



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

Assemblea  
Roma, 18 marzo 2010



CONFINDUSTRIA



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

## Assemblea

18 marzo 2010

*Annual General Meeting*  
*18<sup>th</sup> march 2010*

*aderente a*



CONFINDUSTRIA



# Relazione del Consiglio all'Assemblea

## Indice

### Premessa di Nicola Coccia, Presidente di Confitarma

#### La navigazione mercantile italiana nel 2009

- 7 > Dimensione e composizione della flotta
- 7 > Commercio estero dell'Italia
- 7 > Armatori e finanza
  - 8 > *Basilea II*
- 8 > Investimenti navali e rinnovamento della flotta
- 8 > Demolizione delle navi
- 9 > Pirateria
- 10 > Cabotaggio
- 10 > Tirrenia
- 10 > Turismo che viene dal mare
- 11 > Servizi di approvvigionamento offshore e bunkeraggio
- 11 > Commissione Regole e Competitività
- 12 > La rete marittima, i porti e la logistica in Italia
  - 12 > *Autostrade del mare e ecobonus*
  - 13 > *Andamento dei traffici portuali*
  - 13 > *Questioni portuali*

#### La navigazione internazionale e i mercati marittimi

- 15 > Flotta mondiale
- 15 > Costruzioni mondiali
- 15 > Mercati marittimi

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

- 18 > La flotta europea
- 18 > Il commercio estero dell'Ue
- 19 > Dichiarazioni sommarie di ingresso e di uscita
- 19 > Rete Trans-europea dei trasporti (TEN-T)
- 20 > Autostrade del mare
- 20 > Programma Marco Polo II (2007-2013)
- 21 > Spazio europeo per il trasporto marittimo senza barriere
- 21 > Regole sulla concorrenza/*Consortia*
- 22 > Leggi di Rotterdam
- 23 > Inquinamento marino
- 23 > Diritti dei passeggeri

#### Il lavoro a bordo e la formazione

- 24 > Occupazione marittima
- 24 > Relazioni industriali
- 24 > *Maritime Labour Convention 2006*
- 26 > Scuola e formazione professionale
- 27 > Riforma del mercato del lavoro, composizione degli equipaggi, certificazione delle competenze
- 27 > *2010 Year of the Seafarer*

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

- 28 > Emissioni
- 29 > *Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships*
- 29 > Regolamento di sicurezza
- 30 > Convenzione internazionale Bunker Oil

#### L'organizzazione di Confitarma

- 33 > Cariche confederali (fino a marzo 2010)
- 34 > Commissioni (fino a marzo 2010)
- 36 > Giovani Armatori





# Premessa di Nicola Coccia

## Presidente di Confitarma



Siamo all'indomani di un anno che è stato difficile per tutti e - come ho avuto modo di dire - gli armatori sono preoccupati per la poca attenzione delle istituzioni al settore marittimo, di cui è chiaro esempio la scarsità delle risorse previste nella manovra finanziaria 2010.

Da parte nostra non è stata avanzata nessuna richiesta che contenesse nuovi oneri per l'Erario, perché siamo consci delle difficoltà contingenti. Ma, è fondamentale mantenere quanto di buono è stato fatto fin'ora per assicurare competitività al settore marittimo e continuità negli assetti giuridici a chi investe ingenti capitali.

Lo spirito imprenditoriale degli armatori italiani non è venuto meno neanche nel 2009. E i buoni risultati sono ancora più importanti, proprio perché ottenuti in un momento di crisi economica mondiale.

L'Italia marittima è stata protagonista nel 2009 di importanti avvenimenti, come la prima edizione della Giornata europea del mare organizzata in uno stato membro, manifestazione che ha

riunito a Roma diverse centinaia di rappresentanti del mondo marittimo del continente e il riconoscimento anche in ambito IMO (*International Maritime Organization*) del ruolo leader del nostro paese tra le principali nazioni marittime.

Senza contare il gran numero di armatori italiani che nel corso di quest'anno si sono distinti per importanti premi ricevuti, per il varo di grandi navi, per aver dimostrato grande solidarietà umana (come nel caso della nave Antignano di Nello D'Alesio), per aver potenziato servizi, per aver promosso iniziative nel campo dello sviluppo eco-sostenibile e della formazione.

Siamo imprenditori e affrontiamo ogni giorno il rischio d'impresa: come uomini di mare, dobbiamo sempre saper adottare decisioni molto rapide, perché il mercato marittimo lo esige, come lo esige il mare in tempesta. Ed è anche questo che da sempre caratterizza l'armatore.

Stiamo affrontando coraggiosamente e con spirito di iniziativa questa particolare fase economica e dobbiamo continuare a farlo insieme a tutti i protagonisti della comunità marittima italiana.

Peraltro, già si intravedono i primi segnali di una ripresa che auspichiamo possa consolidarsi nel corso del nuovo anno. Giunto al termine del mio mandato alla guida della Confederazione, voglio ringraziare tutta la squadra che ha lavorato con me in questi anni, dai vicepresidenti ai presidenti delle commissioni tecniche, ai consiglieri, al direttore generale e a tutta la struttura di Confitarma. Due risultati, in particolare, voglio ricordare tra quelli raggiunti in questi anni. Il primo è la ritrovata unione tra le differenti componenti dell'industria armatoriale.

Il secondo è stato aprire il mondo del mare al grande pubblico ed il successo delle tre edizioni della *48 Ore del Mare* rafforza il mio convincimento che la comunicazione è quanto mai necessaria e importante per un settore come il nostro, spesso trascurato dal mondo dell'informazione. Penso di lasciare anche in questo campo una Confederazione più forte di quella che ho trovato, dotata infine di uno Statuto che è stato rivisto ed aggiornato, in linea con i suggerimenti di Confindustria e con le esigenze degli associati.



# La navigazione mercantile italiana nel 2009

## DIMENSIONE E COMPOSIZIONE DELLA FLOTTA

La flotta mercantile di proprietà italiana si compone a fine 2009 di 1.570 navi, per un totale di 15.785.513 tsl (tonnellate di stazza lorda), così ripartite:

- oltre le 1.000 tsl: 768 navi, equivalenti a 15.525.970 tsl
- da 100 a 999 tsl: 802 navi, equivalenti a 259.544 tsl.

Rispetto al 2008, si registra un aumento dell'1% nel numero delle navi e dell'8,7% complessivo del tonnellaggio di stazza.

Circa il 91,3% delle navi di proprietà italiana, pari a circa 14.400.000 tsl, sono iscritte nel Registro internazionale italiano, mentre l'8,1% (1.271.000 tsl) sono iscritte nel Registro ordinario e una piccola parte del tonnellaggio di proprietà italiana, batte temporaneamente bandiera estera (*bareboat charter registration*), rappresentando un esempio di internazionalizzazione della nostra industria marittima. 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 96,2% del totale, con una nuova riduzione della quota facente capo a soggetti pubblici.

La flotta italiana si conferma anche nel 2009 come una flotta giovane, in assoluto e rispetto alla media mondiale: il 64% del naviglio ha meno di 10 anni ed il 35% meno di 5 anni.

## COMMERCIO ESTERO DELL'ITALIA

Nel 2009, il 56% del commercio estero italiano utilizza il trasporto via mare, a fronte del 19% che impiega la modalità stradale.

Portarinfuse "Chaitali Prem", Gestioni Armatoriali Spa



Portarinfuse "Medi Lausanne", d'Amico Società di Navigazione Spa



Il 37,2% del commercio estero italiano interessa i paesi dell'Unione europea. Di questi il 15% utilizza la via marittima (10% per le importazioni e 22% per le esportazioni). Il 44% degli scambi con l'Europa avviene invece su strada.

## ARMATORI E FINANZA

L'anno 2009 è caratterizzato da fenomeni congiunturali assolutamente eccezionali, determinati dal collasso dei mercati finanziari ed in particolare degli attivi detenuti dai principali gruppi finanziari mondiali. L'industria dello *shipping*, basata sulla "globalità" delle transazioni, è pesantemente condizionata dalla rarefazione del sostegno creditizio, che determina una graduale contrazione delle quantità movimentate e dei flussi di traffico, nonché un rallentamento dei progetti connessi alle nuove costruzioni; cancellazioni e ritardi programmati, in alcuni settori, supera il 30% dell'*orderbook*, mentre il mercato secondario (c.d. *second hand market*) riscontra un brusco calo nel numero di transazioni da una media del 15% della flotta operativa a meno del 5%, specie nei primi due trimestri del 2009.

A partire dalla seconda metà dell'anno il mercato della compravendita si normalizza, riavvicinandosi alle medie degli anni precedenti. In particolare il mercato dei noli per i carichi secchi tocca livelli di alta remunerazione, sia pure con forte volatilità di breve termine.

In tale contesto, la risposta del sistema bancario e finanziario





Ro-Ro Merci "Grande Ghana", Inarme - Industria Armamento Meridionale Spa

Italiano è eccellente, coerente con la solidità manifestata dalle imprese nazionali di navigazione il cui approccio è da sempre impostato su basi strategiche estremamente chiare e con una *governance* trasparente. Esse, anche attraverso il sostegno della Confitarma, non interrompono la comunicazione con il sistema finanziario, proponendosi anche proattivamente al fine di rendere stabile e produttivo in chiave prospettica tale relazione su basi sistematiche, coinvolgendo anche l'Associazione di categoria (ABI), nonché l'Organo di Vigilanza sugli Intermediari Finanziari (Banca d'Italia). Occorre anche segnalare, su scala internazionale, l'atteggiamento maturo da parte degli investitori finanziari nei confronti della nostra industria. Infatti, nonostante il repentino e consistente calo dei corsi azionari di molte aziende quotate del settore *shipping*, acuito anche dalle *performance* operative, soprattutto se paragonate a quelle registrate nell'esercizio 2008, non vi è stata la temuta fuga dai listini azionari. Anzi si sono registrati diversi casi di *follow-on issue*, ovvero di emissioni sul mercato primario al servizio di aumenti di capitale ed emissioni di prestiti obbligazionari collocate con successo tra investitori istituzionali. Ciò a conferma che l'atteggiamento di investitori ed analisti nei confronti della nostra industria è molto più attento e maturo ed a testimonianza che l'industria dello *shipping* ha raggiunto un livello di riconoscibilità, nell'ambito dei mercati finanziari, del tutto simile ad altri settori.

### Basilea II

Prosegue nel corso del 2009 l'intensa attività di Confitarma - con il supporto dell'ABI e il confronto con il regolatore nazionale (Banca d'Italia) - in merito alla possibile modifica dell'applicazione del Regolamento di Basilea II in relazione al riconoscimento (eleggibilità) dell'ipoteca navale, al fine della mitigazione del rischio nell'applicazione delle metodologie *standard*, che attualmente le banche italiane utilizzano per valutare le esposizioni creditizie nel settore dello *shipping*. Su tale tema emerge però in maniera definitiva l'impos-

sibilità da parte della Banca d'Italia di modificare una normativa cogente. Sarà pertanto necessario nel prossimo futuro individuare vie alternative, al fine di dare rilevanza alla questione della eleggibilità dell'ipoteca navale. Infatti, laddove le esposizioni nello *shipping* vengano trattate con l'applicazione di metodologie IRB (*Internal Rating Based*) *Foundation o Advanced*, oppure in alternativa attraverso l'applicazione dei c.d. "Criteri Regolamentari di Classificazione" (tipico per gli "*Specialised Loans*", quali i finanziamenti navali), è altamente probabile che tali esposizioni acquisiscano un *rating* molto alto, con conseguente beneficio significativo per l'industria armatoriale.

La prospettiva non può che essere quella della riproposizione di quanto già più volte sollevato nei numerosi tavoli di lavoro con il sistema bancario, ossia dell'adozione di modelli alternativi a quello *standard*, verso i quali a tutt'oggi le banche non ritengono opportuno indirizzarsi per motivi attinenti ai costi e alle complessità interne.

Fondamentale sarà un ulteriore coinvolgimento dell'ABI, che in realtà ha finora mostrato grande disponibilità nei confronti del settore armatoriale, puntando sul fatto che l'adozione di metodologie IRB rappresenta una opportunità competitiva anche per lo stesso sistema bancario italiano.

### INVESTIMENTI NAVALI E RINNOVAMENTO DELLA FLOTTA

Alla fine del 2009, risultano 184 unità per 5.843.350 gt (7.425.400 dwt) ordinate nei cantieri mondiali da armatori italiani, la cui consegna è prevista tra il 2010 e il 2013. Dal 2005, gli armatori italiani hanno investito circa 26 miliardi di dollari per la costruzione di nuove navi e nel 2009 risultano i primi investitori con ordini soprattutto nel settore cisterniero.

### DEMOLIZIONE DELLE NAVI

Il 2009 registra la felice conclusione dell'*iter* amministrativo relativo alle istanze presentate per la richiesta





Cisterna a doppio scafo "Four Wind", Premuda Spa

di contributo a seguito dell'avvenuta demolizione anticipata del naviglio cisterniero a singolo scafo *overage*. La legge n.13 del 2006 ha finora interessato la demolizione anticipata di circa venti petroliere di tonnellaggio prevalentemente medio-basso, così come nelle intenzioni del legislatore che aveva voluto premiare soprattutto il naviglio che non aveva trovato margini operativi adeguati nell'analoga precedente disposizione, la legge n. 51 del 2001.

In attesa della pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale del decreto interministeriale attuativo dell'articolo 4 della predetta legge n. 13 del 2006 – riguardante invece i criteri per la concessione di un contributo per la demolizione di navi passeggeri *overage* adibite al trasporto pubblico locale – si apre un nuovo scenario al quale non si era potuto dare ancora concreta applicazione.

Pur trattandosi di un'assoluta novità legislativa che porterà al riconoscimento di un premio in favore degli armatori che abbiano optato per la demolizione volontaria dei traghetti passeggeri *overage*, per rendere efficace la norma occorrerà intervenire urgentemente sul testo del suddetto decreto attuativo – emanato con sensibile ritardo rispetto all'entrata in vigore della legge n.13 del 2006 – riaprendo i termini temporali al momento previsti per le demolizioni premiabili e prevedendo altresì un'adeguata copertura finanziaria.

La previsione di un'incentivazione premiante la demolizione dei vecchi traghetti passeggeri prende vita nel momento in cui la cantieristica europea, ma non solo, si apre con convinzione alla "*green demolition*" che potrebbe rappresentare, se attualizzata e correttamente supportata anche a livello governativo, una risorsa industriale aggiuntiva di notevole importanza nel periodo di crisi economica, e di *overtonnage*, che stiamo vivendo.

## PIRATERIA

Nel 2009 si verifica un'intensificazione degli episodi di pirateria a danno di imbarcazioni e navi mercantili: in totale sono 406 gli attacchi dei pirati, rispetto ai 293 del 2008, con un incremento del 39%. Soprattutto, si assiste ad un allargamento del raggio di azione e dei tratti di mare interessati, ormai equivalenti alla superficie degli Stati Uniti d'America.

In particolare, nel 2009 gli attacchi di pirateria nell'area del Golfo di Aden, del Mar Rosso e delle acque antistanti le coste della Somalia, aumentano del 90% rispetto al 2008 e rappresentano il 52% del totale mondiale.



Filo spinato sulla fiancata di una nave per prevenire attacchi di pirateria



Ferry-cruise "Forza", Grimaldi Holding Spa

Le navi italiane interessate da questo preoccupante fenomeno sono 10, in decisa crescita rispetto alle 4 attaccate nel 2008.

L'azione di Confitarma, oltre a un'intensa attività di informazione e coordinamento delle attività dei *Company Security Officer* nazionali, si indirizza pertanto verso la ricerca di un dialogo costante con le Amministrazioni coinvolte a livello internazionale nelle azioni di contrasto alla pirateria (Bimco, Intertanko, Intercargo, NATO, Unione Europea) e nazionale (Ministeri degli Affari Esteri e delle Infrastrutture e Trasporti, Marina Militare, Guardia Costiera) nel tentativo di ottenere in breve tempo:

- una maggiore presenza delle unità della nostra Marina Militare nelle aree interessate;
- un miglior coordinamento delle azioni in mare da parte delle marine militari partecipanti all'operazione Atalanta;
- l'apertura di un Quadrante Sud, ove concentrare le azioni di controllo a beneficio delle unità che scalano i porti africani di Dar es Salaam e Mombasa.

Da questo punto di vista, va sottolineata con deciso apprezzamento l'iniziativa del ministro degli Affari esteri, che in agosto personalmente apre e presiede un Tavolo tecnico con Confitarma per il coordinamento di tutte le azioni future in tema di contrasto alla pirateria.

### CABOTAGGIO

I primi mesi del 2010 registrano una battuta d'arresto nel riconoscimento, finora costantemente attuato, degli sgravi contributivi a favore del comparto cabotiero. Tale settore resta di vitale importanza per il Paese, assicurando la continuità territoriale e il collegamento regionale e locale oltre che i necessari approvvigionamenti per le popolazioni insulari. È grave che, dopo dieci anni, il regime dei citati sgravi contributivi sia messo in discussione, compromettendo la pianificazione degli investimenti e la programmazione dell'attività commerciale delle aziende. Iniziative sono in corso per recuperare i benefici nel 2010.

### TIRRENIA

A seguito dell'accordo Stato - Regioni per la cessione a titolo gratuito delle controllate regionali del gruppo Tirrenia, firmato il 3 novembre a Roma, nel 2009 viene avviata la privatizzazione della flotta pubblica.

L'emendamento del Governo al decreto Ronchi proroga le convenzioni con lo stato al 30 settembre 2010 e stabilisce che si procederà alla prosecuzione dei finanziamenti pubblici ai traghetti.

Il 23 dicembre, Fintecna pubblica l'invito a manifestare interesse, entro il 19 febbraio, per l'ammissione alle fasi successive della procedura, che dovranno meglio definire modalità e termini della privatizzazione della Tirrenia di Navigazione Spa e della sua controllata Siremar Spa. A fine gennaio 2010 interviene la Commissione europea che notifica la procedura di infrazione nei confronti del Governo italiano sulle attuali convenzioni del Gruppo Tirrenia e sul mancato rispetto del principio della libera prestazione dei servizi di cabotaggio.

Particolare attenzione viene rivolta alla verifica della compatibilità dell'operazione in corso con il più generale quadro di riferimento imposto a livello comunitario per la liberalizzazione del mercato di cabotaggio italiano, quadro all'interno del quale rientra il processo di privatizzazione in atto. Tale compatibilità, nel rispetto del principio della libera concorrenza, è indispensabile per evitare il perpetuarsi di indebite situazioni di svantaggio a discapito degli attuali servizi gestiti dall'armamento privato, che opera per tutto l'anno su linee sovvenzionate, in taluni casi con obblighi di servizio pubblico senza sussidi. Confitarma, seguirà con estrema attenzione tutte le fasi *in itinere* a garanzia degli interessi dell'armamento privato italiano.

### IL TURISMO CHE VIENE DAL MARE

In controtendenza rispetto ai dati economici negativi dell'economia turistica nazionale, il comparto crocieristico e buona parte dei traffici ro/ro pax, nonostante la leggera flessione rispetto al 2008, confermano l'Italia quale principale destinazione europea di passeggeri via mare.





Navi da crociera "Costa Luminosa Et Costa Pacifica", Costa Crociere Spa

In particolare, nel 2009 si registra un movimento di crocieristi nei porti italiani pari a 8.379.000 e si prevede un aumento del 5,27% nel 2010.

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 del settore crocieristico e del trasporto passeggeri, testimoniata proprio dalla sostanziale tenuta in un momento storico così delicato per l'economia turistica nazionale, dovrebbe ora essere favorita da un'intelligente gestione delle nuove regole che prepotentemente si affacciano in tema di *safety* e *security*. La sicurezza – tema delicato e già da tempo al centro delle attenzioni delle nostre Aziende – dovrà rappresentare uno stimolo al miglioramento dei servizi offerti al passeggero e mai un freno allo sviluppo industriale del comparto. Da questo punto di vista, soprattutto nel comparto passeggeri, appare indispensabile proseguire nell'attività di adattamento dell'impianto normativo in vigore ed in fieri sulla sicurezza – nella duplice accezione di *safety* e *security* – alle esigenze proprie e specifiche del settore marittimo.

### SERVIZI DI APPROVVIGIONAMENTO OFF-SHORE E BUNKERAGGIO

Ormai consolidato il livello di competitività delle unità adibite ai servizi *off-shore*, si resta in attesa di un riconoscimento, da parte della nostra Amministrazione,

Bettolina "Marisa N", Giuliana Bunkeraggi Spa



della necessità di intervenire con urgenza a favore dei mezzi adibiti all'approvvigionamento di combustibile marino (*bunker*) che rappresentano per l'economia nazionale un analogo comparto industriale strategico.

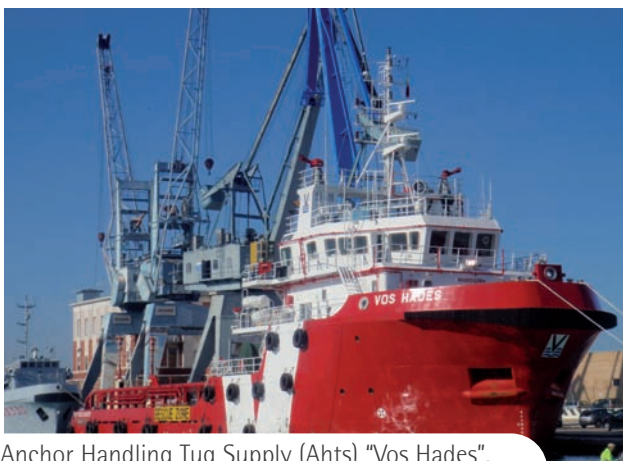
Ottenuta l'iscrivibilità nel Registro Internazionale per i mezzi adibiti alle attività di appoggio all'estrazione petrolifera *offshore*, occorre far raggiungere un livello di competitività maggiore anche al comparto del bunkeraggio marittimo. In particolare, nel corso dell'anno sono portate all'attenzione dell'Amministrazione una serie di proposte operative per alzare il livello di competitività e di tutela dei servizi di bunkeraggio sul territorio nazionale.

### COMMISSIONE REGOLE E COMPETITIVITÀ

Al fine di migliorare la competitività della flotta italiana, nel 2005 è stata creata tra industria armatoriale e Amministrazioni pubbliche la Commissione Regole e Competitività, con 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. All'inizio dei lavori della Commissione, si è registrato un notevole flusso di segnalazioni, legate alla speranza dei risultati che la Commissione avrebbe potuto ottenere per migliorare l'efficienza della Pubblica Amministrazione ed eliminare molte pastoie burocratiche. In seguito, purtroppo, anche a causa del mancato avvio dell'esame parlamentare delle relative proposte di legge della maggioranza e dell'opposizione, gli entusiasmi si sono raffreddati e le segnalazioni sono via via diminuite.

Nel 2009, non viene poi convocato il tavolo di lavoro ipotizzato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti nel corso della *48 Ore del Mare* per tentare di risolvere i problemi rimasti sul tappeto, che potrebbero essere risolti senza alcun costo per l'Erario.

Comunque prosegue la collaborazione con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'aggiornamento dei principali documenti di bordo previsti dal Codice della Navigazione: dopo l'adozione dei nuovi modelli bilingue, italiano ed inglese, del passavanti provvisorio e



Anchor Handling Tug Supply (Ahts) "Vos Hades", Vroon Offshore Italia Srl

dell'atto di nazionalità, sono in avanzata fase di studio i nuovi formati dei giornali nautici ed in particolare il giornale di macchina, il libro terzo del giornale di navigazione e il giornale di carico.

Inoltre, nel secondo semestre del 2009, a seguito del passaggio di alcune competenze al Comando Generale delle Capitanerie di Porto, si sviluppa una forte collaborazione che rende possibile risolvere molti annosi problemi, contribuendo a restituire fiducia sull'operato della Commissione.

Infine, nel corso del 2009, grazie alla disponibilità dei funzionari del ministero della Salute, in particolare della Sanità Marittima Ligure, e alla collaborazione dell'Associazione nazionale medici di bordo, viene rielaborata in chiave moderna la normativa del 1897 relativa al trasporto passeggeri. Purtroppo, lo sviluppo dell'influenza A(H1N1), che ha impegnato tutte le risorse del Ministero non ha consentito di ottenere il benessere per presentare la nuova bozza ai componenti della Commissione.

## LA RETE MARITTIMA, I PORTI E LA LOGISTICA IN ITALIA

### Autostrade del mare e *ecobonus*

Le linee marittime che soddisfano la definizione di autostrade del mare in partenza dai porti italiani presentano a febbraio 2010 un'offerta settimanale com-

pletiva di 466 partenze settimanali, per circa 850.000 metri lineari, con valori in crescita rispetto all'anno precedente, nonostante la recessione iniziata a fine 2008.

Gli armatori italiani offrono ormai collegamenti dall'Italia per la gran parte dei paesi del Mediterraneo occidentale (Francia, Spagna, Marocco, Tunisia, Libia e Malta) e guardano positivamente anche al Mediterraneo orientale dove, anche grazie all'acquisizione di società estere, potenziano i servizi con la Grecia.

I dati revisionali per il 2010 mostrano come il *trend* positivo sia comunque da attribuire alle rotte nazionali verso la Sicilia e soprattutto verso la Sardegna, mentre le rotte internazionali registrano una fase di assestamento.

Sulla Sicilia si registra infatti un incremento del 13,6% dei metri lineari offerti, mentre le partenze settimanali passano da 138 a 154 (77 *round trip*). Sul fronte sardo aumentano notevolmente i metri lineari offerti (+17,2%), e le partenze passano da 170 a 202 (101 *round trip*).

L'offerta in termini di metri lineari sui collegamenti internazionali è in leggero calo, circa il 3%, dovuto alla riduzione delle frequenze sulla linea Bari-Durazzo. Anche le partenze settimanali sono in leggera diminuzione, ma ciò è principalmente dovuto all'aumento della percorrenza media delle traversate.

La capacità di stiva offerta annualmente raggiunge nel complesso delle autostrade del mare l'equivalente di 2,3 mln di veicoli commerciali che corrispondono a circa 2,8 mln di semirimorchi. Se si considera un coefficiente medio di riempimento del 50%, il "trasportato" risulta pari alla metà: sarebbe quindi possibile soddisfare una domanda di trasporto ben maggiore di quella attuale, senza dover incrementare l'offerta con nuovi servizi.

L'anno 2009 è particolarmente difficile per il trasporto stradale sia a causa di problematiche industriali insite nel settore, sia per la pesante riduzione dei consumi, che si è ripercossa sulla riduzione della domanda di trasporto di merci, e di prodotti finiti in primo luogo. Il calo è di circa il 30%: è evidente pertanto che anche l'autotrasporto che utilizza le autostrade del mare, nonostante i rimborsi dell'*ecobonus* siano entrati a regime, fa registrare un calo della

domanda dei noli marittimi. Anche per questo motivo Confitarma è favorevole a riproporre, se possibile per un ulteriore triennio, l'*ecobonus* che consentirebbe di perseguire un duplice obiettivo: ridurre le esternalità negative del trasporto su strada e sostenere un comparto ad elevato impatto occupazionale in difficoltà.

Ro-Ro Merci "Esprit", Grendi Trasporti Marittimi Spa





Rimorchiatori, Rimorchiatori Riuniti Panfido Et C. Srl

### Andamento dei traffici portuali

Nel 2009, secondo i dati ad oggi disponibili, il movimento totale dei contenitori nei principali porti italiani registra una flessione di circa l'11%, pari a quasi 1.179.000 teus, dovuta alla negativa congiuntura economica nazionale ed internazionale. In tale contesto, solo i porti di Cagliari, Napoli ed Ancona registrano percentuali di incremento, mentre riduzioni significative si rilevano nei porti di Livorno e Savona (-23%), Salerno (-20%), Trieste (-18%), Gioia Tauro (-18%), La Spezia (-16%), Genova e Ravenna (-13%).

### La riforma della legge n. 84 del 1994 sui porti

Prosegue nel 2009 l'iter parlamentare per la riforma della legge n. 84 del 1994 sull'organizzazione dei porti. I lavori si svolgono nell'ambito del Comitato ristretto dell'8<sup>a</sup> Commissione del Senato, che redige un testo unificato tenendo conto dei tre disegni di legge presentati in Commissione. I lavori del Comitato si concludono nel mese di dicembre con l'approvazione di un testo votato all'unanimità dai suoi componenti. Il disegno di legge deve ora essere approvato in via definitiva dal Senato, per poi passare al vaglio della Camera dei deputati. Gli argomenti di maggiore criticità affrontati dal Comitato ristretto sono l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali, lo snellimento delle procedure amministrative per l'approvazione del piano regolatore portuale, per la realizzazione dell'escavazione dei fondali e per la nomina dei presidenti delle Autorità portuali. Sono inoltre ridotti i compiti del Comitato portuale, dando maggiore spazio ai poteri del Presidente dell'Autorità portuale. In tale contesto, è degna di segnalazione la proposta di un disegno di legge governativo avanzata dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti nel

mese di gennaio 2010, il cui testo non si discosta molto da quello approvato in seno al Comitato ristretto del Senato. Tale iniziativa non ha però ancora ottenuto l'approvazione del Consiglio dei Ministri.

### Comitati portuali

Nell'ambito dei provvedimenti volti al contenimento della spesa di funzionamento della pubblica amministrazione, nel mese di ottobre viene deliberato dal Consiglio dei ministri uno schema di DPR, attualmente al vaglio del Consiglio di Stato, recante un regolamento in materia di enti pubblici non economici vigilati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. All'art. 3 di tale schema si prevede una sostanziale modifica dell'art. 9 della legge n. 84 del 1994, che determina la riduzione da sette a quattro del numero dei rappresentanti delle imprese e dei lavoratori nell'ambito dei Comitati delle Autorità portuali. Confitarma sulla materia indirizza una lettera ai ministri interessati, dandone risalto anche sulla stampa, per esprimere la propria contrarietà a tale iniziativa e mettere in evidenza l'importanza politica connessa alla presenza dei rappresentanti del mondo imprenditoriale e del lavoro nei Comitati portuali: viene proposto di mantenere l'attuale numero di rappresentanti, eventualmente escludendo l'erogazione del compenso.

### Servizi tecnico-nautici

#### Rimorchio

Nel 2009 vengono esaminate varie istruttorie tariffarie avanzate dalle concessionarie di servizi di rimorchio portuale e vengono affrontate e risolte alcune divergenze interpretative sorte in materia di ammortamento dei rimorchiatori nella formula tariffaria.



Rimorchiatore "Città di Milazzo", CAPIECI Spa - Navigazione Rimorchiatori e Salvataggio

Inoltre, Confitarma sigla un accordo con Assorimorchiatori e Federimorchiatori, con il quale viene assunto l'impegno di individuare concordemente una soluzione che consenta di contenere gli incrementi tariffari da applicarsi nel biennio 2010/2011, nel corso del quale sono previsti incrementi particolarmente onerosi a seguito della crisi dei traffici marittimi e della conseguente riduzione delle prestazioni.

