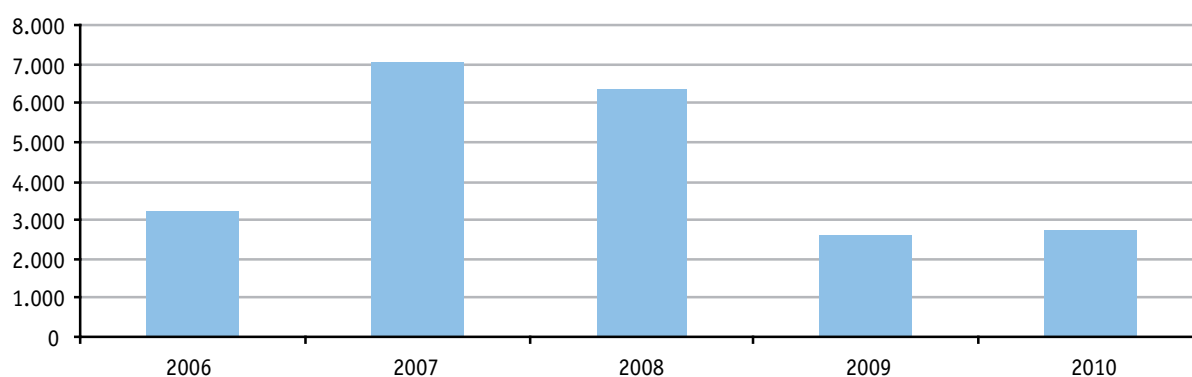
## Principali flotte mondiali di navi portarinfuse *World's leading bulk carrier fleets*

	Paesi/Countries	N.	000 dwt
1	Giappone/Japan	1.342	107.437
2	Grecia/Greece	1.368	95.444
3	Cina/China	1.097	64.549
4	Corea del Sud/South Korea	343	30.251
5	Germania/Germany	333	20.035
6	Hong Kong	271	18.758
7	Taiwan	247	18.078
8	USA	212	14.970
9	Regno Unito/UK	89	9.228
10	Norvegia/Norway	160	9.122
11	Turchia/Turkey	196	8.451
12	Bermuda	58	7.165
13	Singapore	126	7.098
<b>14</b>	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>104</b>	<b>6.984</b>
15	India	125	6.722
16	Brasile/Brazil	31	4.406
17	Danimarca/Denmark	83	4.204
18	Belgio/Belgium	35	3.725
19	Vietnam	131	3.219
20	Cipro/Cyprus	60	2.992
21	Canada	61	2.866
22	Polonia/Poland	64	2.384
23	Indonesia	78	2.185
24	Monaco	32	1.969
25	Croazia/Croatia	46	1.885
<b>Totale mondo Total World</b>		<b>8.242</b>	<b>527.663</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's leading container fleets*

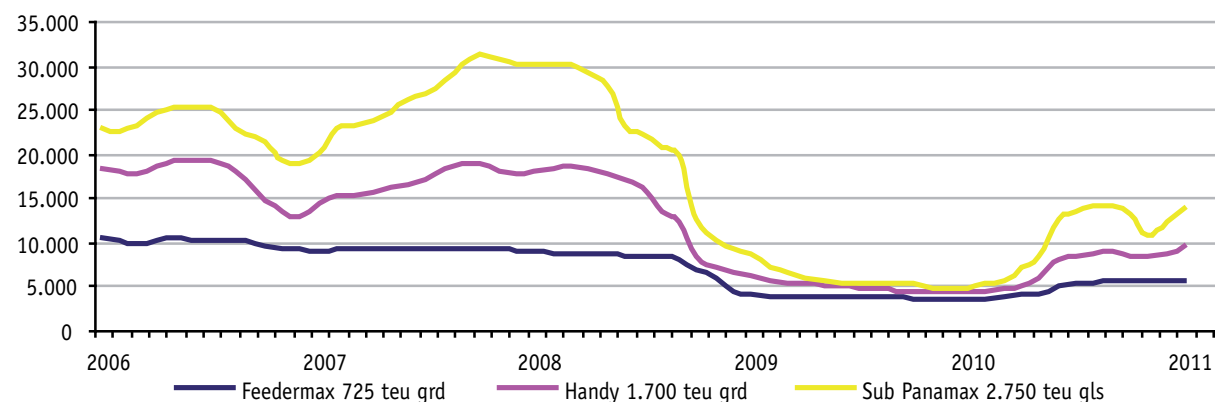
	Paesi/Countries	N.	TEU	000 dwt
1	Germania/Germany	1.776	4.808	62.321
2	Giappone/Japan	322	1.197	15.032
3	Danimarca/Denmark	224	1.010	14.120
4	Cina/China	332	770	10.346
5	Grecia/Greece	211	727	9.574
6	Taiwan	183	556	7.061
7	Francia/France	101	509	6.283
8	Corea del Sud/South Korea	134	356	4.676
9	Regno Unito/UK	69	355	4.244
10	Singapore	156	345	4.735
11	Canada	56	261	3.191
12	USA	84	229	3.058
13	Israele/Israel	40	185	2.420
14	Hong Kong	50	183	2.270
15	Kuwait	27	110	1.497
16	Cipro/Cyprus	35	79	1.082
17	Turchia/Turkey	62	71	944
18	Malesia/Malaysia	46	60	879
19	Indonesia	98	54	891
20	Cile/Chile	11	52	649
21	Tailandia/Thailandia	40	50	669
22	Paesi Bassi/Netherlands	48	46	570
23	Spagna/Spain	14	46	562
24	Svizzera/Switzerland	16	44	578
25	Norvegia/Norway	26	43	566
26	Bermuda	19	37	525
27	Belgio/Belgium	14	23	306
28	Russia	23	23	374
29	India	14	22	309
30	Australia	4	20	245
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>4.845</b>	<b>14.066</b>	<b>183.671</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 *Performance of container ships charter market*

US\$/giorno *US\$/day*

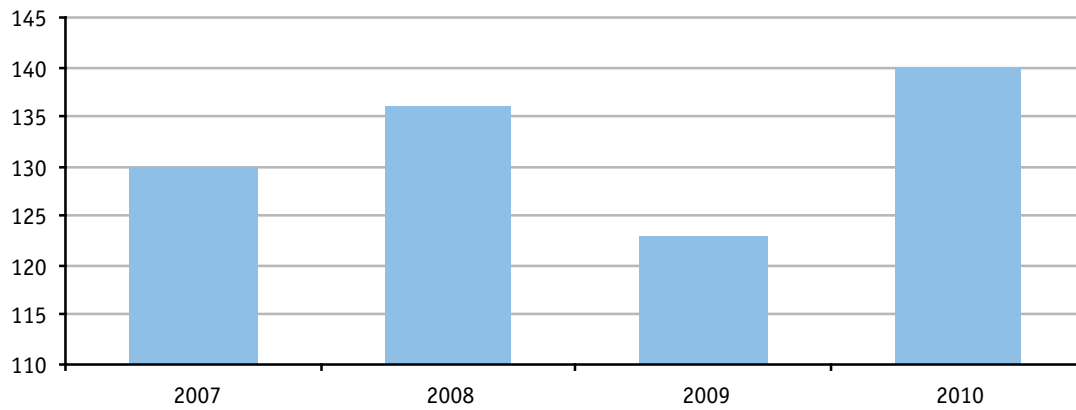


Fonte/Source: Clarkson Research Studies



## Traffico mondiale di contenitori *World container traffic*

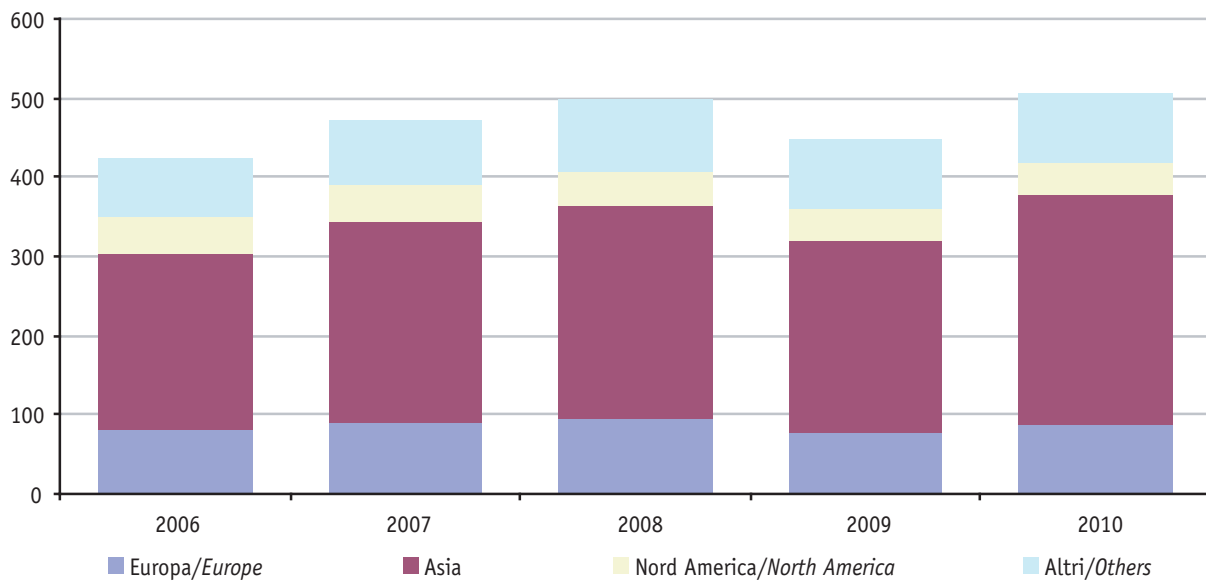
milioni di teu *million teu*



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

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

milioni di teu *million teu*



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





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

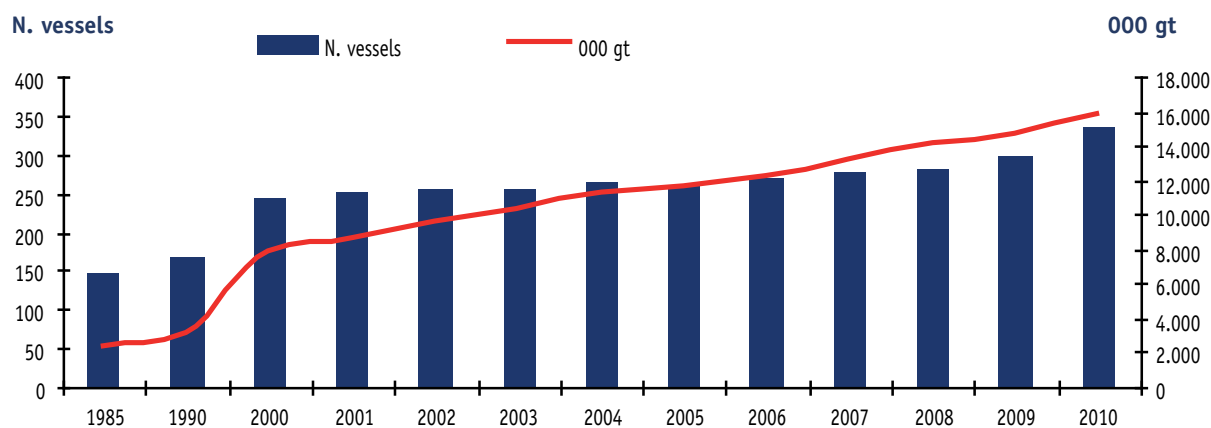
	Paesi/Countries	Ro-Ro cargo		Ro-Ro pax		Totale <i>Total</i>		
		N.	dwt	N.	dwt	N.	dwt	% su totale <i>Share of total (dwt)</i>
1	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>36</b>	<b>703.755</b>	<b>152</b>	<b>544.602</b>	<b>188</b>	<b>1.248.357</b>	<b>13</b>
2	Giappone/Japan	72	449.561	111	332.222	183	781.783	8
3	Svezia/Sweden	29	370.470	43	206.439	72	576.909	6
4	Grecia/Greece	32	187.933	110	294.752	142	482.685	5
5	Finlandia/Finland	34	255.938	29	181.593	63	437.531	4
6	Danimarca/Denmark	29	283.814	36	140.230	65	424.044	4
7	USA	35	319.012	56	91.272	91	410.284	4
8	Germania/Germany	31	220.916	43	123.152	74	344.068	3
9	Turchia/Turkey	32	255.483	52	59.459	84	314.942	3
10	Francia/France	19	173.202	40	125.586	59	298.788	3
11	Cina/China	14	116.829	42	156.798	56	273.627	3
12	Regno Unito/United Kingdom	17	161.971	42	66.639	59	228.610	2
13	Norvegia/Norway	14	101.821	99	124.773	113	226.594	2
14	Spagna/Spain	14	84.135	62	134.213	76	218.348	2
15	Emirati Arabi Uniti/UAE	31	124.896	15	81.372	46	206.268	2
<b>TOTALE TOTAL</b>		<b>804</b>	<b>5.940.182</b>	<b>1.564</b>	<b>3.900.289</b>	<b>2.368</b>	<b>9.840.471</b>	<b>100</b>

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

RoRo cargo escluse navi porta-auto *RoRo cargo ships excluding vehicles carriers*; RoRo Pax: RoRo Cargo/Ferry, Passenger RoRo Cargo, Passenger RoRo Cargo/Ferry.

