



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Assemblea
Roma, 1° luglio 2009



CONFINDUSTRIA



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Assemblea

1° luglio 2009

Annual General Meeting
1st july 2009

aderente a



CONFINDUSTRIA

Relazione del Consiglio all'Assemblea

Indice

Premessa di Nicola Coccia, Presidente di Confitarma

La navigazione mercantile italiana nel 2008

- 7 > La sicurezza dei traffici marittimi internazionali fattore indispensabile per la ripresa dell'economia mondiale:
l'evoluzione della pirateria moderna
- 8 > Dimensione e composizione della flotta
- 9 > Armatori e finanza: un patto per il futuro
- 10 > Competitività della flotta italiana
- 11 > Investimenti navali e rinnovamento della flotta
- 12 > Commercio estero dell'Italia
- 12 > Bilancia dei pagamenti marittimi
- 12 > Il turismo che viene dal mare
- 13 > La rete marittima, i porti e la logistica
 - 13 > *Autostrade del mare e ecobonus*
 - 13 > *Andamento dei traffici portuali*
 - 13 > *Questioni portuali*

La navigazione internazionale e i mercati marittimi

- 15 > Commercio mondiale e i traffici marittimi
- 15 > Flotta mondiale
- 16 > Costruzioni mondiali
- 16 > Mercati marittimi

La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

- 19 > Flotta e ruolo dell'Unione europea nei traffici marittimi mondiali
- 19 > Cluster marittimo e sviluppo in Europa
- 20 > Trasporti marittimi: strategia europea 2009-2018
- 20 > Verso uno spazio marittimo senza barriere
- 21 > Unione per il Mediterraneo
- 21 > Regole della concorrenza
- 21 > Sicurezza marittima
- 22 > Demolizione delle navi
- 22 > Convenzioni internazionali Bunker Oil e HNS (*Hazardous and Noxious Substances*)

Il lavoro a bordo e la formazione

- 23 > Occupazione marittima e relazioni industriali
- 23 > Maritime Labour Convention 2006
- 24 > Riforma del mercato del lavoro
- 25 > Scuola e formazione professionale
- 26 > Certificazione delle competenze e composizione degli equipaggi

La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione

- 27 > Emissioni
- 28 > Acque di zavorra
- 28 > LRIT – *Long Range And Identification Tracking System*

L'organizzazione di Confitarma

- 29 > Struttura
- 31 > Cariche confederali
- 32 > Commissioni
- 34 > Giovani Armatori

Premessa di Nicola Coccia

Presidente di Confitarma

All'inizio del 2007, nel preparare la prima edizione della *48 Ore del Mare*, abbiamo voluto assegnare un ruolo cardine al tema del rapporto tra *shipping* e finanza.

In quel periodo, con i noli ai massimi storici, al culmine di un quinquennio d'oro per lo *shipping*, abbiamo lanciato un messaggio al mondo della finanza sulla necessità di approfondire la reciproca conoscenza al fine di affrontare al meglio le sfide quotidiane del mercato. Volutamente ci siamo confrontati con il sistema finanziario italiano, che già allora appariva solido e non compromesso in attività particolarmente rischiose. Ancora non avevamo la percezione della crisi, che da lì a due anni avrebbe investito l'economia mondiale, ma già allora eravamo convinti che un serio programma di sviluppo dell'economia nazionale non potesse prescindere dallo *shipping*, uno dei settori di punta di quell'economia reale dalla quale oggi ci si attende la ripresa. Allo stesso modo, la navigazione non poteva sviluppare il suo potenziale massimo senza un *partner* finanziario convinto della solidità del settore. Oggi, più che mai questa impostazione è risultata vincente. Abbiamo dimostrato alla prova dei fatti quanto dicevamo allora.

Come abbiamo sempre sostenuto, una delle caratteristiche del nostro settore, vista la sua natura internazionale, è quella di percepire prima di altri settori produttivi i cambiamenti a livello globale.

Secondo molti osservatori, l'andamento dei trasporti marittimi - in particolare quelli delle materie prime - è in qualche modo anticipatore degli andamenti economici, tanto che già alla fine del 2008, circolavano tra gli analisti modelli di previsione basati sull'andamento dei noli delle navi *bulk* (*Baltic Dry index*). Infatti, gli effetti della crisi si sono manifestati da subito nel trasporto marittimo. Abbiamo dovuto affrontare momenti molto difficili: basti ricordare, ad esempio, che il nolo pagato a giugno del 2008 per una nave Cape-size sulla rotta Brasile-Cina, circa 280.000\$ al giorno, in soli cinque mesi è crollato a 5.000\$ al giorno, con una perdita del 98%. Analoga la sorte per il nolo pagato per una nave *Panamax* sulla rotta Atlantico-Pacifico che a maggio 2008 si attestava a circa 113.000\$ al giorno e a dicembre dello stesso anno era crollato a 2.000\$ al giorno. Questi sono alcuni esempi che ben descrivono l'entità dell'impatto della crisi sullo *shipping*. Crisi che abbiamo affrontato, grazie alla solidità della nostra struttura imprenditoria-

le, ponendo in atto una serie di strategie a lungo termine che hanno consentito di evitare di essere risucchiati nel vortice delle scelte frettolose dettate dall'incalzare degli eventi. Strategie che vanno dalla riduzione della velocità di navigazione, per risparmiare sul costo del carburante, alla costituzione di alleanze tra operatori, al fine di ottimizzare le rotte in funzione della minore richiesta di merci. In quanto settore fornitore di servizi abbiamo subito inevitabilmente le vicende di produttori e committenti. Passata l'onda delle ultime Olimpiadi, vi è stato un forte *destocking* operato dalle industrie del ferro cinesi, che inevitabilmente si è riverberato sulla domanda di trasporto visto che l'*import* cinese rappresenta più del 50% delle importazioni di materie prime a livello internazionale.

Le turbolenze finanziarie hanno danneggiato gli anelli della catena del credito che sostengono il commercio internazionale, come ad esempio le lettere di credito, che da sempre rappresentano uno degli affidamenti più usati a tutela di chi invia la merce: ciò ha giocato un ruolo importante nel rallentamento del commercio marittimo mondiale.

Purtroppo, stiamo assistendo alla deriva protezionistica di molte istituzioni nazionali, le quali nel tentativo di preservare il proprio mercato interno, stanno introducendo dazi all'*import* e altri meccanismi di tutela. Così facendo di fatto rischiano di affossare ancor di più il commercio mondiale, che

secondo le previsioni della Banca mondiale, per la prima volta dal 1982, quest'anno fatturerà meno dell'anno precedente. Nonostante tutto ciò, lo *shipping* italiano ha continuato a crescere e ad investire ed oggi contribuisce per circa la metà di quel 2,7% del Pil nazionale rappresentato dall'intero *cluster* marittimo. Convinti che la sfida futura si giocherà su efficienza e alti *standard* di qualità, sia ambientali che dei servizi, abbiamo investito negli ultimi anni 27 miliardi di euro, in un programma di ricambio del naviglio che ci permette oggi di vantare una delle flotte più giovani e tecnologicamente avanzate del mondo. Grazie a questo sforzo, a fine 2008, con 14,5 milioni di tonnellate di stazza, la flotta mercantile italiana registra un ulteriore aumento del 4% della sua consistenza ed è al 13° posto nella graduatoria delle flotte mondiali, confermando e migliorando la sua posizione nelle classifiche mondiali dei principali tipi di naviglio.



La navigazione mercantile italiana nel 2008

LA SICUREZZA DEI TRAFFICI MARITTIMI INTERNAZIONALI FATTORE INDISPENSABILE PER LA RIPRESA DELL'ECONOMIA MONDIALE: L'EVOLUZIONE DELLA PIRATERIA MODERNA

La cronaca riporta ormai quotidianamente episodi di pirateria a danno di imbarcazioni e navi mercantili, che si trovano costrette ad attraversare particolari tratti di mare per raggiungere le aree di destino delle merci.

I luoghi con una maggiore incidenza di attacchi, quali in particolare la Somalia, ma anche la Nigeria, lo Stretto di Malacca, l'India, l'Indonesia, la Tanzania e il Perù, sono infatti passaggi obbligati per le principali rotte di navigazione internazionali.

Secondo l'*International Maritime Bureau* (IMB), nel periodo 2003-2008 si sono registrati nel mondo circa 1.400 attacchi alle navi effettivi o tentati, uno ogni giorno e mezzo. Con conseguenti numerosi sequestri di navi e di equipaggi.

Spesso non viene percepito fino in fondo l'impatto che questo fenomeno ha sull'economia internazionale e nazionale, soprattutto in considerazione del fatto che circa il 90% delle merci viaggia via mare.

L'IMB stima che i nuovi bucanieri provochino nel mondo danni tra i 13 e i 16 miliardi di dollari l'anno. Basti pensare che, secondo stime del Dipartimento USA dei Trasporti, una cisterna sulla rotta Arabia Saudita/USA, passando per il Capo di Buona Speranza invece che per il Canale di Suez, con un incremento di 2.700 miglia, sostiene costi aggiuntivi per 3,5 milioni di dollari in carburante ed una riduzione delle consegne del 26%.

Ancora più evidenti sono i riflessi sui servizi internazionali di linea: infatti, sulla rotta Europa/Far East passando per il Capo di Buona Speranza invece che per il Canale di Suez, dovendo inserire una nave in più per mantenere la frequenza del servizio, l'armatore sostiene costi aggiuntivi annuali per 89 milioni di dollari, dei quali 74,4 \$USA solo per il carburante.

Appare evidente che ci troviamo di fronte ad una vera e propria "emergenza pirateria", in grado di incidere sensibilmente sulle dinamiche che regolano gli scambi internazionali e che coinvolge indistintamente paesi importatori ed esportatori.

La gravità della minaccia è tale che il Consiglio di sicurezza dell'ONU, intervenuto a più riprese con diverse risoluzioni, ha autorizzato gli Stati che cooperano con il Governo Federale di Transizione somalo, per la prima volta nella storia e per un periodo di sei mesi a decorrere dall'adozione della risoluzione, a entrare nelle acque territoriali della Somalia e a utilizzare tutti i mezzi necessari per reprimere gli atti di pirateria e le rapine a mano armata in mare (risoluzione 1816/2008 adottata il 2 giugno 2008).

Successivamente l'Unione europea ha autorizzato l'invio di una forza militare navale congiunta dei Paesi membri a sostegno della risoluzione 1816/2008, missione denominata "Atalanta" della durata di un anno.

Anche l'Italia, che già aveva partecipato alle precedenti missioni simili, ha deciso di partecipare.

Infatti una delle rotte più importanti, quella che collega l'Europa con il Far East, passa al largo del Corno d'Africa, dove si registrano oltre 22.000 transiti l'anno, dei quali circa 2.000 sono riferibili a interessi italiani e ben 600 interessano bandiera italiana.

Il 7 marzo 2008 l'Italia si è unita alla forza navale europea in Somalia con l'invio della nave "Bettica", sostituita l'11 aprile dalla nave "Maestrale", per una missione della durata di 6 mesi.

L'invio di forze navali italiane nell'area del Golfo di Aden non rappresenta una novità, essa infatti segue altre due missioni, la Mare sicuro del 2005 e la Medal del 2008, che hanno efficacemente protetto il naviglio commerciale italiano da atti di pirateria nell'area.

Le prima missione, autorizzata nell'agosto 2005 su forte richiesta della Confitarma a seguito dell'attacco subito da due navi associate, la portacontainer "Jolly Marrone"

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





Cisterna a doppio scafo "Mare di Ravenna", Gestioni Armatoriali Spa

e la petroliera "Cielo di Milano", rappresenta il primo esempio europeo di collaborazione tra Marina Militare e Marina Mercantile.

Basti ricordare i salvataggi della nave cisterna "Enrico levoli" e della portacontainer "Neverland", effettuati rispettivamente il 7 marzo 2007 dal pattugliatore di squadra Granatiere e il 22 aprile 2008 dalla nave militare "Comandante Borsini".

La Confitarma ha infatti avviato e rafforzato da ultimo una solida collaborazione sia con la Marina Militare italiana che con la Guardia Costiera, creando un *network* che prevede un collegamento continuo tra la nave, nel caso si trovi in pericolo di attacco da parte dei pirati, la centrale operativa di MARICOGECAP, che raccoglie in prima istanza l'allarme e fa da ponte con le unità della Marina Militare di stanza nell'area che assicurano la difesa del natante.

Oggi vengono condivise le informazioni provenienti da tutte le unità in navigazione nella zona del Golfo di Aden e al largo della Somalia, consentendo in tal modo di monitorare costantemente le situazioni di pericolo e prevenire eventuali attacchi.

A confermare l'importanza della presenza di una forza militare italiana nell'area basti ricordare che la conclusione della missione Medal 2008 è coincisa con il riacquizzarsi degli attacchi verso il naviglio mercantile italiano: il 21 agosto 2008 è stato il turno della cisterna "Mare di Venezia", il 3 settembre 2008 della bulk-carrier "Orsolina Bottiglieri", il 1° ottobre 2008 della cisterna "Four Springs", il 26 febbraio 2009 della petroliera "Lia". Inoltre, l'11 aprile 2009 il rimorchiatore "Buccaneer" è stato sequestrato dai pirati che tengono tuttora in ostaggio i membri dell'equipaggio, mentre il 29 Aprile la portacontainer Jolly Smeraldo, trovata isolata rispetto al raggio d'azione della Marina Militare, è riuscita ad eludere ripetuti attacchi dei pirati. Diversa sorte è toccata invece alla cisterna Neverland che il 5 maggio 2009 è stata salvata dall'intervento della fregata italiana Maestrale. Quest'ultima il 22 maggio ha condotto una brillante operazione nel Golfo di Aden conclusasi con la cattura di 9 pirati che avevano attaccato un mercantile battente bandiera di Saint Vincent e Grenadine.

Appare quindi evidente la necessità che il complesso tema della sicurezza marittima, da tempo tra le priorità

della comunità internazionale, venga affrontato tenendo in considerazione le innumerevoli implicazioni che essa può comportare sull'economia nazionale e mondiale.

Tale approccio non può prescindere da una sinergia tra tutti coloro che operano per garantire il libero utilizzo delle vie di comunicazione marittime e chi sul mare svolge la sua attività imprenditoriale. Per questo, Confitarma continua la sua attività di sensibilizzazione delle Autorità sul problema della pirateria.

DIMENSIONE E COMPOSIZIONE DELLA FLOTTA

La flotta mercantile di proprietà italiana si compone a fine 2008 di 1.561 navi, per un totale di 14.515.708 tsl (tonnellate di stazza lorda), così ripartite:

oltre le 1.000 tsl: 756 navi, equivalenti a 14.256.126 tsl

da 100 a 999 tsl: 805 navi, equivalenti a 259.582 tsl.

Rispetto al 2007, si registra un aumento del 2% nel numero delle navi e del 4% complessivo del tonnellaggio di stazza.

Circa il 90% delle navi di proprietà italiana, pari a circa 12.995.000 tsl, sono iscritte nel Registro internazionale italiano, mentre il 10% (1.425.000 tsl) sono iscritte nel Registro ordinario. Una piccola parte del tonnellaggio di proprietà italiana, batte temporaneamente bandiera estera (*bareboat charter registration*), rappresentando un esempio di internazionalizzazione della nostra industria marittima: grazie al temporaneo cambio di bandiera, infatti, le nostre navi hanno la possibilità di penetrare mercati esteri, soprattutto quelli dei paesi in via di sviluppo, riservati unicamente alla bandiera locale.

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





Platform Supply Vessel "Asso Trenta", Augusta Offshore Spa

La componente della flotta facente capo a soggetti a capitale tutto o prevalentemente privato è pari a oltre il 95,8% del totale, con una nuova riduzione della quota facente capo a soggetti pubblici. La flotta italiana si conferma anche nel 2008 come una flotta giovane, in assoluto e rispetto alla media mondiale: il 61% del naviglio ha meno di 10 anni ed il 31% ha meno di 5 anni.

ARMATORI E FINANZA: UN PATTO PER IL FUTURO

Dopo i risultati raggiunti con l'edizione del 2007 in termini di attenzione da parte del mondo finanziario nei confronti dell'industria armatoriale, nel corso della *48 Ore del Mare* tenutasi a Genova l'8 e il 9 luglio 2008, la sessione "Armatori e finanza un patto per il futuro" è l'occasione per esaminare l'evoluzione del rapporto dello *shipping* con il mondo finanziario e le possibili nuove soluzioni per il futuro, oltre al semplice finanziamento degli investimenti, che siano in grado di contribuire allo sviluppo strategico delle imprese armatoriali. In tale contesto, viene sottolineato come la crisi del settore creditizio, che già comincia a manifestarsi, non penalizzi eccessivamente l'armamento italiano. Anzi, per alcuni versi lo stia addirittura favorendo rispetto a quanto accade nei Paesi maggiormente colpiti dalla crisi, come ad esempio la Germania, dove le banche, alle prese con seri problemi di liquidità, hanno ridotto al minimo i rapporti con le società di navigazione.

Le banche italiane - che risultano solo in parte esposte al fenomeno dei mutui *subprime* - non hanno dovuto interrompere i loro rapporti con le società armatrici e si ipotizza che proprio questo fenomeno possa alla lunga favorire gli armatori italiani, in grado di confermare i propri programmi di espansione della flotta.

La finanza si presenta quindi come uno dei pilastri portanti della creazione di una *global maritime community* in Italia. Allo stesso tempo si sottolinea come i rapporti con il mondo della finanza possano migliorare. L'utilizzo sempre più massiccio di forme alternative ed innovative di supporto finanziario contribuisce al miglioramento della percezione dello stesso rischio da parte degli *stakeholder* esterni (noleggiatori, personale, banche stesse, ecc.), ma soprattutto pone forti basi per la crescita dimensionale e per l'internazionalizzazione delle nostre imprese di *shipping*.

In particolare, si è d'accordo sul fatto che sia naturale attendersi un maggiore coinvolgimento di banche e fondi di *private equity*, senza trascurare le opportunità che derivano dallo sviluppo del sistema finanziario. Questo perché la crisi del settore creditizio e la conseguente riduzione di liquidità spingono in

particolare i settori *capital intensive* a rivedere le proprie strategie di finanziamento e a identificare soluzioni alternative, alla ricerca di un riequilibrio della struttura finanziaria anche attraverso il ricorso al capitale di rischio, in particolare a quello reperibile sul mercato borsistico. La quotazione in borsa infatti premia quelle imprese che sono coinvolte in progetti di investimento e ne favorisce i processi di riorganizzazione.