#### **Pilotaggio**

Con il DPR n. 104 del 2009 viene data attuazione ad alcune delle disposizioni contenute nell'accordo interassociativo del 2005, meglio noto come *Pilotage Act*, con il quale sono state individuate misure volte al contenimento della spesa delle corporazioni di piloti portuali e introdotte misure per realizzare un progressivo superamento degli onerosi effetti tariffari derivanti dalla ripartizione dei compensi a favore di quelli in pensione.

Viene altresì acquisita la disponibilità della categoria a verificare alcuni parametri della formula tariffaria, a partire dall'inizio del 2010.

#### **Sicurezza delle operazioni e dei servizi portuali**

Nel corso del 2009 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si tengono incontri per la definizione di un DPR attuativo del D.Lgs n. 81 del 2008 nel settore portuale. Tale decreto, disciplinante le condizioni di sicurezza del lavoro svolto in ambito portuale, è destinato a sostituire la normativa in proposito stabilita dal vigente D.Lgs n. 272 del 1999.

#### **Tasse e diritti marittimi**

Nel 2009 viene emanato il DPR n. 107, contenente il regolamento per la revisione della disciplina delle

tasse e dei diritti marittimi, con il quale si vuole pervenire al riordino ed alla razionalizzazione della disciplina vigente anche attraverso l'accorpamento delle tasse. Si prevede anche il loro aggiornamento, da effettuare tenendo conto della variazione dell'indice Istat dal 1993 al 2009 (anche se tale adeguamento non è stato ancora realizzato). Un elemento di novità contenuto nel DPR riguarda l'esenzione dalla tassa portuale per le merci caricate su carri ferroviari, sui veicoli o in contenitori che accedono alle navi-traghetto o portacontainer adibite ai collegamenti marittimi tra porti comunitari. La precedente normativa limitava invece tale esenzione ai soli collegamenti tra porti nazionali.



# La navigazione internazionale e i mercati marittimi

La grave crisi che ha colpito l'economia mondiale dall'estate del 2008, si arresta nel 2009 a partire dal secondo trimestre fino a fine anno ed il prodotto interno lordo globale risulta in crescita di circa il 3% rispetto all'anno precedente. L'attività economica torna ad aumentare, dopo due trimestri di profonda flessione, in molti paesi industriali ed emergenti: in Cina e in India, dove il PIL non aveva smesso di espandersi anche durante la crisi, la crescita accelera e in paesi ove la contrazione si è protratta, come negli Stati Uniti e in alcuni paesi europei, si registra un netto miglioramento. In particolare, la Cina si conferma motore trainante della ripresa mondiale e si prevede che l'economia cinese registrerà una crescita di circa il 10% nel 2010 e del 9,7% nel 2011.

Nel 2009 dunque, secondo il Fondo Monetario Internazionale, il PIL mondiale registra una uscita ridotta dello 0,8% rispetto al quella del 2008, ma nel secondo semestre dell'anno si registrano i primi segni di ripresa e il Fondo prevede che nel 2010 l'economia mondiale crescerà del 3,9% e del 4,3% nel 2011.

Peraltro, permane una forte incertezza sull'evoluzione futura, determinata soprattutto dal rischio che, venendo meno gli stimoli fiscali e monetari ed una volta esaurito il ciclo di ricostituzione delle scorte, la domanda privata possa risentire di una disoccupazione elevata e crescente, della limitata disponibilità di credito e del desiderio delle famiglie di risanare i propri bilanci.

Per contrastare tali rischi, nel vertice tenutosi a Pittsburgh nel settembre 2009, i Capi di Stato e di Governo dei paesi del Gruppo dei Venti (G20) hanno ribadito l'intenzione di mantenere politiche monetarie e fiscali espansive fino a quando la ripresa economica non sarà consolidata e di ridurre l'azione di stimolo gradualmente e in maniera coordinata tra paesi. Il G20 ha inoltre assunto una serie di decisioni volte a rafforzare l'architettura finanziaria internazionale e ad assicurare una crescita solida, sostenibile ed equilibrata.

Nonostante i segnali di ripresa del flusso dei traffici a partire dal giugno, nel 2009 la contrazione dell'economia mondiale si ripercuote sul commercio internazionale che registra una flessione di -11,9% (+ 2% nel 2008), particolarmente accentuata per le economie avanzate, che registrano un calo del 14% per quelle in via di sviluppo in flessione del -7%, le ripercussioni sono comunque pesanti, in quanto la loro crescita dipende in misura maggiore dal commercio.

A partire da giugno 2009, dopo i forti rialzi registrati dall'inizio dell'anno, il prezzo del petrolio fluttua tra i 60 e i 70 dollari al barile. Tale andamento viene determinato, da un lato, dalle notizie circa il rafforzamento della domanda di greggio, soprattutto da parte della Cina; dall'altro, dall'aumento delle scorte nei paesi dell'OCSE. Dalla primavera l'*International Energy Agency* continua a rivedere al rialzo le proprie previsioni sulla domanda mondiale di petrolio nel 2009, portandole gradualmente da 83,2 a 84,6 milioni di barili al giorno. Secondo le quotazioni dei *future*, il prezzo del petrolio (qualità WTI) salirebbe dagli attuali 72 dollari al barile sino a circa 75 dollari nel giugno 2010.

I prezzi in dollari delle materie prime non energetiche segnano un cospicuo rialzo nei mesi estivi, riflettendo gli incrementi dei comparti maggiormente sensibili al ciclo economico, quali quello dei metalli e di alcuni prodotti agricoli industriali.

Per quanto riguarda il commercio marittimo mondiale, nel 2009 si stima una contrazione dell'1,4%, mentre nel 2010 si prevede una inversione di tendenza con una crescita del 2%. La domanda di servizi di trasporto marittimo, risultante sia dalle quantità di merci trasportate sia dalle distanze percorse, nel 2009 si stima in riduzione del -0,5% (32.631 miliardi di tonnellate-miglia rispetto a 32.747 miliardi di tonnellate-miglia del 2008).

Cisterna a doppio scafo "Divina", Dalmare Spa







Cisterna a doppio scafo per bunkeraggio "Brezzamare", Ciane Spa

tenitori (391 unità, per 37,4 milioni dwt), chimichiere (265 unità, per 10 milioni dwt) e gassiere (46 LNG, per 4,2 milioni dwt, e 36 LPG, per 705 mila dwt). La Cina è leader nella costruzione di navi portarinfuse (1.506 unità, per 118,4 milioni dwt) e carichi generali (614 unità, per 8,5 milioni dwt).

L'Italia è al dodicesimo posto nella graduatoria mondiale dei

paesi costruttori ed al terzo posto tra i paesi dell'Unione europea, dopo la Germania e la Romania; è *leader* nella costruzione di navi da crociera, con ordini per 18 unità (1,5 milioni di gt), e nella costruzione di traghetti misti passeggeri/*ro-ro* merci, con ordini per 17 unità (423 mila gt). La Germania è il primo costruttore di *ro-ro* cargo, con 20 unità e 348 mila gt.

## FLOTTA MONDIALE

A luglio 2009 la flotta mondiale la cui dimensione definisce l'offerta di servizi di trasporto marittimo registra un ulteriore aumento del 6,4%, attestandosi su oltre 820 milioni di tonnellate di stazza con circa 1,2 miliardi di tonnellate di portata.

Nella graduatoria delle principali flotte mondiali per controllo armatoriale, la Grecia è in prima posizione con circa 185 milioni di tonnellate di portata. L'Italia sale al 12° posto nella graduatoria dei principali registri di immatricolazione ed è 13° in quella per controllo armatoriale. Inoltre, tra le flotte dell'Unione europea, l'Italia è 6° nella graduatoria per bandiera e 5° per controllo armatoriale.

## COSTRUZIONI MONDIALI

La crisi finanziaria si ripercuote con forza sulla cantieristica mondiale che secondo i dati *Lloyd's Register-Fairplay* a settembre 2009 registra un calo del 39% di nuovi ordini, oltre alla cancellazione di precedenti commesse.

Nel *carnet* degli ordini mondiali per nuove costruzioni risultano 9.890 navi per 322,6 milioni di tonnellate di stazza lorda (500 milioni di dwt), di cui il 52% sarà completato entro il 2010. I cantieri della Corea del Sud, della Cina e del Giappone detengono, l'89% degli ordinativi mondiali: la Corea del Sud mantiene la *leadership* seguita dalla Cina e dal Giappone.

La Corea del Sud detiene il primato nella costruzione di navi petroliere (235 unità per il greggio e 98 per i prodotti petroliferi, per un totale di 53,8 milioni dwt), portacon-

## MERCATI MARITIMI

A causa della crisi finanziaria che ha colpito la maggior parte delle economie sviluppate, il 2009 nasce sotto i peggiori auspici per il settore marittimo, anche se con impatti diversi nei vari settori.

Il settore delle merci secche alla rinfusa è quello che soffre di meno, grazie alla continua forte domanda di materie prime da parte delle economie emergenti, Cina *in primis*, mentre il settore cisterniero e, in misura maggiore, quello delle portacontainer hanno risentito fortemente della crisi nei paesi sviluppati.

### Petrolio greggio e prodotti petroliferi

La flotta mercantile di navi cisterna da oltre 20.000 dwt a fine 2009 è pari a circa 4.250 unità, per un totale di circa 435 milioni di dwt, con una crescita di circa il 9%. Il settore cisterniero è stato colpito duramente dalla crisi finanziaria e dalla conseguente recessione mondiale, con un sensibile rallentamento del traffico di petrolio e prodotti petroliferi.

All'inizio dell'anno tuttavia il mercato delle navi cisterna si mantiene su buoni livelli, beneficiando in particolare dell'alto prezzo del petrolio, che spinge i *trader* ad utilizzare le navi per stoccare il greggio.

Con il procedere dell'anno il *Baltic Dirty Tanker Index* registra una caduta dell'80%, passando dai circa 2.500 punti dell'estate 2008 ai meno di 500 dell'estate 2009, ma da settembre 2009 cominciano a vedersi segnali di una lieve ma progressiva ripresa nelle rate di nolo.

Portarinfuse "Roberto Rizzo", Rizzo Bottiglieri De Carlini Armatori Spa



## Gas

Nel corso del 2009 la flotta di navi per gas naturale liquefatto (LNG) registra un ulteriore significativo aumento del 20% di capacità di trasporto, fino a raggiungere il livello di 47.7 milioni di metri cubi. Nonostante ciò, il settore beneficia dell'entrata sul mercato di numerosi nuovi progetti di liquefazione del gas naturale presso i paesi produttori, riuscendo ad assorbire buona parte del tonnellaggio in eccesso. Ciò ha un notevole riflesso sui noli, che chiudono l'anno in ripresa, a livelli di circa il 60% più alti rispetto ai minimi riscontrati ad inizio anno.

La flotta di navi adibite al trasporto di gas di petrolio liquefatto (LPG) si mantiene invece relativamente stabile, registrando un aumento del 2% rispetto all'anno precedente, fino a raggiungere il livello di circa 18.6 milioni di metri cubi. Il 2009 è un anno difficile anche per questo comparto in termini di domanda e ricavi, anche se le rate di nolo registrano segni di graduale ripresa, in particolare sulla rotta Golfo Persico-Giappone.

### Merci secche alla rinfusa

La flotta mercantile di navi portarinfuse da oltre 20.000 dwt a fine 2009 è pari a circa 5.948 unità, per un totale di circa 406 milioni di dwt, con una crescita pari a circa l'8%. Il settore del *dry bulk* è sicuramente quello che supera più facilmente la crisi, trascinato da una Cina quasi immune ai problemi che affliggono il resto del mondo. Basti pensare che le importazioni cinesi di minerali di ferro nel 2009 aumenta di quasi il 42%, raggiungendo il livello record di 630 milioni di tonnellate. Ancora più impressionante è l'aumento delle importazioni cinesi di carbone, cresciute del 210% fino a 126 milioni di tonnellate.

L'indice di riferimento del mercato delle rinfuse secche, il *Baltic Dry Index*, dopo le forti riduzioni registrate alla fine del 2008, nel corso del 2009 risale del 288%, da un minimo di 773 punti agli inizi di gennaio fino a 3.005 punti a fine dicembre.

### Merci in container

La flotta mondiale di navi portacontaineri, nel 2009 registra un ulteriore aumento di oltre il 6% sfiorando a fine anno una capacità di trasporto di 12.8 milioni di TEU. Considerata la forte dipendenza dalle economie sviluppa-



Chimichiera "Gelso M", Augusta Due Srl

te, in particolare dagli Stati Uniti, il 2009 è un anno particolarmente difficile per il settore.

Le importazioni americane diminuiscono infatti del 12.5% rispetto al 2008. Anche se a dicembre 2009 il traffico di container nei porti mondiali è inferiore rispetto a dodici mesi prima, verso la fine dell'anno si registrano segni di ripresa.

### Navi Ro-Ro

Nel 2009, la flotta mondiale di navi *ro-ro cargo* aumenta di circa l'1% e si attesta sui 10 milioni di dwt. L'Italia è seconda dopo il Giappone per numero di navi e tonnellaggio.

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.

### Navi da crociera

Nel 2009, con la consegna di 6 nuove unità, la flotta mondiale di navi da crociera aumenta del 3%; si prevede che nei prossimi anni vi sarà un'ulteriore crescita, con l'entrata in esercizio delle navi in costruzione, attualmente pari a 47 unità per oltre 2,2 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.

Gasiera "Syn Zaura", Synergas Srl



# La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

Il 2009 è un anno cruciale per le istituzioni dell'Unione europea. Oltre, all'avvio della nuova legislatura del Parlamento europeo (2009-2014) e al rinnovo delle cariche per la nuova Commissione (2009-2014) sempre guidata dal portoghese Manuel Barroso, il 1° gennaio entra in vigore il Trattato di Lisbona, firmato il 13 dicembre 2007. Tale Trattato rafforza la capacità d'azione dell'Ue aumentando l'efficienza e l'efficacia delle istituzioni

e dei meccanismi decisionali, rafforzando la Carta dei diritti fondamentali e la responsabilità democratica dell'Unione dando maggiori poteri al Parlamento. Con il nuovo Trattato, l'Unione europea potrà affrontare meglio le nuove sfide globali quali il cambiamento climatico, la sicurezza energetica, il terrorismo internazionale, la criminalità organizzata transfrontaliera, l'asilo e l'immigrazione.

## LA FLOTTA EUROPEA

A luglio 2009 la flotta battente le bandiere dell'Ue aumenta del 2% rispetto alla fine del 2008. Composta da oltre 8.800 unità, per circa 179 milioni gt (248 milioni dwt), rappresenta il 21,6% della

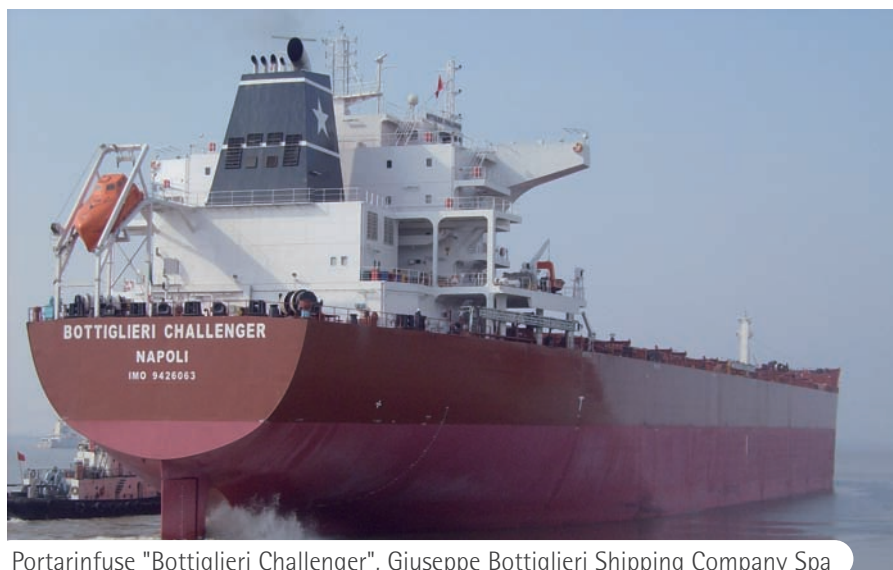


Cisterna a doppio scafo "Angelina Amoretti", Marittima Emiliana Spa

flotta mondiale. Peraltro, se si considera l'intera flotta controllata dai paesi dell'Unione, anche quella battente bandiera estera, la percentuale aumenta al 41% della totale mondiale. Inoltre, secondo le prime stime a dicembre 2009, la flotta europea registra un aumento del 5% rispetto all'anno precedente.

## IL COMMERCIO ESTERO DELL'UE

Alla fine di novembre 2009, secondo i dati Eurostat, il 73% del commercio estero dell'Unione Europea (1.332 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. Con 194,5 milioni di tonnellate, l'Italia è al primo posto nell'interscambio europeo via mare con le altre grandi aree mondiali. Seguono Regno Unito (176,1 milioni di tonnellate), Paesi Bassi (171,1 milioni di tonnellate), Spagna (165,4 milioni di tonnellate), Francia (159,7 milioni di tonnellate) e Germania (144,3 milioni di tonnellate). Inoltre, il 40% degli scambi intracomunitari avvengono via mare.



Portarinfuse "Bottiglieri Challenger", Giuseppe Bottiglieri Shipping Company Spa





Cruise-ferry "La Suprema", Grandi Navi Veloci Spa

## DICHIARAZIONI SOMMARIE DI INGRESSO E DI USCITA

L'entrata in vigore delle modifiche I Regolamenti (CE) n. 648 del 2005 e n. 1875 del 2006 avevano introdotto modifiche al codice doganale comunitario, in particolare relative all'obbligo per gli operatori di fornire una serie di informazioni anticipate, per via elettronica, prima dell'arrivo/partenza delle merci nel/dal territorio doganale dell'Unione, fatta eccezione per quelle che attraversano per via aerea o marittima tale territorio senza farvi scalo. A causa delle difficoltà sia di alcuni Stati membri sia degli operatori comunitari nelle applicazioni informatiche per la gestione di tali dichiarazioni, l'entrata in vigore della nuova normativa, prevista per il 1° luglio 2009, viene posticipata: il Regolamento n. 273 del 2009 dispone che la presentazione delle dichiarazioni di pre-arrivo e pre-

partenza sarà obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2011; introduce inoltre deroghe, disponendo un periodo transitorio dal 1° luglio 2009 al 31 dicembre 2010, durante il quale la presentazione delle dichiarazioni sommarie di entrata (cd. "dichiarazioni di pre-arrivo" o "ENS") e di uscita ("dichiarazioni di pre-partenza"), viene resa facoltativa. Durante tale periodo, le merci coperte dalle suddette pre-dichiarazioni beneficeranno di tempi di svincolo più rapidi, mentre quelle non oggetto di dichiarazione sommaria continueranno ad essere assoggettate all'analisi dei rischi solo dopo il loro arrivo/partenza.

## RETE TRANS-EUROPEA DEI TRASPORTI (TEN-T)

Nel febbraio 2009, la Commissione adotta un Libro verde ed avvia un'ampia consultazione in merito al riesame della politica comune per una migliore



Cisterna a doppio scafo "Mare Doricum", Fr.Ili d'Amico Armatori Spa



Ro-Ro Pax "Cruise Europa", Grimaldi Compagnia di Navigazione Spa

integrazione della rete transeuropea di trasporto (TEN-T). Il Libro verde, frutto di un intenso dibattito volto a valutare l'esperienza maturata nei primi 15 anni di attuazione delle politiche in materia di reti, mette a fuoco gli obiettivi e le direttrici di una revisione integrale del sistema, che risulti idonea a fronteggiare le sfide del futuro.

Il Libro bianco, previsto nel 2010, porterà alla revisione degli orientamenti generali e all'aggiornamento dei Progetti Prioritari.

#### AUTOSTRADE DEL MARE

Nel 2009, la Commissione europea pubblica vari bandi per il finanziamento di progetti infrastrutturali, per un ammontare complessivo pari a 1 miliardo di euro. Italia e Spagna firmano un accordo per la creazione di una commissione per la promozione, la costituzione e il funzionamento di uno o più autostrade del mare tra i due paesi. Tale accordo completa il processo intergovernativo, iniziato con

l'accordo del 2008 tra Francia e Spagna, che ha interessato il corridoio Atlantico.

#### PROGRAMMA MARCO POLO II (2007-2013)

Nel 2009 viene finalizzata la riforma del programma Marco Polo II attraverso adattamenti alle esigenze del mercato e miglioramenti nella sua gestione, quali: usufruire di capacità inutilizzata nel settore delle vie navigabili interne, rendendo il programma più accessibile per l'industria dei trasporti; ampliare la base dei potenziali candidati, abbassando la soglia di ammissibilità; rendere il programma più attraente aumentando l'intensità dei finanziamenti per i progetti, che passerà da 1 a 2 euro per 500 tonnellate-km di merci su strada; semplificare la gestione del progetto, per attrarre potenziali candidati che altrimenti potrebbero essere scoraggiati dalle lunghe e farraginoso procedure amministrative; semplificare le norme per finanziare la spesa per le infrastrutture ausiliarie,

Nave portacontaineri "Ital Milione", Italia Marittima Spa





Traghetto Portacontaineri "Jolly Verde", Ignazio Messina & C. Spa

nonché le condizioni per destinare tali aiuti al trasferimento modale.

Nel 2009 la Commissione pubblica il terzo invito a presentare progetti e dirama la lista dei 28 progetti selezionati (di cui 9 marittimi) a seguito del secondo invito del 2008.

La copertura finanziaria globale del programma Marco Polo, con il quale la Commissione propone di cofinanziare circa 34 progetti, ammonta a € 450 milioni dei quali € 62 milioni per il 2009.

### SPAZIO EUROPEO PER IL TRASPORTO MARITTIMO SENZA BARRIERE

Nel dicembre 2009, il Consiglio Ue raggiunge un accordo politico sulla proposta di direttiva adottata dalla Commissione nel 2008, volta a realizzare lo

spazio marittimo europeo, che abrogava la direttiva 2002/6/CE, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza dai porti degli Stati membri.

Tale proposta mira a ridurre e razionalizzare le formalità amministrative attraverso la trasmissione elettronica dei dati per migliorare il traffico in entrata e in uscita nei porti dell'Ue.

L'obiettivo è di integrare e coordinare le risultanze delle diverse attività di controllo attraverso il sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi *SafeSeaNet*.

### REGOLE SULLA CONCORRENZA/CONSORTIA

Nell'ottobre 2009, la Commissione europea (DG COMP COMP), al termine di una vasta consultazio-

Gasiera "Castel Nuovo", L.G.R. di Navigazione Spa





Cisterna a doppio scafo "Isola Verde", Finaval Spa

ne pubblica adotta il Regolamento n. 906/2009, in vigore dal 26 aprile 2010, che per la quarta volta stabilisce una nuova proroga di cinque anni – fino al 25 aprile 2015 – per l'esenzione attualmente in vigore a favore di questo tipo di cooperazione, nell'ambito di un nuovo contesto normativo ed economico.

Tra le altre modifiche introdotte, la principale è quella che prevede una riduzione della quota di mercato al di sopra della quale le imprese non sono ammesse a beneficiare dell'esenzione automatica (da 35% al 30%), quota calcolata con riferimento al volume complessivo delle merci trasportate (tonnellate di carico o teu). Inoltre, il diritto di recesso è soggetto a un termine massimo di preavviso di sei mesi.

### LEGGI DI ROTTERDAM

Il 23 settembre 16 Stati firmano a Rotterdam la nuova Convenzione sui contratti per il trasporto

internazionale di merci completamente o parzialmente via mare, che entrerà in vigore dodici mesi dopo la ratifica da parte di 20 Stati.

La nuova convenzione avrà un impatto fortissimo sul mondo del trasporto intermodale, variando in maniera consistente obblighi e diritti reciproci di tutte le parti in causa (armatori, vettori, ausiliari, caricatori, spedizionieri e operatori della logistica, agenti marittimi, venditori e compratori/ricevitori di merci spedite via mare, terminalisti, imprese di imbarco/sbarco e altri operatori portuali, assicuratori merci, *P&I Club*, banche, vettori terrestri, liquidatori di avarie).

L'armamento europeo, pur sostenendo tale Convenzione, che fornisce un quadro armonizzato a livello globale delle regole sul trasporto merci e che consentirà di ridurre i conflitti tra le giurisdizioni degli Stati, esprime forti perplessità riguardo l'intenzione della Commissione di portare avanti la riflessione su un regime comunitario di responsa-



Ro-Ro Pax "Cartour Gamma", Caronte & Tourist Lines Srl





Traghetto "Moby Freedom", Moby Spa

bilità per il trasporto multimodale. Ciò infatti, potrebbe comportare l'introduzione di norme regionali a discapito del quadro globale definito dalle Leggi di Rotterdam.

### **INQUINAMENTO MARINO**

Nel 2009, è adottata la Direttiva n. 2009/123/CE, che modificando la direttiva 2005/35/CE, mira ad armonizzare la definizione dei reati di inquinamento provocato dalle navi e commessi da persone fisiche o giuridiche, l'ampiezza della loro responsabilità e la natura penale delle sanzioni che possono essere comminate per i reati commessi da persone fisiche.

Tale direttiva intende colmare il vuoto normativo conseguente alla sentenza della Corte di Giustizia del 2007 che aveva annullato la decisione quadro del Consiglio del 12 luglio 2005, intesa a rafforzare la cornice penale per la repressione dell'inquinamento provocato dalle navi, che aveva completato la direttiva 2005/35/CE con misure di diritto penale. In Italia, la nuova Direttiva, già inserita nella legge comunitaria 2010, sarà attuata entro ottobre 2010.

### **DIRITTI DEI PASSEGGERI**

Nell'ottobre 2009 il Consiglio dei Ministri dei trasporti dell'Ue raggiunge un accordo politico sulle proposte adottate dalla Commissione nel dicembre 2008 per migliorare e rafforzare i diritti dei passeggeri che utilizzano autobus e servizi marittimi su itinerari nazionali e internazionali, promuovendo politiche di trasparenza nelle tariffe ed una non-discriminazione della disabilità o della mobilità ridotta.

Questi nuovi diritti comprendono norme minime sulle informazioni da fornire a tutti i passeggeri prima e durante il viaggio, assistenza e risarcimento in caso di interruzioni del viaggio, misure in

caso di ritardi e assistenza specifica per le persone a mobilità ridotta.

L'armamento è attento ad evidenziare le specificità del settore marittimo (crociere e traghetti), mettendo in rilievo l'esigenza di una maggiore flessibilità data l'impraticabilità di un approccio regolamentare unico per tutte le situazioni (tipologia delle navi, infrastrutture portuali, struttura dei mercati nazionali, ecc.).

La nuova normativa dovrebbe essere definitivamente varata dal Parlamento europeo entro il primo semestre 2010.



# Il lavoro a bordo e la formazione

## OCCUPAZIONE MARITTIMA

Con un incremento del 2,5% rispetto al 2008, si stimano a fine 2009 pari a 35.390 i posti di lavoro a bordo della flotta italiana, di cui 21.700 coperti da marittimi italiani o europei e 13.690 da personale non europeo. Su tali posti ruotano circa 49.500 marittimi. Il rapporto tra personale di terra e personale imbarcato è stimato di uno a cinque, per cui i posti di lavoro a terra sono valutati a fine 2009 circa 7.100 unità.

## RELAZIONI INDUSTRIALI

Sul piano nazionale, nel mese di gennaio 2009, durante gli incontri di Palazzo Chigi, si consuma la rottura dell'unità sindacale tra le tre organizzazioni maggiormente rappresentative. Mentre CISL e UIL, insieme a UGL ed altre sigle sindacali chiudono positivamente, il confronto con Governo e Confindustria, sulla riforma della contrattazione collettiva, sottoscrivendo un documento programmatico concretizzatosi poi nell'accordo interconfederale del 15 aprile 2009, la CGIL abbandona il tavolo nazionale delle trattative e non sottoscrive il protocollo.

Nel settore marittimo, invece, la componente di categoria della CGIL non si sottrae al confronto per il rinnovo del secondo biennio economico del contratto di lavoro. La trattativa, già avviata nel corso del mese di novembre 2008, subisce un'accelerazione e si conclude il 3 febbraio 2009 con l'accordo per gli adeguamenti economici per il biennio 2009-2010.

Il rinnovo interconfederale dei contratti di lavoro del

settore marittimo, avviene sulla base delle regole del Protocollo del 23 luglio 1993, mentre dal prossimo rinnovo le parti dovranno attenersi alle nuove disposizioni che prevedono una durata triennale sia per la parte normativa che per quella economica.

Nel corso del 2010 dovranno essere presentate le richieste sindacali per il rinnovo dei contratti di lavoro, in quanto il confronto dovrebbe iniziare e concludersi possibilmente prima della scadenza dei contratti stessi, prevista per il 31 dicembre 2010.

La tenuta dell'unità sindacale nel settore marittimo induce ad essere ottimisti sulla partecipazione di tutte e tre le sigle sindacali alla prossima trattativa, ipotizzando anche la presentazione di un'unica piattaforma rivendicativa. Infatti, in alcuni settori produttivi, si raggiungono accordi nazionali di rinnovo senza la firma della componente CGIL che invece partecipa alle intese per altri settori. E' aperto all'interno delle varie componenti della CGIL il confronto su come far fronte ai rinnovi di contratto che siano già entrati in fase di trattativa. Non è peraltro da escludere che il prossimo congresso della CGIL porti ad un riavvicinamento con CISL e UIL e con la stessa Confindustria.

E' opportuno sottolineare come nel settore marittimo la politica della concertazione continui a produrre i suoi effetti positivi sulle relazioni sindacali, come d'altronde confermato dalle continue riunioni con le imprese di navigazione, finalizzate alla sottoscrizione degli "accordi di conformità" per l'iscrizione di navi nel Registro Internazionale o di deroga sulla composizione delle tabelle di armamento per consentire l'imbarco di marittimi extracomunitari in carenza di personale marittimo italiano.

Portarinfuse "Benedetta D'Amato", Fertilia Srl



## MARITIME LABOUR CONVENTION 2006

Verso la fine del 2009, in vista della probabile ratifica della convenzione *Maritime Labour Convention 2006* da parte di alcuni Stati membri nel corso del 2010, la Commissione europea avvia un'indagine per la valutazione dell'impatto originato dall'entrata in vigore della Convenzione. Il processo di valutazione coinvolgerà anche le Parti





Cisterna a doppio scafo "Maria M", Morfini Spa

of life at sea, e STCW-Standards of training certification and watchkeeping, considerate gli altri tre pilastri dell'ordinamento internazionale marittimo), sono state consolidate ed aggiornate oltre 65 prescrizioni adottate dall'ILO-*International labour organization*, nel corso degli ultimi ottant'anni per definire i requisiti minimi relativi a condizioni di lavoro, orari di lavoro e di riposo, retribuzioni, trattamento di fine rapporto, rimpatrio, alloggi equipaggio, tempo libero, vitto, sicurezza

sui luoghi di lavoro, assistenza sanitaria e *security* di oltre 1,5 milioni di lavoratori marittimi. In base alla clausola *no more favourable treatment*, una volta che la convenzione sarà entrata in vigore, non vi saranno vantaggi per gli Stati che non avranno ratificato la convenzione stessa. Al contrario, si deve ritenere che le navi di tali Stati saranno oggetto di una ancora più accurata vigilanza nei porti di approdo da parte degli ispettori, in quanto sprovviste delle certificazioni previste dalla convenzione.