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

## Flotta crocieristica mondiale *World cruise fleet*



Fonte/Source: ISL Brema



# La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

## European shipping and Union maritime policy

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

1° gennaio 2011 *January 1<sup>st</sup>, 2011*

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

	Paesi/Countries	N.	gt	%	dwt	%
1	Grecia/Greece	1.433	40.795.358	21,2	71.355.693	27,3
2	Malta	1.724	38.737.657	20,1	61.012.718	23,3
3	Cipro/Cyprus	1.014	20.732.488	10,8	31.902.059	12,2
4	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>1.649</b>	<b>17.044.319</b>	<b>8,9</b>	<b>19.243.429</b>	<b>7,3</b>
5	Regno Unito/UK	1.638	16.477.909	8,6	16.080.849	6,1
6	Germania/Germany	931	15.282.545	7,9	17.432.933	6,7
7	Danimarca/Denmark	987	12.126.432	6,3	14.114.596	5,4
8	Paesi Bassi/Netherlands	1.302	6.737.968	3,5	6.260.853	2,4
9	Francia/France	799	6.667.932	3,5	8.044.961	3,1
10	Belgio/Belgium	245	4.500.757	2,3	6.562.398	2,5
11	Svezia/Sweden	488	3.560.521	1,8	1.725.477	0,7
12	Spagna/Spain	1.469	3.072.843	1,6	2.401.081	0,9
13	Finlandia/Finland	275	1.450.206	0,8	1.113.702	0,4
14	Lussemburgo/Luxemburg	133	1.030.042	0,5	671.931	0,3
15	Bulgaria	92	422.185	0,2	588.943	0,2
16	Lituania/Lithuania	115	417.528	0,2	321.845	0,1
17	Estonia	113	375.054	0,2	81.725	0,0
18	Lettonia/Latvia	140	263.626	0,1	128.981	0,0
19	Irlanda/Irish Republic	233	218.096	0,1	215.594	0,1
20	Portogallo/Portugal	353	185.403	0,1	90.758	0,0
21	Polonia/Poland	314	162.245	0,1	37.655	0,0
22	Romania	76	91.730	0,0	44.456	0,0
23	Slovacchia/Slovakia	19	56.286	0,0	73.421	0,0
24	Austria	2	9.860	0,0	11.675	0,0
25	Slovenia	7	2.126	0,0	0	0,0
	Registro di Gibilterra/Gibraltar Register	300	2.064.152	1,1	2.299.097	0,9
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>15.851</b>	<b>192.485.268</b>	<b>100</b>	<b>261.816.830</b>	<b>100</b>
	% sul totale mondiale/% on world total		20,1%		19,4%	

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

### Commercio dell'Unione europea per modalità di trasporto *Ue trade by mode of transport*

	Importazioni <i>Import</i>		Esportazioni <i>Export</i>		Totale <i>Total</i>	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Mare/Sea	1.174.208.251	74	422.230.268	77	1.596.438.519	74
Treno/Rail	63.973.671	4	19.783.964	4	83.757.635	4
Strada/Road	57.593.440	4	79.693.870	15	137.287.310	6
Aria/Air	3.986.512	0	10.101.636	2	14.088.148	1
Idrovie/Inland waterways	12.070.808	1	9.611.648	2	21.682.456	1
Altri/Other	282.407.961	18	7.415.205	1	289.823.166	14
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>1.594.240.643</b>	<b>100</b>	<b>548.836.591</b>	<b>100</b>	<b>2.143.077.234</b>	<b>100</b>

Fonte/Source: Eurostat 2010



## 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 Waterway</i>		Altri <i>Others</i>	
		tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	
Austria	23.632.961	3.631.830	15	1.382.918	6	2.665.782	11	60.655	0	3.477.000	15	12.414.776	53	
Belgio/ <i>Belgium</i>	79.652.868	64.976.052	82	42.218	0	2.863.648	4	194.155	0	1.819.861	2	9.756.934	12	
Bulgaria	14.357.022	10.751.468	75	303.051	2	1.858.660	13	4.013	0	1.433.624	10	6.206	0	
Cipro/ <i>Cyprus</i>	2.440.434	2.436.316	100	0	0	53	0	3.644	0	0	0	421	0	
Danimarca/ <i>Denmark</i>	17.531.846	15.962.730	91	7.982	0	789.573	5	45.570	0	0	0	725.991	4	
Estonia	3.385.981	1.409.614	42	1.019.454	30	458.202	14	4.428	0	0	0	494.283	15	
Finlandia/ <i>Finland</i>	36.059.351	23.401.776	65	6.352.001	18	2.743.074	8	27.387	0	269.913	1	3.265.200	9	
Francia/ <i>France</i>	151.833.621	140.543.062	93	112.564	0	3.797.458	3	376.158	0	276.268	0	6.728.111	4	
Germania/ <i>Germany</i>	227.438.307	131.154.685	58	1.207.478	1	10.278.744	5	1.025.945	0	902.029	0	82.869.425	36	
Grecia/ <i>Greece</i>	12.611.309	8.968.130	71	132.433	1	933.006	7	18.139	0	0	0	2.559.601	20	
Irlanda/ <i>Ireland</i>	11.852.772	11.782.797	99	148	0	10.404	0	52.251	0	11	0	7.161	0	
<b>ITALIA/<i>Italy</i></b>	<b>227.643.084</b>	<b>185.428.854</b>	<b>81</b>	<b>1.219.331</b>	<b>1</b>	<b>3.861.240</b>	<b>2</b>	<b>245.832</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>36.887.824</b>	<b>16</b>	
Lettonia/ <i>Latvia</i>	4.430.784	826.084	19	2.121.761	48	272.219	6	2.088	0	49	0	1.208.583	27	
Lituania/ <i>Lithuania</i>	17.383.577	10.902.573	63	3.945.303	23	479.673	3	3.158	0	2.553	0	2.050.317	12	
Lussemburgo	136.101	60.866	45	9.190	7	29.939	22	23.982	18	0	0	12.124	9	
Malta	243.375	241.061	99	0	0	0	0	2.314	1	0	0	0	0	
Paesi Bassi/ <i>Netherlands</i>	227.909.219	182.932.352	80	68.409	0	7.706.741	3	473.776	0	1.101.343	0	35.626.597	16	
Polonia/ <i>Poland</i>	61.617.109	15.951.688	26	22.612.530	37	2.423.165	4	59.689	0	1.502	0	20.568.535	33	
Portogallo/ <i>Portugal</i>	25.129.838	25.036.208	100	51	0	63.107	0	29.019	0	0	0	1.453	0	
Rep. Ceca/ <i>Czech Rep.</i>	23.629.416	23.072	0	8.015.007	34	2.037.014	9	21.084	0	6.822	0	13.526.417	57	
Rep. Slovacca/ <i>Slovakia</i>	19.746.549	552.923	3	8.125.120	41	547.663	3	51.089	0	73.017	0	10.396.737	53	
Romania	18.760.119	13.436.899	72	1.664.590	9	1.808.472	10	19.652	0	1.829.111	10	1.395	0	
Slovenia	8.692.862	4.484.170	52	699.219	8	2.917.859	34	3.353	0	0	0	588.261	7	
Spagna/ <i>Spain</i>	155.120.070	144.307.349	93	4.838	0	814.471	1	195.509	0	41	0	9.797.862	6	
Svezia/ <i>Sweden</i>	35.708.792	29.365.952	82	1.187.393	3	4.948.438	14	88.418	0	0	0	118.591	0	
UK	169.187.133	145.639.740	86	404	0	2.938	0	878.313	1	0	0	22.665.738	13	
Ungheria/ <i>Hungary</i>	18.106.145	0	0	3.740.278	21	3.281.897	18	76.891	0	877.661	5	10.129.418	56	
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>1.594.240.643</b>	<b>1.174.208.251</b>	<b>74</b>	<b>63.973.671</b>	<b>4</b>	<b>57.593.440</b>	<b>4</b>	<b>3.986.512</b>	<b>0</b>	<b>12.070.808</b>	<b>1</b>	<b>282.407.961</b>	<b>18</b>	

Fonte/Source: Eurostat dicembre 2010



## Esportazioni dell'Unione europea per sistema di trasporto

European Union exports by system of transport

	Totale Total		Mare Sea		Treno Rail		Strada Road		Aereo Air		Idrovie Inland Waterway		Altri Others	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Austria	10.216.360		3.479.379	34	2.402.267	24	3.960.927	39	96.742	1	169.071	2	107.974	1
Belgio/Belgium	42.451.012		34.455.159	81	807.830	2	4.462.060	11	914.408	2	1.809.931	4	1.624	0
Bulgaria	9.997.078		7.358.874	74	657.644	7	1.685.532	17	22.854	0	266.314	3	5.860	0
Cipro/Cyprus	510.971		461.866	90	0	0	38	0	49.043	10	0	0	24	0
Danimarca/Denmark	7.252.423		6.221.365	86	1.492	0	958.316	13	60.101	1	20	0	11.129	0
Estonia	3.448.192		2.395.818	69	383.317	11	521.286	15	33.226	1	0	0	114.545	3
Finlandia/Finland	14.030.382		11.001.847	78	692.309	5	2.290.323	16	44.028	0	0	0	1.875	0
Francia/France	56.148.349		43.525.952	78	464.359	1	8.573.124	15	1.220.859	2	823.021	1	1.541.034	3
Germania/Germany	80.455.421		50.935.207	63	4.589.536	6	19.688.631	24	1.662.438	2	1.687.642	2	1.891.967	2
Grecia/Greece	10.275.388		10.009.256	97	0	0	0	0	266.132	3	0	0	0	0
Irlanda/Ireland	2.682.584		2.618.543	98	1.335	0	18.308	1	44.146	2	0	0	252	0
<b>ITALIA/Italy</b>	<b>55.884.596</b>		<b>47.081.563</b>	<b>84</b>	<b>780.133</b>	<b>1</b>	<b>7.331.782</b>	<b>13</b>	<b>614.572</b>	<b>1</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>76.529</b>	<b>0</b>
Lettonia/Latvia	2.823.927		1.648.540	58	613.280	22	518.850	18	42.674	2	21	0	562	0
Lituania/Lithuania	6.299.931		3.389.500	54	1.371.862	22	1.372.504	22	7.364	0	0	0	158.701	3
Lussemburgo	704.664		472.568	67	76.954	11	146.626	21	5.354	1	2.667	0	495	0
Malta	355.233		349.124	98	0	0	0	0	6.088	2	0	0	21	0
Paesi Bassi/Netherlands	61.332.453		50.684.438	83	150.267	0	4.826.407	8	315.214	1	3.518.661	6	1.837.466	3
Polonia/Poland	15.256.555		7.256.574	48	1.673.982	11	5.980.926	39	105.128	1	42.182	0	197.763	1
Portogallo/Portugal	10.591.474		9.852.271	93	56	0	182.204	2	552.758	5	0	0	4.185	0
Rep. Ceca/Czech Rep.	3.922.490		841.866	21	1.220.779	31	1.748.144	45	105.672	3	1.609	0	4.420	0
Rep. Slovacca/Slovakia	2.541.707		292.121	11	1.321.726	52	856.881	34	11.659	0	56.852	2	2.468	0
Romania	15.332.901		12.485.544	81	707.520	5	1.437.921	9	48.987	0	652.667	4	262	0
Slovenia	4.064.912		1.368.923	34	198.856	5	2.171.938	53	5.610	0	0	0	319.585	8
Spagna/Spain	49.993.098		43.583.070	87	56.278	0	2.828.351	6	3.029.572	6	5.785	0	490.042	1
Svezia/Sweden	31.583.110		25.020.973	79	696.148	2	5.160.294	16	145.680	0	239	0	559.776	2
UK	46.070.905		45.439.927	99	30.506	0	21.961	0	575.194	1	0	0	3.317	0
Ungheria/Hungary	4.610.475		0	0	885.528	19	2.950.536	64	116.133	3	574.949	12	83.329	2
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>548.836.591</b>		<b>422.230.268</b>	<b>77</b>	<b>19.783.964</b>	<b>4</b>	<b>79.693.870</b>	<b>15</b>	<b>10.101.636</b>	<b>2</b>	<b>9.611.648</b>	<b>2</b>	<b>7.415.205</b>	<b>1</b>

Fonte/Source: Eurostat dicembre 2010





## Movimento container nei principali porti europei

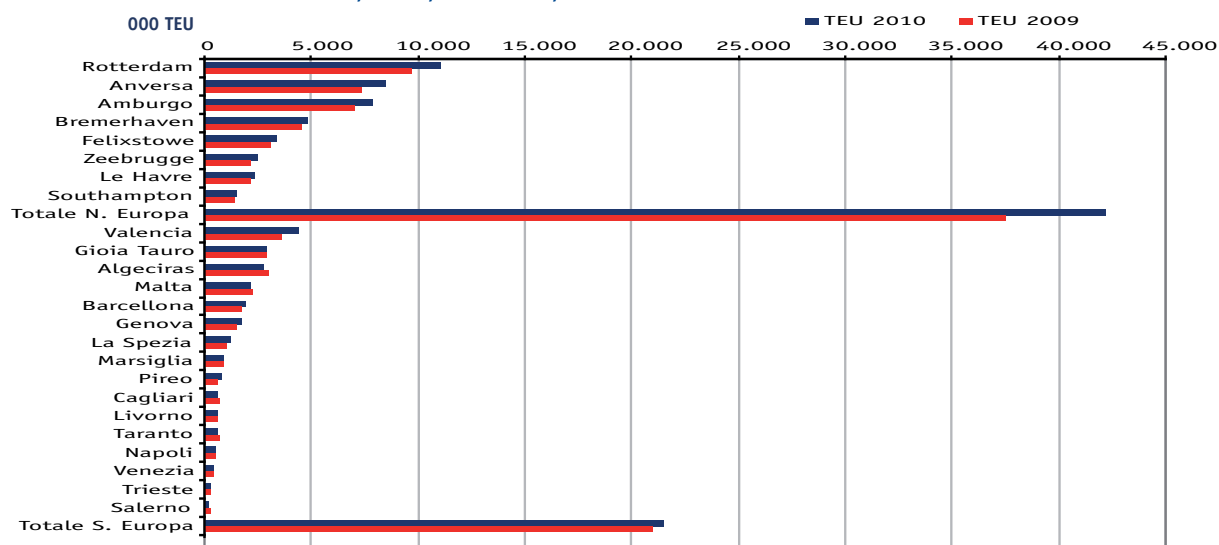
### Containers movement in the major european ports (teu)