A questo riguardo è dato particolare risalto alla fusione tra le piazze borsistiche di Milano e Londra, quale ottima opportunità in tal senso, in particolare con la creazione di un mercato dedicato alle PMI ad alta crescita (AIM). La nuova realtà mette a disposizione delle imprese armatoriali italiane l'esperienza di un gruppo borsistico che detiene il primato nel mondo per numero di nuove società quotate (437 nel 2007 di cui 182 sull'AIM) e il primato in Europa per numero di società quotate e capitalizzazione di mercato.

Ecco che allora appare opportuna e tempestiva l'iniziativa di Confitarma, di cogliere quella occasione per definire con Borsa Italiana un'intesa, attraverso la quale creare le premesse per un ulteriore impulso ai progetti di crescita delle imprese di navigazione. L'obiettivo è quello di avviare un rapporto di collaborazione continuativo tra mondo nazionale dello *shipping* e mercato borsistico, sostenendo la crescita attraverso l'offerta di segmenti (AIM e MAC, il "Mercato Alternativo del Capitale di Rischio") dedicati alle PMI, con forti potenziali di sviluppo e profilo internazionale.

Nel corso del dibattito - cui partecipano rappresentanti del mondo bancario, del mercato dei capitali, pubblico e privato, delle società di rating - emerge l'indubbio interesse del mondo bancario e finanziario per



Cisterna a doppio scafo "Indigo Point", PB Tankers Srl



Cisterna a doppio scafo "Neverland Angel", Finaval Spa

lo *shipping*, ed i notevoli vantaggi che potrebbero derivare dall'apertura delle società armatoriali, oggi a vocazione quasi esclusivamente familiare verso il capitale di terzi, nella forma del *private equity* e dell'accesso al mercato borsistico.

Si sottolinea che quanto sopra presuppone tuttavia la presenza di un soggetto che favorisca l'incontro tra armamento e mercato dei capitali: la società di *rating*, quale un efficace mezzo segnaletico di comunicazione con il mercato. Il *rating* infatti, prassi diffusa nei mercati finanziari più evoluti, è uno strumento sintetico informativo che comunica al mercato il rischio insito in ogni investimento, sia esso effettuato con capitale di credito che con capitale di rischio, permettendone di seguire nel tempo le variazioni: un "passaporto" per accedere al mercato internazionale dei capitali, anche per le società di *shipping*.

Infine, vengono approfondite le svariate opportunità di collaborazione che possono crearsi con la SACE, società che fornisce servizi assicurativi al commercio estero, la quale si propone anche alle imprese operanti nel mercato della navigazione non solo nelle forme della "classica" garanzia all'*export* ma in tutti i comparti e in tutte le iniziative che possano fondatamente portare ad un effettivo sviluppo dell'industria armatoriale italiana all'estero. Con SACE viene siglato un altro importante protocollo, destinato ad incidere in modo concreto sul rapporto fra *shipping* e finanza: esso prevede l'offerta di prodotti che siano di supporto alle imprese del settore, sotto forma di garanzie su finanziamenti bancari e/o emissioni obbligazionarie destinati all'ampliamento delle flotte degli associati, oltre che alle garanzie per la copertura di rischi politici, sulle navi e sulle società all'estero.

Nel novero degli strumenti in grado di attirare sul settore mezzi finanziari finalizzati all'investimento, anche al di fuori dei normali schemi tradizionalmente adottati, merita una specifica menzione l'accordo che Confitarma e *The Export-Import Bank of China (EXIM)* hanno definito per dare vita ad uno schema generale di cooperazione tra le parti in relazione ai futuri progetti e

attività. Su tali basi, Confitarma si impegna a sostenere e promuovere presso i suoi associati il sistema bancario cinese e in particolare la banca EXIM, la quale a sua volta si impegna a fornire assistenza nella ricerca delle migliori soluzioni finanziarie disponibili al momento. L'intesa si inserisce in un quadro di opportunità che valorizza i rispettivi punti di forza: da una parte il potenziale di crescita dell'armamento italiano, dall'altra le disponibilità finanziarie del sistema bancario cinese abbinate alla conoscenza dello *shipping* italiano da parte delle banche europee, il tutto supportato da una rete di garanzie internazionali.

COMPETITIVITÀ DELLA FLOTTA ITALIANA

Sono numerosi i fattori che concorrono a rendere competitiva la flotta mercantile italiana.

Marittimi extracomunitari

Prosegue l'attività di sensibilizzazione del Ministero dell'Interno per la soluzione dei problemi legati al visto di ingresso dei marittimi extracomunitari e, più in generale, per tutta l'attività che fa capo agli uffici di polizia marittima per i traffici ro/ro. In particolare, nei traffici di linea delle autostrade del mare mediterranee, l'industria armatoriale chiede che sia reso possibile l'imbarco di personale di polizia della nazionalità del Paese di partenza (es. paesi nordafricani), per facilitare i controlli durante la navigazione, evitando così allo sbarco in Italia lunghe ore di attesa per i passeggeri.

Servizi di approvvigionamento off-shore e bunkeraggio

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 strategico del bunkeraggio marittimo. In particolare, sono state 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.





Cisterna a doppio scafo "Ardenza", Dalmare Spa

Cabotaggio

Nella legge 27 febbraio 2009, n.14, di conversione del decreto legge n.207 del 2008 (c.d. decreto milleproroghe) sono previsti sgravi contributivi per le imprese che operano nei collegamenti marittimi inferiori alle 100 miglia, quali quelli con le isole minori, svolgendo per lo più servizi marittimi a carattere sociale, quali il trasporto di passeggeri e rifornimenti, e garantendo la continuità territoriale e la mobilità a cittadini che vivono in località disagiate. Gli sgravi contributivi in favore delle imprese che effettuano cabotaggio marittimo sono stati confermati nella misura del 45% per l'anno 2009.

Commissione Regole e Competitività

Al fine di migliorare la competitività della flotta italiana, è stata da alcuni anni creata tra l'industria armatoriale e le Amministrazioni pubbliche, la Commissione Regole e Competitività che prosegue il suo compito di analisi delle normative marittime nazionali ed internazionali, proponendo una soluzione alternativa per quelle che, non essendo più adeguate alla realtà dei mercati marittimi, creano oneri eccessivi per le imprese. Nel corso del 2008, si deve registrare una costante riduzione delle segnalazioni dovuta a circostanze sfavorevoli quali la stasi delle attività parlamentari e la riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con l'attribuzione di nuove competenze al Comando Generale delle Capitanerie di porto.

In ogni caso, oltre alla soluzione di problemi limitati ma urgenti, la Commissione ha svolto le seguenti attività: completa rielaborazione del regolamento trasporto passeggeri, risalente al 1897, con le nuove normative tecniche ed operative; traduzione aggiornata, per solo uso interno, della STCW 95; miglioramento dello stampato del passavanti provvisorio; partecipazione al gruppo di lavoro per l'aggiornamento del Regolamento di Sicurezza; partecipazione al gruppo di lavoro per l'aggiornamento della normativa sulle procedure per il rilascio e rinnovo del certificato di sicurezza radio per navi da carico e sicurezza navi passeggeri all'estero; ripresa dei contatti con l'AIFA per modificare la normativa attuale circa l'utilizzo dei medicinali trombolitici a bordo delle navi passeggeri.

INVESTIMENTI NAVALI E RINNOVAMENTO DELLA FLOTTA

Nel periodo 1999-2008 sono state consegnate 471 unità per 7,2 milioni di tonnellate di stazza lorda, mentre alla fine del 2008 risultano in costruzione in cantieri italiani o esteri 117 unità per quasi 2 milioni di tonnellate.

Dal 2005, gli armatori italiani hanno ordinato in cantieri nazionali ed esteri 251 nuove navi, pari a quasi 14 milioni di tonnellate di portata. Di queste, 53 unità (21% del totale), pari a 4,5 milioni di dwt (30,5% del totale), sono in costruzione in cantieri cinesi per un investimento di circa 2,5 miliardi di dollari USA.

Nel 2008 si sono concluse le istruttorie relative alle istanze per l'ottenimento del contributo previsto dall'art. 3 della Legge n.13 del 2006 in materia di anticipata e volontaria demolizione delle navi cisterna a singolo scafo *overage*. Tale disposizione, in prosecuzione ed a completamento della precedente Legge n. 51 del 2001, ha favorito la demolizione di circa venti unità, contribuendo sensibilmente al completamento del processo di



Portarinfuse "Cinzia D'Amato", Perseveranza Spa



Nave da crociera "Costa Luminosa", Costa Crociere Spa

rinnovo della flotta petroliera italiana che oggi, grazie anche al varo di unità precedentemente commissionate, si pone come eccellenza nel panorama delle flotte più giovani del mondo.

COMMERCIO ESTERO DELL'ITALIA

Nel 2008, il 56% del commercio estero italiano utilizza il trasporto via mare (218 milioni di tonnellate importate e 65 milioni di tonnellate esportate), a fronte del 19% che impiega la modalità stradale.

Il 37,5% del commercio estero italiano interessa i paesi dell'Unione europea, per un totale di 189,5 milioni di tonnellate. Di questi il 16% utilizza la via marittima (10% per le importazioni e 22% per le esportazioni). Il 44% degli scambi con l'Ue (circa 84 milioni di tonnellate) avviene invece su strada.

BILANCIA DEI PAGAMENTI

Nel corso del 2008 si conferma la forte proiezione marittima del commercio estero italiano: il volume complessivo delle transazioni internazionali relative al trasporto marittimo di merci e passeggeri è pari al 39,3% del totale interscambio di servizi di trasporto e si attesta su 12.478 milioni di euro, a fronte di 19.280 milioni di euro per l'insieme degli altri sistemi di trasporto.

IL TURISMO CHE VIENE DAL MARE

La crisi finanziaria influisce sul turismo e si registra una riduzione della domanda soprattutto nel settore aereo, nelle prenotazioni alberghiere e nei villaggi turistici. Per

contro, le vacanze a bordo delle navi passeggeri, in controtendenza rispetto agli altri comparti confermano che il turismo che viene dal mare è capace di fronteggiare la crisi, grazie a servizi *door to door*, costi contenuti e servizi medio alti che offrono al consumatore un ottimo rapporto qualità-prezzo.

In Italia, paese con il maggior numero di porti di imbarco, il traffico crocieristico si conferma al di fuori del contesto generale di crisi. Nel 2008 si registra un nuovo *record* nel movimento di passeggeri nei porti italiani: 8.534.015 imbarchi/sbarchi (+11,6% rispetto al 2007), con un aumento dell'8,58% rispetto al 2007 delle toccate nave pari quest'anno a 4.758.

Il 75% del traffico passeggeri si registra nei cinque porti maggiori: Civitavecchia, Venezia, Napoli, Savona, Livorno. Per il 2009, si prevede che il movimento dei passeggeri nei porti italiani rimarrà pressoché invariato, nonostante la crisi. Secondo gli ultimi dati dell'*European Cruise Council* l'industria crocieristica italiana si conferma *leader* europea in termini sia di impatto sull'economia nazionale che di personale direttamente impiegato.

Nel 2007, in Italia il comparto crociere ha impiegato oltre 90.500 dipendenti e registrato una spesa diretta pari a 4 miliardi di euro, (+22% rispetto al 2006). Secondo lo studio, mediamente ogni singolo crocierista che visita un porto italiano genera una spesa di circa 88 euro. Attualmente i cantieri navali italiani stanno lavorando alla costruzione di 17 delle 40 nuove navi da crociera in ordine alla fine del 2007, un dato pari al 43% delle nuove unità ed al 35% della capacità in termini di posti letto.

Traghetto Portacontenitori "Jolly Oro", Ignazio Messina & C. Spa





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

Permane anche nel 2008 l'esigenza di *terminal* crocieristici che assicurino la continuità degli *standard* di qualità oggi offerti a bordo delle moderne navi da crociera, accanto all'auspicio che i nostri porti compiano in tempi brevi uno sforzo in termini organizzativi.

LA RETE MARITTIMA, I PORTI E LA LOGISTICA Autostrade del mare e *ecobonus*

Le linee marittime che soddisfano la definizione di autostrade del mare in partenza dai porti italiani presentano a marzo 2009 un'offerta settimanale complessiva di 431 partenze settimanali, per oltre 760.000 metri lineari, con valori stabili rispetto all'anno precedente.

Gli operatori italiani offrono ormai collegamenti dall'Italia per la gran parte dei paesi del Mediterraneo occidentale (Francia, Spagna, Marocco, Tunisia, Libia e Malta) e stanno ponendo le basi per estendere la loro presenza anche nel Mediterraneo orientale.

Rispetto al 2008, l'offerta in termini di metri lineari sui collegamenti internazionali rimane pressoché stabile; sulla Sicilia, nonostante il leggero calo dovuto alla sostituzione di alcuni collegamenti su brevi distanze con altri a maggiore percorrenza utilizzando lo stesso naviglio, si registra comunque un ampliamento dei collegamenti con l'apertura di nuove linee. La Sardegna registra un sensibile incremento, conseguente all'entrata in servizio di navi di maggiori dimensioni e all'offerta di nuovi servizi.

Ipotizzando un coefficiente di riempimento del 50%, i veicoli commerciali effettivamente trasportati annualmente si attestano intorno a 1.200.000 unità e sarebbe quindi possibile raddoppiare tale numero senza dover incrementare l'offerta di nuovi servizi.

Dopo molti anni di attesa, è entrato nella fase applicativa l'*ecobonus*. Sono in corso i pagamenti agli autotrasportatori dei rimborsi per gli imbarchi dei mezzi e dei semirimorchi relativi al 2007, mentre è già in corso l'esame delle pratiche relative agli imbarchi avvenuti nel 2008, che secondo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti saranno tutti liquidati entro la fine del corrente anno.

Anche in considerazione della offerta di stiva disponibile l'industria armatoriale è favorevole a riproporre, per un ulteriore triennio, l'*ecobonus* che consentirebbe agli

autotrasportatori di continuare ad usufruire di questo importante incentivo, riducendo così sensibilmente le esternalità negative del trasporto su strada.

Andamento dei traffici portuali

Nel 2008, il movimento totale dei contenitori nei principali porti italiani registra una leggera flessione dell'1%, (un calo di circa 110.109 teu) a seguito della negativa congiuntura economica, che si è particolarmente aggravata negli ultimi mesi dell'anno. Incrementi si registrano comunque nei porti di Ancona (+6%), La Spezia (+5%), Venezia (+15%), Trieste (+26%) mentre riduzioni significative si sono verificate nei porti di Cagliari (-52%), Genova (-5%) e Salerno (-14%).

Iter parlamentare per la riforma della legge n. 84 del 1994 sui porti

Con la riapertura dell'attività parlamentare, dopo le elezioni politiche, riprende l'*iter* di approvazione di un progetto di riforma della legge n.84 del 1994. Il presidente dell' 8^a Commissione del Senato, istituisce un Comitato ristretto con il compito di redigere un testo legislativo sul quale possa convergere il più ampio consenso da parte dei gruppi parlamentari. Si svolgono quindi una serie di audizioni, tra cui quella dell'industria della navigazione nell'ottobre 2008. In tale occasione vengono illustrate le principali istanze armatoriali approvate preventivamente in ambito confederale. Anche il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti manifesta l'intenzione di procedere alla presentazione di un progetto di legge di fonte governativa, che al momento non risulta però ancora ufficialmente presentato in Parlamento.



Rimorchiatore "Pantera", Semarpo Srl



AHTS "A.H. Camogli", Finarge Armamento Genovese Srl

Commissioni consultive portuali

Nel febbraio 2008, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti emana una circolare con la quale congela le nomine dei membri delle Commissioni consultive in carica presso le Autorità portuali fino a luglio 2010, con l'ulteriore previsione che entro l'aprile di quell'anno si dovrà procedere ad una valutazione circa la loro perdurante utilità al fine di una possibile conferma o soppressione. La successiva circolare ministeriale del maggio 2008 consente di procedere alla sostituzione dei membri su richiesta delle Associazioni. Al fine di evitare che le predette Commissioni possano essere definitivamente soppresse nel 2010, Confitarma si è attivata per mantenere la piena attività delle Commissioni escludendole dal campo di applicazione dell'art. 29 della Legge n. 248 del 2006.

Servizi tecnico nautici

Rimorchio

Nel mese di luglio 2008, le organizzazioni degli armatori, degli agenti marittimi e dei fornitori dei servizi di rimorchio sottoscrivono un accordo interassociativo volto ad individuare alcune modifiche ed integrazioni alla circolare ministeriale del 2003 in materia i cui risultati sono poi recepiti dall'Amministrazione. In tale accordo si prevede l'introduzione dei premi di produttività, importante novità tendente ad incentivare il contenimento delle spese da parte delle società concessionarie dei servizi di rimorchio. Altro elemento di novità è rappresentato da un nuovo procedimento da seguire per la determinazione del valore dei rimorchiatori da inserire nella formula tariffaria. Nel corso dell'anno si procede inoltre all'esame delle varie istruttorie tariffarie in scadenza nel 2008 avanzate dalle concessionarie.

Pilotaggio

Nel corso del secondo semestre 2008 si procede alla verifica biennale delle tariffe di pilotaggio, che vede coinvolti 39 porti. Al termine del confronto, si passa da una iniziale richiesta del +14,85% ad una richiesta quantificabile come media ponderata nazionale del +4,24%, valida per il biennio 2009/2010. A conclusione

dell'istruttoria viene altresì convenuto che nel corso dell'anno 2009 si dovrà aprire un tavolo di confronto tra le parti per la verifica dei criteri e dei meccanismi della formula tariffaria del pilotaggio.

Ormeggio/Battellaggio

Nel corso dell'anno 2008 si procede anche per il servizio di ormeggio/battellaggio all'esame dell'istanza di adeguamento tariffario per il biennio 2009/2010 riguardante 45 porti nazionali. Al termine del confronto, si passa da un'iniziale richiesta del +7,32% ad una media ponderata nazionale del +3,42%.

Revisione della disciplina legislativa sulla sicurezza delle operazioni e dei servizi portuali contenuta nel decreto legislativo n. 272 del 1999

Nel corso dell'anno 2008 si svolgono alcune riunioni in sede ministeriale per definire le modifiche da apportare al testo del decreto legislativo n.272 del 1999, che disciplina la sicurezza del lavoro portuale, a seguito della emanazione del decreto legislativo 9 aprile 2008 n. 81, attuativo della legge delega n.123 del 2007. Allo scopo di evitare che nel mese di maggio 2009 potesse automaticamente entrare in vigore il citato decreto legislativo anche nel settore portuale a seguito della mancata definizione della disciplina specifica di settore, nel mese di febbraio 2009 con la legge n.14 viene prorogato al maggio 2010 il termine entro il quale si dovrà procedere alla revisione.