La rilevanza di tale prescrizione è più che sufficiente per ritenere necessaria ed urgente la ratifica della MLC 2006 anche da parte dell'Italia.

In questo più ampio contesto si può inscrivere anche il lavoro che l'Amministrazione, con il contributo di Confitarma e Fedarlinea, porta avanti nel corso del 2009 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 9 aprile 2008, n. 81, con quanto previsto dal decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, in materia di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori marittimi. Tale lavoro dovrà concludersi entro i primi mesi del 2010 con l'emanazione di un decreto del Presidente della Repubblica.

Il meccanismo di entrata in vigore della MLC richiede la ratifica da parte di almeno 30 Stati membri dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro, il cui tonnellaggio complessivo delle rispettive flotte costituisca non meno del 33% del tonnellaggio mondiale. Mentre una di queste condizioni è già stata raggiunta, contando per oltre il 40% del tonnellaggio mondiale le ratifiche già depositate da Bahamas, Liberia, Norvegia, Marshall Islands e Panama, i progressi che si registrano in molti Paesi indicano che l'altro requisito necessario per l'entrata in vigore potrà essere facilmente raggiunto entro il 2011 o al più tardi il 2012.

Con la convenzione MLC 2006, detta "*Super Convention*" o "*The fourth pillar*" (accanto alle convenzioni *Marpol-Marine pollution convention*, *Solas-Safety*

za sui luoghi di lavoro, assistenza sanitaria e *security* di oltre 1,5 milioni di lavoratori marittimi.

La rilevanza di tale prescrizione è più che sufficiente per ritenere necessaria ed urgente la ratifica della MLC 2006 anche da parte dell'Italia.

In questo più ampio contesto si può inscrivere anche il lavoro che l'Amministrazione, con il contributo di Confitarma e Fedarlinea, porta avanti nel corso del 2009 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 9 aprile 2008, n. 81, con quanto previsto dal decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, in materia di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori marittimi. Tale lavoro dovrà concludersi entro i primi mesi del 2010 con l'emanazione di un decreto del Presidente della Repubblica.

Portarinfuse "Valeria della Gatta", Deiuemar Shipping Spa



## SCUOLA E FORMAZIONE PROFESSIONALE

Per quanto riguarda i percorsi scolastici, proseguono nel corso del 2009 gli incontri tra il ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca le parti sociali e gli ordini professionali, nel corso dei quali Confitarma non manca di formulare proposte in ordine alle possibili opzioni degli indirizzi previsti per il riordino degli istituti tecnici, opzioni intese come ulteriori articolazioni delle aree di indirizzo contenute nello schema di regolamento in proposito.

In particolare, Confitarma reitera la richiesta di attenzione al valore delle attività marittime, e di riconoscimento della loro specialità con la conseguente esigenza di percorsi formativi mirati.

Al fine di corrispondere adeguatamente ai bisogni formativi del territorio e del *cluster* marittimo nazionale, Confitarma auspica, in piena coerenza con i profili del settore economico, un'articolazione dedicata al settore economico-marittimo nonché un'articolazione dell'indirizzo turistico dedicata all'industria crocieristica.

Per quanto riguarda invece il settore tecnologico dei nuovi istituti tecnici, si ritiene che gli indirizzi per costruttori e macchinisti navali dei vigenti ordinamenti degli istituti tecnico-nautici dovrebbero confluire in un'articolazione dedicata alla costruzione, conduzione, manutenzione e riparazione navalmeccanica, così come l'attuale indirizzo per capitani dovrebbe confluire in un'ulteriore articolazione per la conduzione e gestione dell'unità.

Per quanto attiene l'area formativa per il collegamento scuola-lavoro, nell'ambito delle attività post-diploma, prosegue anche nel corso del 2009 l'attività dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile, i cui corsi sono ormai giunti alla quarta edizione. Dal 2005 complessivamente circa 400 allievi, di cui oltre 250 di coperta e circa 150 di



Utility Vessel "Melanie B", Bambini Srl

macchina, hanno frequentato i corsi biennali dell'Accademia: I dati decisamente incoraggianti, in quanto ormai circa 150 allievi dei primi due corsi hanno conseguito il titolo di ufficiale e risultano imbarcati con società di navigazione che aderiscono al progetto. L'Accademia, si è dotata anche di alcune postazioni per i corsi GMDSS-*Global maritime distress and safety system*, preparando gli allievi di coperta al relativo esame.

I risultati ottenuti, dopo un primo periodo di rodaggio, sono dunque decisamente lusinghieri. Questo buon andamento dell'attività convince l'armamento napoletano a richiedere l'apertura di una sede dell'Accademia in Campania. Valutate positivamente le varie possibilità e soprattutto l'interesse manifestato dalle istituzioni locali e dagli istituti nautici campani viene sottoscritto un accordo per aprire in Campania una sede distaccata dell'Accademia, con l'avvio di un corso per allievi di coperta nel 2010.

Sulla base di queste prospettive, all'inizio di dicembre 2009 viene pubblicato il bando di concorso per il biennio entrante. Questa quinta edizione si svilupperà su quattro corsi per allievi di coperta e due per allievi di macchina, per un totale di oltre 120 diplomati.

Si conclude nel 2009 il corso dell'Accademia di Venezia iniziato nel 2007 e tutti i nuovi ufficiali trovano collocazione su unità delle società armatoriali con le quali hanno effettuato il percorso formativo. Gli allievi del corso del 2008

stanno effettuando gli imbarchi previsti alternati dai corsi in aula.

Per quanto attiene al Patto Formativo Locale della Regione Campania "Un Mare di lavoro", nel corso del 2009 sono effettuati corsi per elettricisti di bordo, allievi commissari, addetti alla *security* portuale, *hostess/steward*, allievi cuochi e camerieri per un totale di 210 allievi con un tasso occupazio-



Cisterna a doppio scafo "Ivory Point", PB Tankers Spa



nale a corso terminato, superiore all'80% tra bordo e terra. Da rilevare che dopo il primo imbarco, il 56% degli allievi formati prosegue nella carriera di bordo.

In collaborazione con l'IPSEMA viene pubblicato il quaderno di sicurezza sul lavoro per il locale macchina ed è stata completata la bozza per quello di coperta.

In collaborazione con il Collegio Nazionale Capitani e Direttori di Macchina – sezione di Napoli – si svolge un corso di preparazione agli esami di ufficiale di guardia per allievi di coperta e di macchina, ottenendo buoni risultati, non solo come numero di allievi promossi ma soprattutto come supporto alle necessità finanziarie degli allievi.

Dopo due anni di assenza, il 2009 vede la ripresa del progetto formativo post-universitario *Seamaster* che prende avvio per la prima volta in Sardegna grazie agli sforzi dell'Università di Sassari. Il *master* in economia, politiche e diritto del mare – centrato sull'incontro tra università e imprese marittime seguendo un progetto formativo ideato dai Giovani armatori all'inizio degli anni Duemila – dopo le edizioni di Roma, Genova e Trieste, si apre così al territorio sardo. Il *Seamaster* si inserisce in un contesto di rinnovato interesse per le attività marittime testimoniato anche dall'accresciuta vicinanza di Confitarma con le Accademie militari nonché con i centri di formazione universitari in tema di diritto della navigazione ed economia dei trasporti marittimi.

### RIFORMA DEL MERCATO DEL LAVORO, COMPOSIZIONE DEGLI EQUIPAGGI, CERTIFICAZIONE DELLE COMPETENZE

Per quanto attiene all'attività di razionalizzazione di procedure e realizzazione di servizi, in funzione di un migliore incontro tra domanda e offerta di lavoro marittimo, avviata nel 2006 con l'adozione del regolamento sul collocamento della gente di mare, la sperimentazione dei nuovi uffici di collocamento per i lavoratori marittimi anche nel 2009 non ha seguito, né sono istituiti, definiti o autorizzati gli organismi e le procedure previsti dal regolamento: anagrafe della gente di mare, borsa del lavoro marittimo, comita-



Anchor Handling Tug Supply (Ahts) "levoli Blue", Marnavi Spa

to centrale per il coordinamento in materia di collocamento della gente di mare, enti bilaterali del lavoro marittimo, organismi autorizzati all'esercizio dell'intermediazione nel lavoro marittimo, scheda professionale del personale.

Anche la semplificazione e la razionalizzazione dell'attività amministrativa connessa alla determinazione delle tabelle di armamento non ha il seguito che era preannunciato con la procedura di consultazione pubblica, aperta a suo tempo dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nel corso del 2009, infine, presso l'IMO – *International Maritime Organisation*, proseguono i lavori di revisione della convenzione STCW e del relativo codice. Gli emendamenti sono perfezionati nel corso della quarantunesima sessione del sottocomitato STCW nel mese di gennaio 2010 e saranno adottati con una Conferenza Diplomatica che si svolgerà a Manila nel giugno 2010. Le nuove prescrizioni entreranno progressivamente in vigore durante un periodo transitorio di cinque anni a far data dal 2012.

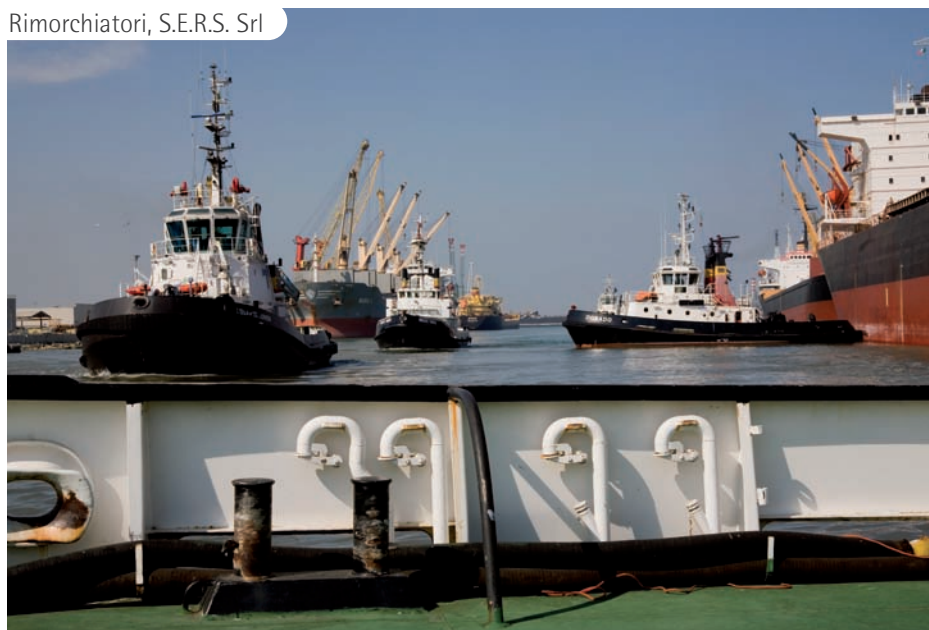
### 2010 YEAR OF THE SEAFARER

Sul finire del 2009, l'IMO decide di tributare il 2010 ai lavoratori marittimi in riconoscimento "degli irrinunciabili servizi che questa categoria di lavoratori composta da un milione e mezzo di donne e uomini rende ad una popolazione mondiale di 6,5 miliardi di persone, consentendo di approvvigionarci del grano necessario per il

nostro pane quotidiano, dei prodotti energetici per scaldare le nostre case e far funzionare i nostri mezzi di trasporto e della maggior parte dei doni che vengono scambiati durante le principali festività dell'anno".

Con questa iniziativa l'IMO intende rafforzare la campagna "Go to Sea!", lanciata nel 2008 insieme all'ILO, alle organizzazioni internazionali dello *shipping* e a quella sindacale dei lavoratori marittimi ITF-*International Transport Federation*.

Rimorchiatori, S.E.R.S. Srl



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

## EMISSIONI

Il tema delle emissioni nell'atmosfera è sempre di grande attualità.

Il 2009 può essere considerato un anno di transizione, in quanto non entrano in vigore nuove normative né sono prese decisioni che possano avere influenza sull'immediato futuro (quanto accade a fine anno alla Conferenza sul clima di Copenhagen è emblematico).

Al contrario, il 2010 sarà un anno segnato da nuove e più restrittive normative, che già influiscono sull'attività delle compagnie di navigazione e sugli operatori in genere. Sin dal 1° gennaio 2010 sarà necessario utilizzare nei porti comunitari combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1%, così come prescritto dalla Direttiva Comunitaria 2005/33/CE e dal 1° luglio sarà applicato il testo rivisto dell'Allegato VI alla Convenzione Marpol 73/78.

Tali due limitazioni creano problemi sia dal punto di vista operativo per la reperibilità sul mercato, che dal punto di vista tecnico. Già nell'estate 2009, di fatto, si verificano le prime difficoltà di reperimento di combustibili a basso tenore di zolfo in alcuni porti italiani. Inoltre, nell'immediato futuro potrebbero addirittura verificarsi problemi anche per il classico "heavy fuel oil", poiché le raffinerie potrebbero preferire destinare il prodotto di base ad altri tipi di combustibile più remunerativo e più richiesto.

L'obbligo di utilizzare combustibili a basso tenore di zolfo e di conseguenza a bassa viscosità, comporta anche una serie di problemi tecnici, con implicazioni nell'ambito della sicurezza che interessano due aree di criticità: l'adeguamento dei motori a combustione interna, principali e generatori elettrici, e i rischi derivanti dall'utilizzo di "LSF"-*Low sulphur fuel* nelle caldaie.

L'impiego di combustibili a basso tenore comporta una serie di problemi per i motori principali ed ausiliari in particolare nelle fasi transitorie di passaggio da MDO- *Marine diesel oil* a HFO-*Heavy fuel oil* e viceversa. Solo di recente i costruttori hanno fornito una serie d'indicazioni per superare tali inconvenienti: per le caldaie i problemi oltre che di tipo operativo sono anche relativi alla sicurezza, considerato il rischio di esplosione, in particolare per quelle delle LNG-*Liquefied Natural Gas* che utilizzano parte del carico come combustibile.

Proprio per quello che concerne l'utilizzo, nei porti comunitari, di combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% in massa la Commissione europea emana, alla fine di dicembre 2009 una raccomandazione agli Stati membri che invita ad attuare la Direttiva tenendo conto delle difficoltà incontrate dagli armatori nell'apportare le necessarie modifiche agli impianti di bordo.

Per quanto riguarda le emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>), il trasporto marittimo non è al momento

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



incluso in nessuna normativa internazionale o europea, ma, mentre l'IMO è per un approccio più lento, l'Unione Europea intende muoversi rapidamente: si tratterà dunque di verificare cosa accadrà dopo lo stallo di Copenhagen.

Sempre in ambito emissioni ad effetto serra (GHG *Greenhouse Gases*), il 2010 sarà un anno importante: infatti, il Regolamento CE n. 2037/2000 – relativo alle sostanze che riducono lo strato d'ozono – vieterà, dal 1° gennaio, l'uso d'idroclorofluorocarburi (HFC) vergini nella manutenzione ed assistenza delle apparecchiature di refrigerazione e condizionamento dell'aria. Inoltre, nessun produttore o importatore potrà immettere sul mercato, o usare per proprio conto, idroclorofluorocarburi a partire dalla stessa data.

Tutto ciò si applicherà anche agli impianti esistenti a bordo delle navi: si deve però tenere presente che si parla di HCFC vergini e che pertanto quelli recuperati, riciclati o bonificati potranno in ogni modo essere ancora impiegati per la manutenzione degli impianti esistenti fino al 1° gennaio 2015, fatti salvi i maggiori costi del prodotto che sicuramente si manifesteranno.

### **HONG KONG INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFE AND ENVIRONMENTALLY SOUND RECYCLING OF SHIPS**

Nel maggio 2009 è adottata la "*Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships*", che dovrebbe entrare in vigore nel 2013, dopo la ratifica da parte di almeno 15 nazioni rappresentanti il 40% della flotta mondiale ed una capacità di smantellamento del naviglio pari ad almeno al 3% del tonnellaggio di stazza lorda degli Stati firmatari.

Si tratta di una convenzione il cui obiettivo è assicurare che le navi, quando smantellate alla fine della loro vita operativa, non costituiscano un rischio per la tutela dell'ambiente marino e per la sicurezza e la salute umana.

Le navi saranno sottoposte ad una visita iniziale, per verificare l'esistenza a bordo di materiali pericolosi che dovranno essere riportati in uno specifico elenco, alla quale seguiranno controlli intermedi e/o controlli addizionali in caso di grandi lavori/modifiche ed un'ispezione finale prima dell'invio alla demolizione. Nello stesso tempo i cantieri dovranno dotarsi di un



Chiatta "Bulk Pioneer", Coeclerici Logistics Spa

piano di lavoro nel quale specificare le differenti modalità di demolizione/recupero dei materiali presenti a bordo.

Sono tuttora in corso d'elaborazione alcune linee-guida finalizzate a fornire ulteriori dettagli operativi ed a stabilire procedure omogenee.

L'Amministrazione italiana non ha ancora provveduto alla ratifica, anche se l'*iter* di predisposizione del necessario disegno di legge è stato avviato.

### **REGOLAMENTO DI SICUREZZA**

Un Gruppo di lavoro creato *ad hoc* nell'ambito del VI Reparto del Corpo delle Capitanerie di Porto, si occupa da qualche tempo della revisione del DPR n. 435 del 1991, il cosiddetto "Regolamento di Sicurezza"; in tale ambito viene elaborata anche la bozza di una nuova legge che modifica la legge n. 616 del 1962, bozza consegnata all'Ufficio legislativo del ministero dei Trasporti per una valutazione degli aspetti giuridici delle modifiche.

Alcune tra le principali variazioni rispetto alla vecchia legge sono le seguenti: obbligo per tutte le navi di essere munite di certificato di classe; definizione degli organismi per l'esercizio della classificazione delle navi; introduzione del "Tipo approvato" conforme ai Regolamenti comunitari, per i dispositivi/materiali installati a bordo delle navi italiane; adattamento alle direttive comunitarie delle norme relative al bordo libero per le navi italiane in viaggi nazionali; introduzione della possibilità per gli organismi riconosciuti di effettuare i previsti accertamenti per gli apparati radioelettrici in caso d'indisponibilità del ministero competente; inserimento all'interno del certificato di sicurezza per le navi da carico del certificato di sicurezza radioelettrica, come per le navi passeggeri; rilascio e rinnovo da parte dell'Autorità marittima di certificati previsti da regolamenti/direttive e dai regolamenti d'attuazione di questa legge.



Anchor Handling Tug Supply (Ahts) "Med Dieci", Med Offshore Spa

Per la revisione del Regolamento sia per quanto riguarda l'articolazione del testo per argomenti, sia per il contenuto normativo si terrà conto dell'impostazione della Convenzione SOLAS. Per quanto riguarda le visite di rinnovo dei certificati, si utilizzeranno gli stessi criteri per la navigazione nazionale e quella internazionale.

### CONVENZIONE INTERNAZIONALE "BUNKER OIL"

La convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi del 2001 (*Bunker Oil*) entra in vigore il 21 Novembre 2008, con il fine di garantire un risarcimento congruo, tempestivo ed efficace a persone che subiscono danni causati dal versamento di petrolio trasportato come carburante dalle navi.

Tale convenzione colma la lacuna nel diritto internazionale in materia di responsabilità civile in caso di inquinamento marino di questo tipo e impone obblighi ad armatori di unità superiori alle 1.000 gt lorde registrate in stati che abbiano ratificato la Convenzione o che scalino

porti di uno stato firmatario. Anche a seguito delle ripetute richieste da parte di Confitarma, sta per concludersi in Parlamento l'esame del disegno di legge di ratifica della Convenzione che sarà quindi applicabile nel nostro paese trascorsi tre mesi dalla data di adesione: per le prime certificazioni rilasciate dall'ente italiano preposto occorrerà attendere il 2011.



Catamarano HSC "Mariaceleste Lauro", Volaviamare S.C.a.r.l.



# 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.



Gennaro Fiore, Direttore Generale

**CONFITARMA** aderisce a CONFINDUSTRIA, a FEDERTRASPORTO (Federazione Nazionale dei sistemi e delle modalità di trasporto) e all'Istituto Italiano di Navigazione, è direttamente rappresentata nel CNEL (Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro) e nell'IPSEMA (Istituto di Previdenza per il Settore Marittimo). Inoltre è tra le fondatrici della FEDERAZIONE DEL MARE (Federazione del Sistema Marittimo Italiano) e dello *SHORT SEA SHIPPING* – Ufficio di promozione Italia.

In campo internazionale aderisce e collabora con:

- IMO – *International Maritime Organization*
- ILO – *International Labour Organization*
- ECSA – *European Community Shipowners' Associations*
- ICS – *International Chamber of Shipping*
- ISF – *International Shipping Federation*
- BIMCO – *Baltic and International Maritime Council*
- INTERTANKO – *International Association of Independent Tanker Owners*
- INTERCARGO – *International Association of Dry Cargo Shipowners*

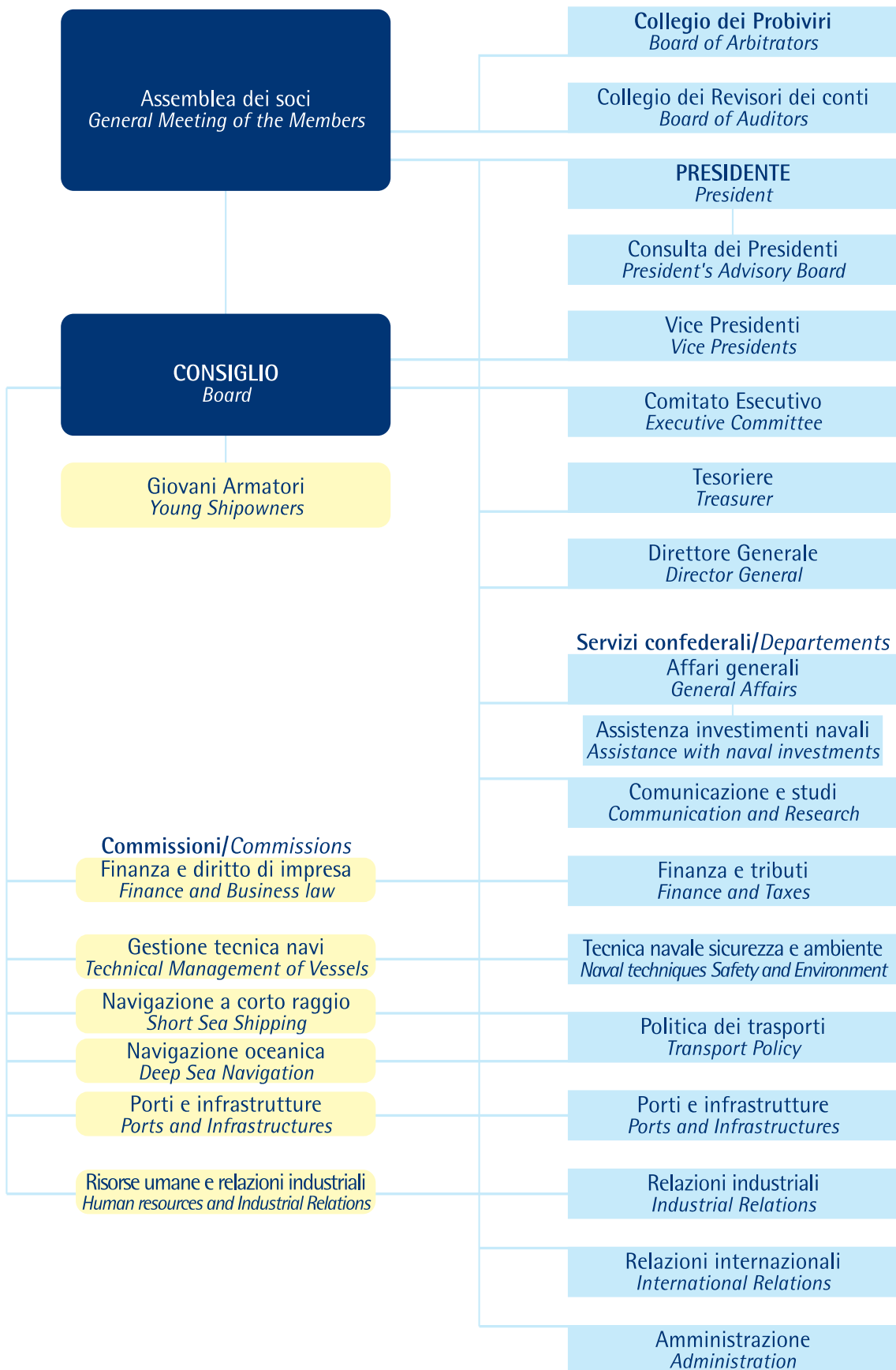
**CONFITARMA** ha sede a Roma,  
una delegazione a Genova e rappresentanze a Napoli e a Ravenna.

Piazza SS. Apostoli, 66 – 00187 Roma  
Tel: +39-06-674811 – Fax: +39-06-69783730  
e-mail: [confitarma@confitarma.it](mailto:confitarma@confitarma.it)  
[www.confitarma.it](http://www.confitarma.it)

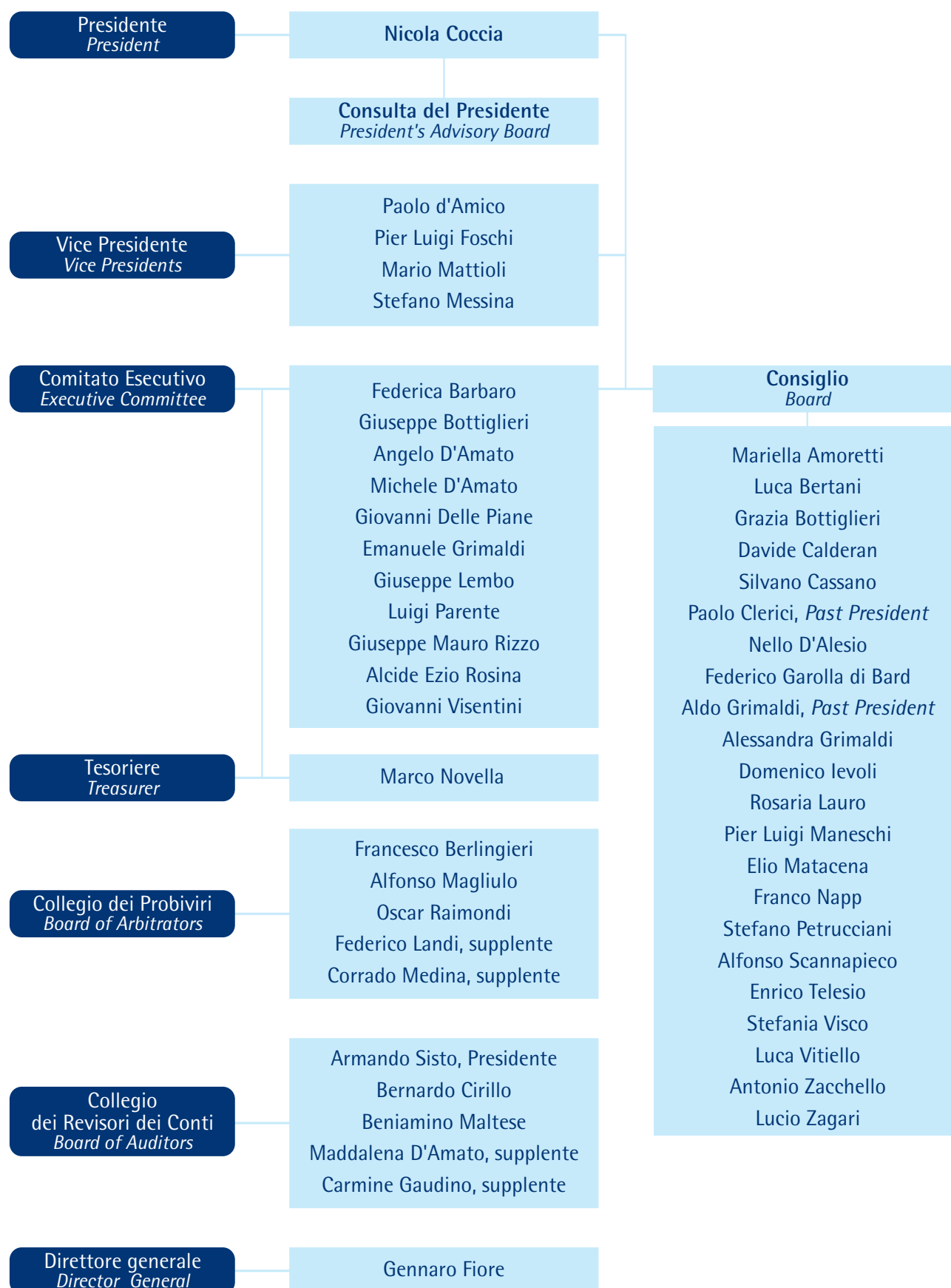




# L'organizzazione di Confitarma



## CARICHE CONFEDERALI/OFFICERS (fino a marzo 2010/until March 2010)



# L'organizzazione di Confitarma

## COMMISSIONI/COMMISSIONS (fino a marzo 2010/until March 2010)

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

**Angelo D'Amato**

*Presidente/President*

Bartolomeo Carini, Fabrizio Vettosi  
*Vicepresidenti/Vice Presidents*

Federica Barbaro, Riccardo Biale,  
Davide Calderan, Ugo De Carlini,  
Gianni Andrea De Domenico, Angelo Della Gatta  
Franco Di Geronimo, Carlo Lo Martire,  
Diego Pacella, Massimo Piotti,  
Pia Queirolo, Marco Tassara

Marco Quadrani  
*Segretario/Secretary*

### GESTIONE TECNICA NAVI/TECHNICAL MANAGEMENT OF VESSELS

**Michele D'Amato**

*Presidente/President*

Pasquale Della Gatta  
*Vicepresidente/Vice President*

Mariella Amoretti, Gabriele Calderan,  
Umberto D'Amato, Bruno Dionisi,  
Marcello Esposito, Emanuele Marrone, Leandro Nesi,  
Leonardo Rondinella, Alessandro Russo,  
Paolo Satariano, Antonio Sorrentino,  
Vincenzo Spadafora, Fabio Tagliavia

Fabio Faraone  
*Segretario/Secretary*

### NAVIGAZIONE A CORTO RAGGIO/SHORT SEA SHIPPING

**Giovanni Visentini**

*Presidente/President*

Bruno Castaldo  
*Vicepresidente/Vice President*

Luca Bertani, Alessandra Bottiglieri,  
Gaetano D'Alesio, Federico Garolla di Bard,  
Alessandra Grimaldi, Franco Napp,  
Giuseppe Nocerino, Luigi Parente,  
Gianpaolo Polichetti, Giuseppe Savarese

Luca Sisto  
*Segretario/Secretary*

### PORTI E INFRASTRUTTURE/PORTS AND INFRASTRUCTURES

**Nicola Coccia**

*Presidente/President*

Gianpaolo Polichetti  
*Vicepresidente/Vice President*

Giancarlo Balza, Grazia Bottiglieri Rizzo,  
Mariella Bottiglieri, Giorgio Cerboni,  
Gianni Andrea De Domenico, Mario Mattioli,  
Giorgio Medi, Luigi Morgantini,  
Piero Neri, Luigi Parente,  
Franco Visco, Luca Vitiello

Giuseppe Lombardi  
*Segretario/Secretary*

### NAVIGAZIONE OCEANICA/DEEP SEA NAVIGATION

**Giuseppe Bottiglieri**

*Presidente/President*

Cesare d'Amico  
*Vicepresidente/Vice President*

Federica Barbaro, Carlo Cameli,  
Girolamo Carignani, Giampaolo Cerruti,  
Leonardo Lembo, Giuseppe Savarese,  
Enrico Sposato, Michele Verde,  
Stefania Visco, Antonio Zacchello

Luca Sisto  
*Segretario/Secretary*

### RELAZIONI INDUSTRIALI/INDUSTRIAL RELATIONS

**Stefano Messina**

*Presidente/President*

Gabriele Arveda, Maurizio Campagnoli,  
Danilo Chiaruttini, Giuseppe Coccia,  
Costanza Dell'Abate, Alberto Delle Piane,  
Fulvio Fossa, Carlo Giacomazzo,  
Carlo Miccio, Leandro Nesi,  
Giuseppe Savarese, Franco Visco

Tommaso Pacchelli  
*Segretario/Secretary*

### Gruppo CSO/CSO Group

**Cesare d'Amico**

*Presidente/President*



## COMMISSIONE REGOLE E COMPETITIVITÀ/RULES AND COMPETITIVENESS COMMISSION

**Nicola Coccia**

*Coordinatore della Commissione*

**Paolo d'Amico**

*Vice Presidente Confitarma*

**Mario Mattioli**

*Vice Presidente Confitarma*

**Giuseppe Mauro Rizzo**

*Presidente Giovani Armatori*

**Aldo Cosentino**

*Direttore Generale Servizio Protezione della Natura, Ministero dell'Ambiente*

**Pietro Ruberto**

*Direzione Generale Italiani all'Estero e Politiche Migratorie, Ministero Affari Esteri*

**Francesco Berlingieri**

*Presidente onorario AIDIM (Associazione Italiana di Diritto Marittimo)*

**Massimo Lobrano**

*Direttore USMAF Liguria D.G. Prevenzione Sanitaria, Ministero della Salute*

**Raimondo Pollastrini**

*Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto*

**Enrico Pujia**

*Direttore Generale trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne, Ministero Infrastrutture e Trasporti*

**Ugo Salerno**

*Amministratore Delegato Rina S.p.a*

**Elda Turco Bulgherini**

*Presidente Comitato romano AIDIM*

**Giuseppina Galvano**

*Direttore Dir.I Analisi Economico - finanziaria, Ministero del Tesoro*

### Coadiuvati dai presidenti delle Commissioni tecniche di Confitarma

**Giuseppe Bottiglieri**

*(Navigazione Oceanica)*

**Angelo D'Amato**

*(Finanza e Diritto d'Impresa)*

**Michele D'Amato**

*(Gestione Tecnica Navi)*

**Stefano Messina**

*(Relazioni Industriali e Vice Presidente confederale)*

**Giovanni Visentini**

*(Navigazione a Corto Raggio)*

**Segreteria**

**Elio Rizzi, Alfonso Magliulo**



# L'organizzazione di Confitarma

## GIOVANI ARMATORI/YOUNG SHIPOWNERS

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.