Porti Ports	2010	2009	2008	2007	2006	Var. % 2010/09	Var. % 2009/08	Var. % 2008/07	Var. % 2007/06
1 Rotterdam	11.100.000	9.743.290	10.783.825	10.790.829	9.690.052	13,92	-9,65	-0,06	11,36
2 Amburgo	7.900.000	7.010.000	9.700.000	9.900.000	8.861.545	12,70	-27,73	-2,02	11,72
3 Anversa	8.500.000	7.309.639	8.662.891	8.176.614	7.018.799	16,28	-15,62	5,95	16,50
4 Bremerhaven	4.880.000	4.578.641	5.529.159	4.912.177	4.450.000	6,58	-17,19	12,56	10,39
5 Gioia Tauro	2.851.261	2.857.438	3.467.772	3.445.337	2.938.200	-0,22	-17,60	0,65	17,26
6 Felixstowe	3.400.000	3.090.000	3.300.000	3.300.000	3.000.000	10,03	-6,36	0,00	10,00
7 Algeciras	2.806.884	3.042.782	3.324.310	3.400.000	3.244.640	-7,75	-8,47	-2,23	4,79
8 Le Havre	2.400.000	2.200.000	2.450.000	2.600.000	2.130.000	9,09	-10,20	-5,77	22,07
9 Valencia	4.400.000	3.653.890	3.602.000	2.991.109	2.612.139	20,42	1,44	20,42	14,51
10 Barcellona	1.945.733	1.800.662	2.569.549	2.618.523	2.317.368	8,06	-29,92	-1,87	13,00
11 Pireo	863.808	664.895	430.000	1.373.138	1.390.000	29,92	54,63	-68,68	-1,21
12 Genova	1.758.858	1.533.627	1.766.605	1.855.026	1.657.113	14,69	-13,19	-4,77	11,94
13 Southampton	1.500.000	1.410.000	1.700.000	1.900.000	1.516.000	6,38	-17,06	-10,53	25,33
14 Malta	2.200.000	2.279.017	2.300.000	1.900.000	1.490.000	-3,47	-0,91	21,05	27,52
15 Zeebrugge	2.500.000	2.187.616	2.209.713	2.050.000	1.653.493	14,28	-1,00	7,79	23,98
16 La Spezia	1.285.155	1.046.063	1.246.139	1.187.040	1.120.000	22,86	-16,06	4,98	5,99
17 Marsiglia	953.435	882.580	847.651	1.001.957	941.000	8,03	4,12	-15,40	6,48
18 Taranto	581.936	741.428	786.655	755.932	892.300	-21,51	-5,75	4,06	-15,28
19 Livorno	628.489	592.050	778.864	745.557	657.600	6,15	-23,99	4,47	13,38
20 Cagliari	629.340	736.984	307.527	547.336	687.657	-14,61	139,65	-43,81	-20,41
21 Napoli	532.432	515.868	481.521	460.812	445.000	3,21	7,13	4,49	3,55
22 Venezia	393.913	369.474	379.072	329.512	316.641	6,61	-2,53	15,04	4,06
23 Trieste	281.629	277.245	335.943	265.863	215.500	1,58	-17,47	26,36	23,37
24 Salerno	234.809	269.300	330.373	385.306	358.000	-12,81	-18,49	-14,26	7,63
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>63.663.874</b>	<b>58.556.594</b>	<b>67.289.569</b>	<b>66.892.068</b>	<b>59.603.047</b>	<b>8,72</b>	<b>-12,98</b>	<b>0,59</b>	<b>12,23</b>
<b>Tot. porti italiani Tot. Italian ports</b>	<b>9.177.822</b>	<b>8.939.477</b>	<b>9.880.471</b>	<b>9.977.721</b>	<b>9.288.011</b>	<b>2,67</b>	<b>-9,52</b>	<b>-0,97</b>	<b>7,43</b>
<b>Incidenza porti italiani su incremento totale Italian ports share of total</b>						<b>4,67</b>	<b>-10,78</b>	<b>-24,47</b>	<b>9,46</b>

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su fonti varie

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

### Northern and Southern European ports comparison



## Il lavoro a bordo e la formazione

### *On Board labour and training*

#### Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane superiori alle 100 gt

*Estimated jobs onboard Italian ships over 100 gt*

<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO</b> <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	<b>5.940</b>
Petroliere <i>Oil tankers</i>	2.575
Gasiere <i>Gas tankers</i>	490
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	2.415
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	465
<b>NAVI DA CARICO SECCO</b> <i>DRY CARGO SHIPS</i>	<b>4.265</b>
Carico generale <i>General Cargo</i>	675
Portacontaineri e frigorifere <i>Container ships</i>	440
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	2.025
Traghetti <i>Ferries</i>	1.125
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI</b> <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	<b>23.505</b>
Crociera <i>Cruise</i>	14.300
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	655
Traghetti <i>Ferries</i>	7.490
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	1.060
<b>PORTARINFUSE POLIVALENTI</b> <i>OBO CARRIERS</i>	<b>25</b>
Ore/Oil, OBO	25
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI</b> <i>AUXILIARY SERVICES SHIP</i>	<b>3.260</b>
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats</i>	2.205
Altri tipi di navi <i>Others</i>	1.055
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>36.995</b>
di cui: Personale alberghiero	<b>12.820</b>

Fonte/Source: Confitarma

#### Attività di Formare da realizzare nell'ambito dei Centri Sperimentali di Sviluppo delle Competenze

*Planned Formare's activities within the experimental center for development of maritime skills*

	
<b>CORSI</b>	
Cuochi equipaggio	
Tour Escort	
Cuochi crociera	
Hostess/steward traghetti	
Allievi cuochi traghetti	
Primi camerieri	
Allievi cuochi bordo	
Allievi commissari	
Sicurezza portuale	
Elettricisti	
Personale hotel bordo	