Emergenza escavi

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare emana nel novembre 2008 il decreto che disciplina le operazioni di dragaggio nei siti di bonifica di interesse nazionale, emesso ai sensi della legge finanziaria 2007. In particolare, il provvedimento stabilisce le procedure per l'analisi del materiale dragato, nonché le modalità del suo successivo deposito e collocamento. Si sblocca finalmente dopo circa due anni l'annoso problema dell'escavo dei fondali, che in assenza del decreto si continuava a trascinare con particolare danno per i traffici portuali.



La navigazione internazionale e i mercati marittimi

COMMERCIO MONDIALE E TRAFFICI MARITTIMI

La crisi che dall'estate del 2008 investe i mercati finanziari internazionali, si acuisce nel settembre, dopo il fallimento della banca d'affari *Lehman Brothers*, con gravi ripercussioni sull'attività economica internazionale che già risente della forte crescita dei prezzi delle materie prime energetiche e alimentari. A partire dal terzo trimestre del 2008 quasi tutte le principali economie avanzate registrano contrazioni del prodotto risentendo della forte caduta dei prezzi delle attività finanziarie, della riduzione della disponibilità di credito, del peggioramento del clima di fiducia di famiglie e imprese, oltre che del persistere, in alcuni paesi, di una depressione del mercato immobiliare.

Anche le economie emergenti sono investite dalla crisi attraverso il deflusso di capitali esteri, conseguente alla liquidazione di investimenti azionari e obbligazionari da parte di banche e fondi di investimento internazionali. Inoltre, le esportazioni cinesi registrano una contrazione, dovuta in parte alla stagnazione dei commerci con gli Stati Uniti e in parte alla riduzione della produzione nel periodo delle Olimpiadi di Pechino, al termine delle quali si prevedeva una ripresa che non si è verificata.

Nei primi otto mesi del 2008, il prezzo del petrolio continua a crescere raggiungendo, all'inizio di luglio, il massimo storico di 145 dollari al barile, per poi scendere a circa 40-45 dollari.

A causa di questi elementi, la crescita mondiale nel 2008 è del 3,4%, rispetto al 5,2% del 2007 e quella del commercio mondiale è solo del 2% rispetto al 6% dell'anno precedente.

Il traffico marittimo mondiale nel 2008 registra un aumento del 4,5%, con un volume di merci trasportate pari a 7.755 milioni di tonnellate. La domanda di servizi di trasporto marittimo, definita sia dalla quantità sia dalle distanze, è pari a 32.631 miliardi di tonnellate-miglia e registra un aumento del 3,3% rispetto al 2007.

I carichi trasportati sono per il 31,4% petrolio greggio e prodotti petroliferi, per il 21,3% le principali materie prime solide (minerali di ferro, carbone e grano), per il 5,4% le altre *dry bulk commodity*; il restante 41,9% è rappresentato da carichi generali, merci per navi ro-ro cargo e portacontaineri. Queste ultime registrano una crescente tendenza ad acquisire quote di mercato: nel 2008 i carichi containerizzati rappresentano il 17% di tutto il traffico marittimo.

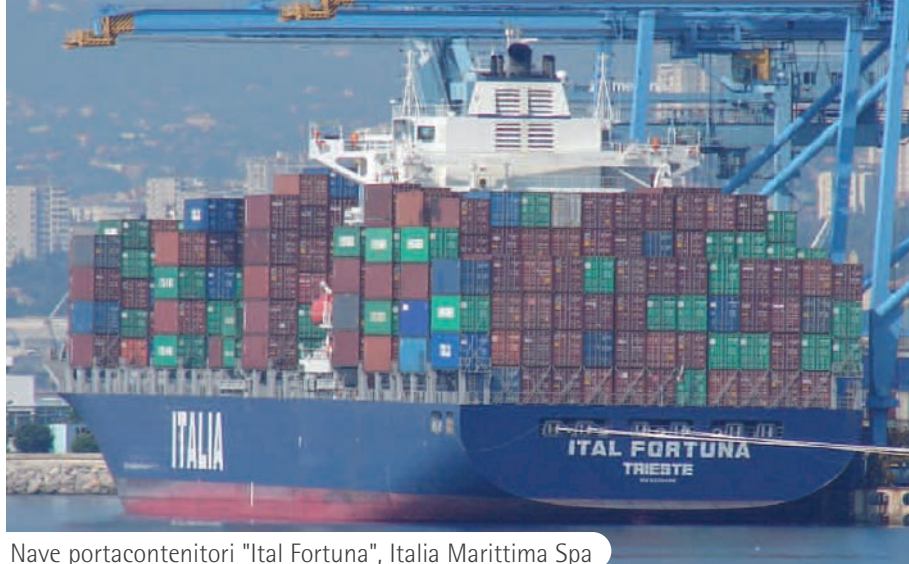
FLOTTA MONDIALE

Nel 2008 la flotta mondiale registra il suo massimo storico e con un ulteriore aumento del 6,8%: secondo le statistiche del *Lloyd's Register-Fairplay* al 31 dicembre 2008 la consistenza della flotta mondiale è di 830,704 milioni di tonnellate di stazza e di 1.157, milioni di tonnellate di portata. Aumenta anche dell'11,2% la capacità in termini di teu (*twenty-feet equivalent unit*).

Nella graduatoria delle principali flotte mondiali per controllo armatoriale le principali variazioni riguardano la Corea del Sud che passa al quinto posto scavalcando la Norvegia che perde una posizione; la Danimarca, passa dal decimo al nono posto. L'Italia guadagna due posizioni ed è al tredicesimo posto nella graduatoria delle flotte per controllo armatoriale, mantenendo la 15ª posizione nella graduatoria per paesi di bandiera.

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





Nave portacontaineri "Ital Fortuna", Italia Marittima Spa

Petrolio greggio e prodotti petroliferi

Alla fine del 2008, la flotta mondiale di navi cisterna con 379,3 milioni dwt registra un aumento del 5,5% rispetto al 2007. Nel corso dell'anno vengono ordinate 284 unità di cui 82 VLCC mentre 437 nuove unità (33,7 milioni dwt) sono consegnate. Parallelamente circa 55 cisterne a singolo scafo sono convertite in unità *dry bulk* o altri tipi di

navi e circa 43 cisterne (3,6 milioni dwt) sono inviate alla demolizione. Circa i due terzi delle navi ordinate o in costruzione verranno consegnate entro la fine del 2009, con un aumento del 6,9% della flotta cisterniera.

Il volume dei traffici marittimi di petrolio registra nel 2008 un aumento del 2%, per un totale di 2.375 milioni di tonnellate trasportate, di cui 1.888 milioni di tonnellate di greggio (+1,4%) e 575 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi (+4%). In termini di tonnellate-miglia, l'aumento per il greggio è dello 0,9% e per i prodotti petroliferi del 6,5%.

Il 2008 è un anno nel complesso eccezionale per il mercato cisterniero con andamenti molto positivi dei noli, sui quali la crisi ha impatti tutto sommato modesti.

I motivi di tale situazione possono essere ricondotti ad una crescita non eccessiva della flotta adibita al trasporto di petrolio greggio, all'aumento delle tonnellate miglia che riduce i fissati *spot* per lunghi periodi, alle strategie degli armatori per ridurre il costo del *bunker* (molto elevato nei primi mesi dell'anno), riducendo di uno o due nodi la velocità, ed anche il fenomeno della pirateria nel Golfo di Aden che induce molti armatori ad utilizzare rotte più lunghe facendo diminuire la disponibilità di tonnellaggio.

Chimichiere

Con 3.382 unità per 68,1 milioni dwt la flotta di chimichiere registra nel 2008 un ulteriore aumento del 17%. Basso il livello delle demolizioni. La flotta di questo tipo di navi controllata da armatori italiani è al quarto posto nella graduatoria mondiale con circa 5,3 milioni dwt.

COSTRUZIONI MONDIALI

La crisi finanziaria si ripercuote anche sulla cantieristica mondiale che, secondo i dati del *Lloyd's Register-Fairplay*, a dicembre 2008 registra un notevole calo di nuovi ordini, oltre alla cancellazione di precedenti commesse.

Alla fine del 2008, nel *carnet* degli ordini mondiali per nuove costruzioni risultano 11.341 navi per 368,1 milioni di tonnellate di stazza lorda (566,4 milioni di dwt), di cui il 32% sarà completato entro il 2009.

I cantieri della Corea del Sud, della Cina e del Giappone detengono, l'88,4% 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 (296 unità per il greggio e 384 per i prodotti petroliferi, per 72,4 milioni dwt), portacontaineri (469 unità, per 41,4 milioni dwt), chimichiere (73 unità per 1,8 milioni dwt) e gassiere (131 unità, per circa 8 milioni dwt). La Cina è leader nella costruzione di navi portarinfuse (1.578 unità, per 121,5 milioni dwt) e carichi generali (642 unità, per circa 9 milioni dwt).

L'Italia è all'undicesimo 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 16 unità (1,1 milioni di gt), e nella costruzione di traghetti misti passeggeri/ro-ro merci, con ordini per 20 unità (482 mila gt). La Germania è il primo costruttore di ro-ro cargo con 23 unità per 503 mila gt.

MERCATI MARITTIMI

Il 2008 è caratterizzato da un rapido deterioramento del mercato dei noli, soprattutto a partire dall'estate, dopo gli andamenti molto positivi registrati nei primi sei mesi dell'anno. La crisi dei noli si manifesta in modo diverso nei vari comparti. Ad esempio, nel settore del *dry bulk* l'*Indice Baltic Dry* perde circa il 95% del suo valore, passando da 11.793 punti a fine giugno fino al minimo di 663 punti nei primi giorni di dicembre. Nel settore delle navi container i noli si riducono di circa il 60%.

Chimichiera "Acquamarina", Finbeta Spa





Chimichiera "Frecciamare", Ciane Anapo Compagnia di Navigazione e Bunkeraggi Spa

Nel complesso il 2008 non è un buon anno per questo settore, che sin dai primi mesi risente dello squilibrio tra domanda e offerta a seguito dell'entrata in esercizio di numerose nuove unità. A partire da novembre, la crisi economica incide notevolmente sull'andamento negativo dei voli.

Gas

Nel 2008, la flotta di navi gassiere per gas naturale liquefatto (LNG), registra l'aumento record del 25,5% della sua capacità, che a fine anno è pari a 40,8 milioni di metri cubi. Gli ordini di nuove unità presso i cantieri mondiali alla fine dell'anno sono relativi a 78 unità per 14,2 milioni di metri cubi, pari al 34,8% della flotta esistente. Più della metà di tali nuove costruzioni verrà consegnata nel 2009.

La flotta di navi adibite al trasporto di gas di petrolio liquefatto (LPG) aumenta del 13,5% nel 2008 ed in totale è pari a 18,1 milioni di metri cubi. Alla fine del 2008 sono 169 le unità ordinate presso i cantieri mondiali (4,6 milioni di metri cubi).

Nel corso dell'anno la crescita dei traffici di LNG è solo dell'1% per un totale di 173,7 milioni di tonnellate. Molto altalenante l'andamento dei mercati di LPG.

Merci secche alla rinfusa

Nel 2008, la flotta mondiale di navi portarinfuse aumenta del 7,4% ed è pari a 418,8 milioni dwt. L'andamento dei mercati della prima metà dell'anno comporta un gran numero di ordini di nuove unità (748 per 2.693 milioni dwt) mentre nessun ordine è piazzato durante l'ultimo trimestre. La crisi poi stimola la vendita per demolizione di numerose unità, soprattutto di piccole dimensioni, per un totale di 3,1 milioni dwt, rispetto a 0,1 milioni dwt del 2007.

Nel 2008 le merci secche alla rinfusa trasportate via mare registrano un aumento del 5,2% rispetto al 2007, in gran parte dovuto all'aumento della produzione di acciaio in Cina, che genera un aumento della domanda di minerali di ferro e di carbone. Si stima che i traffici marittimi di minerali di ferro aumentino da 799 a 815



Gasiera "Syn Zube", Synergas Srl



Crew Boat "Mare Celeste" Utility Vessel "Maestrale Terzo", Bambini Srl

milioni di tonnellate, quelli di carbone da 806 a 834 milioni di tonnellate, quelli di granaglie da 341 a 344 milioni di tonnellate.

Dalla fine del 2007, i livelli dei noli delle navi *dry cargo* registrano aumenti eccezionali con picchi che toccano i 170,000 \$USA al giorno per le Capesize mentre nei noli di breve periodo le Panamax gli 80,000 \$USA e le Handymax i 60.000 \$USA. La crisi economico-finanziaria colpisce in maniera particolarmente forte questo comparto con un declino drammatico nei noli, soprattutto delle Capesize.

Merci in container

La flotta mondiale di navi portacontainer registra un ulteriore aumento dell'11% ed alla fine del 2008 ha una capacità complessiva di circa 13 milioni di teu. Gli ordini nei cantieri mondiali per la costruzione di nuove navi portacontainer sono pari a 6 milioni di teu e rappresentano il 45% della flotta esistente.

A seguito della contrazione del commercio mondiale registrata soprattutto negli ultimi mesi dell'anno, alla fine del 2008 il traffico di merci in container registra un aumento solo del 5,1% e si prevede che nel 2009 la

crescita non supererà il 3,1. Il gran numero di nuove costruzioni che entreranno in servizio nel corso del 2009 influirà sulla futura offerta di tonnellaggio e quindi sull'equilibrio offerta/domanda delle navi portacontainer. I noli mostrano comunque un costante incremento nel corso dell'anno fino a toccare gli stessi livelli registrati alla fine del 2005.

Navi Ro-Ro

Nel 2008, la flotta mondiale di navi ro-ro cargo aumenta di circa il 9% e quella ro-ro passeggeri del 2,9%. L'Italia è seconda dopo il Giappone per numero di navi e tonnellaggio.

Anche per il settore delle navi ro-ro si registrano andamenti diversi nei due semestri del 2008: i primi sei mesi dell'anno sono caratterizzati da andamenti stabili che poi sono peggiorati a seguito del clima economico negativo. Continua il *trend* positivo per il settore delle merci trasportate dai traghetti ro-ro, con nuove linee aperte da operatori esistenti e nuovi: l'Europa si conferma al centro di questo mercato.

Navi da crociera

Nel 2008, con la consegna di 9 nuove unità, la flotta mondiale di navi da crociera aumenta del 6,8% e si prevede che nei prossimi anni vi sarà una crescita costante del 7-8% l'anno fino a raggiungere l'offerta di 400.000 letti nel entro il 2010.

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.



Ro-Ro Pax "Cruise Barcelona", Atlantica Spa Società di Navigazione



La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

Nel 2008, le due Presidenze di turno dell'Unione europea (Francia e Slovenia) dedicano i loro sforzi soprattutto al completamento del processo legislativo riguardante il terzo pacchetto sulla sicurezza marittima e all'avvio della nuova strategia per i trasporti marittimi 2009-2018, con particolare attenzione al mantenimento della competitività delle flotte europee, alle autostrade del mare, nonché al dialogo sociale con la firma dell'accordo europeo sulla Convenzione IMO sul lavoro marittimo.

FLOTTA E RUOLO EUROPEI NEI TRAFFICI MARITTIMI MONDIALI

La flotta mercantile dell'Unione europea continua a giocare un importante ruolo nello *shipping* internazionale.

Secondo le statistiche di *Lloyd's Register-Fairplay*, nel 2008 la flotta battente le bandiere dell'Ue è costituita da 16.164 unità, per 174,1 milioni gt (234,1 milioni dwt), e rappresenta il 20% della capacità di trasporto della flotta mondiale (21% in termini di stazza).

Peraltro, se si considera l'intera flotta controllata dai paesi dell'Unione, anche quella battente bandiera estera, la percentuale aumenta al 41% della flotta mondiale.

Il 71,9% del commercio estero dell'Unione Europea (1.651,5 milioni di tonnellate) utilizza la via marittima. Tale quota sale al 90% se si tiene conto della distanza percorsa, quantificando i dati in tonnellate-chilometro. Con 254,4 milioni di tonnellate, l'Italia è al primo posto, nell'interscambio europeo via mare con le altre grandi aree mondiali. Seguono Spagna (216,8 milioni di tonnellate), Regno Unito (210,1 milioni di tonnellate), Francia (199,9 milioni di tonnellate). Paesi Bassi (195,1 milioni di tonnellate) e Germania (170 milioni di tonnellate). Inoltre, il 40% degli scambi intracomunitari avvengono via mare.

CLUSTER MARITTIMO E SVILUPPO IN EUROPA

La *Policy Research Corporation* (PRC) pubblica a fine 2008 lo studio *The Role of Maritime Clusters to enhance the strength and development in European maritime sectors*, commissionato dalla DG Mare della Commissione europea. Tale studio, vuole realizzare una mappatura dei *cluster* marittimi dei paesi membri e analizzare il loro ruolo nel rafforzare il settore e sostenere una politica di sviluppo, incoraggiando a tal fine un maggiore collegamento tra di essi, in modo da promuovere la competitività, la capacità innovativa e l'eccellenza delle attività marittime europee.

Dall'analisi emerge che il valore della produzione di beni e servizi del settore marittimo in Europa (incluso il turismo costiero, che secondo lo studio costituisce la principale tra le attività legate al mare, anche se non rientra tra quelle considerate più tradizionalmente "marittime") è oggi valutato pari a 448 miliardi di euro (quasi il 4% del Pil europeo), di cui il 58% rappresentato da acquisti da altri settori economici e il 42% da valore aggiunto, cioè costi del lavoro, ammortamenti e risultati di gestione. La grandezza identificata migliora in misura consistente la dimensione del *cluster* marittimo prima considerata, basata - come in passati studi della PRC - sul solo valore aggiunto, pari a 187 miliardi di euro per l'intera Unione europea, misura tuttavia ancora presa in considerazione, specie a livello dei singoli Stati.

Sotto il profilo dell'occupazione, le attività legate al mare occupano circa 4,8 milioni di persone. Tale dato non include i marittimi non europei ed include invece gli addetti al turismo costiero (entro 10 km dalla costa). I principali benefici dei *cluster* marittimi europei, pur differenti tra loro per origine e mezzi finanziari (in alcuni casi sono promossi a livello pubblico), sono identificati in un incremento dell'efficienza, della formazione, dello sviluppo e dell'innovazione.

Cisterna a doppio scafo "Four Bay", Premuda Spa





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

Lo studio si conclude con la raccomandazione alla Commissione europea di creare un *database* europeo del settore e di formulare una strategia sul ruolo delle organizzazioni di *cluster* marittimo.