Nel dettaglio si riportano le principali iniziative realizzate dai Giovani armatori negli ultimi dodici mesi:

- Aprile 2009: una nutrita delegazione dei Giovani armatori si reca in Germania, ad Amburgo e Brema, per approfondire la conoscenza del sistema di *ship finance* delle KG tedesche. L'occasione è utile per verificare di persona come i principali operatori bancari e finanziari tedeschi operanti nello shipping affrontano la grave crisi economica. Nel corso della missione i Giovani armatori incontrano altresì i vertici della *German Shipowners' Association* e tengono una seduta dell'Assemblea del gruppo ospiti di un importante istituto bancario tedesco.
- A seguito del sisma che il 6 aprile ha colpito la provincia di l'Aquila, i Giovani Armatori avviano una raccolta di contributi da devolvere alla protezione civile per sostenere le opere di ricostruzione. Grazie alle donazioni di molti membri del gruppo viene raccolta la somma di 64.300 euro, che nel mese di dicembre viene consegnata alla Protezione Civile. L'importo sarà destinato alla realizzazione di un'opera specifica che sarà concordata con la Protezione Civile stessa.
- Come accaduto nel 2007 e nel 2008, viene affidato al Gruppo Giovani armatori il compito di organizzare una sessione della *"48 Ore del Mare"*, giunta nel 2009 alla terza edizione. Il tema prescelto, sul quale si confrontano importanti relatori provenienti da istituzioni, imprese e mondo accademico riguarda la *Green Economy*, realtà che è affrontata sotto diversi aspetti: dalle tecnologie informatiche applicate allo *shipping*, alla ricerca, nello *ship recycling* e alle certificazioni.
- Durante il consueto appuntamento dell'Assemblea di Capri, tenutasi a margine del Convegno dei Giovani imprenditori di Confindustria, il gruppo organizza un seminario avente per oggetto: "Il ruolo delle materie prime nel futuro dell'economia globale. Qual è il valore della domanda? Componente reale e componente artificiale". Al seminario intervengono prestigiosi relatori da Il Sole 24 Ore, Banca MPS, Intesa-SanPaolo, Edison, oltre alla presidente dei Giovani imprenditori, Federica Guidi.



## Cariche Gruppo Giovani Armatori

### *Officers of Young Shipowners Group*

*(fino a marzo 2010/until March 2010)*

#### **Consiglio Direttivo** *Management Council*

*Presidente/President*

Giuseppe Mauro Rizzo

*Vice Presidenti/Vice Presidents*

Gabriele Rosati d'Amico

Franco Napp

*Past President*

Stefano Messina

*Consiglieri/Councillors*

Francesca Romana Barbaro

Mariella Bottiglieri

Valeria Novella

Antonio Zacchello

*Segretario/Secretary*

Francesco Beltrano





# Grafici e tabelle

## *Graphs and tables*

I dati statistici contenuti in questa sezione della Relazione annuale sono stati elaborati sulla base delle informazioni disponibili a febbraio 2010. Ulteriori dettagli e aggiornamenti, non appena disponibili, saranno pubblicati nel sito [www.confitarma.it](http://www.confitarma.it)

*The statistical data on this Annual Report's section have been processed from the available information on February 2010. Further details and updates will be published when available on Confitarma's web site [www.confitarma.it](http://www.confitarma.it)*





# Indice dei grafici e delle e tabelle

## Summary of graphs and tables

### La navigazione mercantile italiana nel 2009

#### *The Italian merchant marine in 2009*

- 42 > La flotta mercantile italiana/*The Italian merchant fleet*
- 42 > Evoluzione della flotta mercantile italiana/*Evolution of the Italian merchant fleet*
- 43 > Armamento italiano/*Ownership of the Italian Fleet*
- 43 > Età della flotta italiana e mondiale/*Age of the Italian and of world fleet*
- 43 > Attività della Commissione Regole e Competitività/*Rules and Competitiveness Commission Activities*
- 44 > Il rinnovamento della flotta italiana/*Renewal of the Italian merchant fleet (\*)*
- 44 > Pirateria/*Piracy*
- 44 > Commercio estero dell'Italia nel 2009 per modalità di trasporto/*Italian foreign trade by mode of transport on 2009*
- 45 > Movimento croceristi nei porti italiani/*Passengers movement in Italian ports*
- 45 > Servizi di trasporto ro-ro per la Sicilia/*Ro-Ro services to Sicily*
- 46 > Servizi di trasporto ro-ro per la Sardegna/*Ro-Ro services to Sardinia*
- 46 > Servizi di trasporto ro-ro internazionali/*Ro-Ro international services*
- 47 > Il traffico di container nei principali porti italiani/*Movement of containers in Italian ports*

### La navigazione internazionale e i traffici marittimi

#### *International navigation and maritime traffic*

- 48 > Produzione, commercio mondiale e commercio marittimo/*Production, world trade and maritime trade*
- 48 > Traffico marittimo mondiale/*World seaborne trade*
- 49 > L'evoluzione della flotta mondiale/*World merchant fleet evolution*
- 49 > Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri/*World fleet: ships on principal registers*
- 50 > La 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)*
- 50 > Ripartizione delle commesse ai cantieri/*Break-down of shipyards orders*
- 51 > Ordini ai cantieri mondiali/*World orderbook*
- 51 > La flotta cisterniera mondiale/*World tanker fleet*
- 51 > Principali flotte mondiali di navi cisterna/*World's leading tanker fleets*
- 52 > Andamento dei noli delle navi cisterna/*Performance of charter tanker market*
- 52 > Andamento dei noli delle navi chimichiere/*Performance of chemical ships charter market*
- 53 > La flotta mondiale per il trasporto di LNG e LPG/*World LNG and LPG fleet*
- 53 > Traffico marittimo di LNG e LPG/*Evolution of maritime traffic of LNG and LPG*
- 53 > Andamento dei noli delle navi LPG/*Performance of LPG charter market*
- 54 > La flotta mondiale di navi portarinfuse/*World bulk carrier fleet*
- 54 > Principali flotte mondiali di navi portarinfuse/*World's leading bulk carrier fleets*
- 55 > Andamento dei noli navi portarinfuse per carichi secchi/*Performance of dry bulk charter market*
- 55 > Principali flotte mondiali di navi portacontainer/*World's leading container fleets*
- 56 > Andamento dei noli delle navi portacontainer/*Performance of container charter market*
- 56 > L'evoluzione del traffico mondiale di contenitori/*Evolution of world container traffic*
- 57 > Il movimento di contenitori per aree geografiche/*Container trade by geographic area*
- 57 > Evoluzione della flotta crocieristica mondiale/*Evolution of world cruise fleet*

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

#### *European shipping and Union maritime policy*

- 58 > La flotta dell'Unione europea/*The European Union Fleet as*
- 58 > Commercio dell'Unione Europea per modalità di trasporto/*Ue trade by mode of transport*
- 59 > Importazioni dell'Unione Europea per sistema di trasporto/*Imports of the European Union by system of transport*
- 59 > Esportazioni dell'Unione Europea per sistema di trasporto/*Exports of the European Union by system of transport*
- 60 > Movimento container nei principali porti europei/*Movement of containers in the major European ports*
- 60 > Confronto tra Porti del Nord Europa e del Sud Europa/*Comparison between Northern and Southern European ports*



## Il lavoro a bordo e la formazione

### *On Board labour and training*

61 > Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane superiori alle 100 tsl/*Estimated jobs onboard Italian Ships of more than 100gt*

61 > Attività di Formare e allievi impiegati/*Formare's activity and cadets employment*

62 > Accademia Italiana Marina Mercantile: Allievi ufficiali ammessi all'accademia dal 2005 al 2009 per regione di provenienza/*Cadet's district of origin*

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

### *Environmental protection and shipping safety*

63 > Le emissioni di gas serra nei vari modi di trasporto/*Comparative gas emission by mode of transport*

63 > Port State Control - Performance flotta italiana/*PSC Italian fleet performances*



# La navigazione mercantile italiana nel 2009

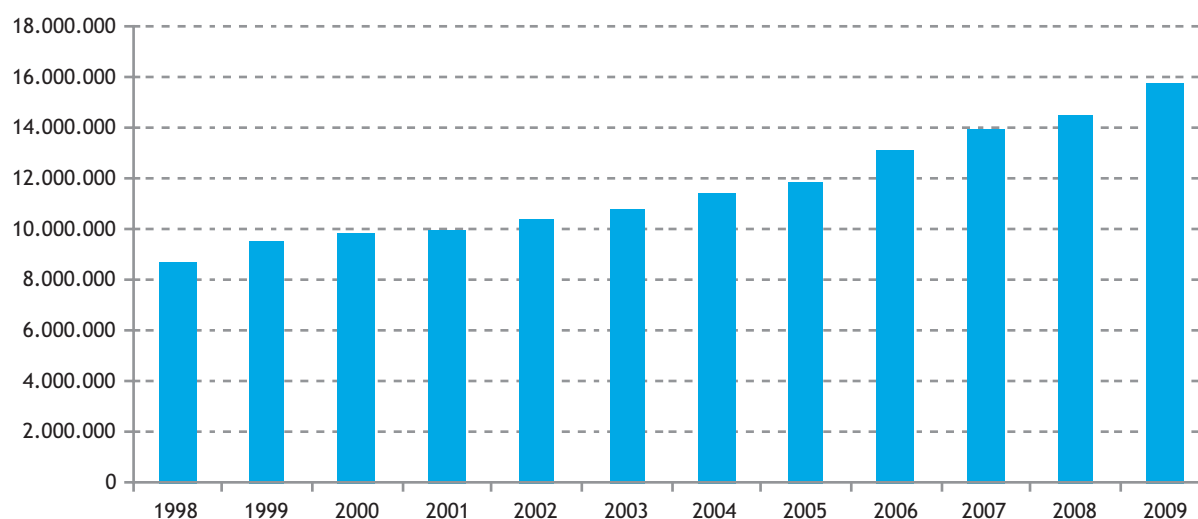
## The Italian merchant marine in 2009

### La flotta mercantile italiana/The Italian merchant fleet

	31-dic-09		31-dic-08		Variazione 2009/2008	
	N.	000 gt	N.	000 gt	N.	000 gt
<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO/LIQUID CARGO SHIPS</b>	<b>322</b>	<b>5.250</b>	<b>318</b>	<b>4.493</b>	<b>1%</b>	<b>17%</b>
Petroliere/Oil tankers	127	3.187	118	2.498	8%	28%
Gasiere/Gas tankers	34	321	35	316	-3%	1%
Chimichiere/Chemical tankers	130	1.712	133	1.645	-2%	4%
Altre cisterne/Other tankers	31	31	32	32	-3%	-3%
<b>NAVI DA CARICO SECCO/ DRY CARGO SHIPS</b>	<b>204</b>	<b>5.875</b>	<b>203</b>	<b>5.587</b>	<b>0%</b>	<b>5%</b>
Carico generale/General cargo	41	199	45	272	-9%	-27%
Portacontenitori e frigoriferi/Container and refrigerator ships	25	907	29	1.010	-14%	-10%
Portarinfuse/Bulk carriers	67	2.699	56	2.198	20%	23%
Traghetti/Ferries	71	2.069	73	2.107	-3%	-2%
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI/MIXED AND PASSENGER SHIPS</b>	<b>458</b>	<b>3.981</b>	<b>459</b>	<b>3.607</b>	<b>0%</b>	<b>10%</b>
Crociera/Cruise	21	1.434	20	1.229	5%	17%
Aliscafi, Catamarani e unità veloci/High speed vessels	81	24	83	24	-2%	-3%
Traghetti/Ferries	219	2.477	220	2.293	0%	8%
Altre navi trasporto passeggeri/Other passenger ships	137	46	136	61	1%	-25%
<b>PORTARINFUSE POLIVALENTI/OBO CARRIERS</b>	<b>1</b>	<b>33</b>	<b>2</b>	<b>65</b>	<b>-50%</b>	<b>-50%</b>
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI/AUXILIARY SERVICE SHIPS</b>	<b>585</b>	<b>647</b>	<b>579</b>	<b>764</b>	<b>1%</b>	<b>-15%</b>
Rimorchiatori e navi appoggio/Tugboats and supply vessels	350	164	339	150	3%	9%
Altri tipi di navi/Others	235	483	240	613	-2%	-21%
<b>TOTALE/Total</b>	<b>1.570</b>	<b>15.786</b>	<b>1.561</b>	<b>14.516</b>	<b>1%</b>	<b>8,7%</b>
Navi di oltre 100 tsl/Ships of 100 gt and over						

Fonte/Source: Confitarma

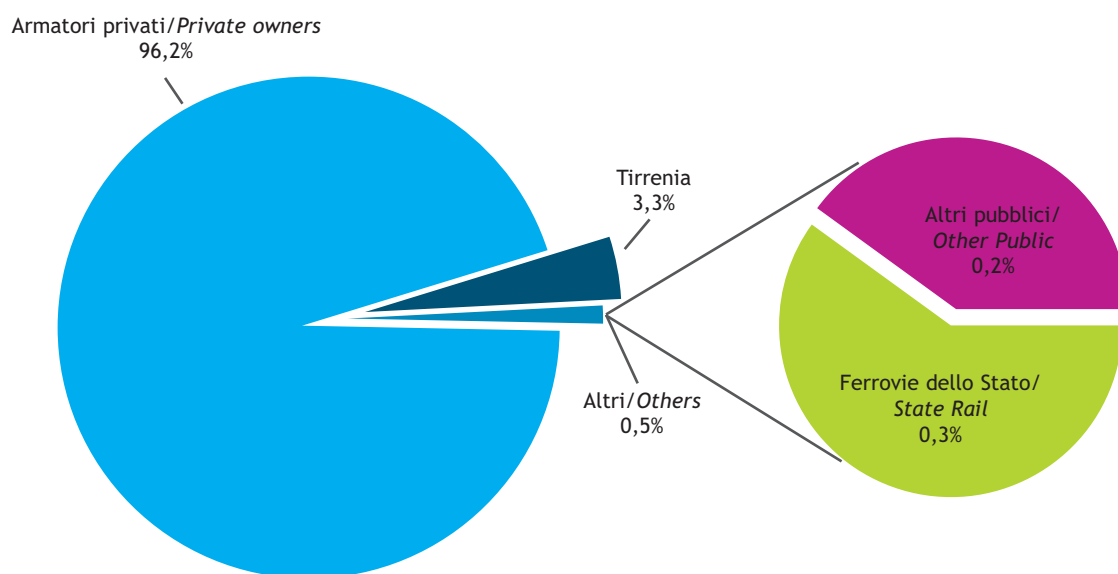
### Evoluzione della flotta mercantile italiana/Evolution of the Italian merchant fleet



Fonte/Source: Confitarma

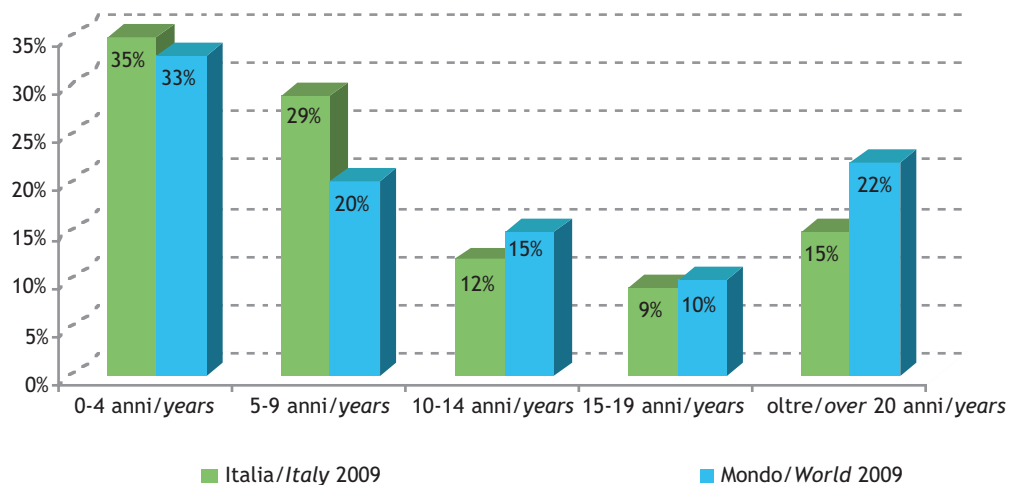


## Armamento italiano/Ownership of the Italian fleet



Fonte/Source: Confitarma

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



Fonte/Source: Confitarma e Clarkson Research Services World Fleet Monitor Dic 2009

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

	2006	2007	2008	2009	Totale/Total
Segnalazioni ricevute/Received recommendations	41	28	13	17	99
di cui/of wich:					
> con esito favorevole/with positive result	19	17	7	4	47
> con esito negativo/with negative result	7	0	1	3	11
> ritirate/retreat	1	4	0	0	5
> allo studio/under study	14	7	5	10	36

Fonte/Source: Confitarma



## Il rinnovamento della flotta italiana/Renewal of the italian merchant fleet

	Navi consegnate dal 2000 al 2009/ Ships delivered between 2000 and 2009			Navi in costruzione al 31/12/2009/ Ships under construction as of 31/12/2009		
	N.	gt	% su flotta esistente/ % operating fleet	N.	gt	% su flotta esistente/ % operating fleet
<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO/LIQUID CARGO SHIP</b>	<b>171</b>	<b>3.749.654</b>	<b>71%</b>	<b>41</b>	<b>1.070.004</b>	<b>20%</b>
Petroliere/Oil tankers	30	1.269.960	40%	17	723.080	23%
Gasiere/Gas tankers	28	208.169	65%	8	38.580	12%
Chimichiere/Chemical tankers	113	2.271.525	133%	16	308.344	18%
<b>NAVI DA CARICO SECCO/DRY CARGO SHIPS</b>	<b>62</b>	<b>2.282.295</b>	<b>39%</b>	<b>53</b>	<b>2.312.067</b>	<b>39%</b>
Carico generale/General cargo	8	107.468	54%	6	81.957	41%
Portacontaineri/Container ships	6	222.017	24%			
Portarinfuse/Bulk carriers	19	689.029	26%	30	1.510.880	0,56
Traghetti/Ferries	29	1.263.781	61%	17	719.230	35%
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI/MIXED AND PASSENGER SHIPS</b>	<b>84</b>	<b>2.118.845</b>	<b>53%</b>	<b>13</b>	<b>476.475</b>	<b>12%</b>
Navi passeggeri/Passenger ships	36	846.832	56%	7	318.475	22%
Traghetti/Ferries	48	1.272.013	51%	6	158.000	6%
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARIAUXILIARY SERVICE SHIPS</b>	<b>142</b>	<b>235.970</b>	<b>10%</b>	<b>18</b>	<b>39.201</b>	<b>6%</b>
Rimorchiatori e navi appoggio/Tugboats and supply ships	72	68.898	42%	11	9.902	6%
Altri tipi di navi/Others	70	167.072	35%	7	29.299	6%
<b>TOTALE/Total</b>	<b>459</b>	<b>8.386.764</b>	<b>53%</b>	<b>125</b>	<b>3.897.747</b>	<b>25%</b>

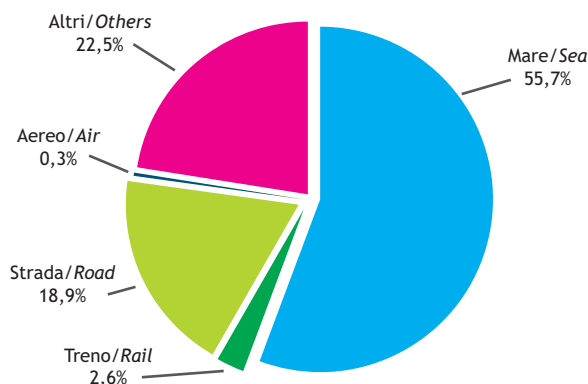
Fonte/Source: Elaborazione Confitarma su dati RINA/Confitarma processing of Rina data

## Pirateria/Piracy

Attacchi di pirateria/Piracy attacks	2005	2006	2007	2008	2009	Var. % 2005-2008	Var. % 2008-2009
Nel mondo/World	276	239	263	293	406	6%	39%
Golfo di Aden e nel Mar Rosso e Somalia	45	20	44	111	211	147%	90%
Navi italiane attaccate/Attacks against Italian ships	3	1	1	4	10	33%	150%

## Commercio estero dell'Italia nel 2009 per modalità di trasporto/Italian foreign trade by mode of transport on 2009

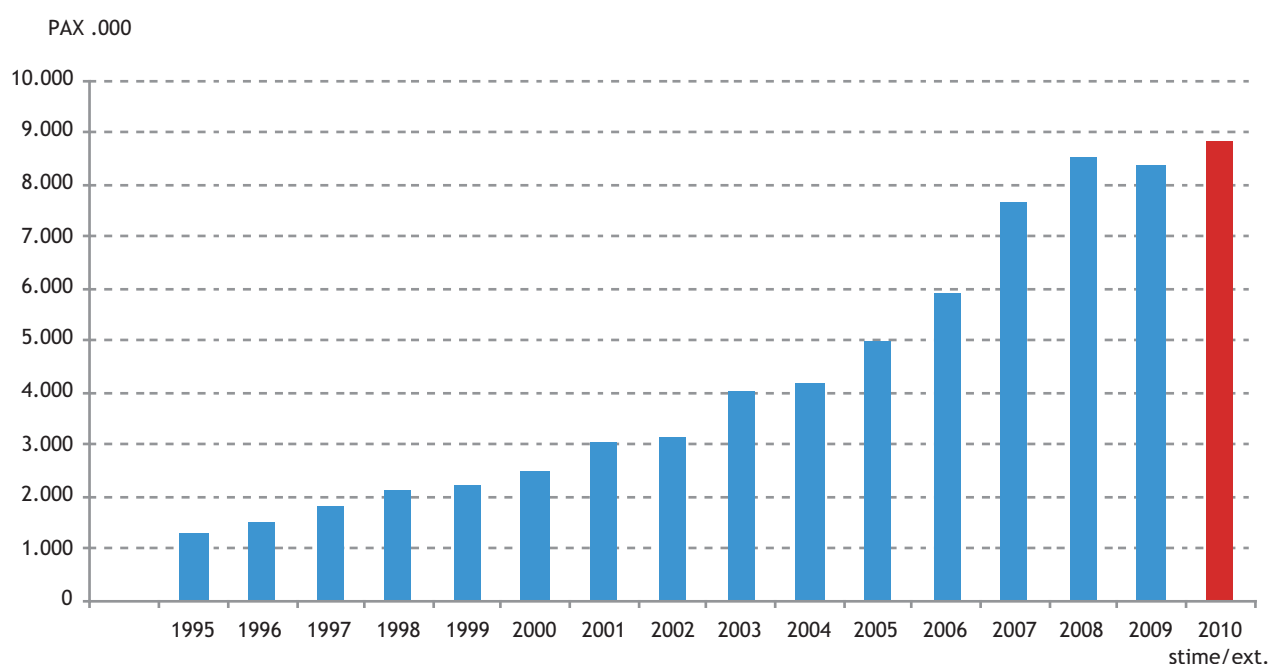
Dati a Ottobre 2009/As of October 2009						
	Import	%	Export	%	Total	%
Mare/Sea	148,8	59,00%	47,2	47,34%	196	55,70%
Treno/Rail	6,9	2,74%	2,4	2,41%	9,3	2,64%
Strada/Road	32,3	12,81%	34,1	34,20%	66,4	18,87%
Aereo/Air	0,2	0,08%	1	1,00%	1,2	0,34%
Altri/Other	64	25,38%	15	15,05%	79	22,45%
<b>Totale/Total</b>	<b>252,2</b>	<b>100%</b>	<b>99,7</b>	<b>100%</b>	<b>351,9</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



Fonte/Source: CEMAR

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

Origine/ Origin	Destinazione/ Destination	Round trip settimanali/ Weekly round trip	M.l. settimanali/ Weekly linear meters
Civitavecchia	Palermo	3	12.000
Civitavecchia	Catania	5	22.000
Civitavecchia	Trapani	1	4.500
Genova	Palermo	6	24.000
Genova	Catania	4	17.600
Genova Voltri	Palermo Termini Imerese	6	27.300
Livorno	Palermo	3	12.000
Livorno	Trapani	3	7.800
Napoli	Catania	7	28.560
Napoli	Palermo	14	57.400
Palermo	Cagliari	1	2.040
Ravenna	Catania	3	9.600
Salerno	Messina	12	50.400
Salerno	Cagliari	3	14.400
Salerno	Palermo	2	9.000
Trapani	Cagliari	1	2.040
Vado Ligure	Termini Imerese	3	10.200
<b>TOTALE/Total</b>		<b>77</b>	<b>310.840</b>
Direttrici		17	
Linee		18	
Dato al 1999			<b>117.800</b>
Numero TiR (annuo)			847.745
Numero Semirimorchi (annuo)			1.036.133

Fonte/Source: Confitarma



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

Origine/ Origin	Destinazione/ Destination	Round trip settimanali/ Weekly round trip	M.l. settimanali/ Weekly linear meters
Civitavecchia	Arbatax	2	4.080
Civitavecchia	Cagliari	7	14.280
Civitavecchia	Olbia	14	56.000
Civitavecchia	Porto Torres (Barcellona)	3	18.000
Genova	Arbatax	2	6.800
Genova	Cagliari	7	21.080
Genova	Olbia	3	6.120
Genova	Porto Torres	12	43.800
Livorno	Cagliari	2	6.800
Livorno	Golfo Aranci	7	7.000
Livorno	Olbia	14	47.600
Marina di Carrara	Cagliari	1	3.500
Marina di Carrara	Olbia	9	29.400
Napoli	Cagliari	1	2.040
Palermo	Cagliari	1	2.040
Piombino	Olbia	12	54.000
Salerno	Cagliari (Valencia)	3	14.400
Trapani	Cagliari	1	2.040
<b>TOTALE/Total</b>		<b>101</b>	<b>338.980</b>
Direttrici		18	
Linee		22	
<i>Dato al 1999</i>			<b>118.200</b>
Numero TiR (annuo)			924.491
Numero Semirimorchi (annuo)			1.129.933

Fonte/Source: Confitarma

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

Origine/ Origin	Destinazione/ Destination	Round trip settimanali/ Weekly round trip	M.l. settimanali/ Weekly linear meters
Bari	Durazzo	3	6.120
Civitavecchia	Almeria	1	2.600
Civitavecchia-(Catania)	Malta	2 (1)	8.800
Civitavecchia-Trapani	Tunisi	1	4.500
Civitavecchia- Porto Torres	Barcellona	6	36.000
Civitavecchia-Palermo	Tunisi	1	4.000
Genova	Barcellona	7	28.000
Genova-(Catania)	Malta	3 (2)	12.000
Genova	Tangeri (via Barcellona)	2	8.000
Genova	Tunisi	3	12.000
Genova-Catania	Corinto-Patrasso	1	4.000
Livorno	Barcellona	3	13.500
Livorno	Bastia	7	6.300
Livorno	Malta	1	4.000
Livorno	Tarragona	2,5	5.000
Livorno	Valencia	1,5	6.000
Salerno-Palermo	Tunisi	2	9.000
Salerno	Malta-Tripoli	1	3.600
Salerno-Cagliari	Valencia	3	14.400
Savona	Bastia	7	6.300
<b>TOTALE/Total</b>		<b>55</b>	<b>194.120</b>
Direttrici		20	
Linee		20	
<i>Dato al 1999</i>		25	30.000
Numero TiR (annuo)			529.418
Numero Semirimorchi (annuo)			647.067