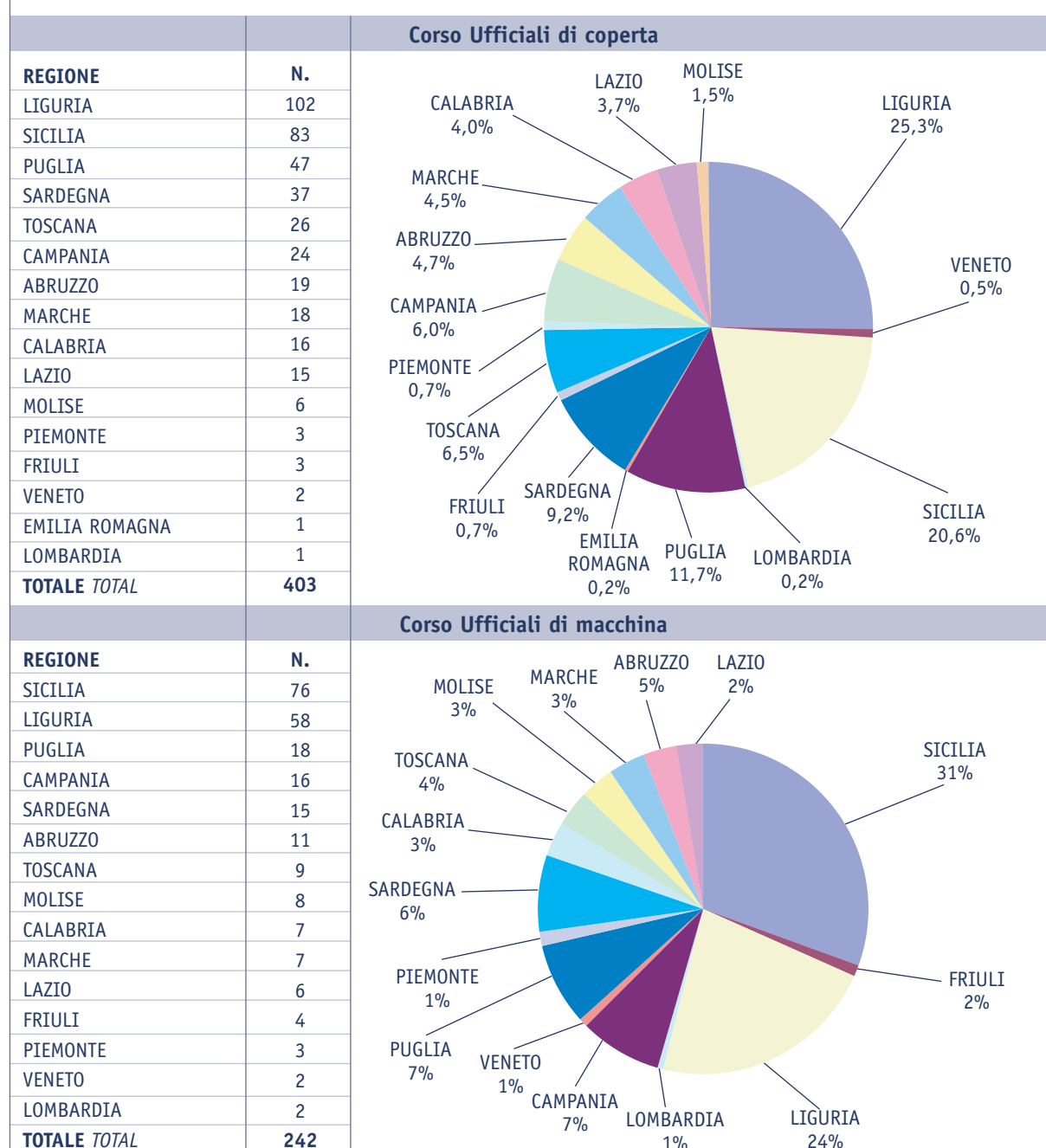
Fonte/Source: forMare



**Allievi ufficiali ammessi all'Accademia dal 2005 al 2011 per regione di provenienza**  
*Cadet's district of origin*



**FONDAZIONE  
 ACCADEMIA ITALIANA  
 MARINA MERCANTILE**



Fonte/Source: Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile

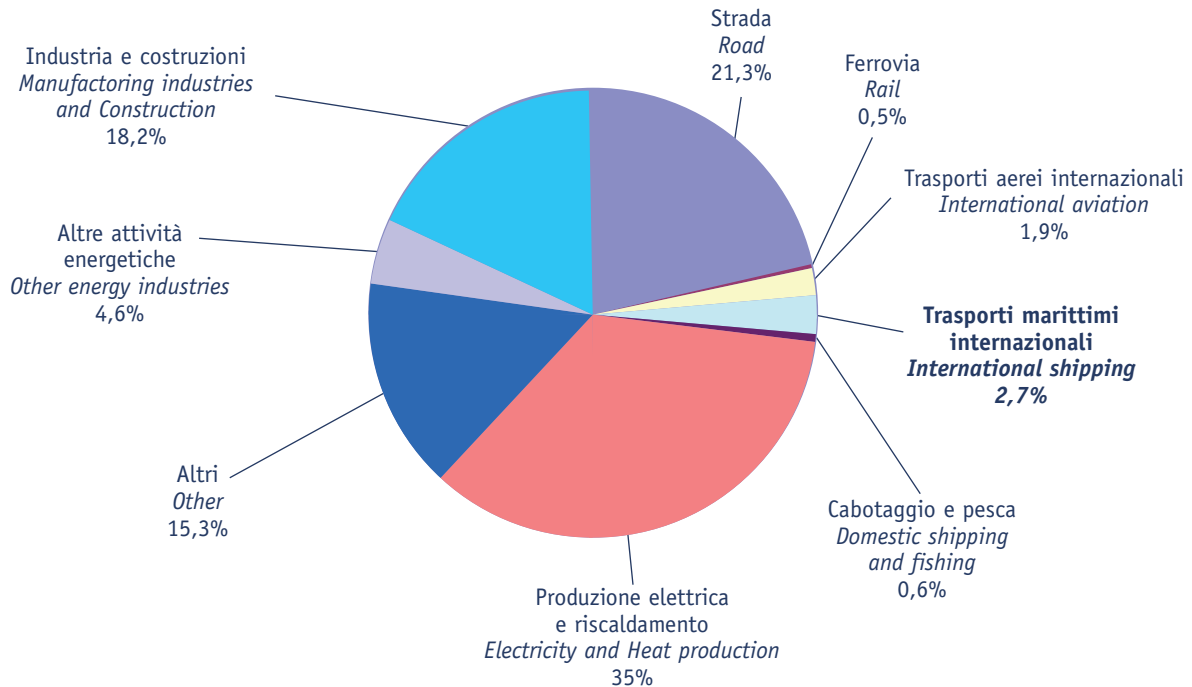


# La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione

## Environmental protection and shipping safety

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

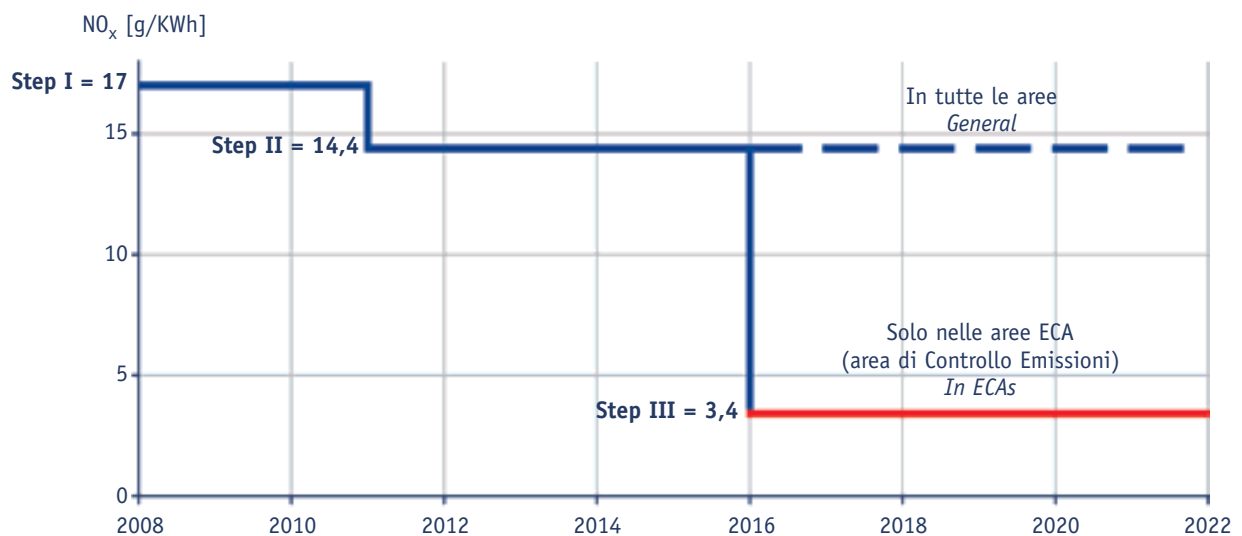
Emissions of CO<sub>2</sub> from shipping compared with global total emissions



Fonte/Source: IMO

### Implementazione dei limiti NO<sub>x</sub> secondo le scadenze previste dall'Annesso VI della Convenzione MARPOL 73/78

Implementation schedule NO<sub>x</sub> limits according to IMO MARPOL 73/78 Annex VI

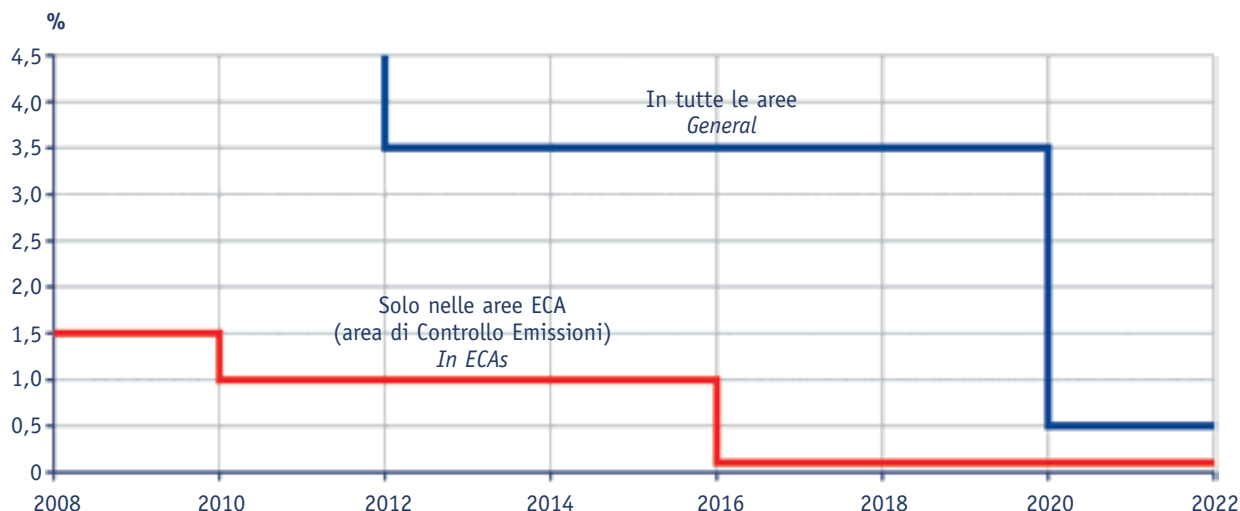


Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Annesso VI rivisto MARPOL Confitarma processing IMO MARPOL 73/78 Annex VI data



## Implementazione dei limiti SOx secondo le scadenze previste dall'Annesso VI della Convenzione MARPOL 73/78

Implementation schedule SOx limits according to IMO MARPOL 73/78 Annex VI



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Annesso VI rivisto MARPOL. Confitarma processing IMO MARPOL 73/78 Annex VI data

## 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>		(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 December 2011.</i> (*) 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> (**) 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> (***) 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>								
	Ricambio acqua zavorra <i>Ballast Water Exchange</i>									
	Sistema di trattamento <i>Ballast Water Treatment</i>									

Fonte/Source: IMO







# The Council Report to the Annual General Meeting

## CONTENTS

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

### **77 The Italian merchant marine in 2010**

- 77 Size and composition of the fleet
- 77 Italian foreign trade
- 77 Piracy and security
- 77 Shipowners and finance
- 78 Naval investment and fleet renewal
- 78 Tirrenia
- 78 Tourism from the sea
- 79 Cabotage and maritime bunkering services
- 79 The Committee on Rules and Competition
- 79 The maritime network, ports and logistics in Italy

### **82 International navigation and maritime traffic**

- 82 The world fleet
- 83 Worldwide shipbuilding
- 83 Maritime markets

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

- 85 The European fleet
- 85 EU foreign trade
- 85 Entry and exit summary declarations for ships
- 86 Passengers' rights
- 86 Security – Entry and exit summary declarations for goods

### **86 Employment onboard and training**

- 86 Maritime employment
- 86 Industrial and labour relations
- 87 Education and vocational training
- 88 Minimum Safe Manning
- 88 Protection of health and safety at the workplace
- 88 Year of Seafarers
- 88 Manpower 2010 update
- 88 Manila diplomatic Conference
- 88 Maritime Labour Convention, 2006

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

- 89 Emissions
- 89 Waste water discharge
- 90 Noxious aquatic organisms in ballast water
- 90 New technologies and research
- 90 Cold ironing/shore power
- 91 "Bunker Oil" Convention

### **92 The Confitarma organization**

- 92 Young Shipowners



## Introduction by Paolo d'Amico President of Confitarma

*The sea locks it in a tender and loving embrace where the Alps do not enclose it: the sea that our ancestors called Mare Nostrum. And as gems fallen from its tiara, Sardinia, Sicily and other smaller islands are scattered through that sea where the nature of soil, the backbone of mountains, language and throbbing souls speak of Italy.*

Giuseppe Mazzini

The history of the Italian navy has more ancient origins than the Italian Unity: it suffices to think of ancient Rome, the Seafaring Republics or Christopher Columbus, not to mention the Sardinian and the Bourbon Navies. In every age, Italian shipowners, their ships and crews played a leading role in the historical, political and economic events of the country.

After all, it could not be otherwise, as suggested by Giuseppe Mazzini's words, which I think are the most appropriate words to celebrate the 150<sup>th</sup> anniversary of the Italian Unification since they underline the close link existing between our mainland and our sea, our islands and our peninsula, our culture and the cultures which, in a mutual exchange, contributed to shape it and make it excel all over the world.

In Mazzini's words, Italy is locked by the sea in a "tender and loving embrace", even though this sea has too often been neglected and not adequately enhanced as primary resource of our society and main gateway to international markets.

In a situation such as the current one, characterized by global economic and financial crises and new revolutions to conquer democracy, the Mediterranean Sea is at the core of international developments. In this context, Italy can play a leading role, provided that choices are made to reach greater logistical efficiency, which is essential for Italy's economic relaunch.

These choices range from intermodal logistics to training, tourism, energy supply and environmental-friendly processes. The Italian shipping industry is ready to rise up to this global challenge, thanks to a fleet which keeps on growing and renewing itself, considering that currently 64% of its ships are less than 10 years old.

Its fleet ranks 11<sup>th</sup> in the world and its tonnage exceeds 17 million. Thanks to the many daily connections with the Motorways of the Sea, this fleet ensures territorial continuity with Sardinia, Sicily and the other smaller Italian islands.

New technologies mean new skills and also mean that the training of crews must be updated, in compliance with the ever stricter regulations and safety rules which require ever more skilled staff. This is the reason why the Italian shipping industry has long focused its attention on training and enhancement of crews: human resources are a fundamental factor to ensure safe, efficient and environmental-friendly seaborne transport.

Nevertheless, we cannot forget the safety of the Italian crews and ships that sail the seas all over the world and must ever more face difficult situations which not only put seafarers' lives at risk, but also threaten the freedom of navigation.

I am referring, in particular, to piracy which, over the last few years has recorded a really alarming *escalation*, of which governments seem to underestimate the growing severity. Considering the intensity and place of attacks, we can say that this worrying phenomenon is turning into a real war in open seas. It is now clear that this war cannot be won by only deploying the naval means of the antipiracy International missions, also considering that currently checks in the Somali territory cannot be carried out to eradicate pirates' bases on the mainland and at sea. Furthermore, the recent rebellions in Northern Africa countries have highlighted the risks that ships are running, especially in terms of crew safety.

Since 1861 many things have changed, but the merchant fleet keeps on playing a fundamental role for the Italian economy. I remember that in 2010 we celebrated the 130<sup>th</sup> anniversary of the first Conference of Italian Shipowners, held in Camogli, which gave rise to a Committee of 20 shipowners – the "ancestor" of the current Confitarma. Giuseppe Garibaldi was appointed as honorary president of that Committee and on that occasion he wrote: "Sailor as you are, and proud of being member of this family, I accept with deep gratitude the Presidency, since I am convinced, that after its unification, Italy has a sacred task to fulfil: it must ensure its fortunes and future by restoring the navy that, in hard times, was alone in flying the flag of honour, vitality and future of the country".

Confitarma, which this year will celebrate the 110<sup>th</sup> anniversary of its foundation, keeps on promoting the development of the Italian merchant marine, in the framework of a policy designed to enhance seaborne transport.



## The Italian merchant marine in 2010

### Size and composition of the fleet

At the end of 2010 the Italian owned merchant fleet consisted of 1,664 ships, for total gross tonnage of 17,329,089 gt, broken down as follows:

- ships exceeding 1,000 gt: 844 vessels, equivalent to 17,060,584 gt;
- ships from 100 to 999 gt: 820 vessels, equivalent to 268,506 gt.

Compared to 2009, there was a 6% increase in the number of ships and a 10% increase in tonnage. Roughly 92% of Italian owned ships, the equivalent of approximately 15,934,000 gt, are entered into the Italian International Register, while 7,9% (1,365,000 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 96.5%, with a new reduction of the portion controlled by public and state entities.

In 2010 the Italian fleet was further renewed, by reducing the share of older ships and increasing the share of younger ones: 68% of vessels are less than 10 years old and 43% are less than 5 years old.

### Italian foreign trade

In 2010, 53% of Italian foreign trade relied on seaborne transport compared to 15% that relied on road transport.

56% of Italian foreign trade was carried out with EU member States: 26.2% of it travelled by sea (28% for imports and 23% for exports).

### Piracy and security

According to the *International Maritime Bureau* official statistics, in 2010, 445 vessels were attacked by pirates (10% more than in 2009), with at least 8 victims of the crews.

The hardest hit areas were Somalia and the Gulf of Aden with 192 attacks, followed by South East Asia and Indonesia (71 attacks), Bangladesh (23 attacks) and Nigeria (19 attacks).

The 8 Italian vessels attacked in 2010 managed to avert the danger thanks to the intervention of the coalition naval forces or thanks to other successful operations. 5 Italian vessels were attacked in the first four months of 2011. Two of them were hijacked by pirates that held 43 sailors hostage, 11 of them were Italians. Faced to this severe escalation of piracy, there is growing awareness that merchant ships cannot be protected only with the military units deployed in open seas, considering that the waters in which attacks are carried out are practically equivalent to the whole Indian Ocean. This is further proven by the case of the Italian oil tanker *Savina Cailyn* assaulted in February 2011 some 850 miles off the Somali coasts. Hence the need for revising the traditional passive defense approach followed so far by all the international organizations of the sector, by envisaging the possibility of embarking armed personnel on Italian ships.

In this regard, apart from the Military Navy Chiefs of Staff Project (NMP – Military Protected Areas), which envisages the possibility for Italian vessels to embark, on a voluntary basis in some Indian Ocean and Red Sea ports, personnel from the Military Navy, 4 bills have been submitted to Parliament to embark private teams of professionals on vessels in order to actively defend crews and cargoes.