TRASPORTI MARITTIMI: STRATEGIA EUROPEA 2009-2018

L'approccio seguito dalla Commissione europea nel documento strategico adottato a fine gennaio 2009, dopo una lunga consultazione con l'industria marittima, è accolto con soddisfazione dall'armamento europeo. Il documento sottolinea il ruolo fondamentale del settore dei servizi marittimi a livello mondiale ed europeo per il commercio e la vita quotidiana dei suoi cittadini. La Commissione riconosce il carattere *de facto* globale dello *shipping* europeo e ne tiene conto nell'affermare la necessità di sostenerne e rafforzarne la competitività attraverso il mantenimento delle linee-guida sugli aiuti di stato al settore marittimo, di migliorare le *performance* ambientali, ovviamente tenendo conto del contesto economico attuale.

Altro punto importante riguarda l'esigenza di attirare i giovani verso la carriera marittima e salvaguardare il più alto livello di *know-how* nel *cluster* marittimo europeo. L'attività di promozione, istruzione e formazione di alta qualità dovrebbe essere ulteriormente rafforzata. L'armamento italiano si è dichiarato dispo-

nibile a contribuire al lavoro della *task force*, che sarà istituita, per affrontare l'importante questione del *know-how* marittimo comunitario.

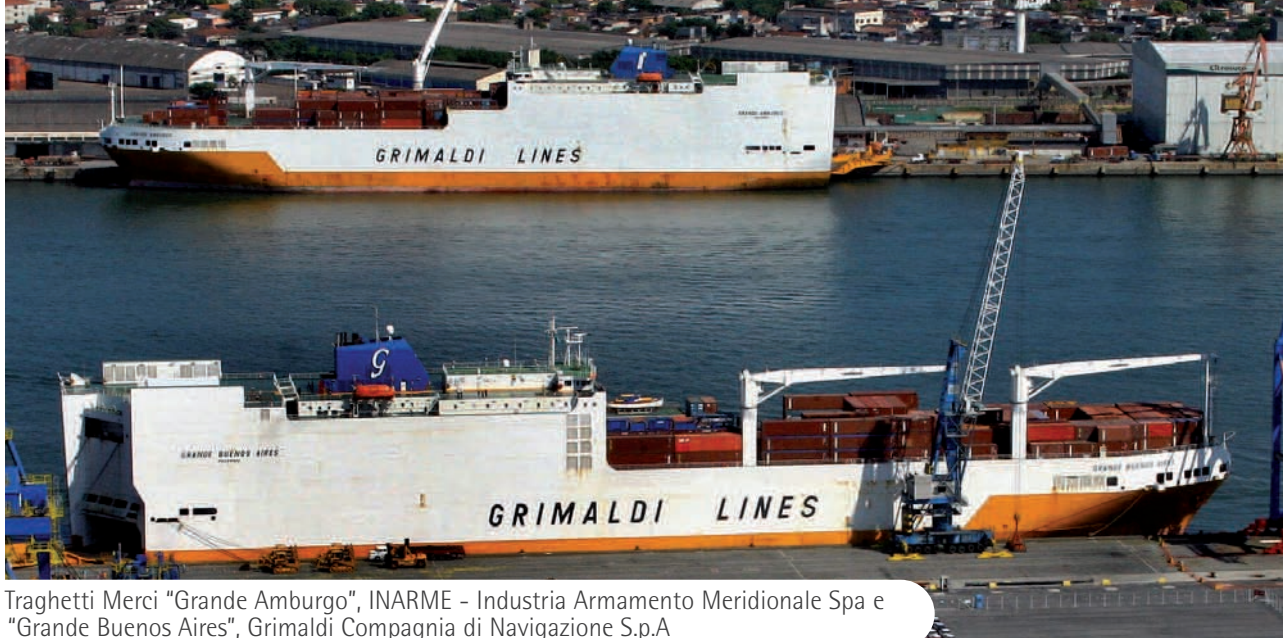
VERSO UNO SPAZIO MARITTIMO SENZA BARRIERE

Creare uno spazio europeo per un trasporto marittimo senza frontiere significa estendere il mercato interno al trasporto marittimo intra-comunitario attraverso la soppressione e la semplificazione delle procedure amministrative a cui esso è soggetto. L'obiettivo della Commissione europea nell'individuare, dopo consultazione pubblica con tutti gli *stakeholders*, un piano di azione a breve e medio termine per rendere più attraente, più efficiente e più competitivo il trasporto marittimo mira a:

- semplificare le formalità doganali per le navi che transitano unicamente fra porti dell'Ue, nonché per le navi operanti tra porti dell'Ue che effettuano scali in un paese terzo o in una zona franca;
- adottare linee-guida per accelerare i controlli documentali relativi a prodotti animali e vegetali trasportati fra porti dell'Ue;
- razionalizzare la documentazione prescritta in base a diversi atti normativi, semplificare le procedure doganali e le altre formalità di dichiarazione, potenziare la trasmissione elettronica dei dati;
- istituire "sportelli nazionali unici" e a semplificare le norme sul trasporto di merci pericolose trasportare per mare.

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





Traghetti Merci "Grande Amburgo", INARME - Industria Armamento Meridionale Spa e "Grande Buenos Aires", Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A

UNIONE PER IL MEDITERRANEO

Sostenuta dalla presidenza francese, prende avvio nel 2008 l'Unione per il Mediterraneo, con lo scopo di intensificare e rilanciare le relazioni tra i paesi rivieraschi attraverso il processo di Barcellona, in particolare su progetti visibili e concreti volti a promuovere crescita, occupazione, coesione regionale e integrazione economica in settori come energia, ambiente e trasporti. Tra questi ultimi: autostrade del mare, interconnessione dell'autostrada del Magreb arabo; disinquinamento del Mediterraneo; *governance ambientale*; sicurezza marittima; piano solare mediterraneo. L'Unione per il Mediterraneo co-presiduta per 2 anni da Francia e Egitto, prevede la creazione di un segretariato e l'istituzione di un comitato permanente di rappresentanti euromediterranei.

REGOLE DELLA CONCORRENZA

L'entrata in vigore nell'ottobre 2008 delle linee direttrici sull'applicazione delle regole della concorrenza ai trasporti marittimi segna definitivamente l'avvio di un *new deal* per il settore delle linee regolari le cosiddette "conferenze marittime". L'adozione fa seguito ad una lunga consultazione pubblica condotta in particolare con ELAA (*European Liner Affaire Association*) e ECSA (*European Community Shipowners' Associations*), e si applicherà per cinque anni a decorrere dall'entrata in vigore. Nel settembre 2006 il Consiglio Ue decise l'abolizione, a partire dal 18 ottobre 2008, dell'esenzione dalle regole europee di concorrenza accordata con il Regolamento n.4056/86 agli operatori dei servizi di trasporto marittimo. Inoltre, con il Regolamento CE n. 1/2003 il Consiglio decise di estendere la portata delle regole di procedura in materia di *antitrust* al cabotaggio e ai servizi di trasporto con navi da carico non regolari (trasporto marittimo non di linea di merci non containerizzate).

Di conseguenza, la Commissione esercita ora in questi due ambiti gli stessi poteri investigativi e di applicazione di cui gode in altri settori economici e con le linee direttrici stabilisce le norme in materia di scambio di informazioni e associazioni di imprese nel settore dei trasporti marittimi di linea fornendo precisazioni sul regime giuridico dei *pool* di navi da carico non regolari. In particolare, vengono illustrate più dettagliatamente le circostanze in cui un accordo di *pool*, a prima vista anticoncorrenziale, possa indurre al tempo stesso effetti positivi per la concorrenza, come servizi di migliore qualità o prezzi contenuti per i consumatori. Parallelamente, è avviata la riforma delle regole di concorrenza applicabili ai servizi di trasporto marittimo che verrà ultimata nel 2009, in virtù delle quali le compagnie marittime possono cooperare ampiamente al fine di fornire un servizio comune (i cosiddetti 'consorzi marittimi').

SICUREZZA MARITTIMA

Nel 2008 si assiste ad una grande mobilitazione di tutte le istituzioni comunitarie per fare approvare, al termine di una procedura di conciliazione particolarmente travagliata, il terzo pacchetto sulla sicurezza marittima. Vengono rafforzati e aggiornati i testi delle due direttive sul controllo dello Stato del porto e sul sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale, con particolare attenzione ai controlli delle navi "a rischio".



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



Supply Vessel "Med Otto", Med Offshore Spa

Un primo passo verso la responsabilità dello Stato di bandiera viene fatto con l'adozione della direttiva relativa al rispetto degli obblighi di questi paesi.

L'industria armatoriale si impegna nel ribadire la necessità di poter contare su una regolamentazione a livello mondiale della materia, per garantire una competitività bilanciata. Grande soddisfazione si registra nel verificare che i principi fondamentali del regime internazionale sulla responsabilità civile non sono rimessi in discussione, e che tutte le navi che approdano in porti dell'Ue dovranno dimostrare di avere una assicurazione.

Molte perplessità invece sussistono circa l'esito della lunga trattativa sulle modalità della trasposizione della Convenzione di Atene 2002 relativa alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente, con l'adozione di un Regolamento che prevede tra l'altro l'estensione del campo di applicazione della Convenzione ai traffici di cabotaggio e l'applicazione della clausola *opt-out* (limiti di compensazione nazionale più alti di quelli fissati nella convenzione).

DEMOLIZIONE DELLE NAVI

Lo smantellamento delle navi è da tempo un problema di portata internazionale e avvertito come una priorità anche in sede UE: le navi provenienti da tutto il mondo vengono smantellate nel Sud-est asiatico in condizioni ambientali e di sicurezza discutibili. Azioni urgenti per migliorare la situazione sono necessarie, anche in vista del previsto aumento del numero di navi da demolire. Si prevede che nel 2010 quasi 800 petroliere a scafo singolo dovranno essere smantellate, ben prima che la nuova convenzione IMO prevista a maggio 2009, basata principalmente su controlli e certificazione delle navi, oltre che su autorizzazioni per gli impianti di riciclaggio, possa entrare in vigore (verosimilmente non prima del 2015). A seguito della crisi economica, gli esperti prevedono che nel periodo 2009-2011 saranno smantellate fino a 1.000 navi all'anno. In attesa dell'adozione/attuazione di misure vincolanti a livello internazionale si avverte la necessità di "misure *ad interim*". La Commissione in una

comunicazione adottata nel 2008, dopo una prima consultazione pubblica, propone una strategia per una migliore demolizione delle navi che dia maggiori garanzie dal punto di vista sociale ed ambientale.

CONVENZIONI INTERNAZIONALI: *BUNKER OIL E HAZARDOUS AND NOXIOUS SUBSTANCES*

Particolare attenzione viene dedicata in sede Ue alle convenzioni internazionali approvate dall'IMO "*Bunker Oil*" e "*HNS - Hazardous and Noxious Substances*".

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 e, benché non ancora ratificata dall'Italia, impone obblighi ad armatori di ogni tipo di nave o natante superiore alle 1.000 gt lorda registrato in Stati che abbiano ratificato la Convenzione o che scalino porti di uno stato firmatario.

La convenzione internazionale su responsabilità e risarcimento dei danni prodotti dal trasporto via mare di sostanze pericolose e nocive del 1996 (*HNS*) sta completando il percorso per la sua effettiva attuazione. Più protettrice della Convenzione CLC/FIPOL, tale convenzione prevede di coprire i danni da inquinamento e quelli derivanti da incendi o esplosioni. Un fondo di compensazione consentirà di coprire, oltre al tetto di responsabilità del proprietario della nave, fino a 250 milioni di Diritti Speciali di prelievo (?300 milioni). Associando armatori e ricevitori di tali prodotti, l'attuazione della Convenzione è particolarmente complessa anche se un'intesa definitiva è attesa in occasione della conferenza diplomatica in vista dell'adozione della Convenzione programmata per il 2010.

Rimorchiatori della S.e.r.s. Srl nel Porto di Ravenna



Il lavoro a bordo e la formazione

OCCUPAZIONE MARITTIMA E RELAZIONI INDUSTRIALI

Con un incremento del 3% rispetto al 2007, si stimano a fine 2008 pari a 34.535 i posti di lavoro a bordo della flotta italiana, di cui 21.735 coperti da marittimi italiani o europei e 12.800 da personale non europeo. Su tali posti ruotano oltre 40.000 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 2008 pari a circa 6.900 unità.

Anche nel 2008 i rapporti dell'industria armatoriale con le Organizzazioni Sindacali dei lavoratori marittimi si mantengono nell'ambito di una politica di concertazione che continua a produrre effetti positivi in termini di dialogo e di pace sociale.

Il rinnovo della parte economica relativa al biennio 2009-2010, la cui trattativa inizia già nel novembre 2008, si conclude positivamente con la firma dei verbali di accordo del 3 febbraio 2009.

La crisi internazionale che investe anche il settore del trasporto marittimo non consente la conclusione della trattativa prima della fine del 2008. Questo periodo di tempo permette di portare le Organizzazioni Sindacali a prendere atto delle difficoltà del settore e quindi a ridimensionare drasticamente la richiesta di incrementi retributivi. Gli incrementi percentuali salariali risultano così in linea con quelli del biennio 2007-2008 mentre le retribuzioni per i marittimi extra-comunitari imbarcati sulle navi iscritte nel Registro Internazionale sono temporaneamente congelate. Il senso di responsabilità delle tre Organizzazioni Sindacali impedisce che il deterioramento dei loro rapporti a livello confederale produca

interferenze al tavolo settoriale di trattativa, consentendo quindi una conclusione unitaria degli accordi di rinnovo.

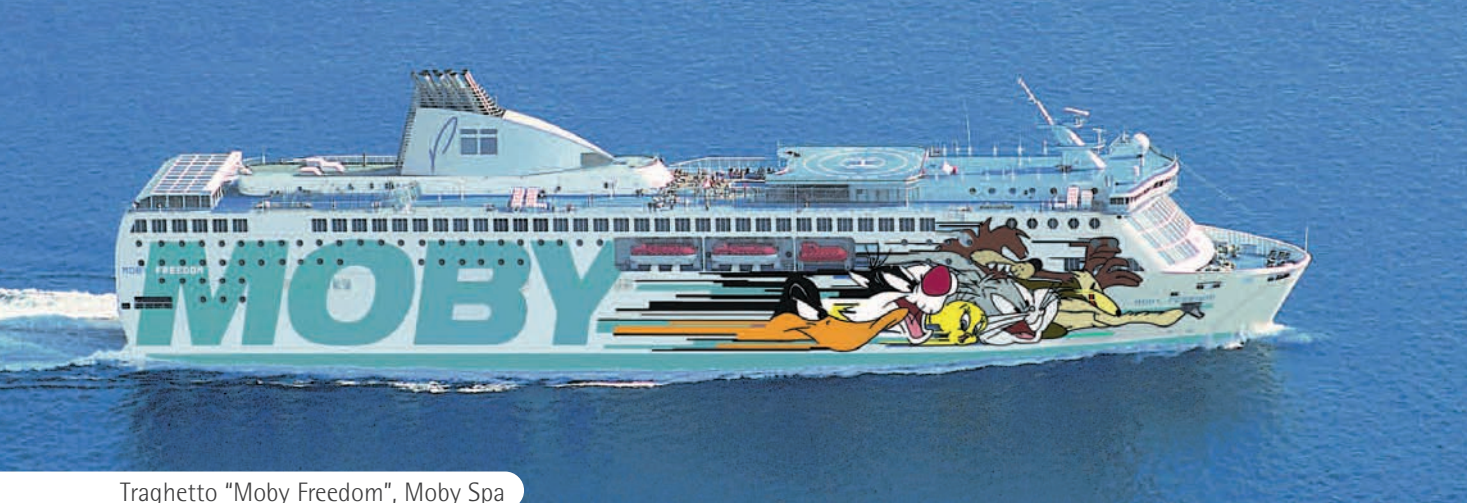
Da sottolineare come, anche in questa tornata di trattativa l'accordo viene raggiunto senza ricorrere ad agitazioni sindacali, confermando che una politica di concertazione, oltre a determinare condizioni favorevoli in occasione della sottoscrizione di accordi aziendali per l'iscrizione delle navi nel Registro Internazionale o di accordi di deroga per l'utilizzo di personale extracomunitario in caso di indisponibilità di marittimi italiani/comunitari, consente di programmare le scadenze contrattuali per tentare di raggiungere intese condivisibili in tempi relativamente brevi.

MARITIME LABOUR CONVENTION 2006

Il 3 luglio 2008, alla presenza del Vice Presidente della Commissione UE Tajani, ECSA (*European Community Shipowners' Association*) e ETF (*European Transport Federation*) firmano l'accordo per una posizione comune in merito all'applicazione della convenzione MLC 2006 (*Maritime Labour Convention 2006*) con la quale vengono consolidate ed aggiornate le prescrizioni di oltre 68 convenzioni e raccomandazioni adottate dall'ILO nel corso degli ultimi novanta anni per definire i requisiti minimi inerenti le condizioni di lavoro, gli orari di lavoro e di riposo, le retribuzioni, il trattamento di fine rapporto, il rimpatrio, gli alloggi equipaggio, il tempo libero, il vitto, la sicurezza sui luoghi di lavoro, l'assistenza sanitaria e la *security* di oltre 1.2 milioni di lavoratori marittimi.

Portarinfuse "Peppino Bottiglieri", Giuseppe Bottiglieri Shipping Company Spa





Traghetto "Moby Freedom", Moby Spa

Nel mese di settembre, presso la sede dell'ILO (*International Labour Organization*) a Ginevra, vengono definite in forma tripartita (Governi, Sindacati, Armatori) le linee guida che gli Stati saranno invitati a seguire in fase di applicazione della convenzione.

A dicembre, il Consiglio dell'Ue per gli Affari Sociali adotta una direttiva comunitaria per l'implementazione del *Social Partners Agreement* firmato a luglio con l'impegno di emanare nel corso del 2009 una direttiva che renda obbligatoria l'entrata in vigore della convenzione per i Paesi Membri.

Il meccanismo di entrata in vigore della *Maritime Labour Convention 2006* richiede la ratifica da parte di almeno 30 Stati Membri dell'ILO il cui tonnellaggio complessivo 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, dato che la direttiva comunitaria attesa per il 2009 obbligherà simultaneamente i Paesi Membri a ratificare la convenzione.

La convenzione MLC 2006, detta "*Super Convention*" o "*The fourth pillar*" (accanto alle convenzioni *Marpol*, *Solas* e *STCW* considerate gli altri tre pilastri dell'ordinamento internazionale marittimo), contiene la clausola "*no more favourable treatment*" in base alla quale, una volta che la convenzione sarà entrata in vigore, non vi saranno vantaggi per gli Stati che non avranno ratificato la convenzione. Al contrario, si deve ritenere che le navi di tali Stati saranno oggetto di una ancor più accurata vigilanza da parte degli ispettori *Port State Control* 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 da parte dell'Italia. Infatti, se la convenzione non sarà ratificata prima della sua entrata in vigore, l'incidenza delle ispezioni PSC sul naviglio nazionale sarà maggiore perché le navi non munite delle certificazioni prescritte subiranno senza dubbio un impatto più forte.