Fonte/Source: Confitarma



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

(Teu)							
PORTI/Ports	2009*	2008	2007	2006	2005	Var.% 2009/2008	Var. % 2008/2007
Gioia Tauro	2.836.637	3.467.772	3.445.337	2.938.200	3.161.000	-18%	1%
Genova	1.533.627	1.766.605	1.855.026	1.657.100	1.625.000	-13%	-5%
La Spezia	1.046.063	1.246.139	1.187.040	1.120.000	1.024.000	-16%	5%
Taranto	741.428	786.655	755.932	892.300	716.900	-6%	4%
Livorno	592.050	778.864	745.557	657.600	658.400	-24%	4%
Cagliari	621.558	307.527	531.762	726.100	639.000	102%	-42%
Salerno	264.300	330.373	385.306	358.000	418.200	-20%	-14%
Napoli	490.000	481.521	460.812	445.000	373.700	2%	4%
Venezia	369.474	379.072	329.512	316.641	290.000	-3%	15%
Trieste	276.957	335.943	265.863	215.500	201.300	-18%	26%
Ravenna	186.460	214.324	206.786	162.100	168.600	-13%	4%
Savona	195.000	252.837	242.720	231.500	219.900	-23%	4%
Ancona	105.503	102.151	87.193	73.900	64.200	3%	17%
<b>TOTALE/Total</b>	<b>9.259.057</b>	<b>10.449.783</b>	<b>10.498.846</b>	<b>9.793.941</b>	<b>9.560.200</b>	<b>-11%</b>	<b>-0,5%</b>
* stime al febbraio 2010/estimated as of february 2010							

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su fonti varie/ Confitarma processing of various Sources

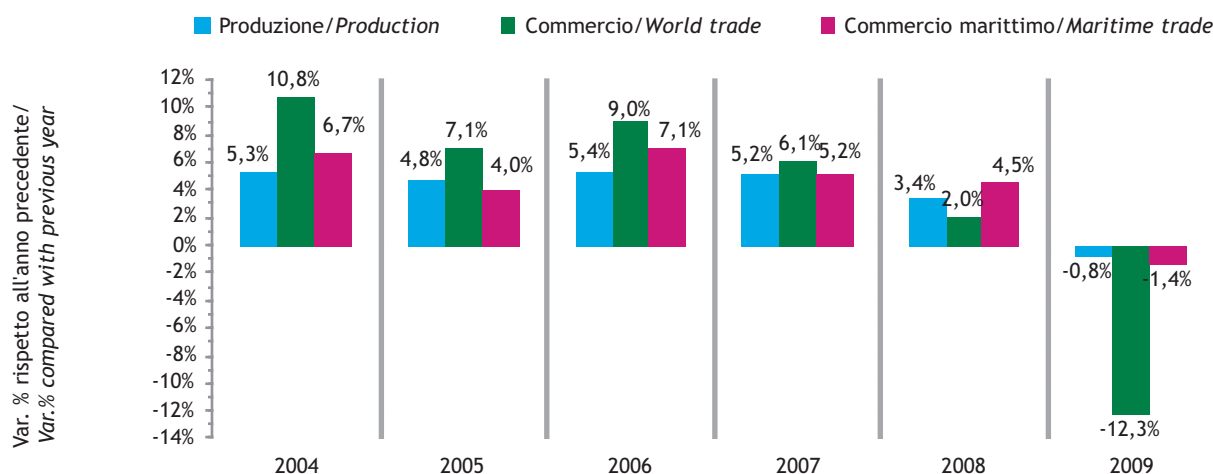




# La navigazione internazionale e i traffici marittimi

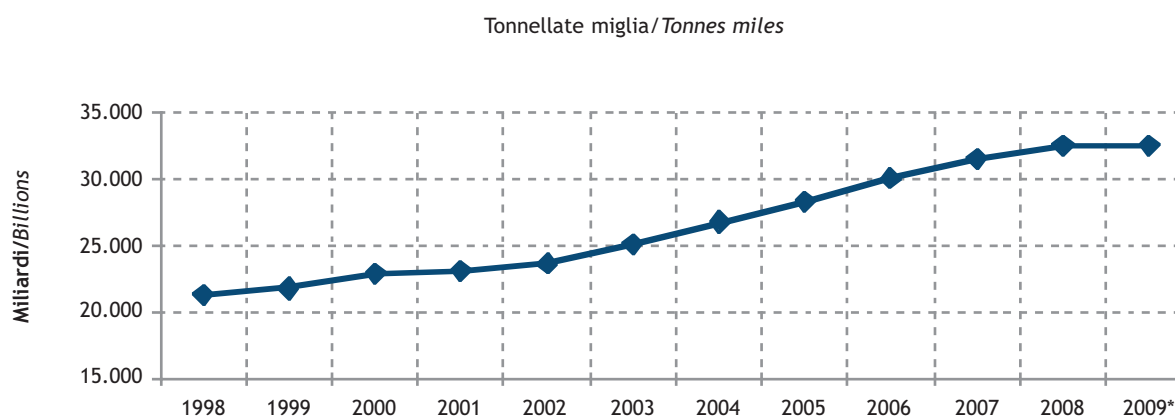
## International navigation and maritime traffic

### Produzione, commercio mondiale e commercio marittimo/Production, world trade and maritime trade



Fonte/Source: FMI, Fearnleys, WTO

### Traffico marittimo mondiale/World seaborne trade

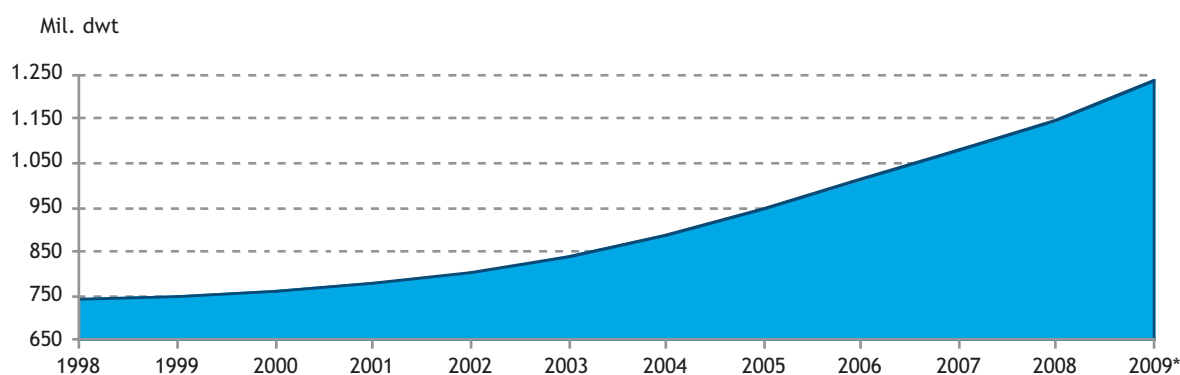


\*stime

Fonte/Source: Fearnleys Review



## L'evoluzione della flotta mondiale/World merchant fleet evolution



\*stime

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

## Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri, 31 dicembre 2009

World fleet: ships on principal registers, December 31<sup>st</sup> 2009

Navi di 100 gt ed oltre/ships greater than 100					
	Bandiera/Flag	N.	Mil.gt	% su totale	Var. % 2009/2008
1	Panama	8.020	192,1	21,8%	5,4%
2	Liberia	2.415	87,6	10,0%	7,6%
3	Isole Marshall/Marshall Islands	1.444	50	5,7%	13,0%
4	Bahamas	1.494	49,9	5,7%	4,8%
5	Hong Kong	1.538	44,3	5,0%	14,3%
6	Singapore	2.919	42,3	4,8%	4,6%
7	Grecia/Greece	1.538	40,3	4,6%	10,1%
8	Malta	1.633	34,3	3,9%	15,9%
9	Cina/China	3.665	31,2	3,5%	5,8%
10	Cipro/Cyprus	1.066	21,6	2,5%	4,0%
11	Regno Unito/UK	1.400	17,3	2,0%	10,4%
12	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>1.490</b>	<b>15</b>	<b>1,7%</b>	<b>9,6%</b>
13	Germania/Germany	847	15	1,7%	4,1%
14	USA	3.843	14,2	1,6%	-0,6%
15	Giappone/Japan	5.275	14,1	1,6%	7,1%
16	Norvegia/Norway	544	13,7	1,6%	-6,5%
17	Corea del sud/South Korea	1.865	12,5	1,4%	-0,8%
18	Antigua e Barbuda	1.232	9,9	1,1%	6,1%
19	Bermuda	154	9,9	1,1%	2,6%
20	Danimarca/Denmark	373	9,7	1,1%	4,1%
21	Isola di Man/Isle of Man	345	9,1	1,0%	3,6%
22	India	1.207	9	1,0%	-2,5%
23	Malaysia	1.308	7,8	0,9%	3,1%
24	Paesi Bassi/Netherland	1.131	7,4	0,8%	5,4%
25	Francia/France	579	6,4	0,7%	9,6%
26	Russia	2.281	6,1	0,7%	2,8%
27	Indonesia	4.348	6,1	0,7%	3,5%
28	Turchia/Turkey	1.297	5,8	0,7%	9,1%
29	St. Vincent & G.	1.110	5,4	0,6%	-5,8%
30	Filippine/Philippines	1.358	5,1	0,6%	3,2%
	Altri/Others	22.258	85,5	9,7%	-3,3%
<b>TOTALE MONDIALE/Worldwide Total</b>		<b>79.977</b>	<b>879,2</b>	<b>100%</b>	<b>5,5%</b>

Fonte/Source: Clarkson Research Services World Fleet Monitor Dic. 2009



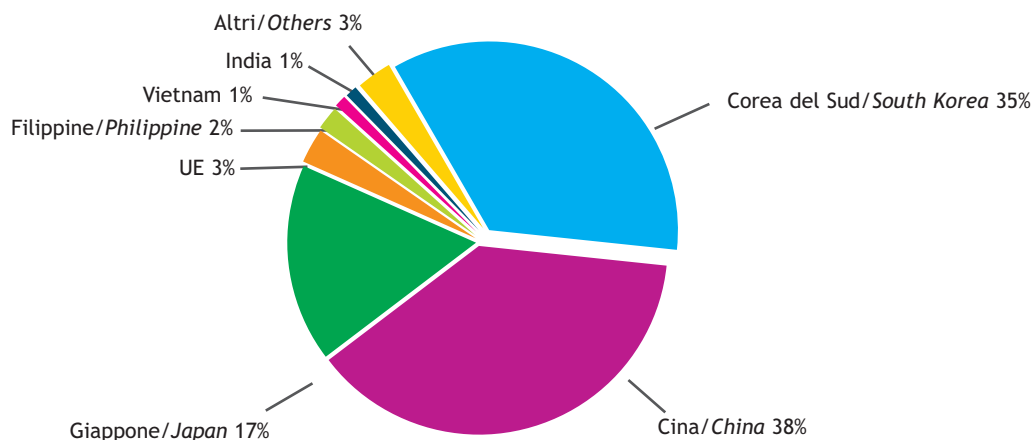
**La flotta mondiale: tonnellaggio da carico controllato dai principali Paesi marittimi (bandiera nazionale ed estera)/  
World Fleet: cargo tonnage controlled by principal maritime countries (national and foreign flag)**

Dati al 1° luglio 2009/July 1<sup>st</sup>, 2009

Paesi/ Countries	Bandiera nazionale/ National flag		Bandiera estera/ Foreign flag		Totale flotta controllata/ Total controlled fleet		% Bandiera estera/ Foreign flag	% sul totale/ share of total
	N.	1000 dwt	N.	1000 dwt	N.	1000 dwt		
1 Grecia/Greece	745	57.646	2.378	126.853	3.123	184.499	69%	16%
2 Giappone/Japan	653	12.891	3.062	167.045	3.715	179.936	93%	15%
3 Germania/Germany	450	17.577	3.017	82.496	3.467	100.073	82%	8%
4 Cina/China	1.652	37.142	1.474	56.003	3.126	93.145	60%	8%
5 Corea del Sud/South Korea	720	19.335	402	23.127	1.122	42.462	54%	4%
6 Hong Kong	338	21.846	345	15.670	683	37.516	42%	3%
7 Norvegia/Norway	474	10.086	944	24.985	1.418	35.071	71%	3%
8 USA	210	6.206	725	27.500	935	33.706	82%	3%
9 Danimarca/Denmark	300	11.962	543	19.606	843	31.568	62%	3%
10 Regno Unito/UK	199	4.503	490	28.808	689	33.311	86%	3%
11 Taiwan	83	3.987	534	26.288	617	30.275	87%	3%
12 Singapore	492	16.883	302	11.786	794	28.669	41%	2%
<b>13 ITALIA/Italy</b>	<b>529</b>	<b>13.818</b>	<b>221</b>	<b>6.574</b>	<b>750</b>	<b>20.392</b>	<b>32%</b>	<b>2%</b>
14 Russia	926	5.001	479	12.880	1.405	17.881	72%	2%
15 Bermuda	0	0	133	16.743	133	16.743	100%	1%
16 India	341	13.946	47	2.680	388	16.626	16%	1%
17 Turchia/Turkey	549	7.338	642	9.003	1.191	16.341	55%	1%
18 Arabia Saudita/Saudi Arabia	55	1.285	64	14.464	119	15.749	92%	1%
19 Iran	67	1.340	133	14.268	200	15.608	91%	1%
20 Canada	108	778	195	14.628	303	15.406	95%	1%
21 Belgio/Belgium	70	5.882	107	7.152	177	13.034	55%	1%
22 Malaysia	248	7.804	65	3.428	313	11.232	31%	1%
23 Emirati Arabi Uniti/UAEs	38	608	306	8.764	344	9.372	94%	1%
24 Cipro/Cyprus	125	3.345	223	4.726	348	8.071	59%	1%
25 Indonesia	668	5.297	99	2.247	767	7.544	30%	1%
26 Svezia/Sweden	129	1.709	219	5.640	348	7.349	77%	1%
27 Kuwait	37	3.845	47	2.768	84	6.613	42%	1%
28 Francia/France	59	254	177	6.092	236	6.346	96%	1%
29 Paesi Bassi/Netherlands	405	3.339	193	2.960	598	6.299	47%	1%
30 Vietnam/Viet Nam	390	3.842	77	2.175	467	6.017	36%	1%
Altri/Others	2.094	25.480	1.910	39.715	4.004	65.195	61%	6%
Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale/Tonnage controlled by unknown shipowners	-	-	-	-	4.319	72.741		6%
<b>Totale/Total</b>	<b>13.154</b>	<b>324.975</b>	<b>19.553</b>	<b>787.074</b>	<b>37.026</b>	<b>1.184.790</b>	<b>66%</b>	<b>100%</b>

Fonte/Source: Elaborazione Confitarma su dati ISL su base Lloyd's Register Fairplay/Confitarma processing ISL data based on Lloyd's Register Fairplay

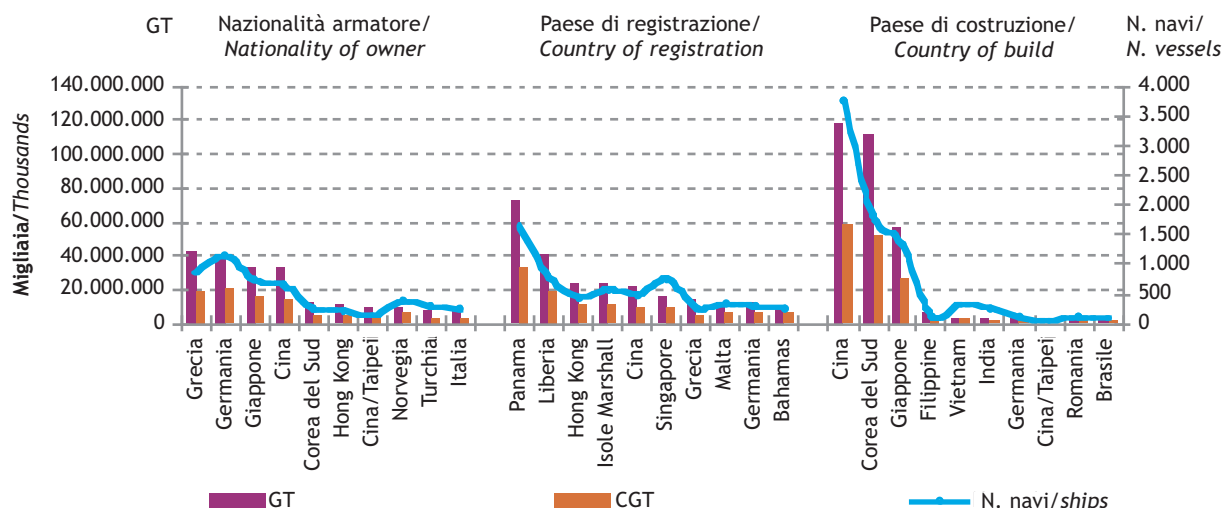
**Ripartizione delle commesse ai cantieri/Break-down of shipyards orders**



Fonte/Source: Lloyd's Register Fairplay



## Ordini ai cantieri mondiali/World orderbook



Fonte/Source: Lloyd's Register Fairplay

## La flotta cisterniera mondiale/World tanker fleet

Navi di almeno 10.000 dwt/Ships of 10,000 dwt and over	N. navi/ships	DWT Milioni/Million	Var.% 2009/2008
Flotta/Fleet	5.287	435,4	10%
Ordini ai cantieri/Order book	1340	132,3	-25%
Consegne di nuove navi/Deliveries	537	49,9	39%
Demolizioni/Demolitions sales	115	9,1	122%
Vendite di seconda mano/Second hand sales	167	16,5	-37%

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

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

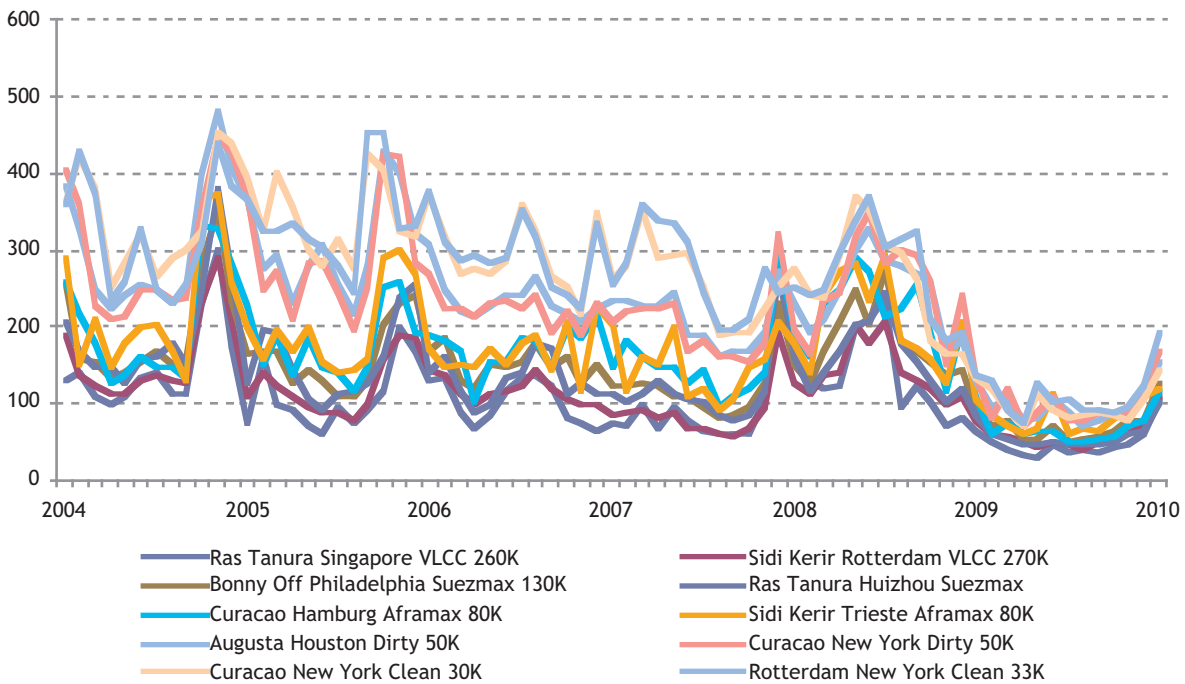
	Paese/Country	N.	000 dwt
1	Grecia/Greece	1.136	88.318
2	Giappone/Japan	1.082	58.362
3	Cina/China	533	23.195
4	Germania/Germany	426	22.393
5	USA	283	18.673
6	Norvegia/Norway	471	17.820
7	Singapore	413	16.197
8	Regno Unito/UK	225	15.955
9	Hong Kong	204	15.866
10	Arabia Saudita/Saudi Arabia	96	15.471
11	Bermuda	67	13.265
12	Danimarca/Denmark	283	12.619
13	Corea del Sud/South Korea	317	12.323
14	Russia	335	11.733
15	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>322</b>	<b>10.999</b>
16	Iran	55	10.843
17	Canada	104	10.068
18	India	131	9.983
19	Malesia/Malaysia	153	9.619
20	Belgio/Belgium	67	8.769
21	Taiwan	59	5.880
22	Svezia/Sweden	174	5.466
23	Emirati Arabi Uniti/UAE	145	5.450
24	Kuwait	48	4.834
25	Turchia/Turkey	278	4.739
<b>TOTALE MONDO/World Total</b>		<b>8.917</b>	<b>466.548</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



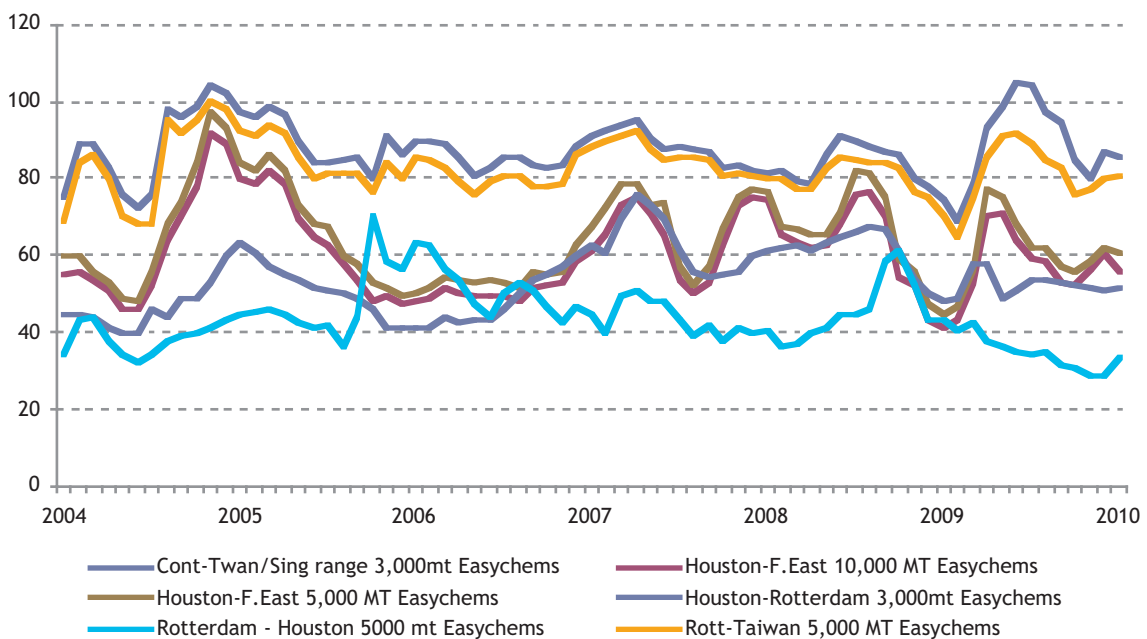
## Andamento dei noli delle navi cisterna / Performance of charter tanker market



Fonte/Source: Clarkson Research Studies

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

(US\$/t)



Fonte/Source: Clarkson Research Studies



## La flotta mondiale per il trasporto di LNG e LPG/World LNG and LPG fleet

	LNG			LPG		
	N.	Mil. dwt	Var.% 2009/2008	N.	Mil. dwt	Var.% 2009/2008
Flotta/Existing fleet	338	26,1	17,6%	1.149	14,4	3,6%
Ordini ai cantieri/Order book	43	3,4	-54,1%	136	1,83	-39,4%

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

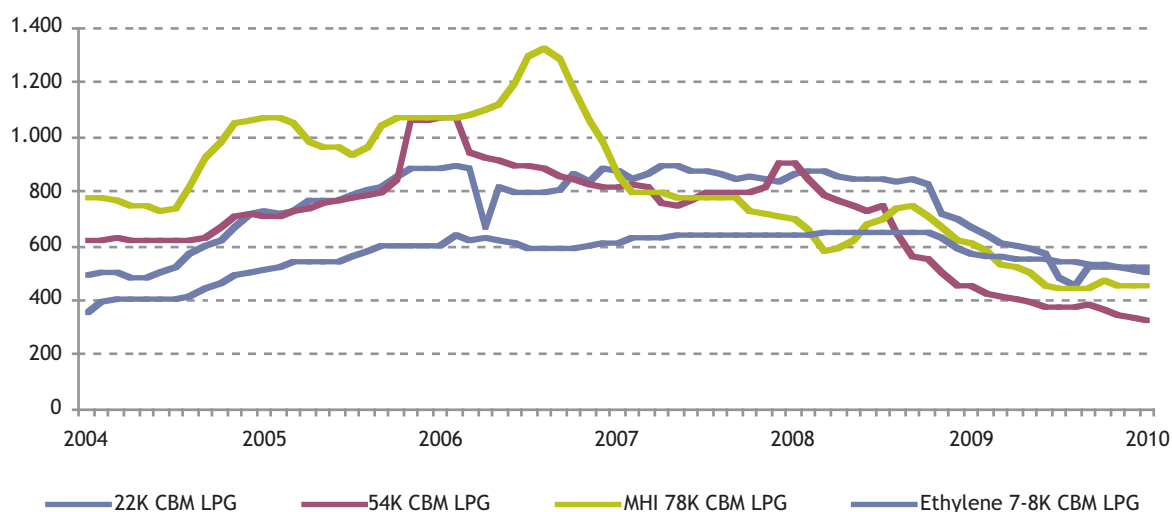
## Traffico marittimo di LNG e LPG/Evolution of maritime traffic of LNG and LPG



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

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

(Months Timecharter Rates, migliaia di US\$/mese)



Fonte/Source: Clarkson Research Studies



## La flotta mondiale di navi portarinfuse /World bulk carrier fleet

	N.	Mil. dwt	Var.% 2008/2007
Flotta/Existing Fleet	7.312	459,3	9,8%
Ordini ai cantieri/Order book	3.403	272,2	-7,7%
Consegne di nuove navi/Deliveries	462	37	52,3%
Demolizioni/Demolition sales	235	11,8	114,5%

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

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

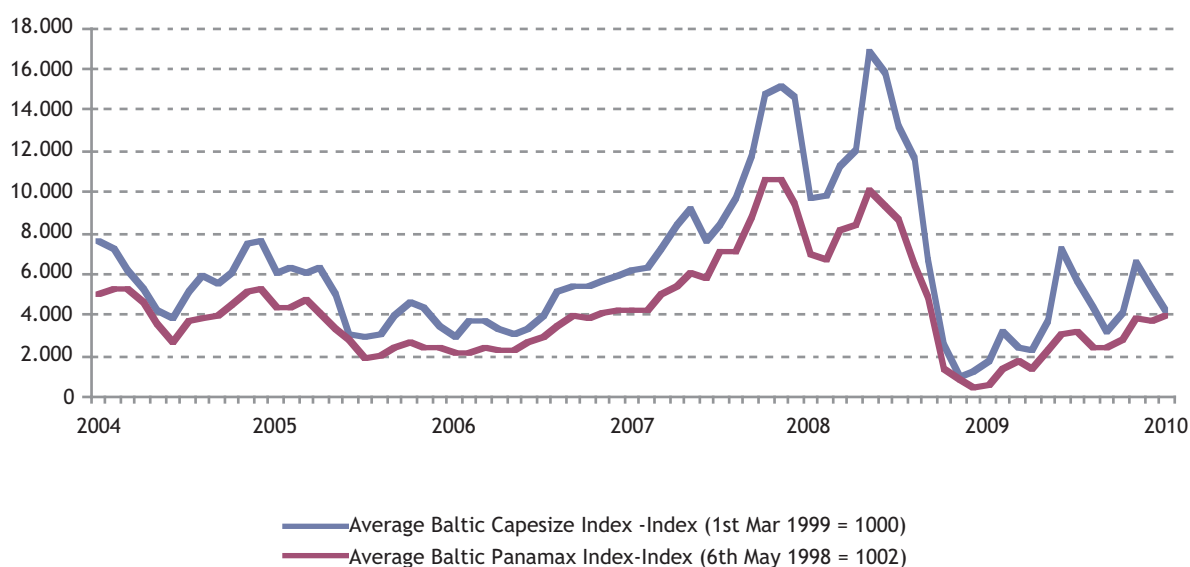
	Paese/Country	N.	000 dwt
1	Giappone/Japan	1.261	95.305
2	Grecia/Greece	1.272	83.390
3	Cina/China	929	50.287
4	Corea del Sud/South Korea	301	23.582
5	Hong Kong	288	18.026
6	Taiwan	228	15.568
7	Germania/Germany	265	13.692
8	Regno Unito/UK	112	10.608
9	USA	149	8.845
10	Turchia/Turkey	176	7.398
11	Norvegia/Norway	143	6.906
12	Singapore	117	6.817
<b>13</b>	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>89</b>	<b>6.080</b>
14	India	115	6.023
15	Belgio/Belgium	26	3.546
16	Iran	63	3.199
17	Danimarca/Denmark	69	3.083
18	Canada	63	2.822
19	Bermuda	39	2.788
20	Vietnam/Viet Nam	86	2.767
21	Emirati Arabi Uniti/EUA	51	2.620
22	Polonia/Poland	60	2.037
23	Monaco	34	2.002
24	Croazia/Croatia	43	1.732
25	Spagna/Spain	25	1.529
<b>TOTALE MONDO/World Total</b>		<b>6.621</b>	<b>400.809</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 navi portarinfuse per carichi secchi / Performance of dry bulk charter market



Fonte/Source: Clarkson Research Studies

## Principali flotte mondiali di navi portacontainer / World's leading container fleets

	Paese/Country	N.	000 dwt
1	Germania/Germany	1.681	55.715
2	Giappone/Japan	331	14.911
3	Danimarca/Denmark	231	14.247
4	Cina/China	311	9.126
5	Grecia/Greece	209	8.727
6	Taiwan	191	7.540
7	Singapore	155	4.575
8	Corea del Sud/South Korea	127	4.363
9	Francia/France	84	4.159
10	Regno Unito/UK	89	4.128
11	USA	93	3.165
12	Canada	41	2.142
13	Hong Kong	46	1.841
14	Israele/Israel	38	1.679
15	Kuwait	27	1.497
16	Cipro/Cyprus	51	1.225
17	Malesia/Malaysia	47	913
18	Iran	21	911
19	Turchia/Turkey	63	894
20	Indonesia	84	735
21	Spagna/Spain	21	673
22	Tailandia/Thailandia	39	670
23	Svizzera/Switzerland	17	652
24	Norvegia/Norway	28	574
25	Paesi Bassi/Netherlands	48	536
26	Russia	30	467
27	Emirati Arabi Uniti/UAE	25	390
28	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>13</b>	<b>336</b>
29	India	11	277
30	Vietnam/Viet Nam	22	209
<b>TOTALE MONDO/World Total</b>		<b>4.260</b>	<b>148.711</b>