In May 2011, after Confitarma's lobby actions, an agreement has been reached between the Government and Parliament to approve an urgent measure to this end.

In 2010, the maritime security activities not linked to piracy focused on the sphere of competence of the Coastal Guard VI Unit, with which the Working Group on Navigation Safety (the former CSO) of the Ocean Navigation Committee started a fruitful exchange of views on the simplification of procedures regarding activities and operations on security from a perspective that takes into account the shipowners necessities.

### Shipowners and finance

The Basel II Regulation – In 2010 the shipping industry reaffirmed its commitment to the implementation of the Basel II Agreement, which leads credit institutions to develop their own *credit risk management* systems, with a view to manage the *lending* and credit monitoring processes more efficiently, so as to define a risk profile for every client and apply the most suitable terms and conditions.



In this connection – considering that, for assessing credit exposure in the *shipping* sector, currently Italian banks use the “Standard Method”, which does not recognize the naval mortgage as a tool for mitigating the credit risk – jointly with the Italian Banking Association (ABI), a public awareness campaign has been launched vis-à-vis the banking sector for it to change its approach to said exposures and follow the IRB (*Internal Rating Based*) methodologies or the so-called “Classification Regulatory Criteria” (typical for “*Specialised Loans*”, as is the case with funds to the *shipping* sector). By following this approach, it is very likely for these exposures to acquire a high *rating*, with a significant benefit for the shipping industry.

It was also repeatedly highlighted that such a choice would benefit the whole banking system, thus enabling Italian banks to be more competitive vis-à-vis foreign competitors.

In fact, we must reaffirm that Confitarma has always had a constructive stance on the introduction of the new Basel Regulation. Confitarma has always expressed a proactive stance on the implementation of the new rules, being certain that a more unbiased and transparent assessment of creditworthiness (pillars 2 and 3 of the Agreement) can benefit the shipping industry, which is often wrongly perceived as a high risk industry.

Again in 2011, Confitarma will commit itself to constructively urging the banking system to develop internal *rating* systems, validated and suitable for classifying exposures in the *shipping* sector by means of the IRB (*Internal Rating Based*) methods.

Mapping of ship-lending in Italy – In 2010 Confitarma also started an innovative project designed to improve the knowledge of the sector from the financial viewpoint.

The aim was identify and monitor the major financial aggregates characterizing the *shipping* industry, with a view to laying the foundations for mitigating the risk factors and improving the identification of critical factors and opportunities for this industry. In concrete terms, this goal can be identified in the improvement of knowledge related to the size of the *ship-lending* market, the financing methods, the distribution by underlying *asset* classes, the organizational size and finally the risk in the framework of the gradual introduction of the Basel II Agreement.

Said project envisages the drafting of a questionnaire, currently being prepared jointly with ABI, which will involve the most active Italian and foreign banking groups operating in the Italian shipping sector.

We hope that the feedback from banks will contribute to make the relationship between the *shipping* industry and the financial sector, which is one of its major suppliers, more transparent and cooperative. We strongly believe that the possibility of regularly monitoring (for example on a yearly basis) the efficiency of the relationship between the *shipping* and the banking sectors – on the basis of objective and shared parameters – may help the Italian shipping industry to regain competitively.

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

In 2010, Italian shipowners ordered 109 ships (equivalent to 3,337,799 gt) from Italian and foreign shipyards, which are expected to be delivered between 2011 and 2013.

During 2010, 66 ships (equivalent to 2,100,000 gt approximately) were finished: from 2001 to 2010 468 new ships were completed and delivered to Italian shipowners, exceeding 10 million gt and accounting for 58% of the current fleet.

In spite of the significant reduction of investment recorded over the last two years, on the whole, from 2007 to 2010, Italian shipowners ordered from Italian and foreign shipyards more than 300 ships for a total value of 18 billion dollars. In the first months of 2011, there has been a recovery of new orders for ships.

### **Tirrenia**

The privatisation process of the Tirrenia Group started in 2010 and is expected to end within the first half of 2011.

### **Tourism from the sea**

In spite of the generally negative economic trends recorded by the national tourist economy, in 2010 the cruise ship segment, as well as most of passenger *ro/ro* traffic, grew significantly.

In particular, in 2010, more than 9,100,000 cruise passengers were recorded in Italian ports and a further remarkable increase is foreseen in 2011, estimated at roughly 17% and totalling about 11 million passengers.

Italy keeps its European *leadership* in terms of passenger movement: Civitavecchia is the major





Italian cruise ship port and in 2011 it will record 2,458,000 passengers, followed by Venice (1,650,000), Naples (1,275,000) and Leghorn (945,000), Savona (931,000), Genoa (874,000), Bari (525,000) and Palermo (519,000).

In 2011 the cruise season will involve 52 navigation companies with 149 cruise ships in 67 Italian ports and 12 Italian regions.

The sector has great potential for growth and it can play a leading role in developing land-based tourism, which is so important for Italy.

The vitality of the passenger transport and cruise ship sector, demonstrated by its ability to stand fast in such a harsh and sensitive period for the national tourist sector, should now be fostered by a smart management of the new *safety* and *security* rules. They shall be the driving force to improve the services provided to passengers and never hamper the industrial development of the sector.

### **Cabotage and bunkering services**

The importance in the Italian integrated economic system of the companies operating in “minor” cabotage and maritime bunkering services is often undervalued, and yet they play a fundamental part in the development of our tourist sector and for our industries.

In 2010, due to a number of factors, a structural crisis was lurking over these two sectors. Other than the loss of fiscal benefits for the entities part of the ordinary registry, we must also consider: the costly expense for the renewal of the bunkering fleet with the implementation of the double hull regulation for the transport of heavy grade oil (HGO), the decrease of the demand as a consequence of the continuing economic crisis, the relevant costs of embarked personnel and the considerable increase of the cost of fuel.

Furthermore, in the maritime bunkering services, on top of the difficulties of a regulatory framework that is not considered very favorable for the companies, in 2010 we record a case of a vessel flying European flag but employing non EU staff that is operating in the National market, where there have always been companies with Italian ships and personnel, that implies serious repercussions also from an economic standpoint.

On the subject of cabotage and short sea shipping, we recorded the presence of non genuinely EU operators that, although operating ships that are formally registered in EU territories, can be traced to non EU operations thereby posing questions on the very spirit of Regulation 3577/92 that disciplines the liberalization of cabotage and short sea shipping within the territory of the EU in favor of EU shipowners.

### **The Committee on Rules and Competitiveness**

The Committee on Rules and Competitiveness created in 2005 has the task of examining national and international maritime regulations and proposing alternative solutions for the regulations which are no longer suitable for current maritime markets and impose excessive burdens, thus negatively affecting the Italian fleet competitiveness.

From the legislative viewpoint, no short-term solution is envisaged for the bills submitted many years ago.

Conversely, in 2010, results were reached in relation to the updating of rules regarding cooks working on board of ships, the ratification of the 2006 MLC Convention, the adoption of the bilingual drafting of the Navigation log books and the updating of the Fuel log book.

Furthermore, upon a Confitarma request, checks are being made so as to see whether the working language on board can be used – instead of Italian – to draft the Navigation log books (which is currently not possible).

Another issue tackled in view of streamlining administrative procedures regards the cooperation started between Confitarma, the Young Shipowners Group and the Infrastructure and Transport Ministry to draft *proforma* forms for the direct e-submission of applications and requests regarding the ship administrative regime (registration, cancellation, name attribution, bare boat charter registration, etc.). In the future also the *online* form-filling in and sending are envisaged.

The issues reported to the Committee, which are still outstanding, are the following: the change of regulations to facilitate the registration of ships entered into foreign registers; the release of guarantees in case of sale of ships abroad; the issuing of Radio licenses and renewal of security certificates; the updating of seafarers’ minimum qualifications and requirements; passenger transport, which is still regulated by a Royal Decree dating back to 1897; the presence of Harbour Officers within the Italian consulates located in major international ports; the failure to enter Italy into the *white list* of the *Standards of Training, Certification and Watchkeeping Convention* (STCW).



## The maritime network, ports and logistics in Italy

Motorways of the Sea and eco-bonus – In spite of the crisis dragging on, the supply of yearly services provided by Italian operators with ro/ro ships from Italian ports records a positive trend both in Sicily and in international connections. Most of these routes are valid for ecobonus purposes in favour of haulers that use seaborne transport instead of road transport.

Sardinia is recording a counter trend since, after a strong increase of supply over the previous years, in March 2011 it recorded a remarkable fall mainly due to the reduction of services provided by Tirrenia.

Currently Italian shipowners provide connections from Italy to most West-Mediterranean countries (France, Spain, Morocco, Tunisia, Libya and Malta) and also positively look to the East-Mediterranean region where services are operated to Greece, Syria and Egypt.

Unfortunately, the recent events which have taken place in the Arab countries hamper – at least in the short-term – the operation of line services which in many cases have been slowed down, if not suspended.

If we examine the various areas in greater detail, we can see that Sicily recorded an increase both in terms of number of weekly departures (round trips, which have risen from 77 to 82) and in the number of lines (from 18 to 22). Hence, a slight increase of the lane meters offered was also registered, which exceeded 313,000 per week.

Even though the weekly round trips offered on international routes slightly decreased, lane meters increased (198,140) thanks to the operation of larger vessels. As a result of the operation of the new line for Syria and Egypt, the average distances covered increased. On the whole, routes rose from 20 to 22.

As anticipated, the number of weekly departures decreased by 20% and, hence, the lane meters offered fell to 240,000. Certainly it was a temporary situation linked to the Tirrenia privatization process, which added to the difficult period experienced by Sardinia's economy which, unlike Sicily's, was not supported by the ecobonus that has proved to valuably back transport.

On the whole, the stowage offered on a yearly basis by national operators reached the equivalent of 1.4 million commercial vehicles or 1.7 million semitrailers.

General Logistic plan: – In 2010, in the framework of the works carried out by the National Haulage Council, the new National Logistic Plan was drafted, examined and adopted. The government document – also characterized by the fact that it envisaged 51 priority actions designed to bridge Italy's logistic efficiency *gap* – was finalized by the Junior Minister for Infrastructure and Transport, Giachino, after consulting the stakeholders, including Confitarma. Even though it focused on a *policy* vision mainly influenced by road haulers' needs and approach, the Plan recognized some priorities suggested by the shipping industry, particularly with reference to intermodal transport. In this connection, the need was also stressed to extend and possibly systematize the *ecobonus* system as an environmental incentive to develop the Motorways of the Sea. As is well-known, this instrument was in force for three years (2007/2009) and hence had to be extended and refunded to keep on playing its role as system facilitator for the most environmental-friendly modal choices. Subsequently, the Infrastructure and Transport Ministry moved along these lines with a Ministerial Decree, which uses the road haulage funds envisaged by the finance bill for the current year.

Port traffic trends: – According to data and statistics available, in 2010, the total movement of containers in Italian major ports recorded a 2.56% slight increase, equal to roughly 241,370 TEUs. In 2010, in *transshipment* national ports (such as Gioia Tauro, Taranto and Cagliari), the handling of containers further decreased. In the case of Gioia Tauro, the decrease was equal to 0.22% which, though limited, showed the great difficulties that this port incurred in recovering the pre-crisis traffic levels. In fact, between 2008 and 2009 traffic decreased by 17.60%. In 2010 the Taranto port recorded a sharp fall by 21.51% as against the previous year, which further increases the loss registered between 2008 and 2009 by -5.75%. Conversely, the traffic trend in the Cagliari port was checkered since- in spite of a 14.61% decrease in 2010 as against 2009 – it grew by 104.65% as against the 2008 traffic and by 14.98% as against 2007.

Conversely, the destinations ports were favoured, as shown by the Genoa port, which in 2010 grew by 14.69% compared to the previous, thus reaching almost the same levels as 2008, as well as by La Spezia, which even recorded a 22.86% increase as against 2009 and a 3.13% increase as against 2008, thus almost fully recovering the traffic lost during the crisis.

The Parliamentary circuit for reforming Law no. 84 of 1994 on ports – In 2009 the works carried out by Parliament for reforming Law no. 84 of 1994 had led to the adoption – by the restricted



group of the VIII Senate Committee – of a single text which merged the three bills submitted to the Committee at that time.

In October 2010, the Italian Minister for Infrastructure and Transport submitted to the Senate Presidency its own bill (AS no. 2403). Said initiative led to the Committee's adoption of a new single text – also taking into account the government bill – as basic text for reforming ports' organization, which in January 2011 was subjected to many amendments.

Some of the amendments tabled radically change article 14, which regulates technical and nautical services; in 2007 said article had been drafted with an inter-association agreement signed by six national organizations representing the companies using and providing those services. Besides being in sharp contrast with said agreement, these amendments – if approved – would run the risk of disrupting the current tariff control centralized system, thus devolving to local authorities all powers in this field, with severe damage for the transparency and fairness of the procedures designed to set tariffs.

A positive factor emerging from the above stated single text regards the number of members in the Harbour Authorities Committee, which remained unchanged, even though the powers entrusted to said body were reduced and assigned to the President of the Harbour Authority.