RIFORMA DEL MERCATO DEL LAVORO

Nell'ambito dell'attività di razionalizzazione delle procedure e realizzazione di servizi in funzione del miglioramento dell'incontro tra domanda e offerta di lavoro marittimo, avviata nel 2006 con l'adozione del regolamento per il collocamento della gente di mare, nel 2008 viene portato a termine un progetto di sperimentazione dei nuovi uffici di collocamento dei lavoratori marittimi del trasporto, della pesca e del diporto, in raccordo con i centri per l'impiego. Dovranno essere istituiti, definiti o autorizzati, a seconda del caso, gli organismi e le procedure previsti: l'Anagrafe della Gente di mare; la Borsa del lavoro marittimo; il Comitato centrale per il coordinamento in materia di collocamento della gente di mare; gli Enti bilaterali del lavoro marittimo; gli organismi autorizzati all'esercizio dell'intermediazione nel lavoro marittimo; la scheda professionale del personale marittimo.

Nel corso del 2008, viene avviata anche la procedura per le comunicazioni obbligatorie relative agli sbarchi e agli imbarchi di tutti i lavoratori che svolgono attività a bordo delle navi (UNIMARE). L'industria armatoriale al fine di impedire che disposizioni inattuabili al settore impediscano di fatto l'applicazione della norma ottiene di effettuare le comunicazioni obbligatorie nel mese successivo a quello dell'imbarco o dello sbarco.

Inoltre, l'industria armatoriale ottiene per il personale navigante il mantenimento del ruolo equipaggio e degli stati paga, così come già previsto dal Codice della Navigazione e dal D.P.R. del 1965, in alternativa al "Libro Unico" che sostituisce il libro matricola e il libro paga, semplificazione sollecitata per le difficoltà che presenta l'applicazione del Libro Unico al settore marittimo.

Rimorchiatori della Rimorchiatori Riuniti Panfido & C. Srl





Gli allievi dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile

SCUOLA E FORMAZIONE PROFESSIONALE

Nel mese di marzo 2008 viene presentato il documento finale dei lavori svolti dalla Commissione ministeriale per la riorganizzazione degli istituti tecnici e professionali.

Poiché tra gli indirizzi ipotizzati, non è previsto l'indirizzo nautico-marittimo, si rende necessario per l'industria della navigazione ristabilire salde relazioni con il Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca, per far sì che, nelle successive fasi della riorganizzazione degli ordinamenti scolastici, ai fabbisogni del settore corrispondano coerenti indirizzi formativi in entrambi i percorsi, per assicurare al settore dei trasporti marittimi un'adeguata specializzazione della scuola pubblica nel più ampio indirizzo dedicato al settore tecnologico dei trasporti e della logistica.

L'attività dell'industria armatoriale relativamente alle iniziative rivolte alla formazione professionale si sviluppa ulteriormente anche nel corso del 2008.

L'Accademia Italiana della Marina Mercantile è ormai una certezza per quanto riguarda i corsi per allievi ufficiali di coperta e macchina. Anche nel 2008 si tengono le selezioni per l'ingresso in Accademia degli allievi di coperta e macchina ed a differenza dei precedenti tre anni viene programmato un corso in più di coperta: pertanto gli allievi che seguono il progetto sono ottanta, suddivisi in quattro corsi, oltre ai due corsi di macchina con quaranta allievi.

I buoni risultati degli allievi dell'Accademia nonché l'obbligo all'imbarco di almeno un allievo previsto dalla legge sulla "Tonnage-Tax", consentono di incrementare gli iscritti.

Nei quattro anni di attività dell'Accademia i partecipanti ai corsi sono stati circa 400 di cui oltre 250 di coperta e 130 di macchina, con una netta prevalenza di allievi provenienti dalle regioni del Sud Italia.

Nel 2008 i partecipanti al primo corso, iniziato tra novembre 2005 e aprile 2006, terminano il loro percorso formativo e 40 allievi di coperta e 22 allievi di macchina conseguono il titolo di ufficiali di navigazio-

ne e di macchina e sono imbarcati. Altri 16 allievi di coperta sono in attesa di effettuare l'esame per acquisire il titolo.

Occorre evidenziare che i corsi iniziati nel 2006 e nel 2007 registrano un indice di abbandono da parte dei partecipanti nettamente inferiore a quelli del 2005. Tale dato sottolinea come, dopo un primo anno sperimentale, anche la qualità del progetto sia nettamente migliorata.

Proprio al fine di migliorare la preparazione degli allievi nel 2008 l'Accademia si dota di alcune postazioni per i corsi di GMDSS. Inoltre, viene concluso un accordo di collaborazione con *Wartsila* e *ABB* per far svolgere agli allievi di macchina un corso su motori marini e relativa automazione.

Tali risultati e la volontà manifestata dalle istituzioni locali di alcune importanti Regioni oltre che da diverse compagnie armatoriali spingono l'Accademia a prospettare l'apertura di alcune sedi distaccate. È in via di definizione un protocollo di intesa tra Regione Campania, Confitarma, Accademia e Comune di Torre del Greco per la creazione di una sede distaccata nel comune campano dalle forti tradizioni marinare. È in corso di definizione una convenzione tra Regione Sicilia, Comune di Pozzallo, Provincia di Ragusa e ASI (Area di Sviluppo Industriale) per la creazione di un'altra sede distaccata dell'Accademia.

Gli allievi della scuola chef di bordo





Ferry-cruise "Forza", Grimaldi Holding Spa

Anche gli allievi dell'Accademia di Venezia stanno terminando i dodici mesi di imbarco previsti per sostenere l'esame di ufficiale di navigazione. Successivamente saranno avviati alla frequenza dei corsi previsti dalla Convenzione STCW '95 per la sicurezza su navi cisterna. Nel contempo nel 2008 inizia un ulteriore corso al quale stanno partecipando una decina di allievi ufficiali di coperta. E' inoltre in fase di avanzata progettazione un corso per la figura di sottufficiale elettricista, qualifica particolarmente richiesta.

La Società FORMARE, con sede a Napoli, svolge nel 2008 le seguenti attività:

- formazione professionale e inserimento lavorativo dei giovani nelle carriere marittime, a bordo e a terra;
- formazione continua e permanente nonché aggiornamento e riqualificazione professionale del personale marittimo;
- orientamento culturale e professionale, nelle scuole e nella società, per promuovere le prospettive di occupazione nel settore marittimo e attrarre i giovani verso la carriera del mare;
- monitoraggio del mercato del lavoro marittimo con rilevazione e analisi dei fabbisogni formativi e professionali.

FORMARE: PROSSIME ATTIVITÀ FORMATIVE:

Corsi previsti dal Patto Formativo per il Lavoro

- Elettricisti/elettronici
- Terminal Security Officer
- Hostess navi crociera
- Allievi cuochi
- Primi camerieri traghetto

Corsi autofinanziati

- HACCP per rilascio del documento sostitutivo del Libretto Sanitario per gli alimentaristi
- Preparazione Patentino in collaborazione con il Collegio Capitani di Napoli e con l'Accademia Italiana della Marina Mercantile.

Attività di ricerca in collaborazione con Accademia Italiana della Marina Mercantile

- Ricerca sui fabbisogni formativi e professionali nella Regione Campania, nell'ambito del Patto Formativo Locale "Un mare di lavoro".
- Ricerca per la costituzione di un polo formativo del mare nella Regione Campania.

Le attività formative sono iniziate a giugno 2007 con la costituzione di una ATS per sviluppare corsi di formazione per cuochi-equipaggio da imbarcare su navi da carico, garantendo la possibilità di lavoro immediato a 150 giovani. Purtroppo, per responsabilità dell'Amministrazione che non agisce per modificare una legge risalente al 1952, né concede deroghe, nel 2008 è necessario orientarsi verso altri corsi, con il dispiacere di cedere posti di lavoro a personale straniero non qualificato.

CERTIFICAZIONE DELLE COMPETENZE E COMPOSIZIONE DEGLI EQUIPAGGI

Purtroppo l'Italia continua ad essere esclusa dall'elenco dei Paesi che hanno dimostrato di aver dato pieno e completo adempimento alle prescrizioni della convenzione sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia (STCW) dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) così come non è stato ancora dato riscontro alla procedura d'infrazione avviata dalle istituzioni comunitarie nei confronti dell'Italia per non aver ancora recepito nel suo ordinamento la direttiva concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare.

Anche il provvedimento amministrativo emanato sul finire del 2008 nel tentativo di conglobare in un testo unico le varie disposizioni prodotte negli anni non pare facilitare l'avviamento dei giovani al lavoro sul mare. Nel frattempo sono proseguiti i lavori avviati nel 2007 in sede IMO per revisionare ulteriormente la convenzione STCW 95.

Dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è avviata una procedura di consultazione pubblica ai fini della semplificazione e razionalizzazione dell'attività amministrativa connessa alla determinazione delle tabelle di armamento. Sarà necessario insistere affinché siano accolte le proposte formulate dall'industria armatoriale volte ad allineare l'attività amministrativa connessa alla determinazione delle tabelle di armamento alla risoluzione dell'IMO in materia.



La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione

EMISSIONI

Il MEPC 58 (*Marine Environment Protection Committee*) dell'IMO (*International Maritime Organization*), riunitosi a Londra nell'ottobre 2008, adotta il testo rivisto dell'Annesso VI alla Convenzione Marpol 73/78 (Regole per la prevenzione dell'inquinamento dell'aria da parte delle navi) con il quale, riguardo alle sostanze lesive per lo strato d'ozono, si stabilisce che:

- ogni emissione intenzionale sarà proibita
- non sarà permesso l'uso di sostanze lesive diverse dagli idro-clorofluorocarburi su unità costruite dopo il 19 maggio 2005 o per le quali sia stata prevista la consegna degli impianti dopo tale data;
- non si potranno impiegare installazioni con idro-clorofluorocarburi su navi costruite dopo il 1° gennaio 2020 o per le quali sia stata prevista la consegna degli impianti dopo tale data.

In aggiunta, sarà necessario tenere un *Ozone Depleting Substances Record Book*, cioè un registro su cui annotare tutte le operazioni effettuate con sostanze lesive, quali ricariche o scariche. Per gli ossidi d'azoto, la norma si applica ai motori marini la cui potenza sia superiore a 130 kW con limiti sempre più severi per tali emissioni, rispettivamente per i motori prodotti fino al gennaio 2011, al gennaio 2016 e da tale data in poi.

Il concetto di *Emission Control Area* (ECA) è esteso anche alle emissioni d'ossidi di azoto (in precedenza si parlava solo di SECA (*SOx Emission Control Area*)).

Per le emissioni di ossidi di zolfo e particolato, è introdotta una progressiva riduzione delle emissioni SOx delle navi, incrementando le limitazioni al contenuto di zolfo dei combustibili. In particolare:

- fuori dalle aree SECA contenuto max. di zolfo 4,5% fino al 01.01.2012, 3,5% dopo tale data e 0,5% dopo 01.01.2020 – limite soggetto in ogni caso ad eventuali modifiche in base agli esiti degli studi sulla disponibilità di tali tipi di combustibile.

- entro la aree SECA contenuto max. di zolfo 1,5% fino al 01.07.2010, 1% dopo tale data e 0,1% dopo 01.01.2015.

Tali restrizioni comporteranno per l'industria armatoriale necessari adeguamenti, non senza difficoltà di approvvigionamento e con rischi di aumento dei costi del trasporto.

Il citato Annesso VI non prende in considerazione le emissioni di anidride carbonica (CO₂) e pertanto il trasporto marittimo non è al momento incluso in nessuna normativa internazionale o europea in materia. Mentre su quest'aspetto, l'IMO è per un approccio più lento e prudente, l'Unione europea intende muoversi rapidamente.

Gli studi svolti in questi anni hanno evidenziato che il trasporto marittimo contribuisce per appena il 3% delle emissioni globali di CO₂, ed è la modalità di trasporto più competitiva dal punto di vista dell'efficienza energetica e di tali emissioni, con soli 10 grammi emessi di CO₂ per ogni km percorso e per ogni tonnellata trasportata, contro i 65 grammi di un TIR impiegato nel trasporto di lunga distanza e i 110 grammi emessi in media da tutte le altre tipologie di mezzi stradali per il trasporto merci. Nonostante queste credenziali, in questi anni è cresciuta l'attenzione della comunità internazionale su una futura inclusione delle emissioni di anidride carbonica del trasporto marittimo internazionale, oltre che dell'aviazione, nell'ambito degli accordi internazionali di riduzione delle emissioni di gas serra, che già coinvolgono tutti i principali settori di emissione "terrestri". Tale crescita di attenzione dovrebbe essere temperata con l'esigenza di evitare penalizzazioni incongrue del trasporto marittimo, che potrebbero determinare uno spostamento modale a ritroso, favorendo fenomeni di congestione e la crescita dei costi ambientali del trasporto su strada.

Fin dal 2003 l'IMO si è attivata per proporre uno strumento globale di riduzione delle emissioni di gas serra delle navi entro dicembre 2009, cioè in tempo utile per la Conferenza delle Nazioni Unite sui Cambiamenti Climatici (UNFCCC) di Copenhagen, che dovrebbe stabilire gli impegni internazionali di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico dopo il 2012 (cosiddetti accordi "post Kyoto").

Con l'avvicinarsi di quest'appuntamento, i lavori in sede MEPC dell'IMO hanno avuto una forte accelerazione e si prevede che l'Assemblea dell'IMO di novembre 2009 approvi importanti strumenti operativi, attualmente ancora in discussione, come l'*Energy Efficiency Design Index for new ships* (indice di efficienza energetica delle navi in progettazione), l'*Energy Efficiency Operational Index* (indice di efficienza energetica operativa) e l'*Energy Efficiency Management Plan* (Piano di gestione delle misure di efficienza energetica).

Bettolina "Marisa N. (ex Smaragd)", Giuliana Bunkeraggi Spa



Sono invece scarse le possibilità di trovare un accordo in sede IMO sullo strumento di riduzione di CO2 basato su principi di mercato (c.d. *Market based instrument to reduce CO2 emissions*), un meccanismo che dovrebbe

utilizzare i citati strumenti operativi per conseguire in maniera economicamente efficiente un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO2 attribuite al trasporto marittimo internazionale, evitando drastiche limitazioni che potrebbero incidere negativamente sui traffici e sul commercio internazionale. Bisogna, infatti, ricordare che le emissioni di CO2 sono direttamente proporzionali ai consumi di combustibile delle navi e che la loro riduzione è molto difficile ed onerosa intervenendo con misure di innovazione tecnologica delle navi e di efficienza operativa, mentre vi è un certo consenso internazionale sul principio della riduzione delle emissioni al minor costo possibile utilizzando appositi strumenti economici, capaci di offrire margini di flessibilità agli operatori.

Le due opzioni sinora più dibattute, anche se ancora in una fase iniziale sono quelle del Commercio dei permessi di emissione (*Shipping ETS*) e della tassa sul *bunker* e fondo di compensazione.

La difficoltà di trovare un accordo globale in sede IMO dipende soprattutto dall'opposizione di molti paesi in via di sviluppo ad assumere impegni per la riduzione quantitativa delle emissioni, sulla base del principio delle responsabilità comuni ma differenziate della Convenzione ONU sul clima.

Dato che le flotte dei paesi in via di sviluppo rappresentano il 74% della flotta mondiale in termini di stazza, il timore è che questa situazione di stallo in sede IMO possa dar luogo all'adozione di provvedimenti sulla riduzione delle emissioni del trasporto marittimo prescindendo dall'IMO con forti ripercussioni e alterazioni dei traffici globali.

ACQUE DI ZAVORRA

Da tempo l'IMO dedica grande attenzione alla regolamentazione internazionale delle acque di zavorra al fine di limitare i danni all'ambiente marino derivanti dall'im-



Portarinfuse "Luciana della Gatta", Deiuemar Shipping Spa

missione di specie marine invasive in nuovi ambienti, trasportate con l'acqua di zavorra delle navi.

In materia proposito sono state adottate la Risoluzione MEPC 50(31) "*Guidelines for Preventing the Introduction of Unwanted Organisms and Pathogens from Ships' Ballast Water and Sediment Discharges*" del 1991 aggiornata nel 1993 con la Risoluzione A.774(18); la Risoluzione A.868(20) "*Guidelines for the Control and Management of Ship's Ballast Water to Minimize the Transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens*" del 1997 e la "*International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water Sediments, 2004*".

Tale Convenzione, dovrebbe entrare in vigore dopo la ratifica da parte di 30 Stati rappresentanti il 35% del GT mondiale, ma ad aprile 2009 risulta la ratifica di solo 18 Stati (con il 15,36% del GT mondiale).

Peraltro, riguardo i sistemi di trattamento di dette acque, esiste ormai un considerevole numero di impianti approvati, segno di progressi dal punto di vista tecnico e di attenzione dell'industria per questo problema.

Per quanto riguarda il Mediterraneo, è possibile che alcuni Stati particolarmente interessati al problema (Algeria, Egitto, Turchia e Libia) adottino provvedimenti per ridurre le alterazioni degli ecosistemi locali. Siria, Egitto e Spagna hanno già ratificato la convenzione. Altri Stati come Israele hanno emanato leggi proprie.

LRIT - LONG RANGE AND IDENTIFICATION TRACKING SYSTEM

Dal 1° gennaio 2009 è in vigore l'obbligo d'installazione a bordo del LRIT (*Long Range Identification and Tracking system*).

Si tratta di un sistema per l'identificazione ed il controllo dei movimenti delle navi, che saranno tenute a trasmettere determinate informazioni (dati identificativi e posizione) ai centri di ricezione degli Stati contraenti, allo scopo di incrementare *safety* e *security*, potendo in tal modo anche facilitare eventuali operazioni di ricerca e salvataggio.



Chimichiera "Gennaro levoli", Marnavi Spa



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, 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.



Gennaro Fiore, Direttore Generale

CONFITARMA aderisce a CONFINDUSTRIA ed a FEDERTRASPORTO (Federazione Nazionale dei sistemi e delle modalità di trasporto), 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), dello *SHORT SEA SHIPPING*, Ufficio di promozione Italia e dell'IDC (*Italian Distribution Council*) Agenzia Nazionale per la Logistica.