Navi di almeno 1.000 gt per nazionalità dell'armatore/ships of 1.000 gt and over by nationality of owner

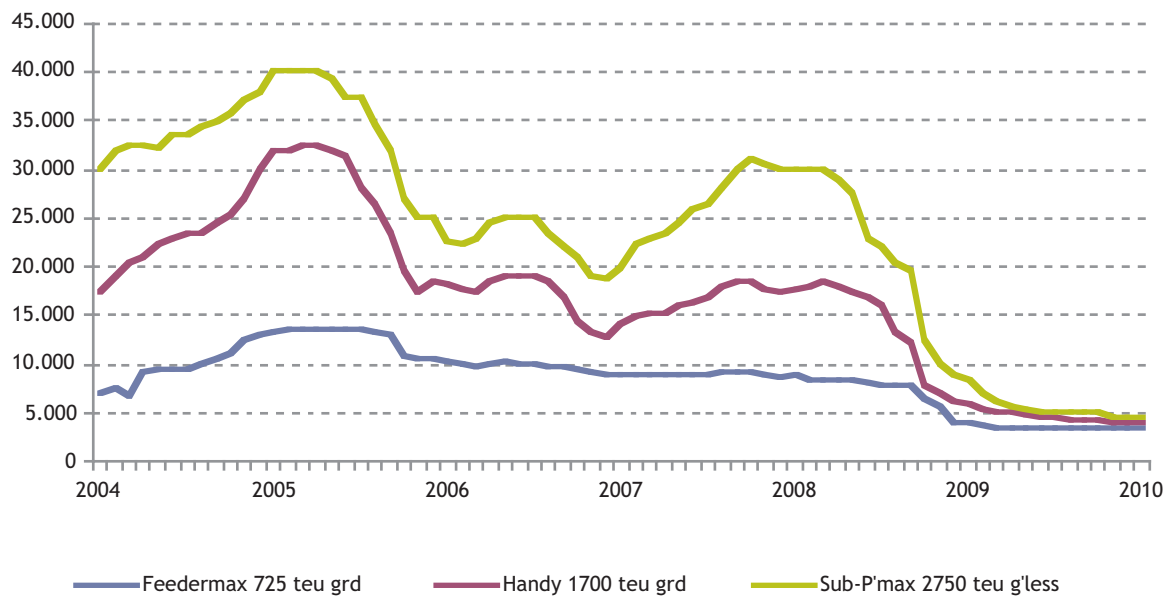
Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati ISL Bremen/Confitarma processing of ISL Bremen data





## Andamento dei noli delle navi portacontainer / Performance of container charter market

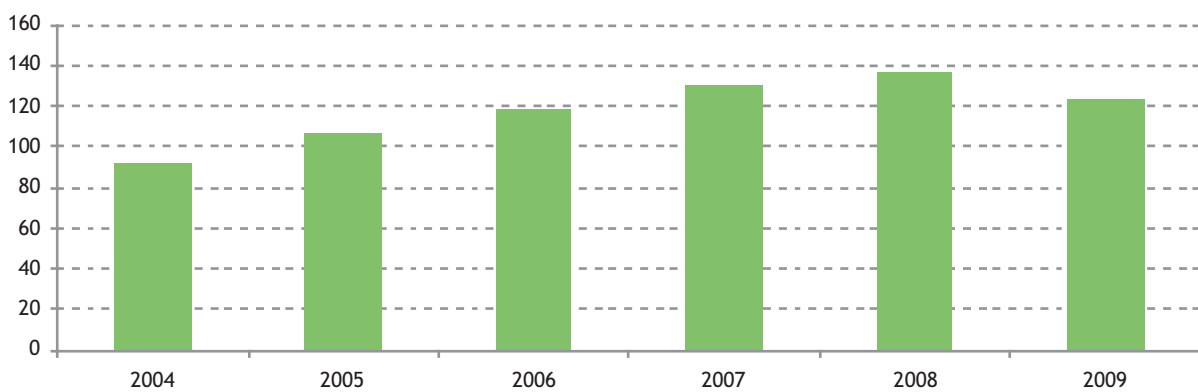
(US\$/giorno / US\$/day)



Fonte/Source: Clarkson Research Studies

## L'evoluzione del traffico mondiale di contenitori / Evolution of world container traffic

(milioni di Teu / million teu)

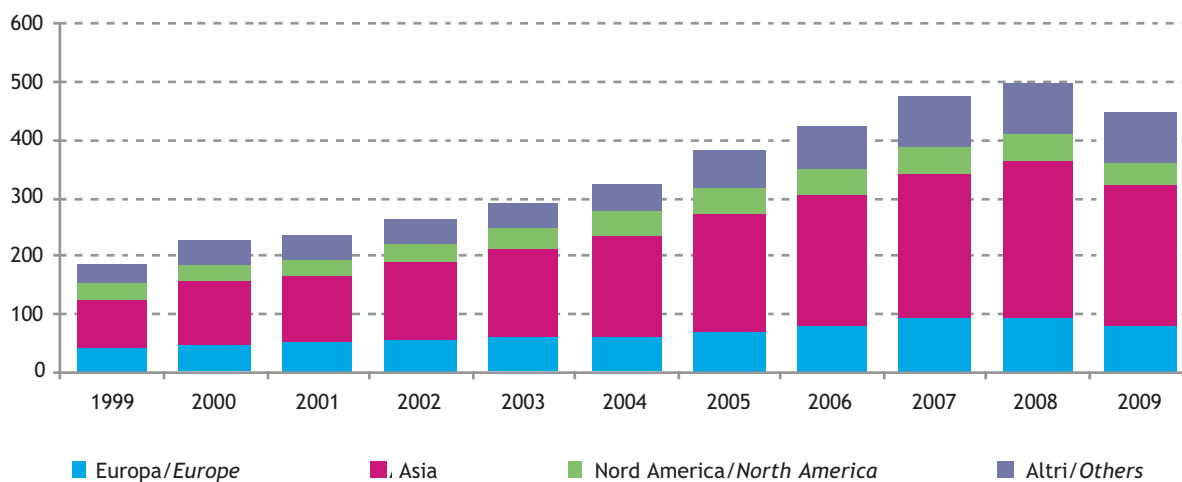


Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Studies / Confitarma processing on Clarksons Research Studies data



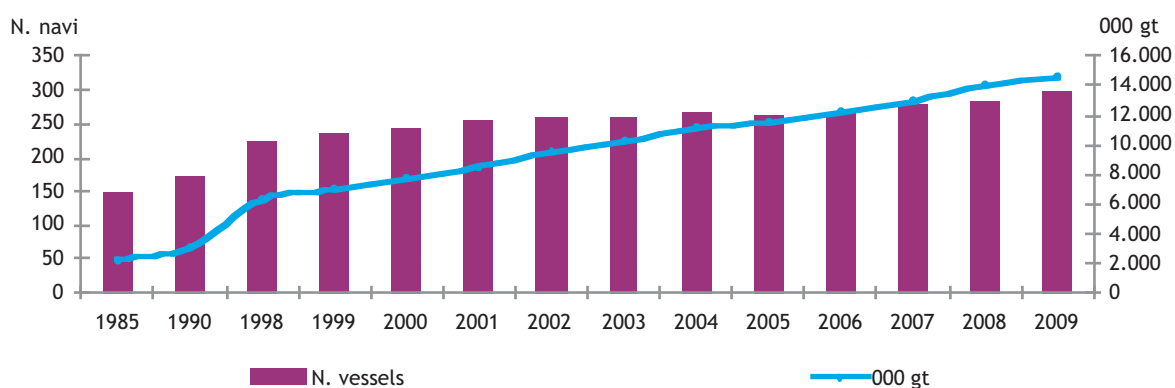
## Il movimento di contenitori per aree geografiche / Container trade by geographic area

(milioni di Teu/lifts)/(million teu)



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

## Evoluzione della flotta crocieristica mondiale / Evolution of world cruise fleet



Fonte/Source: ISL Brema



# La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

## European shipping and Union maritime policy

### La flotta dell'Unione europea al 1° luglio 2009 / The European Union Fleet as at July 1<sup>st</sup> 2009

Navi di 100 gt ed oltre / Ships of 100 gt and over

	Bandiera/Flag	N.	GT	%	DWT	%
1	Grecia/Greece	1.272	38.902.690	21,90%	67.425.532	27,20%
2	Malta	1.517	33.508.601	18,80%	53.960.961	21,80%
3	Cipro/Cyprus	847	19.543.063	11,00%	30.544.404	12,30%
4	Germania/Germany	585	15.248.885	8,60%	18.002.196	7,30%
5	Regno Unito/UK	703	16.122.523	9,10%	16.696.431	6,70%
<b>6</b>	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>938</b>	<b>14.271.707</b>	<b>8,00%</b>	<b>15.466.204</b>	<b>6,20%</b>
7	Danimarca/Denmark	398	10.260.207	5,80%	12.546.598	5,10%
8	Francia/France	246	6.147.774	3,50%	8.191.832	3,30%
9	Belgio/Belgium	83	4.153.894	2,30%	6.476.486	2,60%
10	Paesi Bassi/Netherlands	688	6.194.787	3,50%	6.337.980	2,60%
11	Svezia/Sweden	339	4.244.807	2,40%	2.451.146	1,00%
12	Spagna/Spain	202	2.347.225	1,30%	2.239.758	0,90%
13	Portogallo/Portugal	165	1.062.800	0,60%	1.180.404	0,50%
14	Finlandia/Finland	159	1.413.692	0,80%	1.130.328	0,50%
15	Bulgaria	73	610.126	0,30%	842.241	0,30%
16	Lussemburgo/Luxemburg	42	539.710	0,30%	694.119	0,30%
17	Lituania/Lithuania	56	389.818	0,20%	348.088	0,10%
18	Lettonia/Latvia	35	282.930	0,20%	228.492	0,10%
19	Slovacchia/Slovakia	42	173.065	0,10%	226.681	0,10%
20	Romania	34	146.475	0,10%	163.506	0,10%
21	Irlanda/Irish Republic	43	109.364	0,10%	157.235	0,10%
22	Estonia	33	340.642	0,20%	81.333	0,00%
23	Polonia/Poland	56	80.191	0,00%	59.435	0,00%
24	Austria	2	9.860	0,00%	11.675	0,00%
	Registro di Gibilterra/Gibraltar Register	253	1.665.995	0,90%	2.236.368	0,90%
	<b>TOTALE/Total</b>	<b>8.811</b>	<b>177.770.831</b>	<b>100%</b>	<b>247.699.433</b>	<b>100%</b>
	% sul totale mondiale/% on world total		21,6%		20,5%	

Fonte/Source: Elaborazione Confitarma su dati ECSA basati su Lloyd's Register-Faireplay/Confitarma processing ECSA data based on Lloyd's Register Fairplay

### Commercio dell'Unione Europea per modalità di trasporto / Ue trade by mode of transport

	Importazioni / Import		Esportazioni / Export		Totale / Total	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Mare/Sea	983.240.516,00	71%	348.904.628,00	76%	1.332.145.144,00	73%
Treno/Rail	46.233.796,00	3%	16.634.781,00	4%	62.868.577,00	3%
Strada/Road	43.618.390,00	3%	66.318.604,00	15%	109.936.994,00	6%
Aria/Air	2.812.338,00	0%	9.207.575,00	2%	12.019.913,00	1%
Idrovie/Inland waterways	8.652.524,00	1%	7.281.902,00	2%	15.934.426,00	1%
Altri/Other	291.209.905,00	21%	8.192.299,00	2%	299.402.204,00	16%
<b>TOTALE/Total</b>	<b>1.375.767.469,00</b>	<b>100%</b>	<b>456.539.789,00</b>	<b>100%</b>	<b>1.832.307.258,00</b>	<b>100%</b>

Fonte/Source: Eurostat 2009



**Importazioni dell'Unione Europea per sistema di trasporto/Imports of the European Union 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	19.853.850	2.580.979	13%	857.252	4%	2.300.112	12%	42.394	0%	2.370.914	12%	11.702.199	59%	
Belgio/Belgium	64.249.306	50.931.495	79%	44.632	0%	2.671.430	4%	155.102	0%	1.381.736	2%	9.064.911	14%	
Bulgaria	13.713.197	10.006.120	73%	233.879	2%	1.856.960	14%	3.511	0%	1.608.477	12%	4.250	0%	
Cipro/Cyprus	1.998.766	1.987.551	99%	0	0%	17	0%	11.023	1%	0	0%	175	0%	
Danimarca/Denmark	18.437.171	17.639.819	96%	18.113	0%	739.526	4%	36.576	0%	4	0%	3.133	0%	
Estonia	3.075.362	1.033.849	34%	1.223.684	40%	366.643	12%	2.200	0%	0	0%	448.986	15%	
Finlandia/Finland	31.343.947	21.194.246	68%	5.147.972	16%	2.233.264	7%	16.691	0%	128.294	0%	2.623.480	8%	
Francia/France	138.252.636	125.513.387	91%	207.787	0%	3.351.244	2%	295.697	0%	271.218	0%	8.613.303	6%	
Germania/Germany	203.585.389	102.356.130	50%	912.934	0%	8.425.506	4%	664.546	0%	1.069.916	1%	90.156.357	44%	
Grecia/Greece	13.267.830	10.216.774	77%	94.178	1%	939.127	7%	17.489	0%	0	0%	2.000.262	15%	
Irlanda/Ireland	8.623.512	8.546.084	99%	32	0%	22.764	0%	47.653	1%	0	0%	6.979	0%	
ITALIA/ITALY	197.380.661	156.459.371	79%	940.803	0%	3.156.590	2%	183.065	0%	3	0%	36.640.829	19%	
Lettonia/Latvia	3.365.732	568.393	17%	1.700.952	51%	207.054	6%	1.199	0%	0	0%	888.134	26%	
Lituania/Lithuania	14.312.431	9.137.615	64%	3.258.613	23%	342.401	2%	1.884	0%	595	0%	1.571.323	11%	
Lussemburgo	141.831	43.219	30%	20.236	14%	31.811	22%	46.401	33%	0	0%	164	0%	
Malta	223.747	222.217	99%	0	0%	0	0%	1.530	1%	0	0%	0	0%	
Paesi Bassi/Netherlands	180.805.036	124.704.119	69%	12.380	0%	1.943.390	1%	196.159	0%	212.338	0%	53.736.650	30%	
Polonia/Poland	44.973.554	11.791.734	26%	14.475.806	32%	1.867.381	4%	44.962	0%	2.158	0%	16.791.513	37%	
Portogallo/Portugal	24.034.427	23.955.025	100%	2.252	0%	46.291	0%	28.842	0%	0	0%	2.017	0%	
Repubblica Ceca/Czech Rep.	17.250.906	17.196	0%	4.606.722	27%	1.434.385	8%	13.459	0%	1.100	0%	11.178.044	65%	
Repubblica Slovacca/Slovakia	16.690.713	413.817	2%	7.036.964	42%	415.172	2%	32.665	0%	34.136	0%	8.757.959	52%	
Romania	15.426.983	11.374.975	74%	1.218.483	8%	1.552.925	10%	13.862	0%	1.266.639	8%	99	0%	
Slovenia	7.187.971	3.627.899	50%	417.546	6%	2.648.624	37%	2.468	0%	0	0%	491.434	7%	
Spagna/Spain	141.122.679	131.615.934	93%	5.645	0%	825.923	1%	191.975	0%	14	0%	8.483.188	6%	
Svezia/Sweden	28.133.189	23.218.953	83%	1.194.737	4%	3.651.474	13%	55.946	0%	2.004	0%	10.075	0%	
UK	153.653.488	134.083.615	87%	2.635	0%	8.235	0%	631.262	0%	0	0%	18.927.741	12%	
Ungheria/Hungary	14.663.155	0	0%	2.599.559	18%	2.580.141	18%	73.777	1%	302.978	2%	9.106.700	62%	
<b>TOTALE/Total</b>	<b>1.375.767.469</b>	<b>983.240.516</b>	<b>71%</b>	<b>46.233.796</b>	<b>3%</b>	<b>43.618.390</b>	<b>3%</b>	<b>2.812.338</b>	<b>0%</b>	<b>8.652.524</b>	<b>1%</b>	<b>291.209.905</b>	<b>21%</b>	

Fonte/Source: Eurostat 2009

**Esportazioni dell'Unione Europea per sistema di trasporto/Exports of the European Union 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	8.389.533	2.526.184	30%	2.070.126	25%	3.421.161	41%	63.373	1%	230.511	3%	78.178	1%	
Belgio/Belgium	32.699.731	26.670.972	82%	694.060	2%	3.641.751	11%	671.503	2%	936.324	3%	85.121	0%	
Bulgaria	6.993.858	4.891.077	70%	541.390	8%	1.309.799	19%	17.935	0%	230.709	3%	2.948	0%	
Cipro/Cyprus	491.270	445.921	91%	0	0%	4	0%	45.300	9%	0	0%	45	0%	
Danimarca/Denmark	6.196.620	5.267.612	85%	2.536	0%	850.901	14%	42.410	1%	110	0%	33.051	1%	
Estonia	3.093.356	2.286.188	74%	373.687	12%	388.998	13%	31.496	1%	0	0%	12.987	0%	
Finlandia/Finland	10.963.868	8.214.897	75%	600.038	5%	1.871.318	17%	32.204	0%	925	0%	244.486	2%	
Francia/France	45.862.956	34.234.267	75%	436.752	1%	7.203.061	16%	1.982.387	4%	690.152	2%	1.316.337	3%	
Germania/Germany	67.779.026	41.980.622	62%	3.913.036	6%	16.005.825	24%	935.239	1%	1.406.669	2%	3.537.635	5%	
Grecia/Greece	9.210.694	8.945.088	97%	0	0%	0	0%	265.606	3%	0	0%	0	0%	
Irlanda/Ireland	2.130.491	2.076.537	97%	935	0%	13.733	1%	37.191	2%	0	0%	2.095	0%	
ITALIA/ITALY	45.957.593	38.010.753	83%	921.333	2%	6.310.783	14%	651.721	1%	4	0%	62.999	0%	
Lettonia/Latvia	2.402.408	1.578.778	66%	404.425	17%	384.461	16%	34.491	1%	0	0%	253	0%	
Lituania/Lithuania	4.883.880	2.908.786	60%	997.494	20%	865.322	18%	5.118	0%	0	0%	107.160	2%	
Lussemburgo	482.172	330.790	69%	57.082	12%	90.329	19%	3.429	1%	453	0%	89	0%	
Malta	78.959	74.851	95%	0	0%	0	0%	4.070	5%	0	0%	38	0%	
Paesi Bassi/Netherlands	55.491.754	46.485.070	84%	137.648	0%	4.659.956	8%	240.026	0%	2.887.018	5%	1.082.036	2%	
Polonia/Poland	13.302.341	7.126.502	54%	1.116.943	8%	4.768.011	36%	83.116	1%	18.262	0%	189.507	1%	
Portogallo/Portugal	7.989.337	7.310.606	92%	23.945	0%	175.494	2%	472.171	6%	0	0%	7.121	0%	
Repubblica Ceca/Czech Rep.	3.234.104	606.097	19%	1.143.104	35%	1.402.549	43%	78.796	2%	681	0%	2.877	0%	
Repubblica Slovacca/Slovakia	1.994.858	194.517	10%	1.053.163	53%	684.454	34%	5.242	0%	55.532	3%	1.950	0%	
Romania	11.945.666	9.762.597	82%	551.185	5%	1.092.153	9%	36.316	0%	503.279	4%	136	0%	
Slovenia	3.473.187	1.101.407	32%	217.220	6%	1.932.935	56%	3.862	0%	0	0%	217.763	6%	
Spagna/Spain	39.750.988	33.816.724	85%	40.387	0%	2.342.864	6%	2.779.937	7%	10.665	0%	760.411	2%	
Svezia/Sweden	25.566.655	19.976.930	78%	596.114	2%	4.433.288	17%	160.986	1%	512	0%	398.825	2%	
UK	42.557.949	42.080.855	99%	23.521	0%	24.965	0%	425.225	1%	0	0%	3.383	0%	
Ungheria/Hungary	3.616.535	0	0%	718.657	20%	2.444.489	68%	98.425	3%	310.096	9%	44.868	1%	
<b>TOTALE/Total</b>	<b>456.539.789</b>	<b>348.904.628</b>	<b>76%</b>	<b>16.634.781</b>	<b>4%</b>	<b>66.318.604</b>	<b>15%</b>	<b>9.207.575</b>	<b>2%</b>	<b>7.281.902</b>	<b>2%</b>	<b>8.192.299</b>	<b>2%</b>	

Fonte/Source: Eurostat 2009



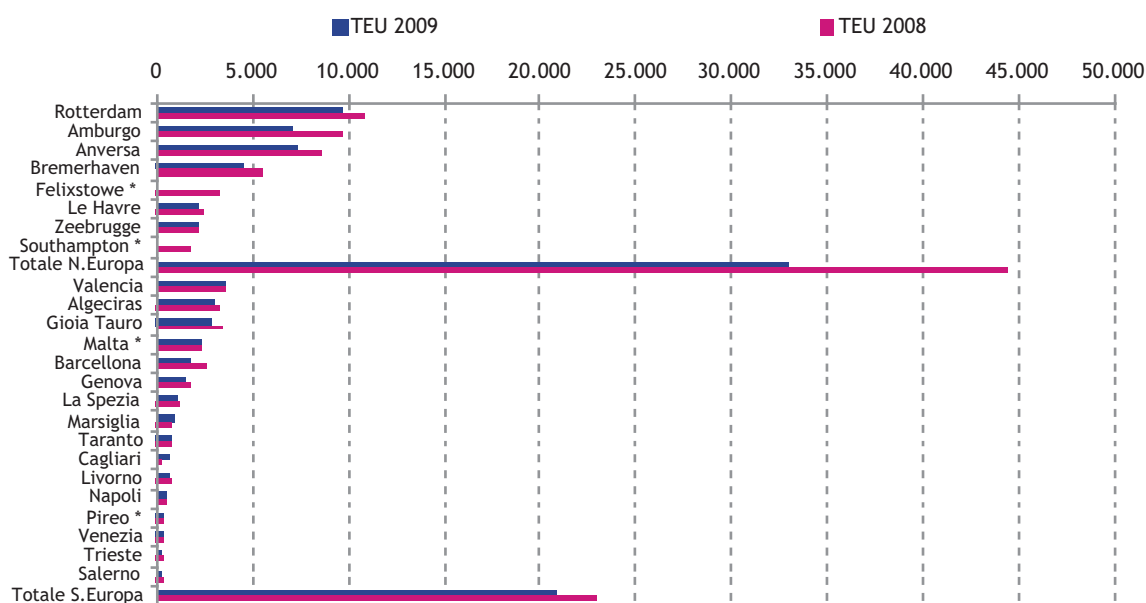
## Movimento container nei principali porti europei/ Mouvement of containers in the major european ports (teu)

PORTI/Ports	2009	2008	2007	2006	2005	Var.%2009/08	Var.%2008/07
1 Rotterdam	9.743.290	10.783.825	10.790.829	9.690.052	9.288.349	-9,65%	-0,06%
2 Anversa	7.309.639	8.662.891	8.176.614	7.018.799	6.482.061	-15,62%	5,95%
3 Amburgo	7.010.000	9.700.000	9.900.000	8.861.545	8.087.545	-27,73%	-2,02%
4 Bremerhaven	4.600.000	5.529.159	4.912.177	4.450.000	3.735.574	-16,80%	12,56%
5 Valencia	3.653.890	3.602.000	2.991.109	2.612.139	2.409.821	1,44%	20,42%
6 Algeciras	3.042.759	3.324.310	3.400.000	3.244.640	3.179.614	-8,47%	-2,23%
7 Gioia Tauro	2.836.637	3.467.772	3.445.337	2.938.200	3.161.000	-18,20%	0,65%
8 Malta	2.279.017	2.300.000	1.900.000	1.490.000	1.320.000	-0,91%	21,05%
9 Le Havre	2.205.000	2.450.000	2.600.000	2.130.000	2.118.509	-10,00%	-5,77%
10 Zeebrugge (*)	2.187.616	2.209.713	2.050.000	1.653.493	1.407.933	-1,00%	7,79%
11 Felixstowe	na	3.300.000	3.300.000	3.000.000	2.730.000	na	0,00%
12 Barcellona	1.800.213	2.569.549	2.618.523	2.317.368	2.071.481	-29,94%	-1,87%
13 Genova	1.533.627	1.766.605	1.855.026	1.657.113	1.625.000	-13,19%	-4,77%
14 Southampton	na	1.700.000	1.900.000	1.516.000	1.375.000	na	-10,53%
15 La Spezia	1.046.063	1.246.139	1.187.040	1.120.000	1.024.200	-16,06%	4,98%
16 Marsiglia	882.580	847.651	1.001.957	941.000	908.000	4,12%	-15,40%
17 Taranto	741.428	786.655	755.932	892.300	716.900	-5,75%	4,06%
18 Cagliari	621.558	307.527	531.762	726.100	639.000	102,11%	-42,17%
19 Livorno	592.050	778.864	745.557	657.600	658.400	-23,99%	4,47%
20 Napoli	490.000	481.521	460.812	445.000	373.700	1,76%	4,49%
21 Pireo (*)	429.000	430.000	1.373.138	1.390.000	1.390.000	-0,23%	-68,68%
22 Venezia	369.474	379.072	329.512	316.641	290.000	-2,53%	15,04%
23 Trieste	276.957	335.943	265.863	215.500	201.300	-17,56%	26,36%
24 Salerno	264.300	330.373	385.306	358.000	418.200	-20,00%	-14,26%
<b>TOTALE/Total</b>	<b>53.915.098</b>	<b>67.289.569</b>	<b>66.876.494</b>	<b>59.641.490</b>	<b>55.611.587</b>	<b>-19,88%</b>	<b>0,62%</b>
<b>Totale porti italiani/ Total Italian ports</b>	<b>8.772.094</b>	<b>9.880.471</b>	<b>9.962.147</b>	<b>9.326.454</b>	<b>9.107.700</b>	<b>-11,22%</b>	<b>-0,82%</b>
<b>Incidenza porti italiani su incremento totale/share of Italian ports on the total</b>						<b>8,29%</b>	<b>-19,77%</b>

\* stime 2009/estimated 2009

## Confronto tra Porti del Nord Europa e del Sud Europa/ Comparison between Northern and Southern European ports

000 Teu



\* stime 2008/estimated 2008

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



# Il lavoro a bordo e la formazione


## On board labour and training

Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane superiori alle 100 tsl /  
Estimated jobs onboard Italian Ships of more than 100gt

<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO / LIQUID CARGO SHIPS</b>	<b>5.540</b>
Petroliere/Oil tankers	2.540
Gassiere/Gas tankers	545
Chimichiere (OIL-CHEM)/Chemical tankers	2.115
Altre cisterne/Other tankers	340
<b>NAVI DA CARICO SECCO / DRY CARGO SHIPS</b>	<b>3.335</b>
Carico generale/General Cargo	550
Portacontaineri e frigorifere/Container ships	475
Portarinfuse/Bulk carriers	1.320
Traghetti/Ferries	995
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI /PASSENGER SHIPS</b>	<b>11.180</b>
Crociera/Cruise	4.095
Aliscafi, Catamarani e unità veloci/High speed vessels	565
Traghetti/Ferries	5.690
Altre navi trasporto passeggeri/Other passenger ships	825
<b>PORTARINFUSE POLIVALENTI / OBO CARRIERS</b>	<b>20</b>
Ore/Oil, OBO	20
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI /AUXILIARY SERVICES SHIP</b>	<b>3.060</b>
Rimorchiatori e navi appoggio/Tugboats	2.115
Altri tipi di navi/Others	940
<b>Personale alberghiero / Hotel staff</b>	<b>12.260</b>
<b>TOTALE/Total</b>	<b>35.390</b>

Fonte/Source: Confitarma

## Attività di formare e allievi impiegati/Formare's activity and cadets employment

						
CORSO	Partecipanti	Concluso	Imbarcati	Impiegati a terra	In attesa di impiego	Totale operativi
1° cuochi equipaggio	15	5	4	1		5
2° cuochi equipaggio	15	10	5	5		10
3° cuochi equipaggio	15	12	8	3		11
1° Tour Escort	15	15	13	1		14
2° Tour Escort	15	15	14			14
1° cuochi crociera	15	14	14			14
1° hostess/steward traghetti	15	15	14	1		15
1° allievi cuochi traghetti	15	14	10	3		13
1° primi camerieri	15	13	11	2		13
1° allievi cuochi bordo	15	15	6	4	2	10
2° hostess/steward traghetti	15	11	1		10	1
1° allievi commissari	15	13			13	
1° sicurezza portuale	15	14			14	
1° elettricisti	15	(*)		4		4
1° personale hotel bordo	15	(**)				
<b>TOTALE</b>	<b>225</b>	<b>166</b>	<b>100</b>	<b>24</b>	<b>39</b>	<b>124</b>

(\*) termina il 16 febbraio 2010; (\*\*) termina il 26 febbraio 2010



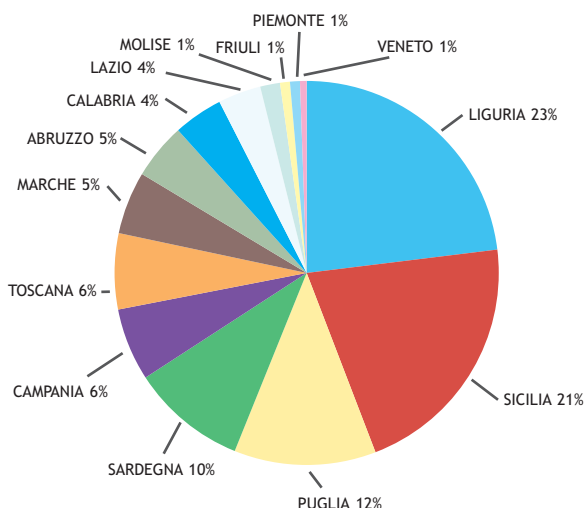
**Accademia Italiana Marina Mercantile: Allievi ufficiali ammessi all'accademia dal 2005 al 2009 per regione di provenienza/ Italian Merchant Marine Academy: Cadet's district of origin**



**ACCADEMIA ITALIANA  
MARINA MERCANTILE**

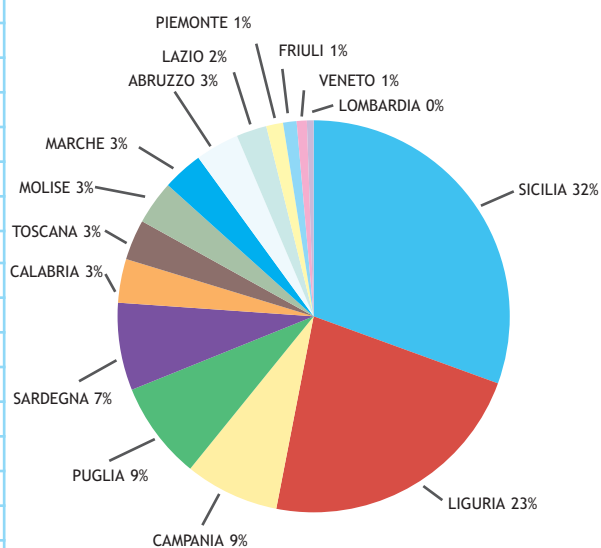
**Corso Ufficiali di coperta**

REGIONE	N.
LIGURIA	85
SICILIA	76
PUGLIA	43
SARDEGNA	35
CAMPANIA	23
TOSCANA	23
MARCHE	18
ABRUZZO	18
CALABRIA	15
LAZIO	14
MOLISE	5
FRIULI	3
PIEMONTE	3
VENETO	2
<b>TOTALE</b>	<b>363</b>