#### Technical-nautical services

*Towing* – In March 2010, the Infrastructure and Transport Ministry issued some significant interpretation clarifications to supplement the criteria and mechanism to set towing tariffs, with specific reference to the problems linked to the depreciation and amortization of vessels. In May, in the light of the negative impact that the international economic crisis had on sea traffic and in view of limiting the related tariff increases, as well as on the basis of a preliminary agreement reached on the matter by the national associations concerned, the Ministry gave instructions to curb the towing tariff increases stemming from the fact-finding surveys and consultations carried out following the demands for revision submitted in the 2010/2011 two-year period.

*Pilotage* – In January 2010 the Ministry for Infrastructure and Transport notified of having given instructions for the pilotage tariff decrees to incorporate the changes introduced following the introduction of the severance pay (TFS) enshrined by the Presidential Decree no. 104 of 2009. In particular, for every port the tariff variations to pay for the TFS were identified: at national level those variations entailed a 1.17% weighed average increase. On that occasion, the Ministry decided to redraft the rule which granted tariff reductions in relation to the number of services provided, in a quarterly period, to the ships belonging to/managed by the same navigation company. By means of this rewording, the Ministry intended to keep the existing tariff situation unchanged and concurrently avoid an extensive application of said facilities, which were not justified by real traffic increases. During the second half of 2010, the Ministry also proceeded to renew the service tariffs for the 2011/2012 two-year period with a 4.5% national weighed average increase, also considering the Motorways of the Sea. On that occasion, Confitarma together with the other national organizations representing the shipping companies using the services, asked for the creation of a Ministerial consultation forum, as from early 2011, to check the service tariff mechanisms and criteria. The Ministry met said request and the exchange of views on that matter started in January 2011.

*Mooring* – In 2010 also the request for revising mooring tariffs – submitted by Angopi for the 2011/2012 two-year period and regarding 56 national ports – was examined. The national weighed average increase was equal to 3.92%, again considering the benefits recognized for the Motorways of the Sea.

Maritime taxes and duties – Law no. 25 of February 27, 2010, designed to convert Legislative Decree no.194 of 2009 (the so-called *Milleproroghe*) also envisaged some important provisions regarding the maritime port sector.

In particular, with a view to facing the competitiveness crisis of national ports, with specific reference to transshipment ones, said law postponed by two years - from 2010 to 2012 – the increase of maritime taxes and duties laid down in article 4 of the Presidential Decree no. 107 of 2009.

Furthermore, pending the full implementation of financial autonomy and experimentally for the years 2010 and 2011, said law granted to Harbour Authorities the power to vary the ship mooring tax and the port tax on goods, either by doubling or even eliminating them. In case of their elimination, with a view to making up for the reduced tax revenue, the Harbour Authorities were granted the power to make a correspondent reduction of current expenses or a correspondent increase of revenues.

Safety of operations and port services – Law no. 25 of 2010 regulates also the safety of operation and port service matters. In particular, it envisaged a new postponement – from 24 to 36 months,



namely until April 24, 2011 – of the deadline by which the necessary provisions should be enacted to allow the coordination of Legislative Decree no. 81 of 2008, regarding the protection of health and safety at the workplace, with Legislative Decree no. 272 of 1999 concerning the working activity in ports. With subsequent Law no. 10 of 2011 for converting Decree Law no. 225 of 2010, a further extension of said deadline to April 24, 2012 was also envisaged.

Establishment of the SISTRI system – By enacting Decree 17 of December 2009, published in January 2010, and subsequent changes and additions, the Ministry for Environment and the Protection of Territory and Sea created a modern e-system for monitoring the traceability of the whole sector of dangerous and special waste (also including urban waste in the Campania region), managed by the Carabinieri Unit for Environmental Protection, known as SISTRI. Confitarma took actions so that the waste seaborne transport, the shipowner or the charterer that carry it out, may delegate the procedures envisaged by said system to shipagents. Furthermore, it was expressly ruled out that the provisions of said decree, to which concessionaires are subjected, should not apply to the waste produced by ships given in ports to concessionaires. Sistri became operational on October 1, 2010, while the terms for the parties' compliance with law provisions and obligations and the verification of the full operation of the system were postponed to May 31, 2011. Hence the related penalty system shall be enforced as from June 1, 2011.

## International navigation and maritime traffic

In 2010 the world economy continued to grow, though with ups and downs and with different trends according to the various countries. The major emerging economies, namely China and India, gave signs of robust growth, whereas the advanced economies' growth, especially in Europe, was weaker except for Germany's. The U.S. economy strengthened, particularly over the last few months of 2010, whereas Japan's was on the wane.

In 2010 the gross world product (GWP) registered an increase of 3,6% to which the greatest contribution – over two thirds of this figure – was provided by emerging countries. Nevertheless, prospects remained uncertain, especially in advanced economies, where private consumption suffered from the labour market weakness and the need to redress public accounts and families' budgets.

As from the 2010 summer the oil price increased and, in early April 2011, it reached the level of 110 US\$ a barrel (average of the three main types of crude oil), as against 75 US\$ in August 2010. The substantial increase of the oil price in November 2010 reflected the increase of demand, especially by the United States and China. Nevertheless, considering the wide margins of untapped production capacity in OPEC countries and the uncertain prospects for world economy growth, the quotations of *futures* on the oil price (WTI quality) do not point to further significant increases in 2011. Over the last few months of 2010 the increase of food commodity prices continued, especially those subjected to supply constraints, namely sugar, maize and soy; also the price of some metals recorded remarkable increases, thus reflecting the strong demand from emerging countries, China in particular.

With a view to averting the risk of a new excessive increase of world imbalances, in the G20 Summit held in Seoul in November 2010, the Heads of State and Government adopted an action plan, the so-called *Seoul Action Plan*, which committed the countries to implementing coordinated economic policies, designed to correct persisting imbalances. To this end, thanks to the technical support of the International Monetary Fund (IMF), the G20 committed itself to identifying a series of indicators which could timely sound the alarm for imbalances running the risk of becoming unsustainable and alert on the urgency for the countries involved to take corrective measures (the so-called *Mutual Assessment Process*, MAP).

According to the WTO-World Trade Organization, the world trade volume registered a sharp increase of 14,5% in 2010, as against a 12% decline in 2009.

In 2010, a 8% increase in the volume of world maritime trade was estimated against 2009, for a total value of 8,374 million tons. With reference to the demand for maritime transport services, resulting both from the quantities of goods transported and the distances covered, in 2010 an approx. 8% increase was forecast, for a total of 33,670 billion ton-miles.

### The world fleet

On January 1, 2011 the world fleet, whose size determines the supply of maritime transport ser-



VICES, recorded a further 10% increase, by almost reaching 958 million tons of gross tonnage (gt) and 1.349 million tons of capacity (dwt).

In the list of major world fleets in terms of shipowners' control, Greece ranks 1<sup>st</sup> with about 202 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 2010 the world orders  *carnet* pointed to the building of 7,822 new ships worth 261 million tons of gross tonnage (417 million dwt), 63% of which in terms of number of ships and 49% in terms of gt will be completed within 2011.

South Korean shipyards retain  *leadership*, followed by China and Japan: these three countries account for 90% of world orders.

South Korea has a leading position in the building of tankers (226 units for crude oil and 56 for oil by-products, with a capacity totalling 50 million dwt), container ships (272 units, equivalent to 29,2 million dwt), chemical carriers (113 units equivalent to 4.6 million dwt) and gas ships (20 LNG units, equivalent to 1.7 million dwt). Japan is the main builder of gas ships (35 LPG units, equivalent to 588,000 dwt); China is a  *leading* country in the building of bulk carriers (1,398 units with a capacity equal to 108.2 million dwt), general cargo ships (432 units, equivalent to 6.6 million dwt) and mixed passengers/ro-ro ferries, with orders to the tune of 5 units (131,000 gt). Germany is the first builder of  *ro-ro cargo* ships with 13 units (306,000 gt).

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 10 units (1.1 million gt).

### Maritime markets

As was the case with 2009, also 2010 started with ominous signs for the maritime sector: the world economy which was slowly recovering from the financial crisis; the tangible risk of a new recession; the fears linked to Greece's, Ireland's and other Eurozone nations'  *defaults*; the possible slowdown of the Chinese building sector (by far the largest source of steel demand in the country) and particularly the very high number of ships being built, the double compared to the 2009 deliveries.

Nevertheless, once again, maritime markets surprised us, with freight rates and charges which remained at good levels and, in some cases, were even better than 2009.

The dry bulk sector – In 2010 the total dry bulk sector increased by about 10.9%, totalling 3,288 million tons. The most significant growth was recorded for the seaborne transport of  *carbon coke*, which increased by 21.4%. Japan, which is the top world importer of carbon coke, contributed more than any other country to the growth of demand for this product.

The averages of the  *Baltic Timecharter Index* were higher than expected: in 2010 the  *Baltic Capesize Timecharter Index* recorded a freight average of about 33,000 Us\$/day, the  *Panamax Index* almost 25,000 Us\$/day, the  *Supramax Index* 22,500 Us\$/day and the  *Handysize Index* 16,500 Us\$/day.

The analysis of the dry bulk goods transported by sea can explain this improvement. Roughly 50% of the volumes transported are directly linked to the world steel production which, in spite of all economic problems, has kept on growing rather steadily over the last two years, by going back to the pre-crisis production levels and even striking new all-time highs in early 2010.

The increase of volatility was surprising: according to the  *Baltic Dry Index* data, the greatest strength of the market was recorded in late May 2010, with the index exceeding 4,200 points; in mid-July it fell to 1,700 and then rose to almost 3,000 points in September and collapsed again at the end of the year down to 1,773 points. Said trend can be explained by the fact that iron ores and coal together accounted for almost 60% of goods transported and that about 90% of the total demand growth in the last decade was due to these two materials. Furthermore, iron ore traffic – which is the highest in absolute terms – is ever more concentrated in the hands of few countries: Australia and Brazil account for more than 60% of world exports, while China accounts for 70% of imports.

In late 2010 the bulk ship merchant fleet, with a capacity exceeding 20,000 dwt, was equal to about 6,800 units, totalling more than 500 million dwt. During 2010, about 900 units, with a capacity exceeding 20,000 dwt, were delivered, thus increasing the gross capacity by more than 16%.

Oil – In 2010 the oil sea traffic (crude oil and oil by-products) increased by 3.4%, totalling about 2,751 million tons.





On the whole, the tanker sector improved its performance compared to a terrible 2009, but certainly the road to recovery is still long and winding. In early 2010 the freight rates and charges were still surprisingly high considering the situation.

The *Baltic Dirty Tanker Index*, namely the index of the so-called “dirty” tankers (those which transport crude oil and its less refined by-products), recorded a 58% increase compared to 2009 and the *Baltic Clean Tanker Index*, namely the index of the so-called “clean” oil products, marked a 53% increase.

In early 2010, large tankers benefited from the crude oil high price which pushed traders to use ships for *storage* purposes, with a consequent reduction of the navigating ship tonnage and an increase of freight rates and charges, even though during the year they tended to decrease gradually as a result of the increase in tonnage available.

In late 2010 a recovery was recorded, mostly due to the season rather than to real changes in the matching of supply and demand.

The averages of the *Baltic Timecharter Equivalent* for VLCC were about 22,000 Us\$/day (+31% as against 2009), for *Suezmax* 26,000 Us\$/day (+16%), for *Aframax* 13,600 Us\$/day (+32%) and for *Product Carriers* 9,700 Us\$/day (+20%).

Oil demand was still lower than before the financial crisis, especially in the United States, while in Europe it was still very weak owing to the large reserves accumulated during the crisis when raw materials prices were lower.

Furthermore, the economies which incurred and are still incurring the greatest difficulties are precisely the major oil-consuming countries, namely the United States, Europe and Japan, which still account for more than 50% of world oil demand, whereas emerging economies, in spite of significant consumption growth rates, still have a limited impact on demand. The growth of oil production and consumption was rather flat throughout the decade with an average growth of about 1%. The tanker fleet exceeding 32,000 dwt grew by 320 units approximately, equal to almost 40 million dwt delivered in 2010, with an increase of about 7%.

The container sector – The recovery signs just perceived in late 2009 – a disastrous year for the *container* sector – continued throughout 2010: *Contex*, the freight index of container ships, recorded a 68% increase in 2010 as against the 2009 average.

In the second and third quarter of 2010, the sector gave proof of a vitality which would be unexpected one year before. In particular, larger ships succeeded in charging very interesting freight rates, which were far higher than their operating costs.

The increase of freight rates and charges practically enabled the whole “lay up” fleet to come back navigating; however, freight rates and charges continued to remain at good levels.

*Feeders* marked a slower, though steadier, growth during the whole year.

The 1,100 Teu container ships recorded an average of 5,900 Us\$/day with a 40% increase as against 2009; the 2,500 Teu units recorded an average of 1,200 Us\$/day (+75%).

In 2010, goods transported in *containers* increased by 14%. The traffic volume in the 5 major ports even increased by 18% during the first three quarters of the year, although growth slowed down to about 8% in the fourth quarter.

In 2010 the container ship fleet exceeded 14 million Teu of nominal capacity, thus recording a 10% increase as against 2009.

Gas Carriers – In 2010 the gas seaborne transport increased by 5%. The fleet for the transport of Liquefied Natural Gas (LNG) increased by 16%, thus exceeding 51 million cubic metres of capacity. The first half of 2010 was characterized by freight rates and charges on the wane while, in the second half the year, we witnessed their gradual increase from about 30,000 Us\$/day up to more than 60,000 Us\$/day in December for medium/large ships.