In campo internazionale aderisce e collabora con:

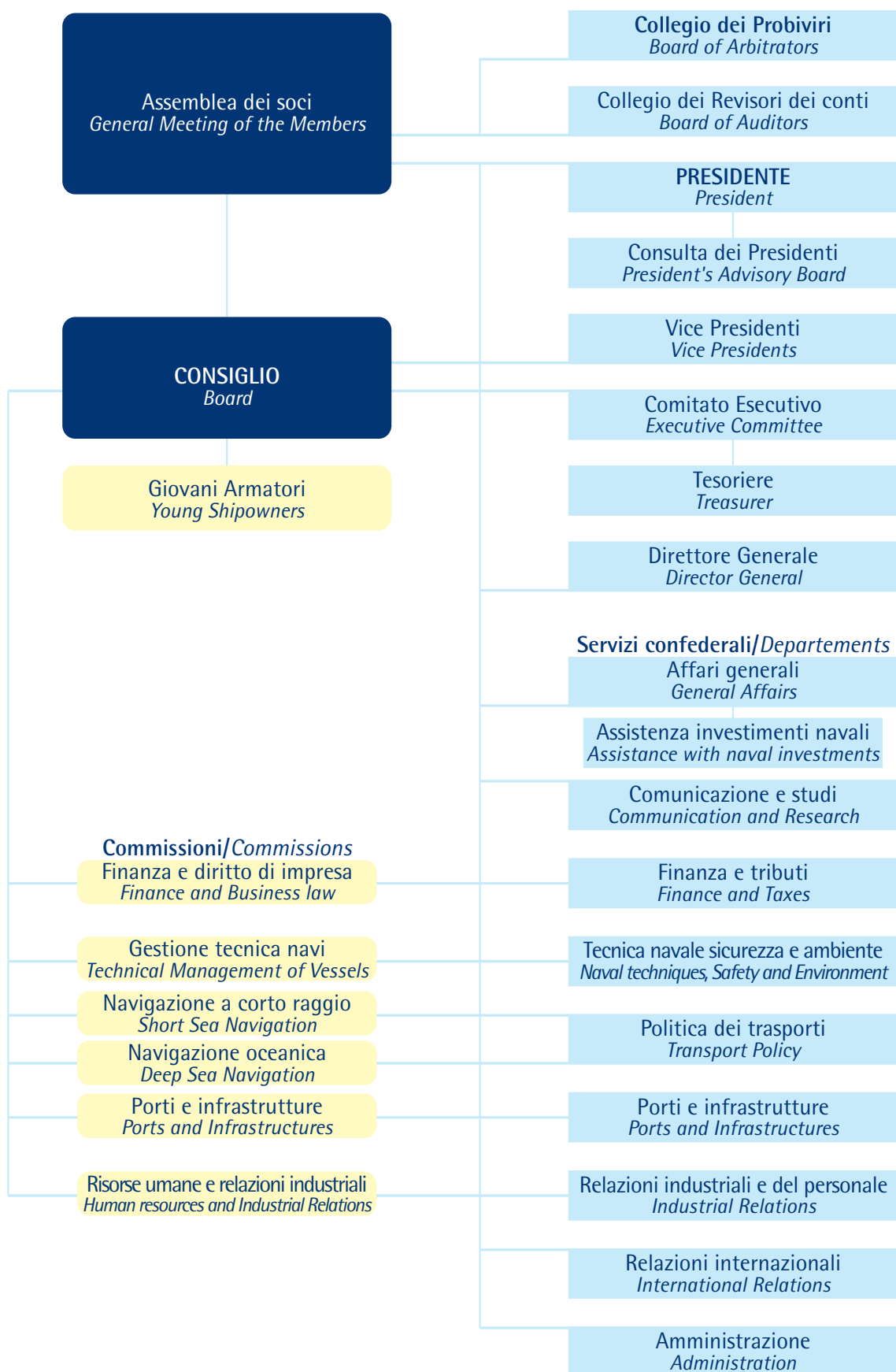
- ECSA - *European Community Shipowners' Associations*
- ICS - *International Chamber of Shipping*
- ISF - *International Shipping Federation*
- BIMCO - *Baltic and International Maritime Council*
- INTERTANKO - *International Association of Independent Tanker Owners*
- IMO - *International Maritime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

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

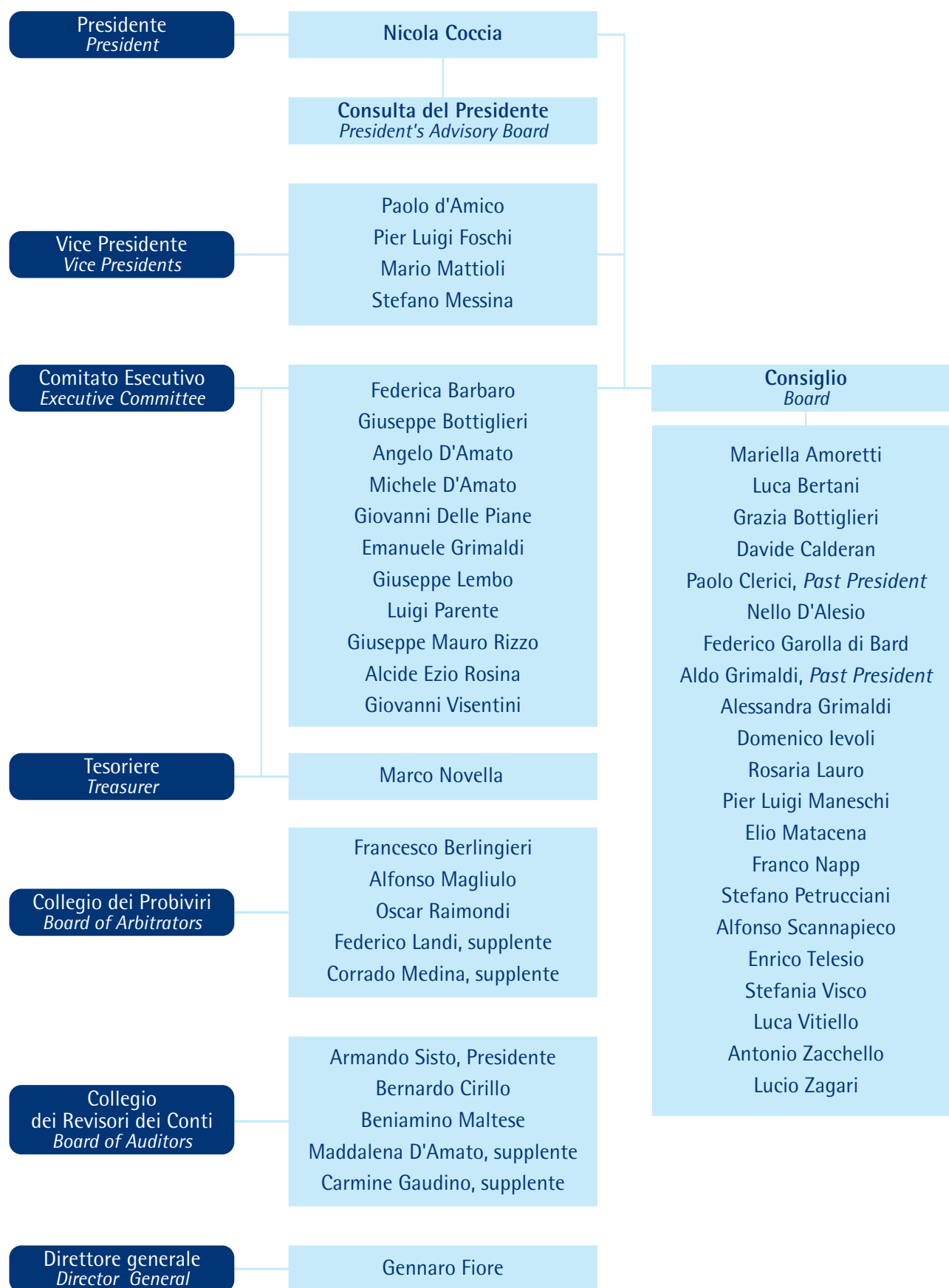
Piazza SS. Apostoli, 66 - 00187 Roma
Tel: +39-06-674811 - Fax: +39-06-69783730
e-mail: confitarma@confitarma.it
www.confitarma.it



L'organizzazione di Confitarma



CARICHE CONFEDERALI



L'organizzazione di Confitarma

COMMISSIONI

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
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 NAVIGATION*

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 Vitello

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 Medico D.G Prevenzione Sanitaria, Ministero del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali

Raimondo Pollastrini

Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera

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 primo semestre del 2008 l'attività dei Giovani Armatori si è concentrata nell'organizzazione di importanti attività internazionali concretizzatesi nella breve visita a Londra nel mese di febbraio e nella missione in India ed UAE che ha ripetuto il successo della missione in Cina tenutasi l'anno precedente. Il secondo semestre è proseguito con la *"48 Ore del Mare Giovani"* e con l'organizzazione di alcuni seminari sui temi dell'economia e della finanza internazionali che con imprevisto tempismo hanno approfondito le cause della recente crisi economica. Al contempo sono state pianificate le attività per il primo semestre del 2009.

Nel dettaglio si riportano le principali iniziative realizzate dai Giovani Armatori negli ultimi dodici mesi.

- Nei mesi di aprile e maggio 2008 si è svolta la missione in India e negli Emirati Arabi Uniti che, guidata dal Presidente Giuseppe Mauro Rizzo, ha visto una nutrita partecipazione da parte dei giovani armatori. Le città in cui si sono tenuti incontri con istituzioni locali, rappresentanze diplomatiche italiane, cantieri, porti ed enti privati del settore marittimo sono state Mumbai, Bhavnagar, New Delhi, Dubai ed Abu Dhabi.
- Nel corso della seconda edizione della *"48 Ore del Mare"* è stato affidato al Gruppo Giovani Armatori il compito di organizzare la sessione conclusiva della manifestazione di Confitarma di palazzo Ducale a Genova. Il tema prescelto, sul quale si sono confrontati giovani relatori provenienti da Istituzioni, imprese, enti economici e media, ha riguardato come le nuove generazioni si stanno attrezzando per affrontare le sfide della globalizzazione. Grazie ai contatti intrapresi nella missione GA a Dubai, è stato siglato tra Confitarma e la *Dubai Maritime City* un accordo di cooperazione.
- Durante l'ormai consueto appuntamento dell'Assemblea di Capri, tenutasi a margine dell'annuale Convegno dei Giovani Imprenditori di Confindustria, il Gruppo ha organizzato un seminario avente per oggetto l'analisi del nuovo scenario dell'economia globale corso durante il quale sono state esaminate le cause della crisi economico-finanziaria. Nel corso dell'Assemblea è intervenuto il Presidente dei Giovani Imprenditori, Federica Guidi.
- Nel mese di ottobre, una rappresentanza del Consiglio Direttivo dei Giovani Armatori ha incontrato a Milano una delegazione dello Stato federale indiano del Gujarat composta da rappresentanti governativi e della locale associazione degli industriali.
- L'ultimo appuntamento dell'anno, organizzato in occasione dell'Assemblea del 18 dicembre dei Giovani Armatori, è stato un seminario che ha avuto per tema gli argomenti discussi a Capri alla luce del rapido evolversi dello scenario mondiale con particolare enfasi sugli effetti dello stesso per il settore dello shipping. Al seminario hanno partecipato Vittorio Volpi, già presidente di UBS Italia ed oggi consulente nonché i rappresentanti del *Research Department* delle case di brokeraggio marittimo Bancosta e SSY che hanno dato la loro visione sugli ultimi sviluppi dei mercati dei noli e degli ordinativi ai cantieri nel settore dei carichi liquidi, secchi e containerizzati.



Dopo le proficue missioni di successo in Cina, India ed Emirati Arabi Uniti nel 2007 e 2008 il Gruppo Giovani Armatori ha deciso di organizzare già nei primi mesi del 2009 una missione in Germania per approfondire le proprie conoscenze in materia di *shipping finance* settore in cui lo Stato tedesco è fra i primi paesi al mondo. Nel mese di Aprile si è quindi tenuta una visita breve e densa di impegni ad Amburgo e Brema che ha permesso al Gruppo di rafforzare le proprie relazioni internazionali. La delegazione, ancora una volta assai numerosa, ha fatto visita alle principali banche e *KG houses* che operano nel settore dello shipping ed è stata ricevuta dall'associazione armatoriale tedesca con la quale ha potuto confrontarsi sui principali temi di politica marittima comuni.

Ultima iniziativa a scopo umanitario dei Giovani Armatori è stata rappresentata dalla raccolta di fondi da parte degli associati a favore delle famiglie colpite dal terremoto in Abruzzo ad aprile 2009.

Cariche Gruppo Giovani Armatori *Officers of Young Shipowners Group*

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



Indice dei grafici e delle e tabelle

Summary of graphs and tables

La navigazione mercantile italiana nel 2008

The Italian merchant marine in 2008

- 40 > La flotta mercantile italiana/*The Italian merchant fleet*
- 40 > Evoluzione della flotta mercantile italiana/*Evolution of the Italian merchant fleet*
- 41 > Armamento italiano/*Ownership of the Italian Fleet*
- 41 > Età della flotta italiana e mondiale/*Age of the Italian and of world fleet*
- 41 > Attività della Commissione Regole e Competitività/*Rules and Competitiveness Commission Activities*
- 42 > Il rinnovamento della flotta italiana/*Renewal of the Italian merchant fleet*
- 42 > Commercio estero dell'Italia nel 2008 per modalità di trasporto/*Italian foreign trade by mode of transport on 2008*
- 42 > Bilancia dei pagamenti dei trasporti marittimi/*Balance of payment of Italian navigation*
- 43 > Movimento croceristi nei porti italiani/*Passengers movement in Italian ports*
- 43 > L'impatto dell'industria crocieristica sull'economia Italiana/*Cruise industry impact on Italian economy*
- 43 > L'impatto dell'industria crocieristica sulle economie dei principali Paesi europei nel 2007/*Cruise industry 2007 impact on major european countries economies*
- 43 > La destagionalizzazione nel turismo crocieristico/*Cruise tourism during winter season*
- 44 > Servizi di trasporto ro-ro per la Sicilia/*Ro-Ro services to Sicily*
- 44 > Servizi di trasporto ro-ro per la Sardegna/*Ro-Ro services to Sardinia*
- 45 > Servizi di trasporto ro-ro internazionali/*Ro-Ro international services*
- 45 > 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

- 46 > Produzione, commercio mondiale e commercio marittimo/*Production, world trade and maritime trade*
- 46 > Traffico marittimo mondiale/*World seaborne trade*
- 47 > L'evoluzione della flotta mondiale/*World merchant fleet evolution*
- 47 > La flotta mondiale: tonnellaggio da carico controllato dai principali Paesi marittimi/
World Fleet: cargo tonnage controlled by principal maritime countries
- 48 > Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri/*World fleet: ships on principal registers*
- 48 > Ripartizione delle commesse ai cantieri/*Break-down of shipyards orders*
- 49 > Ordini ai cantieri mondiali/*World orderbook*
- 49 > Traffico marittimo di petrolio greggio/*Maritime traffic of crude oil*
- 49 > La flotta cisterniera mondiale/*World tanker fleet*
- 50 > Principali flotte mondiali di navi cisterna/*World's leading tanker fleets*
- 50 > Prezzi delle navi cisterna nuove e di seconda mano/*New-building and second-hand tankers prices*
- 51 > Andamento dei noli delle navi cisterna/*Performance of charter tanker market*
- 51 > Principali flotte di navi chimichiere/*World's leading chemical fleet*
- 51 > Andamento dei noli delle navi chimichiere/*Performance of chemical ships charter market*
- 52 > La flotta mondiale per il trasporto di LNG e LPG/*World LNG and LPG fleet*
- 52 > Principali flotte mondiali di navi gassiere/*World's leading gas tanker fleets*
- 52 > Traffico marittimo di LNG e LPG/*Evolution of maritime traffic of LNG and LPG*
- 53 > Prezzi delle navi LNG e LPG nuove e di seconda mano/*New building and second-hand gas carrier prices*
- 53 > Andamento dei noli delle navi LPG/*Performance of LPG charter market*
- 53 > La flotta mondiale di navi portarinfuse/*World bulk carrier fleet*
- 54 > Principali flotte mondiali di navi portarinfuse/*World's leading bulk carrier fleets*
- 55 > Il traffico marittimo di merci secche alla rinfusa/*Maritime traffic of dry bulk commodities*
- 55 > Prezzi delle navi portarinfuse nuove e di seconda mano/*New-building and second-hand bulkcarriers prices*
- 56 > Andamento dei noli di navi portarinfuse per carichi secchi/*Performance of dry bulk charter market*
- 56 > Principali flotte mondiali di navi portacontainer/*World's leading container fleets*
- 57 > Andamento dei noli delle navi portacontainer/*Performance of container charter market*
- 57 > 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*
- 58 > Principali flotte mondiali di navi traghetto/*World's leading ro-ro fleets*
- 58 > Evoluzione della flotta crocieristica mondiale/*Evolution of world cruise fleet*



58 > Principali flotte mondiali di navi da crociera per paese di registrazione/*World's leading passenger cruise by nationality of registration*

La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

European shipping and Union maritime policy

59 > La flotta dell'Unione Europea al 31 dicembre 2008/*The European Union Fleet as at 31 december 2008*

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

60 > Importazioni dell'Unione Europea per modalità di trasporto/*Imports of the European Union by mode of transport*

60 > Esportazioni dell'Unione Europea per modalità di trasporto/*Exports of the European Union by mode of transport*

61 > Movimento container nei principali porti europei/*Mouvement of containers in the major European ports*

61 > 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

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

62 > Accademia Italiana Marina Mercantile: Anni Accademici 2005-2006/*Italian Merchant Marine Academy: Academic years 2005-2006*

63 > Accademia Italiana Marina Mercantile: Allievi ufficiali ammessi all'accademia dal 2005 al 2008 per regione di provenienza/*Italian Merchant Marine Academy: Cadet's district of origin*

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

64 > Convenzioni ILO per il lavoro marittimo entrate in vigore e ratificate dall'Italia/*ILO Convention for maritime labour in force and ratified by Italy*

La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione

Environmental protection and shipping safety

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

65 > Politiche per la riduzione dei gas serra e strumenti in discussione presso l'IMO per il trasporto marittimo internazionale/*Reduction of greenhouse gases policies and environmental tools for international maritime transport, under discussion at IMO*

66 > Traffico marittimo di petrolio e sversamenti annuali medi/*Oil maritime traffic and average spill per year*