**Corso Ufficiali di macchina**

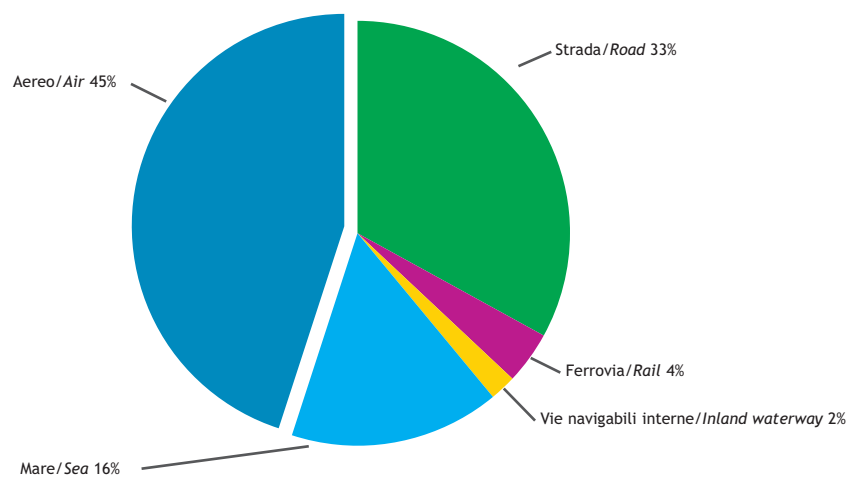
REGIONE	N.
SICILIA	62
LIGURIA	45
CAMPANIA	16
PUGLIA	16
SARDEGNA	15
CALABRIA	7
TOSCANA	7
MOLISE	7
MARCHE	7
ABRUZZO	7
LAZIO	5
PIEMONTE	3
FRIULI	2
VENETO	2
LOMBARDIA	1
<b>TOTALE</b>	<b>202</b>



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

## Environmental protection and shipping safety

### Le emissioni di gas serra nei vari modi di trasporto/Comparative gas emission by mode of transport



Fonte/Source: TRT 2007

### Port State Control - Performance flotta italiana/PSC Italian fleet performances

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ispezioni/Inspections	265	247	288	336	370	357	414	430	466	508
Detenzioni/Detentions	17	13	9	14	7	7	10	8	7	5

Fonte/Source: Comando Generale delle Capitanerie di Porto/Italian Coast Guard







# The Council Report to the Annual General Meeting

## English version

### Contents

#### *The Italian Merchant Marine in 2009*

- 67 > Size and composition of the fleet
- 67 > Italian foreign trade
- 67 > Shipowners and finance
  - 67 > Basel II
- 68 > Naval investments and the renewal of the fleet
- 68 > Competitiveness of the Italian fleet
- 68 > The demolition of ships
- 68 > Piracy
- 68 > Short-sea Shipping
- 68 > Tirrenia
- 69 > Tourism from the sea
- 69 > Off-shore supply and bunkering services
- 69 > Commission on Rules and Competitiveness
- 69 > The maritime network, ports and logistics in Italy
  - 69 > Motorways of the Sea and eco-bonus
  - 70 > Figures on port traffic
  - 70 > Port issues

#### *International navigation and maritime traffic*

- 71 > The world fleet
- 71 > Worldwide shipbuilding
- 71 > Maritime markets

#### *European navigation and the maritime policy of the European Union*

- 72 > The European fleet
- 72 > European Union's foreign commerce
- 73 > Entry and exit summary declarations
- 73 > The Trans-European Transport Network (TEN-T)
- 73 > Motorways of the Sea
- 73 > The MARCO POLO II Program (2007-2013)
- 73 > The European space for maritime transport without barriers
- 73 > Competition rules/Consortia
- 73 > The Rotterdam Rules
- 74 > Sea pollution
- 74 > Passengers' rights

#### *Work onboard and training*

- 74 > Maritime employment
- 74 > Industrial and labour relations
- 74 > The 2006 Maritime Labour Convention
- 75 > Education and vocational training
- 76 > The reform of the labour market, the crew composition and the certification of skills
- 76 > 2010 Year of the Seafarer

#### *Protection of the marine environment and secure navigation*

- 76 > Emissions
- 77 > Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships
- 77 > Security Regulation
- 77 > International Convention "Bunker Oil"

#### *The Confitarma organization*

- 78 > Young shipowners



## *Introduction by Nicola Coccia, President of Confitarma*

*Leaving behind us a year that has been difficult for everyone, as I have had the opportunity of saying before, the shipowners are now concerned with the little attention paid by the institutions for the maritime sector. A clear example of this is the scarce amount of resources programmed in the financial manoeuvre for 2010.*

*Because we are aware of the current difficulties, there have been no requests that may have contained economical burdens for the Treasury made on our behalf. Moreover, it is fundamental to guarantee what has been successfully fulfilled up till now in order to ensure competitiveness in the maritime sector and, for those that invest heavily in this sector, the stability of the juridical framework.*

*The entrepreneurial spirit of the Italian shipowners has not faltered in 2009. The good results obtained are even more important because they were obtained in a difficult moment as that of economic global crisis.*

*Italian's Maritime sector has had a main role in the 2009 with regards to important events, one example over all being the first edition of the European Day of the Sea organized by a Member State. This event gathered several hundreds of representatives of the maritime world of the whole continent in Rome and has gained our country the IMO (International Maritime Organization) recognition for its leading role among the main maritime nations.*

*Without mentioning the large number of Italian shipowners that have distinguished themselves during the course of this year for the important awards they have received, for the grand ships they launched, for demonstrating great human solidarity (as in the case of the ship "Antignano" of Nello D'Alesio), for having improved services, for having promoted initiatives in favour of eco-sustainable development and in favour of advanced training.*

*We are entrepreneurs and every day we face the challenges of entrepreneurship: as Seamen, we have to know how to take quick decisions, because the maritime market requires this, as does the Sea at storm.*

*And this is also what has always characterized a Shipowner.*

*We are bravely facing this peculiar economic phase by taking the initiative and must continue to do so together with all the key players of the Italian maritime community.*

*Moreover, the first signs of an economic recovery are becoming apparent and we hope that these will be consolidated in the course of the new year.*

*Having reached the end of my mandate, I wish to thank the whole team that has worked with me in these years, from the Vice-Presidents to the Presidents of technical committees, to the advisers, to the general manager and to the structure of Confitarma as a whole. Two results, in particular, I wish to remember among those achieved in these years. The first is the new found unity among the different members of the shipowners' industry. The second is having brought the great world of the Sea to the larger public and the success of the three editions of "48 hours of the Sea" reinforces my belief that communication is all the more necessary and important in a sector like ours, often neglected by the media. I believe that, also in this field, I will leave a stronger Confederation than the one I found, one that has also reviewed and updated its statute in line with the requirements of our members and the suggestions of Confindustria.*



## **THE ITALIAN MERCHANT MARINE IN 2009 SIZE AND COMPOSITION OF THE FLEET**

At the end of 2009, the Italian owned merchant fleet consisted of 1.570 ships, for total gross tonnage of 15.785.513 gt, distributed as follows:

- ships of more than 1,000 gt: 768 vessels, making for 15.525.970 gt
- ships of from 100 to 999 gt: 802 vessels, making for 259.544 gt

Compared to 2008, there was an increase of 1% in the number of ships and of an overall 8,7% in the tonnage.

Roughly 91.3% of Italian owned ships, the equivalent of roughly 14.400.000 gt, are entered in the Italian International Register, while 8,1% (1.271.000 gt) are entered in the Ordinary Register. A small portion of the Italian-owned tonnage temporarily flies a foreign flag (bareboat charter registration), proof of the degree of internationalisation of our maritime industry. To this we must add the growing fleet that flies a foreign flag that is now partially controlled by Italian Shipowners as the result of an expansion process that has led to the acquisition of important foreign shipping companies.

The portion of the fleet controlled by subjects whose capital is all or predominantly private is equal to more than 96.2% of the total, with a new reduction of the portion controlled by public-sector subjects.

In 2009, the Italian fleet again confirmed its status as a young fleet, both in absolute terms and compared to the worldwide average: approximately 64% of the vessels are less than 10 years old and 35% are less than 5 years old.

### **ITALIAN FOREIGN TRADE**

In 2009, 56% of Italian foreign trade relies on seaborne transport compared to 19% that relies on road transport. Up to 37.5% of Italian foreign trade is carried out with the countries of the European Union. Of this amount, 15% travels by sea (10% of imports and 22% of exports). In contrast, 44% of trade with the EU is carried out using roadway transport.

### **SHIPOWNERS AND FINANCE**

The year 2009 has been characterized by extraordinarily exceptional events pertaining to the economic situation, determined by the collapse of the financial markets on account of the assets held by the world's principal financial groups.

The shipping industry, based on the overall of worldwide transactions, is strongly affected by the credit crunch that gradually reduces the quantities of traded goods and the related traffic flows. Furthermore, the negative effect has been amplified by the slowdown of building projects, by the cancellations and delays that in some sectors exceeded 30% of the order book and also by the second hand market fleet registering a steep reduction in transactions affecting the operational fleet from an average of 15% to 5%, in the first two semesters of 2009.

From the second half of the year the trading market headed for a normalization, approaching the previous year's averages. In particular, the charter market for dry bulk reaches high margins albeit only with a strong short term volatility.

In this context, the response of the Italian banking and financial system has been excellent and coherent with solidity shown by the national shipping companies that have always had a clear strategic basis and transparent governance.

The companies, with the support of Confitarma, have never interrupted the communication with the financial system, on the contrary, they have developed a proactive approach aimed at consolidating this contact for it to develop into an institutionalised relationship involving the Association of Italian Banks (ABI) and the auditing authority for financial institutions (Bank of Italy).

On the International level, it is worth pointing out the mature attitude shown by financial investors towards our industry. In fact, despite the sudden and consistent decrease of the stock value of a lot of companies quoted in the shipping sector - which was also emphasised by poor operational performances, above all if is compared to those recorded in the financial year 2008 - the feared flight from the listed stock did not take place.

On the contrary there were some cases of follow-on issue, in favour of re-capitalization and bonds that were successfully sold on the primary market to institutional investors.

This came as a confirmation that the attitude of investors and analysts concerning our industry is very careful and mature and it testifies that the Shipping Industry has achieved a level of renown in the financial markets similar to other sectors.

### **Basel II**

Confitarma's intense activity continues during 2009 - with the support of the ABI and the line-up with the national regulator (Bank of Italy) - regarding the possible changes in the application of the Basel II Regulation with regard to the recognition (eligibility) of naval mortgage. In particular, with the purpose of mitigating the risk evaluation in the application of the standard methodologies, that the Italian banks are currently using for the assessment of the credit exposures in the shipping sector.

On this subject however, the impossibility for the Bank of Italy to modify a compulsory law emerges unequivocally. It will therefore be necessary to find alternative ways to give relevance to the issue of naval mortgage.

In fact, whereas the exposures in the shipping sector are dealt with by the application of IRB (Internal Rating Based) methodologies or Foundation or Advanced, or in alternative, through the enforcement of the so called " Classification Regulation Criteria" (typical for "Specialized Loans", such as naval financings), it would be highly probable that such exposures acquire a very high rating, with a consequent significant benefit for the shipowners industry.

The perspective is clearly that of re-proposing the matter as it has already been brought to various round tables with the banking system. The issue of introducing an alternative model of evaluation instead of the standard one is however a burden for the banks and to this date, because of internal complexity and added costs of this option, they have not been able to change methodology.

A further involvement of the ABI will be key, as it has shown great attention towards the shipowners' sector and in con-



sideration of the fact that the adoption of IRB methodologies would also represent a competitive opportunity for the Italian banking system.

### **NAVAL INVESTMENTS AND THE RENEWAL OF FLEET**

At the end of 2009, there were 184 units under construction in Italian and foreign shipyards for 5.843.350 gts (7.425.400 dwt), and their delivery is planned between 2010 and 2013. From 2005, the Italian shipowners have invested around 26 billions of dollars for the construction of new ships and in 2009 the first investors with orders especially in the tanker sector have already appeared.

### **THE DEMOLITION OF SHIPS**

In 2009 we can register the successful conclusion of the administrative process of the requests to obtain the subsidy provided for the early demolition of over-age, single-hull tanker ships.

Law no. 13 of 2006 has so far applied to the early demolition of around 20 oil tankers of medium-low tonnage, as per the intentions of the legislator, that aimed at rewarding the categories that had not received sufficient margins with the previous similar measure: Law n.51 of 2001.

In anticipation of the official publication of the enforcing inter-ministerial decree of article 4 of the aforementioned law n. 13 of 2006, regarding subsidies for the demolition of over-aged passenger ships for local transport, a new scenario will develop that has yet to be applied.

While this is an absolute novelty from the legal point of view, in order to make the law effective, a further intervention to the text will be necessary in order to adjust the terms foreseen for the demolitions (that will now grant subsidies to the shipowners). The decree will be issued with a considerable delay and this means that it will have to redefine the deadlines as well as guarantee the necessary financial funding. The incentives to demolish older passenger ships through subsidies takes place in a moment where European Shipyards, and not only, are opening to "green demolition" with strong conviction. These two elements, if only governments would correctly incorporate and support them, could represent an opportunity and a significant added industrial resource in this time of over-tonnage and economic crises that we are facing.

### **PIRACY**

In 2009 an intensification of the episodes of piracy against boats and merchant ships has occurred: in total there have been 406 pirate attacks, in comparison to 293 in 2008, with a 39% increase. Above all, we are witnessing an enlargement of the range of such actions and of the involved seaways, covering already the equivalent of the surface of the United States of America.

In particular, in 2009 piracy attacks in the area of the Gulf of Aden, the Red Sea and off the coast of Somalia, have increased by 90% in comparison to 2008 and they represent 52% of the total in the world. The Italian ships involved by this worrying phenomenon are about 10, with a clear increase in comparison to the 4 ships attacked in 2008.

The actions of Confitarma, other than heading an intense activity of information and coordination of the functions of

the national Company Security Officers, are directed at opening a continuous dialog with all the Administrations involved in contrasting acts of Piracy on an International level (Bimco, Intertanka, Intercargo, NATO European Union) as well as nationally (Italian Ministry of Foreign Affairs, The ministries of Infrastructure and Transport, Italian Navy and Coast Guard) with the scope of obtaining in the shortest time possible:

a stronger presence of our Military fleet in the areas involved;

a better coordination of the actions at Sea between the Navies participating in the Atlanta operation;

The opening of a South Quadrant to coordinate patrolling actions in favour of the naval units that are directed to the African Ports of Dar es Salaam and Mombasa.

From this point of view, it is worth mentioning with great appreciation the initiative of the Minister of Foreign Affairs who personally opened and presided a technical table with Confitarma for the coordination of all future actions in contrasting acts of piracy.

### **SHORT-SEA SHIPPING**

The first months of 2010 marked the end of the subsidies for the maritime cabotage sector that had previously been in effect. This sector remains of vital importance for the country, as it plays a role in uniting the territory, in the regional and local connections and for the needed supplies of the population of the islands. It is a serious problem that after 10 years these rebates on social costs are being questioned as it compromises the investment planning and commercial strategy of maritime cabotage companies. Initiatives are being taken to recover the benefits in 2010.

### **TIRRENIA**

In 2009 the privatisation process of the public fleet is currently underway following the signature in Rome, on November 3<sup>rd</sup>, of the framework agreement between the central State and the Italian Regions for the cost free concession of the controlled regional companies of the Tirrenia Group.

The amendment of the Government to the Ronchi decree postpones the conventions with the State to September 30<sup>th</sup>, 2010 and it establishes that the public funding for ferries will continue.

On December 23<sup>rd</sup>, Fintecna published a call for expressions of interest, ending on February the 19<sup>th</sup>, for the admission to the next steps of the procedure that will have to better define the modality and terms of the privatisation of Tirrenia di Navigazione Spa and of its controlled company Siremar Spa.

At the end of January 2010 the European Commission issued a notification of an infringement procedure against the Italian Government regarding the current agreements with the Tirrenia Group and for the disregard for the principles of a liberalised cabotage shipping service.

Special attention is being directed on verifying the compatibility of the current operation with the general mandatory framework of the Commission for the liberalisation of the Italian maritime cabotage shipping market, of which the privatisation process underway is a key part of.



Said compatibility, respecting the principle of free-market competition, is essential to avoid the continuing situation of unlawful disadvantages for services provided by private shipowners, who operate services all year long on subsidized routes and, in some cases, with the obligation of providing the public service without subsidies. Confitarma will follow all the developing phases with great attention in order to guarantee the interests of the private shipowners.

### **TOURISM FROM THE SEA**

In countertrend with the negative economic figures that have been registered by the overall national tourism related economy, the cruise ship segment as well as a majority of the passenger ships (ro/ro pax), confirm that Italy is one of the main European passenger destinations by sea, despite a small decrease with respect to 2008. In particular, cruiseship passenger traffic in Italian ports in 2009 amounted to 8.379.000 people and there is a forecast of a 5,27% increase for 2010.

The sector demonstrates great potential for growth and it can also play a leading role in the development of land based tourism that is so important for Italy.

The passenger transport and cruise-ship sector, whose vitality has been demonstrated by having overcome such a harsh historical moment of the national tourism economy, should now receive some support. An intelligent management of the new rules on safety and security is now required as this subject has long been a delicate issue for our companies. It should represent a stimulus for the improvement of services but must never hamper the industrial development of the sector. It is therefore essential to continue working on the adjustment of the legal adaptation process on the adoption of security and safety rules in line with the particular requirements of the maritime sector, especially with regard to the passenger segment.

### **OFF-SHORE SUPPLY AND BUNKERING SERVICES**

Following the consolidation of the competitiveness of the ships involved in off-shore services, the issue of an adequate recognition of bunkering services still needs to be addressed by our authorities. An urgent intervention in favour of the vessels that carry out bunkering services should follow as this segment has the same strategic importance for the national economy as the off-shore services.

Having obtained the possibility of entry in the International Register for ships used in support of offshore petroleum and gas drilling activities, an effort must now be made to achieve heightened competitiveness in the strategic sector of maritime bunkering as well. A series of specific proposals meant to raise competitiveness and provide safeguards for bunkering services in Italian territory have been brought to the attention of government authorities.

### **COMMISSION ON RULES AND COMPETITIVENESS**

In 2005 the shipowners' industry and the Public Administration created the Commission on Rules and Competitiveness with the purpose of improving the competitive strength of the Italian fleet. The Commission has the assigned task of analysing national and international maritime regulations, proposing alternative solutions for measures which, being outmoded for the present-day reality of maritime mar-

kets, place excessive financial burdens on companies.

At the start of the activities of the Commission there were a large number of complaints being submitted, these were given to the expectations that the Commission could improve the efficiency of the Public Administration and avoid bureaucratic bottlenecks. Unfortunately, due also to the fact that no bills were submitted to the parliament with the various reforms that had been requested, the complaints and the enthusiasm gradually dwindled.

In 2009, the expected round table with the Ministry of infrastructure and transport that was to take place during the course of the initiative 48 hours of the Sea never took place. It was planned to face the remaining problems that could be tackled without any cost for the treasury.

In any case, the cooperation with the Ministry of infrastructure and transport continues for the update of the main onboard documents foreseen by the Italian Code of Navigation. The adoption of the new bilingual, English-Italian, models of the temporary certificate of registry and the Certificate of registry, will soon be followed by the formats of: the Inventory log book, Official log book, Engine log book, Navigation log book, Cargo log book.

Furthermore, from the second semester of 2009, with the devolvement of new competences to the General Command of the Coast Guard, a strong cooperation with the Commission ensued and brought to the solution of many long standing problems. This has contributed to developing new trust towards the functionality of the Commission.

Finally, during the course of 2009 and thanks to the contribution of the officers of the Ministry of health, and especially of the National onboard medics Association and the Riviera maritime Health department, a modern version of the 1897 regulation regarding passenger transport was drafted. Unfortunately, the A(N1H1) influenza crisis ended up requiring all of the resources of the Ministry that therefore has not granted the final approval of the draft for the Commission.

### **THE MARITIME NETWORK, PORTS AND LOGISTICS IN ITALY**

#### **Motorways of the Sea and eco-bonus**

In February 2010 the maritime lines which fall within the definition of Motorways of the Sea leaving Italian ports provide a total number of 466 departures per week, worth about 850,000 lane meters, with increasing values as against the previous year, in spite of the recession which started in late 2008.

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, thanks to the acquisition of foreign companies, they are enhancing services with Greece.

The forecasts for 2010, however, show that the positive trend is due to national routes towards Sicily and mainly towards Sardinia, whereas international routes are undergoing an adjustment phase.

In fact, in Sicily a 13,6% increase of the lane meters offered is recorded, whereas weekly departures rise from 138 to 154 (77 round trips). In Sardinia, the lane meters offered significantly increased (+17.2%), whereas departures rise from 170 to 202 (101 round trips).

The supply of lane meters on international routes and con-



nections is slightly on the wane – roughly 3%, owing to the reduced frequency of services on the Bari-Durrës line. Also weekly departures are slightly decreasing, but this is mainly due to the increase of the average traveling time of passages.

In all the Motorways of the Sea the stowage offered on a yearly basis reaches the equivalent of 2.3 million commercial vehicles, equal to about 2.8 million semi trailers. If we consider a 50% average load factor, the "carried items" are equal to 50%: hence it would be possible to meet a transport demand far higher than the current one, without having to increase supply with new services.

2009 was a particularly difficult year for road transport both due to the industrial problems inherent in this sector and for the significant reduction of consumption, which affected the fall of goods transport and finished products, in particular. The decrease amounted to about 30%: hence, clearly also the road transport using Motorways of the Sea recorded a reduction of the sea freights demand, even though the eco-bonus is now fully operational. This is the additional reason why Confitarma is in favour of extending the eco-bonus for a further three years, which would allow to pursue a dual aim: reduce the negative externalities of road transport and support a high labour-intensive sector, which is now incurring in difficulties.

### Port traffic trends

According to data and statistics available, in 2009 the total movement of containers in Italian major ports decreased by about 11%, equal to roughly 1,179,000 teus, owing to the negative economic situation both at national and international levels. In this regard, only the Cagliari, Naples and Ancona ports did record increases, whereas significant reductions were recorded in the ports of Leghorn and Savona (-23%), Salerno (-20%), Trieste (-18%), Gioia Tauro (-18%), La Spezia (-16%), Genoa and Ravenna (-13%).

### The reform of Law no.84 of 1994 on ports

The Parliamentary circuit for reforming Law no. 84 of 1994 on ports' organization continued in 2009. The works were carried out in the restricted group of the VIII Senate Committee, which drafted a single text by taking into account the three bills submitted to the Committee. The Committee's works ended last December with the adoption of a text voted by its members unanimously. The bill shall be now adopted by the Senate definitively, before being submitted to the House of Deputies' scrutiny. The most problematic aspects tackled by the restricted committee are the following: the port authorities' financial autonomy; the streamlining of administrative procedures for the adoption of the port development masterplan; the excavation of seabeds and the appointment of port authorities' presidents. Moreover, the port Committee's tasks have been reduced, by giving more powers to the port Authority's President. In this connection, it is worth noting that, in January 2010 the Ministry for Infrastructure and Transport submitted a draft bill whose text is similar to the one adopted by the restricted group of the Senate Committee. Nevertheless it has not yet been adopted by the Council of Ministers.

### Port Committees

In the framework of the measures designed to curb expenses for the Public Administration operation, last October the Council of Ministers adopted a draft Presidential Decree, which is currently being examined by the Council of State, enshrining rules on the non-economic public bodies supervised by the Ministry for Infrastructure and Transport. Article 3 of this draft bill envisages a substantial change of article 9 of Law no. 84 of 1994, which reduces from seven to four the number of companies' and workers' representatives within port Authorities' Committees.

Confitarma sent a letter on these matters to the Ministers concerned, also making it public to the press so as to express its opposition to that initiative and highlight the political importance connected with the presence of entrepreneurs and workers' representatives in port Committees: a proposal was made to keep the current number of representatives possibly by not remunerating them with fees.

### Technical-nautical services

#### Towing

In 2009 many tariff proposals put forward by the licensees of port towing services were examined and some divergences arisen on the depreciation of tug-boats in the tariff formula were tackled and solved. Furthermore, Confitarma signed an agreement with Assorimorchiatori and Federimorchiatori, with which the commitment was undertaken to jointly identify a solution enabling to curb the tariff increases to be implemented in the 2010/2011 two-year period, during which particularly high increases are envisaged as a result of the maritime traffic crisis and the related reduction of services.

#### Pilotage

Thanks to the Presidential Decree no. 104 of 2009, some of the provisions enshrined in the 2005 inter-association agreement, better known as Pilotage Act, were implemented. Said Act identified measures designed to curb the expenses of port pilots' associations and introduced measures to gradually overcome the burdensome tariff effects stemming from the sharing out of remunerations in favour of retired pilots. Said port pilots' associations also expressed their readiness to check some parameters of the tariff formula as from early 2010.

### Safety of operations and port services

In 2009 meetings were held in the Ministry for Infrastructure and Transport with a view to defining a Presidential Decree implementing Legislative Decree no. 81 of 2008 on the port sector. Said decree, regulating the safety conditions of the work carried out in ports, is meant to replace the rules on this matter enshrined in the current Legislative Decree no. 272 of 1999.

### Maritime taxes and duties

In 2009, the Presidential Decree no. 107, enshrining the rules designed to revise the regulations on maritime taxes and duties, was enacted. Said Decree was meant to bring back order and streamline the regulations in force by also merging taxes. Their update was also envisaged and had to be carried out considering the ISTAT index change from 1993 to 2009 (even though this adjustment has not been implemented



yet). A new element included in the Presidential Decree regards the port tax exemption for the goods loaded on railway trucks, vehicles or containers which have access to ferry-boats or container ships used for sea connections among E.U. ports. Conversely, previous regulations confined said exemption only to connections among national ports.

## **INTERNATIONAL NAVIGATION AND MARITIME MARKETS**

The severe crisis which had hit world economy in summer 2008, stopped as from the second quarter of 2009 until the end of the year and the global gross domestic product increased by about 3% as against the previous year. After two quarters of significant reduction, economic activity started to grow again in many industrial and emerging countries: in China and India, where the GDP had kept on expanding also during the crisis, the pace of growth stepped up; in the countries where the reduction had continued, such as the United States and some European countries, a marked improvement was recorded. China, in particular, has proved to be the driving force of world recovery and its economy is expected to grow by about 10 % in 2010 and by 9.7% in 2011. Therefore, according to the International Monetary Fund, in 2009 world GDP recorded a 0.8% reduction of expenditure as against 2008. In the second semester of 2009, however, the first signs of recovery appeared and the IMF forecasts that in 2010 the world economy will grow by 3.9% and by 4.3% in 2011.

Nevertheless, great uncertainties persist on future trends, mainly caused by the risk that – should tax and monetary stimulus be removed and the cycle for stock replenishment be completed – private demand could be negatively affected by high and growing unemployment, the limited credit availability and households' desire to redress their budgets.

With a view to averting these risks, in the Summit held in Pittsburgh in September 2009, the G20 Heads of State and Government reaffirmed their intention to retain expansionary monetary and tax policies until economy recovery is strengthened and well-established, as well as their intention to phase out the stimulus measures gradually and in close coordination with all countries. Furthermore the G20 took a series of decisions designed to strengthen the international financial architecture and ensure sound, sustainable and balanced growth.

In spite of signs of traffic flow recovery as from last June, in 2009 the world economic crisis affected international trade which recorded a 11.9% reduction (as against a 2% increase in 2008), particularly marked for advanced economies, which recorded a 14% reduction. However, for developing countries, which recorded a 7% decline, repercussions have been heavy since their growth mostly depends on trade.

Since June 2009, after the significant increases recorded in early 2009, the oil price has been fluctuating between 60 and 70 dollars per barrel. This trend is caused, on the one hand, by the news regarding an increase of crude oil demand, especially by China and, on the other, by the increase of stocks in the OECD countries. Since last spring the International Energy Agency has continued to revise upwards its 2009 forecasts on world oil demand, by gradually raising them from 83.2 to 84.6 million barrels a day. According to futures quo-

tations, the oil price (WTI quality) is expected to rise from the current 72 dollars per barrel a day to about 75 dollars in June 2010. The prices of non-energy raw materials, denominated in dollars, mark a significant increase in summer months since they reflect the increases in the sectors more sensitive to the economic cycle, such as those of metals and of some industrial agri-food products.

In 2009 world maritime trade decreased by 1.4%, whereas a reversal of trend is forecast for 2010 with a 2% growth.

In 2009 the demand for maritime transport services, resulting both from the quantity of goods carried and the distance covered decreased by 0.5% (32,631 billion tons-miles as against 32,747 billion tons-miles in 2008).

## **THE WORLD FLEET**

In July 2009 the world fleet, whose size determines the supply of maritime transport services, recorded a further 6.4% increase, by exceeding 820 million tons of tonnage with about 1.2 billion tons of capacity. In the list of major world fleets in terms of shipowners' and shipping control, Greece ranks first with about 185 million tons of capacity. Italy's fleet continues to rise in the ranking by country flag reaching the 12th position and holds the 13th position in the ranking of countries by owner control. Furthermore, among the EU fleets, Italy is respectively the 6th ranking fleet by country flag and 5th by owner control.

## **THE WORLD SHIPBUILDING SECTOR**

The financial crisis heavily hit the world shipbuilding sector which, according to the Lloyd's Register-Fairplay data, in September 2009 recorded a 39% decrease of new orders, over and above the cancellation of previous ordered.

The world orders' carnet points to the building of 9,890 new ships worth 322.6 million tons of gross tonnage (500 million dwt), 52% of which will be completed within 2010. South Korean, Chinese and Japanese shipyards account for 89% of world orders: South Korea retains leadership, followed by China and Japan.

South Korea has a leading position in the building of tank ships (235 units for crude oil and 98 for oil products, with a capacity totaling 53.8 million dwt), container ships (391 units, with a capacity up to 37.4 million dwt), chemical carriers (265 units, equivalent to 10 million dwt) and gas ships (46 LNG units, with a capacity to the tune of 4.2 million dwt, and 36 LPG units, with a capacity up to 705,000 dwt). China is a leading country in the building of bulk carriers (1,506 units, with a capacity equal to 118.4 million dwt) and general cargo ships (614 units, equivalent to 8.5 million dwt).

Italy ranks twelfth in the world list of shipbuilders and third in the E.U. one, after Germany and Rumania. It is a leader in the building of cruise ships, with orders for 18 units (1.5 million gt), and of mixed passengers/ro-ro cargo ferry-boats and ships, with orders for 17 units (423,000 gt). Germany is the first builder of ro-ro cargo ships, with 20 units (348,000 gt).