Also the market of ships for transporting Liquefied Petroleum Gas (LPG) improved as against 2009, by going back to levels still far from the 2008 market peaks, though recording a clear and steady recovery over the last two years. Hence freight rates and charges rose from about 16 Us\$/t in early 2009 up to about 50 Us\$/t.

In 2010 the LPG carrier fleet increased by 4% approximately.

Ro-Ro cargo ships – In 2010, the *ro-ro cargo* merchant fleet decreased by 2% and levelled off at 16.5 million gt. Italy ranked second after Japan in terms of number of ships and tonnage.

During that year, faced with the operation of new ships, obsolete ones were withdrawn from the market: this contributed to retain more stable trends, unlike other sectors characterized by a surplus of ship supply compared to the seaborne transport demand.

Cruise ships – In 2010, thanks to the delivery of 9 new units, the cruise ship world fleet increased by 5.1% totalling about 15.8 million gt.



Further growth is forecast with the future operation of the ships which are currently being ordered or built, equal to more than 2.3 million gt.

The cruise ship fleet flying Italian flag ranks fourth in the list of major world fleets and first in the list of industrialized countries' fleets.

## European navigation and the EU maritime policy

In 2010, under the Spanish and Belgian Presidencies, the European Union provided a clear sign of attention for the maritime sector, with a series of program initiatives to be completed within 2014 and the adoption of many legislative measures designed to further improve its competitiveness.

At external relations level, 2010 and early 2011 will be certainly remembered as a period of remarkable geopolitical changes in the whole Mediterranean basin, which led the European Union to reformulate its Neighbourhood Policy. Conversely, some conflicts pushed the European Union to support measures adopted by the United Nations and take other restrictive measures towards some non-EU countries (Iran, Ivory Coast and Libya), with a strong impact on EU operators in the maritime traffic concerned.

The Commission's main goals for 2011 are listed in the working program submitted in October 2010:

- to get out of the economic crisis, retain sustainable growth and support employment (the so-called Europe 2020 Strategy);

- to enhance European citizens' rights and security; to strengthen Europe's role in the world.

The Commission committed itself to implementing strategic initiatives to be adopted in 2011 and provided a tentative list of other important initiatives: 1) the EU Transport White Paper (non-legislative measure), which aims at shaping the future of transport policy until 2050; 2) the review of EU guidelines for State aid to shipbuilding (non-legislative measure), so as to decide whether to renew it under the current terms and conditions or make amendments to the existing rules; 3) the review of EU guidelines for State aid to seaborne transport (non legislative measure), designed to revise the 2004 guidelines; 4) the proposal for amending EU Directives on labour law, with a view to including seafarers in the scope of application of said Directives. The proposal aims at granting to seafarers the same level of rights enjoyed by the other ground workers and employees. In fact, currently some Directives on labour law exclude seafarers from their scope of application. Therefore, changes envisage to include them in the Directives' scope of application or provide them an equivalent level of protection, though considering the particular needs and the overall economic situation of the shipping industry. 5) The package of measures for a social maritime policy (legislative/non-legislative measure). The various aspects of the "human factor" in seaborne transport will be discussed, particularly seafarers' training and skill certification (Communication on a social program for seaborne transport, draft Directive for monitoring the enforcement of the International Labour Organization (ILO) Convention, proposal for revising Directive no. 106 of 2008 on seafarers' training).

### The European fleet

In 2010 the fleet flying EU flags increased by 10% as against late 2009. This fleet consisting of more than 15,850 units, worth about 192 million gt (262 million dwt), accounted for 21% of the world fleet. Moreover, if we consider the whole fleet controlled by EU member states, including the fleet flying foreign flags, this percentage rises to 40% of the world total. Moreover, according to initial estimates, at January 2011 there were approximately 21 million gt ordered or being built in world shipyards.

### EU Foreign trade

According to *Eurostat* data, in late 2010, EU foreign trade amounted to 2.143 billion tons, 74% of which (1,597 million 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 232.5 million tons Italy ranks second in European seaborne trade flows, after the Netherlands (233.6 million tons) and before the United Kingdom (191 million tons), Spain (188 million tons), France (184 million tons) and Germany (182 million tons). Furthermore, 40% of intra-EU trade flows takes place by sea.



### **Entry and exit summary declarations for ships**

Directive no. 65 of 2010 aims at further streamlining and harmonizing the administrative procedures applied to seaborne transport, through the generalized use of data e-transmission and the rationalization of declaration procedures. It also aims at creating a single e-interface for fulfilling these procedures. In this regard, the *SafeSeaNet* systems established at national and European levels are designed to facilitate the receiving, exchange and dissemination of information regarding maritime activities between the member States' IT systems. By May 19, 2012, Member States shall adopt and publish the legislative, regulatory and administrative provisions which are necessary to comply with the Directive.

### **Passengers' rights**

After regulating air and railway transport and after intense negotiations started in 2008, in October 2010 the EU Council adopted Regulation no. 1177, which aims at protecting the rights of passengers who travel by sea and inland waterways, with specific attention paid to disabled people and people with a reduced level of mobility.

The Regulation shall enter into force on October 18, 2012 and shall apply to the ships which carry more than twelve passengers with a crew of more than three people. The passenger transport services over a very short distance (less than 500 metres) are excluded from the scope of application, as well as the services for passengers travelling on historical ships and on routes other than cruise ones. Ships with a capacity lower than 300 gt are exempted for two years, provided that passengers' rights are guaranteed by national legislation.

### **Security – Entry and exit summary declarations for goods**

After many postponements, on January 1, 2011, as provided for by EU Regulation no. 1875 of 2006, the so-called "Security Amendment to the Customs Code" entered into force. As from that date, the issuing of *Entry Summary Declaration* (ENS) and *Exit Summary Declaration* (EXS) for goods shall be mandatory. The new regime, which applies to all goods imported in/exported from the European Union and all the transit goods not falling within the scope of free movement, aims at increasing member States' security by means of careful monitoring.

Considering the various types of shipment, EU regulations envisage the obligation to e-send the goods "security data" by businessmen in accordance with what is envisaged in the framework of the ICS (*Import Control System*) and EXS (*Exit Control System*) projects.

Considering the delay in implementing the interoperability of systems between States, the Commission lets the individual member States free to decide the penalties to impose in case of failure to abide by the terms for submitting declarations. However, any grace period set by the Commission with the member States shall not exceed July 1 or December 1, 2011.

## **Employment onboard and training**

### **Maritime employment**

In late 2010, jobs on board the Italian fleet amounted to 36,995 (with a 4.3% increase as against 2009), 22,635 of which performed by Italian or European maritime staff and 14,360 by non-European staff. About 51,740 maritime workers rotate on these jobs. The ratio between ground staff and staff onboard is estimated at one to five: hence, in late 2010 ground jobs were estimated at about 7,400.

### **Industrial and labour relations**

The interconfederal agreement of April 15, 2009 and the FIAT events of Pomigliano and Mirafiori in 2010 were a watershed in the history of industrial relations in Italy.

The consultation and concertation policy, which had reached its climax with the Protocol of July 23, 1993, had long been undergoing a deep crisis. The problems emerged as a result of the globalization process and the world economic crisis, which broke out in 2007, stepped up the search for bargaining solutions enabling to recover the productivity needed to compete on international markets.

Also our sector, which had always had to face global competition, experienced the severe repercussions of the crisis on international markets.



What characterized the Italian situation was the division among the three confederal unions on central issues such as the reform of collective bargaining and the renewal of the metalworkers' national contract. Against this background, there were FIAT events, with the two *referendums* among workers and employees on the adoption of the separate agreements reached to ensure to the investment envisaged the necessary support in terms of flexibility and maximize the use of plants.

The contractual developments of the maritime sector benefited from some favourable time coincidences which allowed to reach the expiry of labour contracts on December 31, 2010 without particular trade union repercussions. Trade union paid specific attention to the growing unemployment of low-skill seafarers but, on the whole, trade union relations allowed to press ahead with the agreements for entering new ships into the International Register of Shipping, and the updating and verification of the corporate agreements allowing to make exceptions and embark non-EU seafarers in case of lack or shortage of Italian/EU staff.

The sector finds itself in the position to tackle an employment situation which is characterized, on the one hand, by a lack of commanders, officers, masters and chief engineers and, on the other, by a redundancy of low-skill staff reluctant to embark for international navigation routes.

The next renewal of contracts shall consider both the sensitive trade union situation, with specific reference to the CGIL stance, and the essential need to simplify and streamline contracts to provide, both to shipping companies and shipowners, an instrument keeping pace with times.

The platforms submitted by trade unions let us perceive bargaining leeway on these matters, while wage demands are not in line with the forecasts and provisions imposed by the 2009 interconfederal Protocol.

Certainly, the issue regarding the recovery of productivity in the whole sector, and the towing sector in particular, will be the subject of a particularly harsh exchange of views.

The failure to issue the implementing decrees envisaged by Presidential Decree no. 231 of 2006 reforming the job placement system for seafarers, does not allow the parties to tackle the employment problem with the most appropriate knowledge. Any initiative designed to retrain maritime staff must necessarily stem from the precise knowledge of the personal and professional profiles of those who are looking for a job on board ships. Hence, we run the risk of tackling – without the necessary references – a very sensitive issue which, if not properly managed, could have repercussions on the trade union agreements regarding the exceptions which can be allowed for embarking non-EU maritime staff.

### **Education and vocational training**

In 2010 Confitarma did not fail to make its voice heard on the reform promoted by the Education Ministry. The shipping industry reaffirmed the need to use, for the seaborne transport sector, the forms of flexibility envisaged by Presidential Decree no. 88 of 2010 laying down the rules to reorganize technical schools. With a view to meeting local needs and the training requirements expressed by the labour market, it asked to consider the possibility of envisaging, for the maritime studies *cluster*, two lines of specialization in the economic sector (administration, finance and *marketing*; tourism) and four in the technological sector (mechanics, mechatronics and energy; transport and logistics; electronics and electrotechnics; information technology and telecommunications).

Furthermore, the activity of the Italian Academy of Merchant Marine is going on. Besides the courses for deck officers and engine officers organized in the Genoa headquarters, a first course for 20 deck cadets was held in the new headquarters of Torre del Greco.

In 2010 the Annual General Meeting deliberated the turning of the Academy from a limited liability consortium into a Foundation, by acquiring private legal personality after being entered into the Register of Legal Persons of the Genoa Prefecture as from January 11, 2011. Thanks to this formal recognition, a path started in 2005 was completed, which aimed at reaching the legal and economic stability of the Academy by turning it from an IFTS regional training centre for sea economy into an ITS Foundation. Said recognition enabled the Academy to be included in the state system of higher education and training.

This change, however, slowed down the procedures for issuing calls for entries allowing young people to apply for the new course for deck and engine cadets organized soon after the election of the new governing bodies, as from March 2011.

In 2010, thanks to the efforts made by the Sassari University and the Tourist Economy Faculty located in Olbia, the teaching phase of the post-graduate project *SeaMaster* (I level *master course* in Economics, Politics and Law of the Sea) was held in Sardinia. Once again, after the courses



organized in Rome, Genoa and Trieste, the *master* course was focused on the matching of activities between universities and shipping companies – according to the training project devised by the Young Shipowners Group in 2001/2002 – and was attended by 24 young graduates, four of whom coming from the General Command of Harbour Authorities. Again in 2010, the fourth *SeaMaster* course was placed in the wider context of Confitarma’s cooperation with major Italian Universities and Military Academies, which provide higher training in the field of navigation law, transport economy and management engineering.

### **Minimum safe manning**

The much-awaited simplification and streamlining of the activities connected with the definition of the minimum safe manning document, for the purposes of merchants ships and fishing boats safety and security, materialized with the issuing of guidelines by the General Command of Harbour Authorities, so as to implement IMO Resolution A.890(21), as amended by IMO Resolution A.955(23).

### **Protection of health and safety at the workplace**

Also the consultation and concertation work with the relevant Administrations was completed so as to identify the specific needs associated with work onboard and the particular characteristics of seaborne transport means, so as to coordinate the provisions of Legislative Decree no. 81 of 2008 with those envisaged by Legislative Decree no. 271 of 1999 on the protection of maritime staff’s health and safety.

### **The Year of Seafarers**

The “Go to Sea” campaign, launched in 2008 by the *International Maritime Organization* (IMO) reached its climax in 2010, which was proclaimed as Year of Seafarers by the IMO Council. During the year, the main international organizations of seaborne transport and maritime staff launched a series of promotional initiatives designed to draw the public attention on the decisive role played by a group of workers composed of more than 1.5 million men and women who, with their daily activities, allow trade and the supply to 6.5 billion people of what they need, ranging from wheat and energy products, raw materials and finished goods.

### **Manpower 2010 update**

Piracy, together with some States’ propensity to criminalize and consider guilty the crews who are involved in sea accidents before trials, increased the importance and urgency to update the survey on maritime labour supply and demand in the world, regularly conducted by the *International Shipping Federation* (ISF) and the *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO), jointly with the *Institute for Employment Research of the Warwick University* (the United Kingdom) and, this year, also with the *International Maritime Conventions Research Center* of the *Dalian University* (China). According to the survey, 624,000 officers and 747,000 petty officers are available while, with a view to better managing turnover, the industry would need at least 13,000 additional officers. These data and statistics are hard to compare with the estimates made in previous years since they consider as reference the holders of professional skill certificates issued pursuant to the *Standards of Training, Certification and Watchkeeping* (STCW) Convention.