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



La navigazione mercantile italiana nel 2008

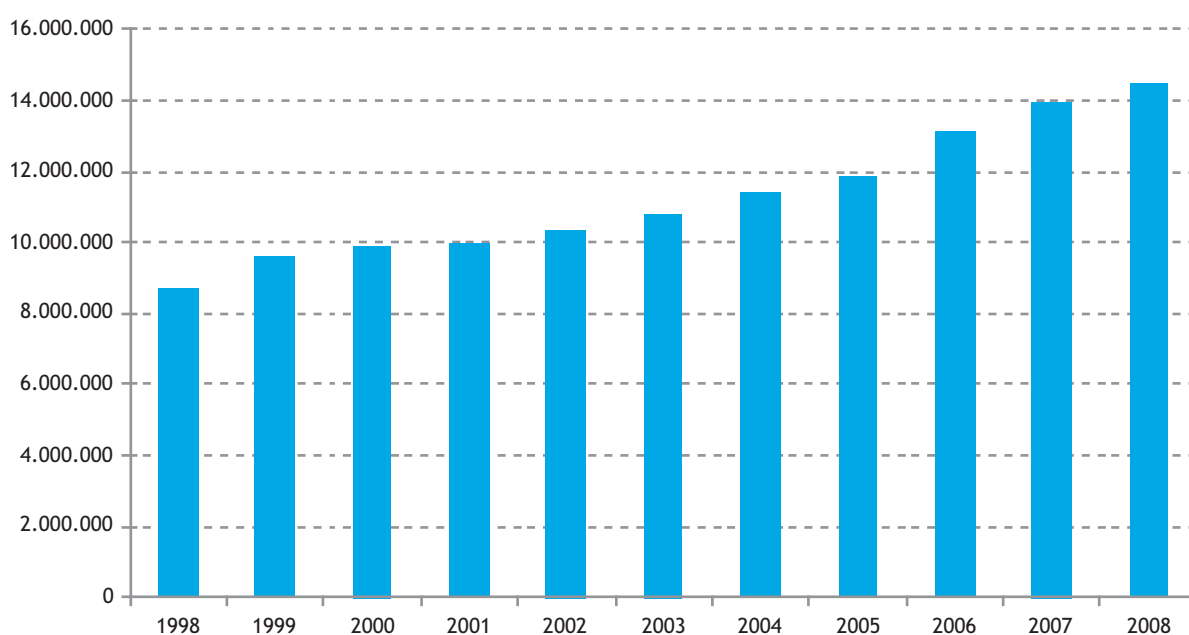
The Italian merchant marine in 2008

La flotta mercantile italiana/The Italian merchant fleet

	31-dic-08		31-dic-07		Variazione 2008/2007	
	N.	000 gt	N.	000 gt	N.	000 gt
NAVI DA CARICO LIQUIDO / LIQUID CARGO SHIPS	318	4.493	303	4.041	5%	11%
Petroliere/Oil tankers	118	2.498	114	2.170	4%	15%
Gasiere/Gas tankers	35	316	37	326	-5%	-3%
Chimichiere/Chemical tankers	133	1.645	118	1.508	13%	9%
Altre cisterne/Other tankers	32	32	34	37	-6%	-12%
NAVI DA CARICO SECCO / DRY CARGO SHIPS	203	5.587	211	5.660	-4%	-1%
Carico generale/General cargo	45	272	47	276	-4%	-1%
Portacontenitori e frigoriferi/Container and refrigerator ships	29	1.010	35	1.126	-17%	-10%
Portarinfuse/Bulk carriers	56	2.198	52	2.028	8%	8%
Traghetti/Ferries	73	2.107	77	2.229	-5%	-5%
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI / MIXED AND PASSENGER SHIPS	459	3.607	458	3.464	0%	4%
Crociera/Cruise	20	1.229	19	1.205	5%	2%
Aliscafi, Catamarani e unità veloci/High speed vessels	83	24	85	25	-2%	-2%
Traghetti/Ferries	220	2.293	217	2.172	1%	6%
Altre navi trasporto passeggeri/Other passenger ships	136	61	137	62	-1%	-1%
PORTARINFUSE POLIVALENTI/ OBO CARRIERS	2	65	2	65	0%	0%
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI / AUXILIARY SERVICE SHIPS	579	764	561	741	3%	3%
Rimorchiatori e navi appoggio/Tugboats and supply vessels	339	150	325	133	4%	13%
Altri tipi di navi/Others	240	613	236	608	2%	1%
TOTALE / Total	1.561	14.516	1.535	13.970	2%	4%
Navi di oltre 100 tsl/Ships of 100 gt and over						

Fonte/Source: Confitarma

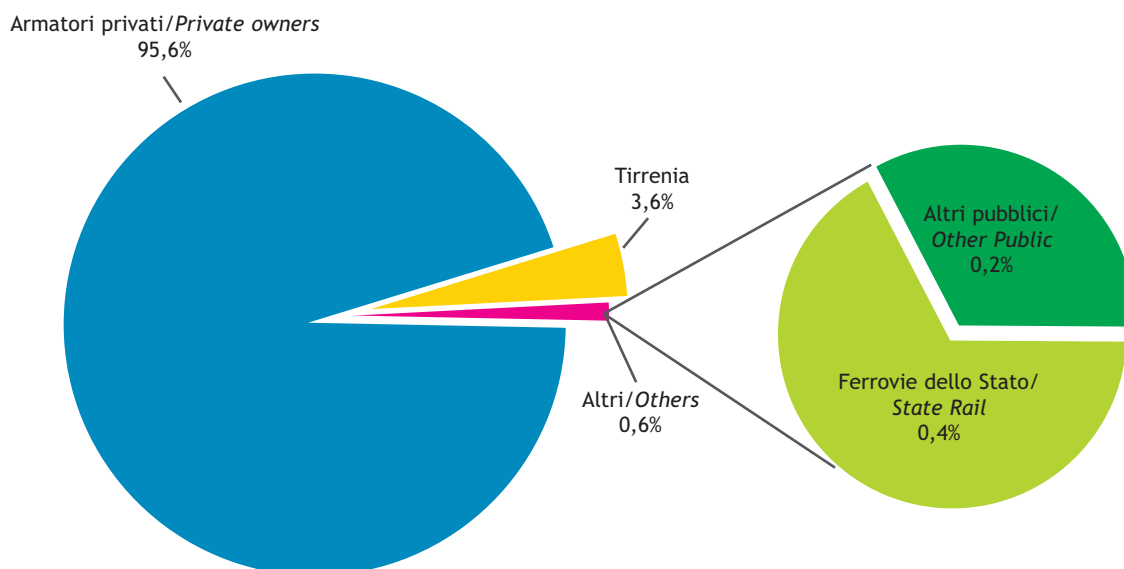
Evoluzione della flotta mercantile italiana/Evolution of the Italian merchant fleet



Fonte/Source: Confitarma

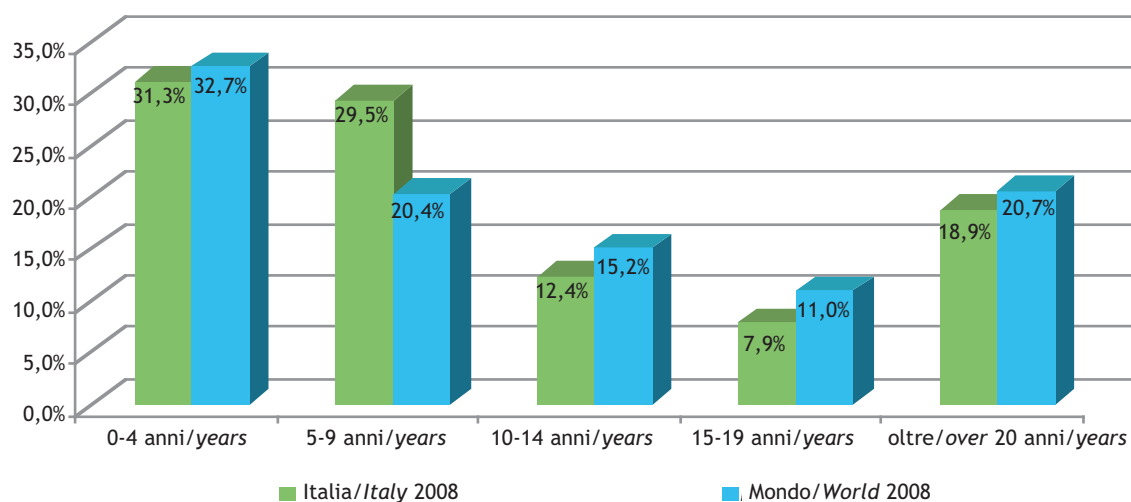


Armamento italiano/Ownership of the Italian fleet



Fonte/Source: Confitarma

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



Fonte/Source: Confitarma e Isl Bremen

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

	2006	2007	2008	2009	Totale/Total
Segnalazioni ricevute/Received recommendations	41	28	14	1	84
di cui/of which: > con esito favorevole/with positive result	20	17	7	0	44
> con esito negativo/with negative result	6	0	0	1	7
> ritirate/retreat	1	2	0	0	3
> allo studio/under study	14	9	6	1	30

Fonte/Source: Confitarma

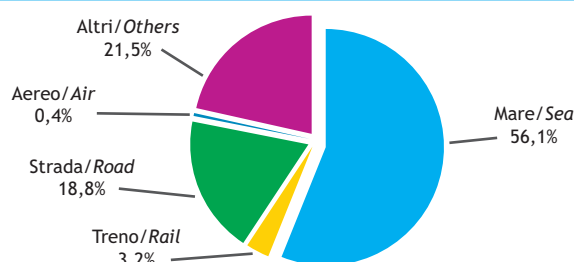
Il rinnovamento della flotta italiana/Renewal of the Italian merchant fleet

	Navi consegnate dal 1999 al 2008 <i>Ships delivered between 1998 and 2008</i>			Navi in costruzione al 31/12/2008 <i>Ships under construction as of 31/12/2008</i>		
	N.	gt	%	N.	gt	%
NAVI DA CARICO LIQUIDO/ LIQUID CARGO SHIP	165	3.184.014	71%	38	657.878	15%
Petroliere/Oil tankers	21	704.735	28%	15	453.724	18%
Gasiere/Gas tankers	29	230.520	73%	11	52.230	17%
Chimichiere/Chemical tankers	115	2.248.759	137%	12	151.924	9%
NAVI DA CARICO SECCO/ DRY CARGO SHIPS	54	1.957.071	35%	19	734.400	13%
Carico generale/General cargo	8	110.311	40%	8	83.000	30%
Portacontaineri e frigoriferi/Container and refrigerator ships	6	222.017	22%			
Portarinfuse/Bulk carriers	12	424.968	19%	9	540.000	
Traghetti/Ferries	28	1.199.775	57%	2	111.400	5%
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI/MIXED AND PASSENGER SHIPS	96	1.882.686	52%	25	542.033	15%
Navi passeggeri/Passenger ships	44	641.515	51%	13	298.653	24%
Traghetti/Ferries	52	1.241.171	54%	12	243.380	11%
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI/ AUXILIARY SERVICE SHIPS	156	183.469	24%	35	57.606	8%
Rimorchiatori e navi appoggio/Tugboats and supply ships	66	63.989	43%	19	10.656	7%
Altri tipi di navi/Others	90	119.480	19%	16	46.950	8%
TOTALE/Total	471	7.207.240	50%	117	1.991.917	14%

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

Commercio estero dell'Italia nel 2008 per modalità di trasporto/Italian foreign trade by mode of transport on 2008

	Import	%	Export	%	Total	%
Mare/Sea	218,3	60,30%	65,1	45,30%	283,4	56,10%
Treno/Rail	12,4	3,40%	4	2,80%	16,4	3,20%
Strada/Road	45,8	12,70%	49,3	34,30%	95,1	18,80%
Aereo/Air	0,3	0,10%	1,8	1,30%	2,1	0,40%
Altri/Other	85,1	23,50%	23,5	16,40%	108,6	21,50%
Totale/Total	361,9	100%	143,7	100%	505,6	100%



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

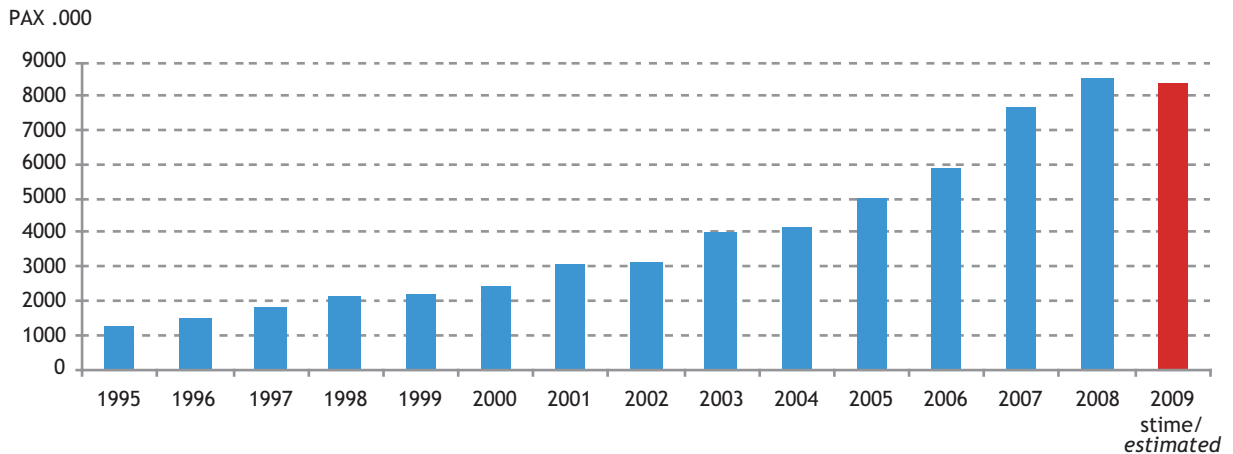
Bilancia dei pagamenti dei trasporti marittimi/Balance of payment of Italian navigation

(milioni di €/million €)	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Crediti/Credit						
Totale/Total	4.499	5.187	4.715	4.962	5.075	5.183
Merci/Goods	1.939	2.157	2.391	2.575	2.761	2.917
Passeggeri/Passengers	22	17	41	40	35	41
Servizi logistici ausiliari/Logistic auxiliary services	2.538	3.013	2.283	2.348	2.279	2.225
Debiti/Debt						
Totale/Total	6.294	7.616	7.068	7.574	8.283	7.295
Merci/Goods	3.341	4.147	4.508	4.812	5.529	4.602
Passeggeri/Passengers	96	101	112	74	89	127
Servizi logistici ausiliari/Logistic auxiliary services	2.856	3.368	2.448	2.688	2.665	2.566
Saldo/Balance						
Totale/Total	-1.795	-2.429	-2.353	-2.611	-3.209	-2.112
Merci/Goods	-1.403	-1.990	-2.117	-2.237	-2.768	-1.685
Passeggeri/Passengers	-74	-85	-71	-34	-55	-86
Servizi logistici ausiliari/Logistic auxiliary services	-318	-354	-165	-340	-386	-341

Fonte/Source: Banca d'Italia/Bank of Italy



Movimento croceristi nei porti italiani/Passengers movement in Italian ports



Fonte/Source: CEMAR

L'impatto dell'industria crocieristica sull'economia Italiana/Cruise industry impact on Italian economy

TIPOLOGIA DI SPESA / Type of expenses	Mil. €
commissioni alle agenzie viaggi nazionali/commissions paid to italian travel agents	€ 110
merci fornite da aziende alimentari nazionali/food and beverage by national food industry	€ 87
beni non durevoli di produzione italiana (ad esempio carburanti e vernici)/ nondurable goods made in Italy (e.g. bunker fuel, paints)	€ 171
beni durevoli/durable goods	€ 103
beni metallici e macchinari/metals and machinery	€ 355
servizi finanziari e aziendali a livello nazionale/finance and business services	€ 131
altro/other	€ 408
TOTALE /Total	€ 1.366

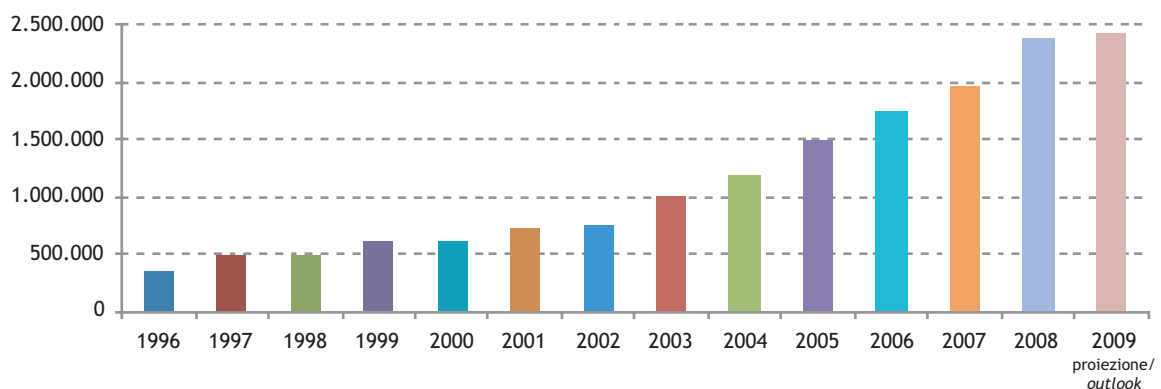
Fonte/Source: "Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe" febbraio 2009/february 2009

L'impatto dell'industria crocieristica sulle economie dei principali Paesi europei nel 2007 Cruise industry 2007 impact on major european countries economies

	Francia/France	Germania/Germany	Italia/Italy	Spagna/Spain	Regno Unito/UK
Spesa diretta (milioni di euro)/ Direct spending (€ millions)	€ 1.158	€ 2.053	€ 3.968	€ 947	€ 2.001
Dipendenti totali/ Total employment	15.092	36.136	90.545	18.977	43.375

Fonte/Source: "Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe" febbraio/february 2009

La destagionalizzazione nel turismo crocieristico/Cruise tourism during winter season



Fonte/Source: CEMAR

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

Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Numero di round trip settimanali <i>Weekly round trip</i>	M.l. settimanali <i>Weekly linear meters</i>
Civitavecchia	Palermo	3	12.000
Civitavecchia	Catania	2	10.000
Civitavecchia	Messina	3	12.600
Civitavecchia	Trapani	1	4.500
Genova	Palermo	6	24.000
Genova	Termni Imerese	5	17.000
Genova	Catania	4	17.200
Livorno	Palermo	3	12.000
Livorno	Trapani	2	5.200
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	Palermo	2	9.000
Trapani	Cagliari	1	2.040
TOTALE/Total		69	273.540
Direttrici/Routes		16	
Linee/Line		17	
Dato al 1999/Year 1999			117.800
Numero TIR (annuo)/Number of TIR (per year)			746.018
Numero Semirimorchi (annuo)/Number of Trailers (per year)			911.800