## **MARITIME MARKETS**

As a result of the financial crisis which hit most developed economies, 2009 started with ominous signs for the maritime sector, even though with different impacts on the various sectors.





The dry bulk sector is the less affected one, thanks to the ongoing sustained demand for raw materials by emerging economies – first and foremost China – whereas the tanker sector and – to a greater extent – the container ship sector have been heavily hit by the crisis in developed countries.

### **Crude oil and oil products**

In late 2009, the tanker merchant fleet with a capacity exceeding 20,000 dwt was equal to about 4,250 units, totaling roughly 435 million dwt, with a total growth of about 9%.

The tanker sector was harshly hit by the financial crisis and the related world recession, with a significant slowing down of the oil and oil product traffic.

In early 2009, however, the tanker market retained a positive trend, by particularly benefitting from the high oil price, which pushed traders to use ships with a view to stocking crude oil. During the rest of the year the Baltic Dirty Tanker Index recorded a 80% fall, by decreasing from the about 2,500 points of summer 2008 to less than 500 in summer 2009. Since September 2009, however, there have been timid – though progressive – signs of recovery for freight charges.

### **Gas**

In 2009 the fleet of liquefied natural gas (LNG) ships recorded a further 20% significant increase of the carriage capacity, up to reaching the level of 47.7 million cubic meters. Nevertheless, the sector benefited from the arrival on the market of many new projects for natural gas liquefaction by producing countries, thus succeeding in absorbing most of the excess tonnage. This had a remarkable impact on freights, which recovered at the end of the year, by recording levels which were about 60% higher than the minimum levels recorded in early 2009.

Conversely, the fleet of ships used for the transport of liquefied petroleum gas (LPG) has been comparatively stable, with a 2% increase as against the previous year up to reaching the level of about 18,6 million cubic meters. 2009 has been a difficult year also for this sector in terms of demand and proceeds, even though freight charges are recording gradual signs of recovery, particularly on the Persian Gulf-Japan route.

### **The dry bulk sector**

In late 2009 the bulk ship merchant fleet, with a capacity exceeding 20,000 dwt, was equal to about 5,948 units totaling 406 million dwt, with a growth equal to about 8%.

Certainly the dry bulk sector is the one which is overcoming the crisis more easily since it is driven by a China almost immune from the problems which beset the rest of the world. Suffice to recall that in 2009 China's imports of iron ores increased by about 42% and stroke the all-time high of 630 million tons. The increase of China's coal imports is even more impressive: they increased by 210% and reached 126 million tons. After the significant reductions recorded in late 2008, in 2009 the dry bulk market reference index, namely the Baltic Dry Index, rose again by 288% from a minimum level of 773 points in early January up to 3,005 points in late December.

### **The container sector**

In 2009 the container ship fleet recorded a further increase exceeding 6% and at the end of the year reached a carriage capacity of almost 12.8 million TEU.

Considering the great dependence on developed economies, in particular on the USA, 2009 proved to be a particularly difficult year for the sector.

In fact, U.S. imports decreased by 12.5% as against 2008. Even though in December 2009 the container traffic in world ports was lower compared to the previous twelve months, at the end of 2009 some signs of recovery started to emerge.

### **Ro-Ro cargo ships**

In 2009, the world fleet of ro-ro cargo ships increased by about 1% and reached 10 million dwt. Italy ranks 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 ships supply compared to the sea transport demand.

### **Cruise ships**

In 2009, thanks to the delivery of 6 new units, the world fleet of cruise ships increased by 3%; further growth is forecast if we consider the future operation of the ships which are currently been built, namely 47 units with a capacity equal to more than 2.2 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 E.U. MARITIME POLICY**

2009 has been a crucial year for the E.U. institutions. Besides the start of the new European Parliament legislature (2009-2014) and the renewal of the Commissioners for the new E.U. Commission (2009-2014) always led by the Portuguese Manuel Barroso, on January 1 the Lisbon Treaty, signed on December 13, 2007, entered into force. Said Treaty enhances the E.U. ability to take actions, by increasing the efficiency and effectiveness of institutions and decision-making processes and strengthening the Charter of Fundamental Rights and the E.U. democratic responsibility by granting more powers to the European Parliament. Thanks to the new Treaty, the European Union can better rise up to the new global challenges such as climate change, energy security, international terrorism, cross-border organized crime, asylum and migration.

### **THE EUROPEAN FLEET**

In July 2009 the fleet flying E.U. flags increased by 2% as against late 2008. This fleet, consisting of more than 8,800 units, worth about 179 million gt (248 million dwt), accounts for 21.6% of the world fleet. Moreover, if we consider the whole fleet controlled by the E.U. member states, including the fleet flying foreign flags, this percentage rises to 41% of the world total. Furthermore, according to the first estimates, in December 2009 the European fleet recorded a 5% increase as against the previous year.

### **THE E.U. FOREIGN TRADE**

According to Eurostat data, in late November 2009, 73% of



the E.U. foreign trade (1,332 million tons) used sea routes. This share rises to 90% if we consider the distance covered by goods, by calculating data in tons-kilometres. With its 194.5 million tons, Italy ranks first in European sea trade flows with the other large world regions. It is followed by the United Kingdom (176.1 million tons), the Netherlands (171.1 million tons), Spain (165.4 million tons), France (159.7 million tons) and Germany (144.3 million tons). Furthermore, 40% of intra-E.U. trade takes place by sea.

### **ENTRY AND EXIT SUMMARY DECLARATIONS**

The entry into force of the amendments to the (EC) Regulations no. 648 of 2005 and no. 1875 of 2006 had introduced changes in the E.U. customs code, with specific reference to the obligation for operators to provide a series of information in advance, by e-transmission, before the arrival/departure of goods in/from the E.U. customs territory, except for those which only cross this territory in transit by air or sea, without making any stop there. Owing to the difficulties incurred both by some member states and E.U. operators in the e-procedures to manage these declarations, the entry into force of the new rules, scheduled for July 1, 2009, has been postponed: Regulation no. 273 of 2009 lays down that the submission of the pre-arrival and pre-departure declarations shall be mandatory as from January 1, 2011. Moreover, it introduces exceptions by setting a transitional period from July 1, 2009 to December 31, 2010, during which the submission of the summary declarations of entry (the so-called "pre-arrival declarations" or "ENS") and exit ("pre-departure declarations"), shall be made optional. During this period, the goods for which said pre-declarations have been sent shall benefit from quicker clearance procedures, whereas the goods for which summary declarations have not been provided shall continue to be subjected to risk analysis only after their arrival/departure.

### **THE TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK (TEN-T)**

In February 2009, the E.U. Commission adopted a Green Paper and started a wide consultation in relation to the revision of the common policy for better integrating the Trans-European Transport Network (TEN-T). The Green Paper – which is the result of an intense debate designed to assess the experience gained during the first 15 years in which the policies on networks have been implemented – focuses on goals and guidelines for an integral overhauling of the system, capable of facing future challenges.

The White Paper, scheduled for 2010, will lead to a revision of general orientations and an update of Priority Projects.

### **MOTORWAYS OF THE SEA**

In 2009, the E.U. Commission published various calls for tender to fund infrastructural projects totalling 1 billion Euros. Italy and Spain signed an agreement to set up a committee for promoting, creating and operating one or more Motorways of the Sea between the two countries. Said agreement completed the intergovernmental process started with the 2008 agreement between France and Spain, which regarded the Atlantic corridor.

### **THE MARCO POLO II PROGRAM (2007-2013)**

In 2009 the reform of the Marco Polo II program was finalized by means of adjustments to market needs and improvements of its management, such as: use of the untapped capacity in the inland waterways sector, by making the program more accessible for the transport industry; expansion of the base of potential candidates, by lowering the admissibility threshold; efforts to make the program more palatable by increasing the intensity of funds for projects, which will rise from 1 to 2 Euros for 500 tons-km of goods transported by road; streamlining of the project operation to attract potential candidates that, otherwise, could be discouraged by the long and cumbersome administrative procedures; simplification of the rules to fund ancillary infrastructure and the conditions to earmark said funds for modal transfer. In 2009 the E.U. Commission published the third call for proposals and made public the list of the 28 selected projects (including 9 maritime ones) following the second one published in 2008.

The total financial coverage of the Marco Polo program, with which the E.U. Commission proposes to co-fund about 34 projects, amounts to 450 million Euros, of which 62 millions for 2009.

### **THE EUROPEAN SPACE FOR MARITIME TRANSPORT WITHOUT BARRIERS**

In December 2009, the E.U. Council reached a political agreement on the draft Directive adopted by the E.U. Commission in 2008, with a view to achieving the European maritime space, which repealed the 2002/6/EC Directive regarding the reporting and notification procedures for the ships entering or leaving E.U. member states' ports.

Said proposal aimed at reducing and streamlining the administrative procedures to be fulfilled by means of data e-transmission so as to improve the E.U. ports' inbound and outbound traffic. The goal is integrate and coordinate the results of the various control activities by means of the E.U. system for maritime data exchange known as SafeSeaNet.

### **COMPETITION RULES/CONSORTIA**

In October 2009, at the end of a wide public consultation, the E.U. Commission (DG COMP COMP) adopted Regulation no. 906 of 2009 (which shall enter into force on April 26, 2010) that, for the fourth time, set a new five-year extension – until April 25, 2015 – for the exemption currently in force for consortia, in the framework of a new regulatory and economic context.

Among the other changes introduced, the most important one envisages a reduction of the market share above which consortia are not allowed to benefit from automatic exemption (from 35% to 30%), calculated by reference to the total volume of goods carried (in freight tonnes or teu). Furthermore, the right to withdraw shall be subject to a maximum period of notice of six months.

### **THE ROTTERDAM RULES**

On September 23, 2009, in Rotterdam 16 States signed the new Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, which shall enter into force after ratification by at least 20 States.



The new Convention will have a very strong impact on the intermodal transport sector, since it significantly changes the mutual obligation and rights of all the parties concerned (shipowners, carriers, ancillary staff, loaders, forwarders and logistical staff, shipping agents, sellers and buyers/receivers of goods shipped by sea, terminal staff, embarkation/disembarkation companies and other port staff, goods insurers, P&I Club, banks, road carriers, average adjusters).

The European shipping sector – though supporting the Convention, which provides a harmonized framework for the rules on goods transport at global level, and will allow to reduce conflicts between State jurisdictions – has expressed great perplexities regarding the Commission's intention to press ahead with the debate on a E.U. liability regime for multimodal transport. In fact, this could entail the introduction of regional rules to the detriment of the overall framework defined by the Rotterdam Rules

### SEA POLLUTION

In 2009, the 2009/123/EC Directive was adopted which, by amending the 2005/35/EC Directive, aims at approximating the definitions of ship-source pollution offences perpetrated by natural or legal persons, as well as the scope of their liability and the criminal nature of penalties which can be imposed for such criminal offences by natural persons.

Said directive intends to fill the legal vacuum following the 2007 judgement of the European Court of Justice, which annulled the Framework Decision of July 12, 2005, designed to strengthen the criminal law framework for the enforcement of law against ship-source pollution, which had supplemented the 2005/35/EC Directive with criminal law measures. In Italy, the new Directive – already included in the 2010 E.U. bill for transposition – will be implemented within October 2010.

### PASSENGERS' RIGHTS

In October 2009, the E.U. Council of Transport Ministers reached a political agreement on the proposals adopted by the Commission in December with a view to improving and enhancing the rights of passengers using buses and maritime services on national and international routes, by promoting transparent policies on tariffs and non-discrimination for disability or reduced mobility.

These new rights include minimum rules on the information to be provided to all passengers before and during travels; on assistance and compensation in case of travel interruptions; on measures in the event of delays and specific assistance for people having a limited level of mobility.

Shipping companies highlight the specific characteristics of the maritime sector (cruise ships and ferries), and underline the need for greater flexibility considering that a single regulatory approach for all situations (type of ships, port infrastructure, national market structure, etc.) cannot be adopted. The new rules are expected to be definitively launched by the European Parliament within the first half of 2010.

### EMPLOYMENT ONBOARD AND TRAINING MARITIME EMPLOYMENT

In late 2009, the jobs onboard of the Italian fleet amounted to 35,930 (with a 2.5% increase as against 2008), 21,700 of

which performed by Italian or European maritime workers and 13,690 by non-European staff. About 49,500 maritime workers rotate on these jobs. The ratio between ground staff and staff onboard is estimated at one to five: hence, in late 2009 ground jobs were equal to roughly 7,100.

### INDUSTRIAL AND LABOUR RELATIONS

In January 2009, during the meetings organized at national level in Palazzo Chigi, the seat of the Presidency of the Council of Ministers, the unity of the three most representative Italian trade unions was broken off. While CISL and UIL, together with UGL and other unions positively concluded the negotiations with the government and Confindustria (the Italian Entrepreneurs' Association) on the reform of collective bargaining, by signing a program document which was subsequently turned into the interconfederal agreement of April 15, 2009, CGIL left the negotiating table and decided not to sign the Protocol.

Conversely, in the maritime sector, CGIL took part in the negotiations for renewing the second two-year period of the national contract. Negotiations, which had already started in November 2008, speeded up their pace and ended on February 3, 2009 with the agreement for economic adjustments related to the 2009-2010 period.

So far the interconfederal renewal of contracts in the maritime sectors has taken place on the basis of the rules enshrined in the Protocol of July 23, 1993, whereas as from the next contract renewal the Parties shall comply with the new provisions, which envisage a three-year length both for the regulatory and economic parts of the contract.

The union requests for contract renewal shall be submitted during 2010 since negotiations should start and end possibly before the expiry of these contracts scheduled for December 31, 2010.

The solidity of unity at union level leads us to be optimistic on the participation of all three unions in the next negotiations and to even work on the assumption of the submission of one single platform of demands. In fact, in some productive sectors, national contract renewal agreements are reached without the signature of CGIL which, on the contrary, is signatory to the agreements for other sectors. There is an open debate within CGIL on how to face the contract renewals which have already entered into the negotiating phase. It cannot be ruled out, however, that the next CGIL Congress may lead to a rapprochement with CISL and UIL, as well as with Confindustria itself.

It is worth underlining that, in the maritime sector, the concertation policy keeps on producing its positive effects on union relations, as also evidenced by the ongoing meetings with shipping companies, designed to sign "conformity agreements" to enter ships in the International Register of Shipping or making exceptions on the composition of crew tables to allow the embarkation of non-E.U. staff in case of shortage of Italian staff.

### MARITIME LABOUR CONVENTION 2006

In late 2009 – in view of the likely ratification of the Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006) by some member states in 2010 – the E.U. Commission started a survey to assess the impact of the entry into force of the Convention.



The assessment process will involve also social partners and will be completed with a E.U. directive, binding on all member states, the issuing of which is scheduled for late 2010 or early 2011.

At E.U. level, social partners had already taken a common position in relation to the implementation of the MLC 2006 with the Brussels agreement of July 3, 2008. Internationally, in September 2008 they had defined, at tripartite level (governments, unions, shipowners), the guidelines that States should follow during the Convention implementation phase. The mechanism for the MLC entry into force requires the ratification of at least 30 member states of the International Labour Organization (ILO), whose total tonnage accounts for at least 33% of world tonnage.

While one of these requirements has already been met since the countries which have deposited the instruments of ratification, namely Bahamas, Liberia, Norway, Marshall Islands and Panama, account for more than 40% of world tonnage, the progress recorded in many countries indicates that the other requirement needed for the entry into force could be easily met within 2011 or 2012 at the latest.

The MLC 2006, known as "Super Convention" or "The Fourth Pillar" (besides the Marpol-Marine Pollution Convention, Solas-Safety of Life at Sea and STCW-Standards of Training Certification and Watchkeeping Conventions, which are considered the other three pillars of the international maritime system), has strengthened and updated more than 65 provisions and rules adopted by the International Labour Organization (ILO) over the last 80 years with a view to defining the minimum requirements in terms of working conditions, working time and rest periods, wages, severance pay, repatriation, crew accommodation, free time, meals, safety at the workplace, health care and security for more than 1.5 million maritime workers.

On the basis of the no more favourable treatment clause, once the Convention has entered into force, there will be no advantages for the countries which have not ratified the Convention itself. On the contrary, we may expect that the ships of these States shall be subjected to a more accurate supervision by inspectors in the landing ports, since they have not the certifications envisaged by the Convention.

The relevance of this fact is more than enough to deem necessary and urgent the ratification of the MLC 2006 also by Italy.

We can see in this context also the work carried out by the Administration – jointly with Confitarma and Fedarlinea – in 2009, with a view to identifying the specific needs connected with service onboard and the specific characteristics of the maritime means of transport, so as to allow the coordination of the provisions enshrined in the legislative decree no. 81 of April 9, 2008 with what envisaged by the legislative decree no. 271 of July 27, 1999, on the protection of maritime workers' health and safety. This work shall be concluded within early 2010 with the issuing of a decree by the President of the Republic.

## **EDUCATION AND VOCATIONAL TRAINING**

With reference to education pathways and curricula, the meeting between the Ministry for Education, University and Research, social partners and professional associations con-

tinued in 2009. During those meetings, Confitarma put forward proposals regarding possible options for the reorganization of technical schools, with specific reference to further lines of studies and specializations in addition to those included in the related draft regulation.

In particular, Confitarma reaffirmed its request to pay attention to the value of maritime activities and acknowledge their specific characteristics and needs by defining targeted education and training pathways.

With a view to meeting the education and training needs of local areas and the national maritime cluster, Confitarma hopes that – in line with the economic sector profiles, lines of studies and specializations – a specific training pathway devoted to the economic and maritime sector will be envisaged, as well as a specific tourist training pathway devoted to the cruise line industry.

Conversely, as regards the technological sector of the new technical schools, we deem that the specializations for naval builders, technicians and engineers of the current technical and nautical schools should be merged into a pathway devoted to naval and mechanical building, operation, maintenance and repair. Likewise, the current specializations for captains should be channelled into a further pathway devoted to operation and management of naval units.

With specific reference to the training designed to promote links between schools and the labour market, the activities of the Italian Academy of Merchant Navy continued also in 2009, in the framework of the post-diploma activities. Its courses have been held for four years and since 2005 about 400 cadets have attended the Academy two-year courses, of whom more than 250 deck staff and about 150 engine staff. Data and statistics are decisively encouraging since currently about 150 cadets of the first two courses have acquired officer status and have been embarked by the shipping companies which have adhered to the project. The Academy has also equipped itself with some workstations for the GMDSS-Global Maritime Distress and Safety system courses to prepare deck cadets for the related examination.

Hence the results reached after a first period of trials and adjustments, are really gratifying. This good trend of activity has convinced the Neapolitan shipping companies to request the opening of a seat of the Academy in the Campania region. After a positive evaluation of the various options and particularly of the interest expressed by Campania's local authorities and nautical schools, an agreement was signed to open a seat of the Academy in the Campania region, with the starting of a course for deck cadets in 2010.

On the basis of these prospects, in early December 2009 a call for tender was published for the subsequent two-year period. The 2010 training will be hinged around four courses for deck cadets and two courses for engine cadets designed to granting a total amount of more than 120 diplomas.

In 2009 the course of the Venice Academy, which started in 2007, ended and all the new officers have been employed by the shipping companies with which they carried out their training pathways. The cadets of the 2008 course are carrying out the training onboard envisaged together with classroom lessons.

As regards the Local Training Pact of the Campania Region known as "Un Mare di lavoro" (A Sea of Jobs), in 2009 cours-



es were held for electricians onboard, paymasters, port security staff, hostesses/stewards, cooks and waiters for a total of 210 people with an employment rate at the end of the course exceeding 80% in terms of ground and onboard jobs. It is worth noting that after their first embarkation, 56% of people trained continue their careers onboard.

In close cooperation with IPSEMA, the publication on safety at work for engine staff was issued and the draft version on safety at the workplace for the deck staff was completed.

Jointly with the "Collegio Nazionale Capitani e Direttori di Macchina" (National College for Captains and Engineers) – Naples branch – a course was held to prepare deck and engine cadets for officer examinations. Good results were reached not only in terms of number of successful cadets, but particularly in terms of support to their financial needs.

After two years, 2009 witnessed the resumption of the Seamaster post-graduate training project, which was held for the first time in Sardinia thanks to the efforts of the Sassari University. Hence, after the courses held in Rome, Genoa and Trieste, the master course in economics, policies and law of the sea – focused on the match of activities between universities and maritime companies, on the basis of a training project devised by the Young Shipowners in early 2000 – was also organized on the Sardinian territory. Seamaster must be seen in the framework of a renewed interest in maritime activities, also evidenced by the enhanced cooperation of Confitarma with naval Academies and university training centres on the issues of maritime law and maritime transport economics.

#### **THE REFORM OF THE LABOUR MARKET, THE CREW COMPOSITION AND THE CERTIFICATION OF SKILLS**

With reference to the activity designed to streamline procedures and services, in view of improving the match between maritime employment supply and demand – started in 2006 with the adoption of the regulation on the placement of maritime workers – the testing of the new employment centres for maritime workers was not followed up in 2009. Nor were the bodies and procedures envisaged by the regulation created, defined or authorized: the register of maritime staff; the maritime employment exchange centre (the so-called "borsa del lavoro marittimo"); the central committee for the coordination of maritime workers' placement activities; the maritime employment bilateral bodies; the organizations authorized to perform maritime work agency activities; the staff professional dossier.

Also the simplification and streamlining of the administrative activity connected with the definition of the crew tables – heralded by the public consultation procedure opened at that time by the Ministry for Infrastructure and Transport – was not followed up.

Finally, in 2009, the revision work of the STCW Convention and the related code continued within the International Maritime Organization (IMO). The amendments have been perfected during the 41st session of the STCW sub-committee of January 2010 and will be adopted with a Diplomatic Conference to be held in Manila in June 2010. The new rules will gradually enter into force during a five-year transitional period as from 2012.

#### **2010 YEAR OF THE SEAFARER**

In late 2009, the IMO decided to proclaim 2010 as the Year of the Seafarer to pay tribute to "the essential services provided by the 1.5 million seamen who work daily to provide for the needs of the more than 6.5 billion people worldwide, thus allowing us to be supplied with the wheat necessary to make our daily bread; the energy resources needed to heat our homes and fuel our means of transport; most of the gifts we exchange during major celebrations".

Thanks to this initiative the IMO intends to strengthen the "Go to Sea!" campaign, launched in 2008 together with the ILO, the international shipping organizations and the International Transport Federation (ITF).

#### **PROTECTION OF THE MARINE ENVIRONMENT AND SECURE NAVIGATION EMISSIONS**

The subject of atmospheric emissions is always topical.

We can consider 2009 a year of transition, there hasn't been any new legislation entering into force nor have there been major decisions that could have an impact in the immediate future (what happened at the end of the year in Copenhagen is emblematic).

On the contrary, 2010 will be a year characterized by new and more restrictive rules that are already influencing shipping companies and shipping operators in general. From the first of January 2010, the E.U. directive 2005/33/CE, provides for the sulphur content not to exceed 0,1% by mass for the marine fuels used by ships at berth in Community ports, and from the first of July, the revisited text of Annex VI of the Marpol 73/78 Convention will enter into force.

These two limitations present a number of problems both from the practical supply from the market perspective as well as from a technical point of view. Already starting from this summer 2009, in practice, it is hard to find low sulphur fuels in some Italian Ports. Furthermore, in the near future there may even be problems in the supply of the classic "heavy fuel oil" because refineries could prefer to direct their base product to other types of fuel production with higher margins and stronger demand.

The obligation of using low sulphur fuels and therefore with a lower viscosity, implies a number of technical problems that have an effect in two critical security areas: the adjustments of internal combustion engines, the main engines and the electrical Energy generators, and the risks that arise from using LSF -Low sulphur fuels- for the boilers.

The use of LSF presents a number of problems for the main and auxiliary engines in the transition phases from MDO-Marine diesel oil to HFO-Heavy fuel oil and vice versa. Only recently, the production companies have provided the indications to resolve said issues. For boilers, the problems are not only operational but involve security risks including explosion, especially for the boilers of the LNG-Liquefied Natural Gas carriers that use part of the load as fuel.

With specific reference to the use of LSF with sulphur content not to exceed 0,1 % by mass for maritime use in European Ports, the European Commission issued a Recommendation on the 21<sup>st</sup> of December 2009 inviting Member States to implement the Directive taking into full account the difficul-



ties that shipbuilders have encountered in applying the necessary technical adaptations.

Concerning the emissions of CO<sub>2</sub>, maritime transport is not included in any International or European law. However, while the IMO is in favour of a slower approach, the European Union appears to move rapidly: it will all depend on what happens after the Copenhagen deadlock.

2010 will be an important year also regarding (GHG) Greenhouse Gases emissions: the EC Regulation n. 2037/2000 – on Ozone Depleting Substances (ODS) – will forbid, starting the 1<sup>st</sup> of January, the use of virgin hydro fluorocarbon (HFC)s in the maintenance and assistance to the air conditioning and refrigeration systems. Furthermore it will be forbidden to market, use or import HFC from the beginning of the year. All this will apply to existing on board systems as well, however it should be noted that the regulation regards virgin hydro-chlorofluorocarbons only and recovered, recycled and reclaimed HCFCs can still be used for the maintenance of existing systems till the 1<sup>st</sup> of January 2015, albeit with the higher costs that product will surely incur.

### **HONG KONG INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFE AND ENVIRONMENTALLY SOUND RECYCLING OF SHIPS**

On May 2009 the "Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships" was adopted and it should enter into force in 2013 after it is ratified by at least 15 States, representing 40 per cent of world merchant shipping by gross tonnage and whose combined maximum annual ship recycling volume constitute not less than 3 per cent of their combined merchant shipping tonnage. The convention's objective is that of ensuring that the dismantling of the ships at the end of their operational life does not represent a hazard for human health and security nor a threat to the marine environment.

The ships will have to undergo an initial inspection in order to verify the presence of hazardous materials that will have to be noted on a specific list. An intermediate assessment and/or additional inspections will then follow in case of major works or modifications and in the end a final review for the ships that are sent for demolition.

At the same time Ship recycling yards will be required to provide a Ship Recycling Plan, to specify the manner in which each ship will be recycled.

Some guidelines are still under way of elaboration with the purpose of providing further operational details and to establish homogeneous procedures. Although the Italian Administration has not yet ratified the convention, the necessary procedures for the new law and its legal iter with have already commenced.

### **SECURITY REGULATION**

A Workgroup that was specifically created within the sixth department of the Italian Coast Guard has been reviewing the Presidential decree (DPR) n.435 of 1991, the so called "Security Regulation". In this context a new law is also currently being drafted to modify Law n.616 of 1962, this draft has been delivered to the Legislative office of the Ministry of Transport for an evaluation of the juridical aspects and the adjustments.

Some of the main changes with respect to the previous law are the following: Compulsory Class certification for all Ships; definition of the competent organisms for the release of Class certificates; for devices and materials on board Italian Ships, the introduction of an approved-Type regulation in conformity with EC regulations; adaptation of the EC Directives of the laws concerning freeboard for Italian ships on national routes; introduction of the authorisation for the recognised organisms to carry out the foreseen inspections of radio electric equipment in default of the competent Ministry; the re-enactment of the radio electric security certificate as part of the ship security certificate, as applied for passenger ships; on behalf of the Maritime Authority, the issue and renewal of certificates required by Regulations/Directives and by the regulations in compliance of this law.

The proofreading of the Regulation, with regards to the legal content and to the articulation of arguments throughout the text, will take into account the framework of the SOLAS Convention Concerning the inspections for the renewal of certificates, the same criteria will be used for national and international navigation.

### **INTERNATIONAL CONVENTION "BUNKER OIL"**

The 2001 international convention on civil liability for pollution related damages caused by ship fuel ("Bunker Oil") went into effect on 21 November 2008 with the purpose of guaranteeing a fitting, timely and effective reimbursement to individuals who suffer damages from spills of oil transported as fuel for ships.

This convention remedies a shortcoming in international law with regard to civil liability for marine pollution, and, although it has not yet been ratified in Italy, it places obligations on the owners of all types of ships and vessels registered in countries that have ratified the Convention and larger than 1.000 gt. The convention also applies to ships that dock in the ports of one of the countries that has signed the act.

Also thanks to the repeated requests made by Confitarma, the exam of the bill in Parliament is about to pass thereby ratifying the Convention that will enter into force in Italy once the three months from the adherence date have passed: for the first certifications from designated Italian authority, we will have to wait until 2011.

### **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, the National Federation of Systems and Modes of Transport and Connected Activities – FEDERTRASPORTO and the Italian Institute of Navigation. It has representatives sitting on the National Council of Economics and Labour – CNEL and the Maritime Social Security Institute – IPSEMA, and it is also one of the founding members of the Italian Maritime System Federation – FEDERAZIONE DEL MARE and the Italian Short-Sea Shipping Promotion Office in Italy.

On an International level it adheres to and cooperates with:

- IMO – International Maritime Organization
- ILO – International Labour Organization
- ECSA – European Community Shipowners' Associations
- ICS – International Chamber of Shipping
- ISF – International Shipping Federation
- BIMCO – Baltic and International Maritime Council
- INTERTANKO – International Association of Independent Tanker Owners
- INTERCARGO – International Association of Dry Cargo Shipowners

**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 workgroups of the ECSA.

Listed below are the main initiatives organised by the Young Shipowners during the last twelve months:

- April 2009: a well represented delegation of the young shipbuilders travelled to Germany in Hamburg and Bremen a to study German KG ship finance system. The occasion served to have a first hand impression of the way that German Banks and operators handled the economic crisis. During the course of the visit the Young Shipowners met with the heads of the German Shipowners' Association and held a seat at the general assembly of an important financial institution.
- Following the Earthquake of the 6th of April in the province of Aquila, The Young Shipowners held a fundraiser in favour of the Civil Protection for the reconstruction process. Thanks to the donations of many members of the group, 64.300 Euro were raised and devolved to the Civil Protection in December. The money is intended for the construction of a specific work that will be agreed with the Civil protection itself.
- As in 2007 and 2008, the task of organizing the "48 hours of the Sea" session, now in its third edition, was conferred to the Young Shipowners. The chosen theme on which important speakers from the institutions, private companies and academic world came together was the Green Economy. The subject was tackled from different aspects: information technology applied to the shipping industry, research, ship recycling and certifications.
- During the usual venue of the assembly in Capri that follows the Young Entrepreneurs of Confindustria Group meeting, the Young Shipowners organized a seminar on the subject of: "The role of raw materials in the future of the global economy. What is the real value of demand between the real and artificial components?" The seminar featured prominent speakers from the daily "Il Sole 24 Ore", from notorious Banking institutes (Banca MPS, Intesa-San Paolo) and Edison, and also featured the President of the Confindustria Young Entrepreneurs group, Federica Guidi.









**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*

Via Barbiani, 8/10  
48100 Ravenna  
Tel 0039 0544 210411  
Fax 0039 0544 35258  
e-mail: [assira@assind.ra.it](mailto:assira@assind.ra.it)

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

progetto grafico:

**MCB**

marketing\_communication\_business

stampa:

**Tipteti**