### **Manila Diplomatic Conference**

The new skill *standards* will provide further momentum to maritime skilled labour when, between January 1, 2012 and January 1, 2017, the amendments to the STCW Convention – adopted by the 85 IMO member States participating in the June Manila Diplomatic Conference – enter into force.

### **Maritime Labour Convention, 2006**

By entering into force, the Maritime Labour Convention (MLC) adopted in Geneva in 2006 somehow shook the precarious balance of international maritime employment, particularly in some sectors, such as the cruise one, which were more sensitive to the substantial number of workers employed on board their ships and still considered non-standard workers. In this regard, an important role was played by the debate which took place in September within the ILO Tripartite Committee which had to prepare the entry into force of the Convention, by foreseeing its impact from the social and industrial viewpoints.

The ratification of six countries (Bosnia-Herzegovina, Bulgaria, Canada, Croatia, St. Vincent and Grenadines, Spain) recorded in 2010, which added to the ratification of other five countries, and





the Italian promise of ratify the Convention as soon as possible, are another important step in this direction.

## Protection of marine environment and safe navigation

In 2010 Confitarma paid more attention to internal issues connected with ship technical management, as well as the protection of marine environment and safe navigation.

In particular, the Italian shipping industry stepped up its presence in the works of the *Maritime Safety Committee* (MSC) and the *Maritime Environmental Protection Committee* (MEPC), the main IMO technical committees. It also continued its activity within the *European Council Shipowners' Association* (ECSA), in the *Air Emission Working Group* and the *Safety and Environmental Committee*, as well in the *Maritime Committee* of the *International Chamber of Shipping* (ICS).

Said involvement enabled it to monitor the evolution of international regulations, by supporting the IMO Italian representatives in London and contributing to analyses, exchange of views and possible actions within ECSA, with reference to regulations which excessively penalise the shipping activity in an unjustified way.

Meanwhile, it kept on seeking solutions allowing to protect the environment in view of an ever more environmental-friendly seaborne transport.

### Emissions

The issue of emissions remained very topical both for CO<sub>2</sub> emissions (carbon dioxide) and the so-called SO<sub>x</sub> (sulphur oxides). In particular, the IMO *Maritime Environmental Protection Committee* (MEPC) paid great attention to the ship emissions of greenhouse gases, including carbon dioxide. Norway, Germany and Denmark are the major supporters of binding legislation, whereas China, Saudi Arabia and India are strongly opposed to it.

With specific reference to energy saving and efficiency measures for ships, after long discussions a draft regulation was drawn up, taking into account the many objections raised. For some types of ships the need was recognized for specific reference guidelines; moreover, smaller ships would need more attention and could not initially be required to apply the *Energy Efficiency Design Index* (EEDI), the energy efficiency index which considers the ship CO<sub>2</sub> emissions, by comparing the project characteristics and the benefits reaped: the formula includes both parameters related to the ship characteristics – target speed, power installed, power of auxiliary engines and devices – and a series of corrective factors. For some ships a progressive implementation would be needed by re-examining the target values also in the light of technological development.

The IMO Secretary-General tried to find a compromise, thus coming to the conclusion that a new draft text of Annex VI had to be distributed following the request made by some member States, with the aim of proceeding to its adoption during the MEPC 62 of July 2011.

In relation to market-based measures (MBM), in his opening speech the Secretary-General expressed the need to consider once again the nine principles originally set by the Committee for assessing any MBM. The MBM expert group (MBM-EG) submitted its report, by providing its assessment on every MBM proposal.

Diverging positions emerged from the subsequent plenary session debate in relation to the relevance of the *United Nations Framework Convention on Climate Change* (UNFCCC) decisions and the IMO need to keep on retain its *leadership* for all issues related to the naval sector.

The third *intersessional* meeting on ship greenhouse gas emissions (GHG-WG 3), scheduled for March 28 - April 1, 2011, was meant to further examine the MBM-related issues.

With reference to SO<sub>x</sub> (sulphur oxides), 2011 will see the entry into force of the new limits for sulphur maximum content in the fuels which can be used in the *Emission Control Area* (ECA): in fact, as from July 1, only fuels with a sulphur content not exceeding 1% can be used in this area. Said percentage is expected to fall to 0.1% in early 2015.

In this regard, it is worth recalling the ECSA initiative, supported by Confitarma, to bring the maximum content from 0.1% to 0.5%, as envisaged by Annex VI (Air pollution) to the Amended Marpol Convention, also to avoid the so-called "*modal back shift*" (namely the return to road transport due to an excessive increase in the cost of low-sulphur naval fuel).

Within IMO, MEPC 61 also tackled the issue of the future availability of low-sulphur fuels, whose use is required by the previously mentioned amended version of Annex VI to the MARPOL Convention.



Norway and France strongly opposed that initiative. The debate was very heated and, by a knife-edge majority, the decision was taken to create a group devoted to delve into this matter.

### **Waste water discharge**

During the last *Maritime Environmental Protection Committee*, reference was made to the MEPC 60 debate on the Baltic States' proposal (HELCOM) to amend Annex IV to the MARPOL Convention (Pollution from noxious liquid substances), with the aim of introducing special areas and prohibit the discharge of waste water in those areas, except when it complies with the new strict rules for the concentration of nutrients in effluents. In spite of the considerations made by the *Cruise Lines International Association* (CLIA) opposed to that initiative, the Committee adopted the proposed changes by envisaging their adoption during MEPC 62. It was commonly agreed that the sub-Committee *Ship Design and Equipment* (DE) should consider the characteristics of treatment devices needed to meet *standards*.

ECSA opposed also that constraint since currently it would entail almost insurmountable technical and practical difficulties, even though we must note that the shipping industry has always been willing to abide by practicable and really effective regulatory provisions.

### **Noxious aquatic organisms in ballast water**

In late 2010 the International Convention for Control and Management of Ballast Water and Sediments from Ships had been ratified by 27 States accounting for 25.32% of world tonnage. Nevertheless, the ratification of at least 30 countries (accounting for 35% of world tonnage) is needed for its entry into force. There is widespread belief, however, that its ratification will be possible within 2011.

The Convention requires all new ships with a ballast water capacity lower than 5,000 m<sup>3</sup>, built from 2009 onwards, to install a system for treating ballast water. For larger ships said requirement will have to be met as from 2012. For existing ships there is a transitional period from 2009 to 2016: the ballast water exchange system will be accepted, but after 2016 it will be essential to install water treatment devices on all ships.

MEPC also reported that 4 further ballast water treatment systems obtained *Type Approval* (TA) from their respective Administrations. The total number of systems which have so far obtained TA are 10 (one of them, however, was subsequently withdrawn from the market). A specific working group was summoned to examine the various issues raised and the Committee accepted the *International Chamber of Shipping* (ICS) suggestion to create a new working group for the subsequent MEPC62, by urging the presentation of practical solutions for the problems identified in relation to some specific types of ships.

### **New technologies and research**

The protection of the environment and energy saving are now prerequisites for any new project and the development of commercial activities: from this viewpoint, some specific considerations must be made in relation to the increased use of LNG, also as alternative fuel for ships.

In fact, its use – though requiring to solve a series of technical and logistic difficulties – provides a series of advantages in terms of emissions: indeed, it is a fuel having low environmental impact, with exhaust nitrogen oxides (NO<sub>x</sub>) 85-90% lower than traditional fuels, virtually non-existent sulphur oxides (SO<sub>x</sub>) and *particulate matter* (the notorious PM, well-known for traffic jams in cities) and a 20-25% reduction also of CO<sub>2</sub> emissions.

Against this backdrop, Confitarma organized a series of meetings of the *Green Economy* Young Shipowners' working group; the meeting organized with the manufacturers of engines capable of using natural gas as fuel was particularly interesting.

### **Cold ironing/Shore power**

Ships use auxiliary engines and devices during their stay in ports for *hotelling*, loading, unloading and discharge. Energy can be supplied from shore power: it was a solution initially introduced in Alaska for large cruise ships, but it is spreading in many U.S. and North-European ports. Basically, it lies in "connecting to a shoreside power source", but a series of difficulties are incurred. The first is a technical difficulty: in fact, power onboard is usually higher than the one used on shores in Italy: hence, in ports a sub-station would be needed, hence adequate power lines, transformers and adaptors, etc..

Furthermore, there are a series of difficulties related to the connection (last but not least, the instal-



lation costs on shores and onboard. In fact, from the logistic viewpoint, two types of ships can be identified: ships without cranes and with a fixed mooring point (tankers, *Ro-Ro* and passenger ships) and ships with cranes and variable mooring points and positions. While for the former fixed systems of power cables can be installed, for the latter no fixed structure can be envisaged and there can be the need to dock in various points of the quay. Obviously “cold ironing” can provide clear advantages in terms of emissions, with a reduction of noise produced and vibrations onboard, but the issue of adapting port structures – as is the case with LNG – remains the big question mark.

#### **“Bunker Oil” Convention**

With the issuing of the implementing decrees by the Economic Development Ministry and the deposit of the instruments of ratification, which took place in London on November 18, 2010, the London Convention for *bunker* spillage damage (*Bunker Oil Convention*) finally entered into force in Italy as from February 18, 2011.

As in the case of the *CLC Convention*, the body authorized for insurance certification remained Consap (the Licensee for Public Insurance), which activated a specific website to provide the opportunity of e-certify the whole national fleet exceeding 1,000 gt.



## 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, a delegation in Genoa and representative offices in Naples and Ravenna.

### *Young Shipowners*

The Young Shipowners group was founded in 1995, in implementation of the Confederation By-Laws and with the following objectives:

- to promote an awareness of the ethical and social function of free enterprise and of the related responsibilities of the entrepreneur;
- 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 constant effort to keep CONFITARMA in pace 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 the children of shipowners, plus 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 Board and the Management Council of CONFITARMA. 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 the maritime system.

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

We list hereafter the main initiatives carried out by the Young Shipowners Group in 2010 and early 2011.

**General Meetings:** as in the past, the Group General Meetings provide an opportunity to deal with very topical issues.

June 2010, Rome: specific attention was devoted to Greece in the workshop entitled "Tempi di



crisi: tempo di decisioni. Quale Europa dopo la tempesta?" (Time of crisis, time of decisions. What Europe after the storm?) with speakers from Sace, Bocconi University, Eurofin, Cambiaso Rizzo; October 2010, Capri: after China and India, with the Conference "L'economia brasiliana scala la classifica mondiale. Riflessi sui servizi di trasporto marittimo" (The Brazilian economy is taking the lead in the world. Repercussions on seaborne transport services), we continued to delve into emerging economies, with contributions by representatives from Petrobras, the Brazilian Embassy, SSY, the Rio Italian-Brazilian Chamber of Commerce, Rina and Banco do Brasil.

December 2010, Rome: we resumed the economic and financial debate with the organization of a forum on "Shipping finance: tra forme tradizionali e soluzioni alternative" (Shipping finance: traditional forms and alternative solutions), with speakers from Credit Suisse, Bocconi University, Palladio Finanziaria.

**Working groups:** in keeping with the new President's program, the activities of the Young Shipowners Group focused on three matters (competitiveness of Italian ships, *green economy*, training), which were examined in 2010 thanks to the establishment of three specific working groups. In early 2011, a fourth working group was set up on *information technology*, open to all member companies.

Competitiveness of Italian ships: coordinated by Giacomo Gavarone and Andrea Garolla, and in close connection with the Ocean Navigation Committee, a study was carried out to compare the Italian International Register and the Registers of other EU member States (Denmark, Great Britain, Malta, Norway and the Netherlands). The study, which will be presented in 2011, is expected to give rise to concrete initiatives for streamlining procedures, such as the initiative already started with the relevant administration for the harmonization at local level (Harbour Authorities) of the procedures regarding the administrative regime for ships (registration, cancellation, bareboat charter registration, name attribution, etc.).

Green Economy: coordinated by Lorenzo Matacena, that working group focused its attention on air emissions linked to the use of ship fuel and possible developments in the use of liquefied natural gas (LNG). After the meetings with the representatives of the classification registers (RINA, DNV, GL and ABS) to analyze the current regulatory and technical framework, a feasibility study was started for the use of the related technology on the ships employed for cabotage and short shipping, by involving some students of the Naval Engineering Faculty of the Naples "Federico II" University and from the Master in shipping of the IPE (Institute for research and educational activities). Besides holding meetings with the Director of the Oil Union and the major world producers of LNG engines, in January 2011 a GGA delegation visited Denmark and Norway, which are in the forefront in the use and promotion of this fuel.

Training: the activity of this group, directed primarily to the training of professional maritime operators for land-based positions, is carried out through the cooperation with important Universities and Post-Graduate Courses dedicated to the world of shipping (SeaMaster, Master in Shipping of the IPE) also including the students within the projects that have been developed by the Young Shipowners who in turn also contribute to the lessons by bringing their experiences and offering specialised training courses on the functioning of shipping companies. This work group also organises focus groups on themes of interest for shipowners by involving national and international experts. The first focus groups have been dedicated to the macroeconomic and currency markets contexts and to vetting in hydrocarbon transport.







**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

Rappresentanza  
*Representation*

Piazza dei Martiri, 58  
80121 Napoli  
Tel 0039 081 5836166  
e-mail: [lavoro@unindustria.na.it](mailto:lavoro@unindustria.na.it)

---

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)