Fonte/Source: Confitarma

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

Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Numero di round trip settimanali <i>Weekly round trip</i>	M.l. settimanali <i>Weekly linear meters</i>
Civitavecchia	Arbatax	2	4.080
Civitavecchia	Cagliari	7	14.280
Civitavecchia	Olbia	14	56.000
Civitavecchia	Porto Torres	3	18.000
Genova	Arbatax	2	6.800
Genova	Cagliari	7	21.080
Genova	Porto Torres	10	35.800
Livorno	Cagliari	2	6.900
Livorno	Golfo Aranci	7	7.000
Livorno	Olbia	13	44.800
Napoli	Cagliari	1	2.040
Palermo	Cagliari	1	2.040
Piombino	Olbia	12	54.000
Salerno	Cagliari	3	14.400
Trapani	Cagliari	1	2.040
TOTALE/Total		85	289.260
Direttrici/Routes		15	
Linee/Line		20	
Dato al 1999/Year 1999			118.200
Numero TIR (annuo)/Number of TIR (per year)			788.891
Numero Semirimorchi (annuo)/Number of Trailers (per year)			964.200

Fonte/Source: Confitarma



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

Origine Origin	Destinazione Destination	Numero di round trip settimanali Weekly round trip	M.l. settimanali Weekly linear meters
Bari	Durazzo	7	14.280
Civitavecchia - Catania	Malta	2	8.800
Civitavecchia - Palermo	Tunisi	1	4.000
Civitavecchia - Trapani	Tunisi	1	4.500
Civitavecchia (-Porto Torres)	Barcellona	6 (3)	36.000
Genova	Barcellona (- Tangeri)	7 (1)	28.000
Genova	Malta - Tunisi	3	12.000
Genova - Catania	Malta	2	10.000
Genova- Catania	Patrasso - Corinto	1	4.000
Livorno	Barcellona	3	13.500
Livorno	Bastia	7	6.300
Livorno	Tarragona	2	5.000
Livorno	Valencia	1,5	6.000
Marina di Carrara	Castellon de la Plana	3	10.200
Salerno	Malta - Tripoli	1	3.600
Salerno - Cagliari	Valencia	3	14.400
Salerno - Palermo	Tunisi	2	9.000
Salerno- Civitavecchia	Tarragona	2	5.000
Savona	Bastia	7	6.300
TOTALE/Total		61,5	200.880
Direttrici/Routes		19	
Linee/Line		19	
Dato al 1999/Year 1999		25	30.000
Numero TIR (annuo)/Number of TIR (per year)			547.855
Numero Semirimorchi (annuo)/Number of Trailers (per year)			669.600

Fonte/Source: Confitarma

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

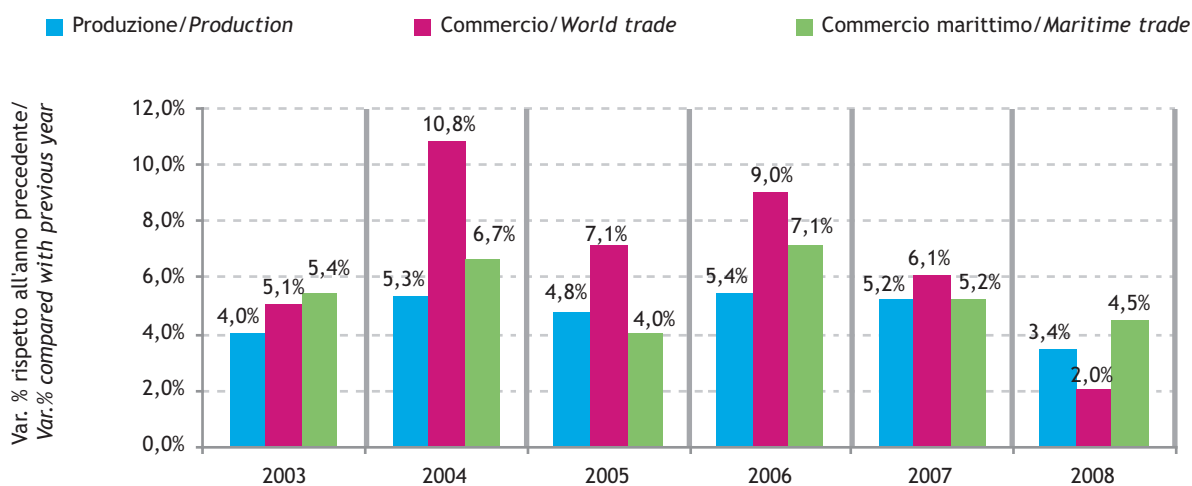
(Teu)									
PORTI/Ports	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Var.% 2008/2007	Var. % 2007/2006
Gioia Tauro	2.954.000	3.081.000	3.261.000	3.161.000	2.938.200	3.445.337	3.467.772	1%	17%
Genova	1.531.000	1.606.000	1.628.600	1.625.000	1.657.100	1.855.026	1.766.605	-5%	12%
La Spezia	975.000	1.006.600	1.040.000	1.024.000	1.120.000	1.187.040	1.246.139	5%	6%
Taranto	471.000	658.000	763.300	716.900	892.300	755.932	786.655	4%	-15%
Livorno	547.000	593.000	638.600	658.400	657.600	745.557	778.864	4%	13%
Cagliari	47.000	313.900	525.000	639.000	726.100	531.762	256.564	-52%	-27%
Salerno	375.000	417.000	411.600	418.200	358.000	385.306	330.373	-14%	8%
Napoli	446.000	433.300	347.500	373.700	445.000	460.812	481.521	4%	4%
Venezia	262.000	284.000	290.900	290.000	316.641	329.512	379.072	15%	4%
Trieste	185.000	120.400	178.000	201.300	215.500	265.863	335.943	26%	23%
Ravenna	161.000	160.000	169.400	168.600	162.100	206.786	214.324	4%	28%
Savona	55.000	53.500	83.900	219.900	231.500	242.720	252.837	4%	5%
Ancona	94.000	75.800	65.100	64.200	73.900	87.193	92.068	6%	18%
TOTALE/Total	8.103.000	8.802.500	9.402.900	9.560.200	9.793.941	10.498.846	10.388.737	-1%	7%

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

La navigazione internazionale e i traffici marittimi

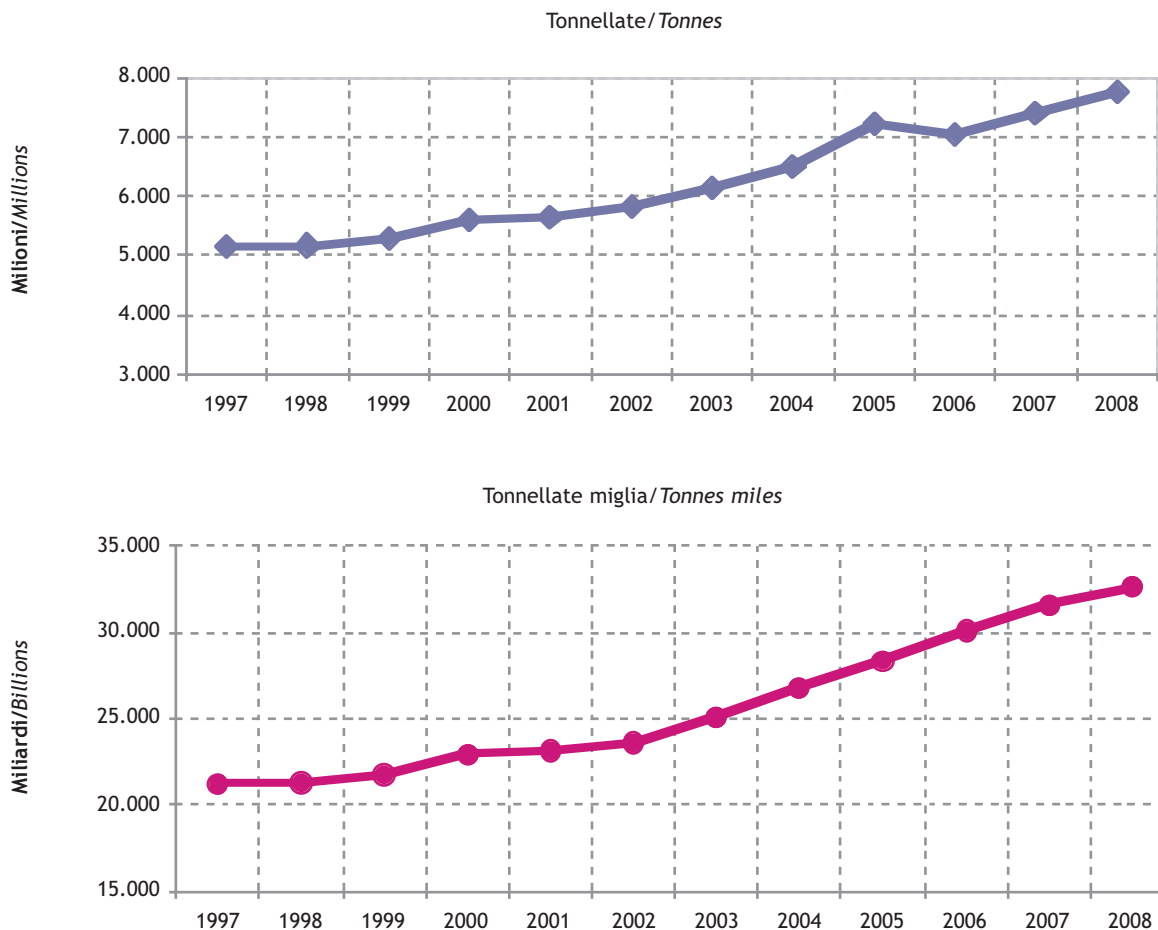
International navigation and maritime traffic

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



Fonte/Source: FMI, Fearnleys, WTO

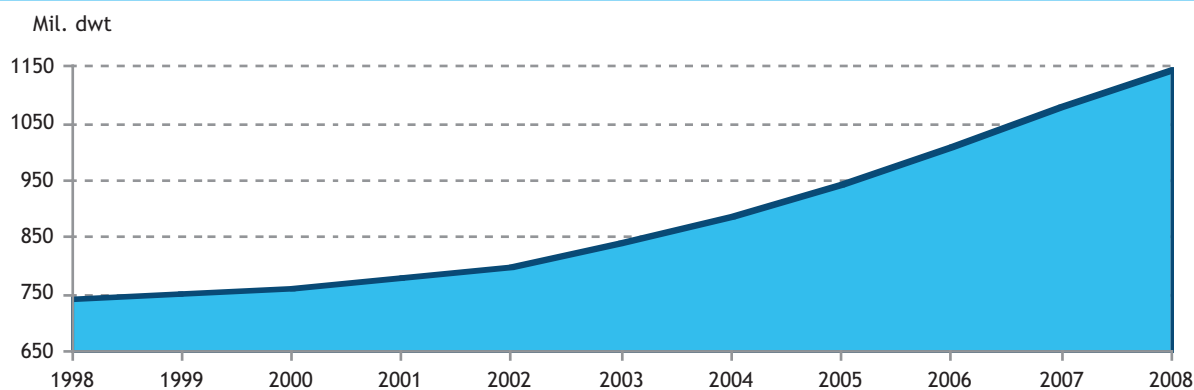
Traffico marittimo mondiale/World seaborne trade



Fonte/Source: Fearnleys Review 2008



L'evoluzione della flotta mondiale/World merchant fleet evolution



Fonte/Source: ISL Bremen

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° aprile 2009/April 1st 2009

	Paesi / Countries	Bandiera nazionale/ National flag		Bandiera estera/ Foreign flag		Totale flotta controllata/ Total controlled fleet		% bandiera estera/ Foreign flag	% sul totale/ of total
		N.	1000 dwt	N.	1000 dwt	N.	1000 dwt		
1	Grecia/Greece	729	54.145	2.365	122.331	3.094	176.476	69%	15%
2	Giappone/Japan	653	11.837	3.011	162.154	3.664	173.991	93%	15%
3	Germania/Germany	451	17.489	3.060	88.619	3.511	106.108	84%	9%
4	Cina/China	1.654	36.686	1.495	56.137	3.149	92.822	60%	8%
5	Corea del Sud/Korea Rep. Of	731	20.700	428	26.428	1.159	47.128	56%	4%
6	Norvegia/Norway	479	10.634	1.006	35.823	1.485	46.457	77%	4%
7	Hong Kong	328	19.262	348	15.571	676	34.833	45%	3%
8	USA	209	6.034	751	28.566	960	34.600	83%	3%
9	Danimarca/Denmark	298	11.849	528	19.373	826	31.222	62%	3%
10	Regno Unito/United Kingdom	305	11.017	409	20.095	714	31.112	65%	3%
11	Taiwan	83	4.054	538	26.283	621	30.337	87%	3%
12	Singapore	491	16.812	296	11.005	787	27.817	40%	2%
13	ITALIA /ITALY	528	13.160	219	6.358	747	19.519	33%	2%
14	Russia	958	5.183	473	12.361	1.431	17.544	70%	2%
15	India	345	13.652	49	2.674	394	16.326	16%	1%
16	Turchia/Turkey	540	6.958	626	8.570	1.166	15.528	55%	1%
17	Arabia Saudita/Saudi Arabia	56	1.260	63	14.183	119	15.443	92%	1%
18	Iran	66	1.333	132	14.105	198	15.439	91%	1%
19	Canada	103	723	193	13.828	296	14.551	95%	1%
20	Belgio/Belgium	70	6.095	111	7.614	181	13.709	56%	1%
21	Malaysia	245	7.400	66	3.568	311	10.968	33%	1%
22	Emirati Arabi Uniti/UAEs	38	598	294	8.423	332	9.021	93%	1%
23	Cipro/Cyprus	123	3.196	223	4.676	346	7.872	59%	1%
24	Svezia/Sweden	132	1.714	222	5.617	354	7.331	77%	1%
25	Indonesia	686	5.089	101	2.194	787	7.283	30%	1%
26	Kuwait	37	3.845	45	2.676	82	6.521	41%	1%
27	Paesi Bassi/Netherlands	433	3.899	166	2.595	599	6.494	40%	1%
28	Francia/France	112	2.788	119	3.341	231	6.129	55%	1%
29	Vietnam/Viet Nam	370	3.516	67	1.943	437	5.459	36%	0%
30	Spagna/Spain	125	1.487	134	2.802	259	4.290	65%	0%
	Altri/Others	2.030	24.636	1.789	38.029	3.819	62.664	61%	5%
	Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale/Tonnage controlled by unknown shipowners	-	-	-	-	4.071	68.751		6%
	Totale / Total	13.408	327.052	19.327	767.942	36.806	1.163.744	66%	100%

Fonte/Source: Dati ISL su base Lloyd's Register Fairplay/ISL based on Lloyd's Register Fairplay

Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri, 31 dicembre 2008

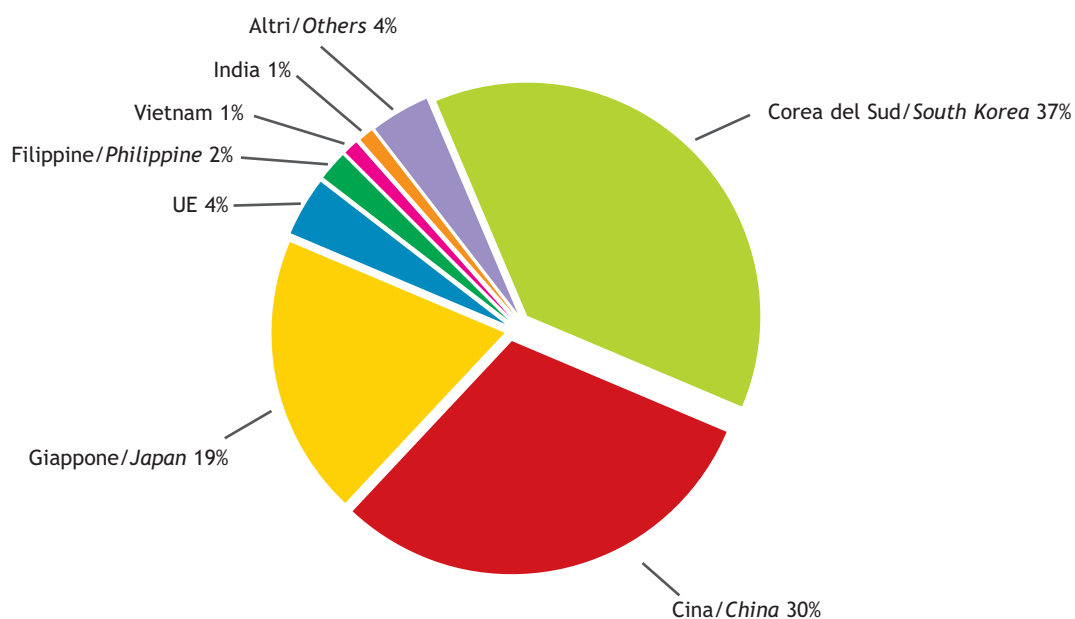
World fleet: ships on principal registers, December 31st, 2008

Navi di 100 gt ed oltre/ships greater than 100

	Bandiera / Flag	N.	000 gt	%	000 dwt	%
1	Panama	8.065	183.504	22%	269.544	23%
2	Liberia	2.306	82.390	10%	123.691	11%
3	Bahamas	1.446	46.543	6%	57.438	5%
4	Isole Marshall/Marshall Islands	1.265	42.636	5%	67.857	6%
5	Singapore	2.451	39.886	5%	58.720	5%
6	Hong Kong	1.371	39.100	5%	64.152	6%
7	Grecia/Greece	1.498	36.822	4%	62.964	5%
8	Malta	1.532	31.633	4%	50.331	4%
9	Cina/China	3.916	26.811	3%	39.074	3%
10	Cipro/Cyprus	1.016	20.109	2%	31.085	3%
11	Norvegia/Norway	2.055	18.312	2%	22.137	2%
12	Germania/Germany	961	15.283	2%	17.827	2%
13	Regno Unito/UK	1.676	15.247	2%	15.207	1%
14	Corea del sud/South Korea	3.001	14.145	2%	22.106	2%
15	ITALIA / ITALY	1.588	13.600	2%	14.238	1%
16	Giappone/Japan	6.316	13.536	2%	14.965	1%
17	USA	6.524	11.268	1%	10.609	1%
18	Danimarca/Denmark	963	10.570	1%	12.112	1%
19	Bermuda	153	9.593	1%	9.556	1%
20	Antigua e Barbuda	1.195	9.537	1%	12.436	1%
TOTALE MONDIALE / Worldwide Total		99.741	830.704	100%	1.157.672	100%

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Lloyd's Register Fairplay/Confitarma processing of Lloyd's Register Fairplay data

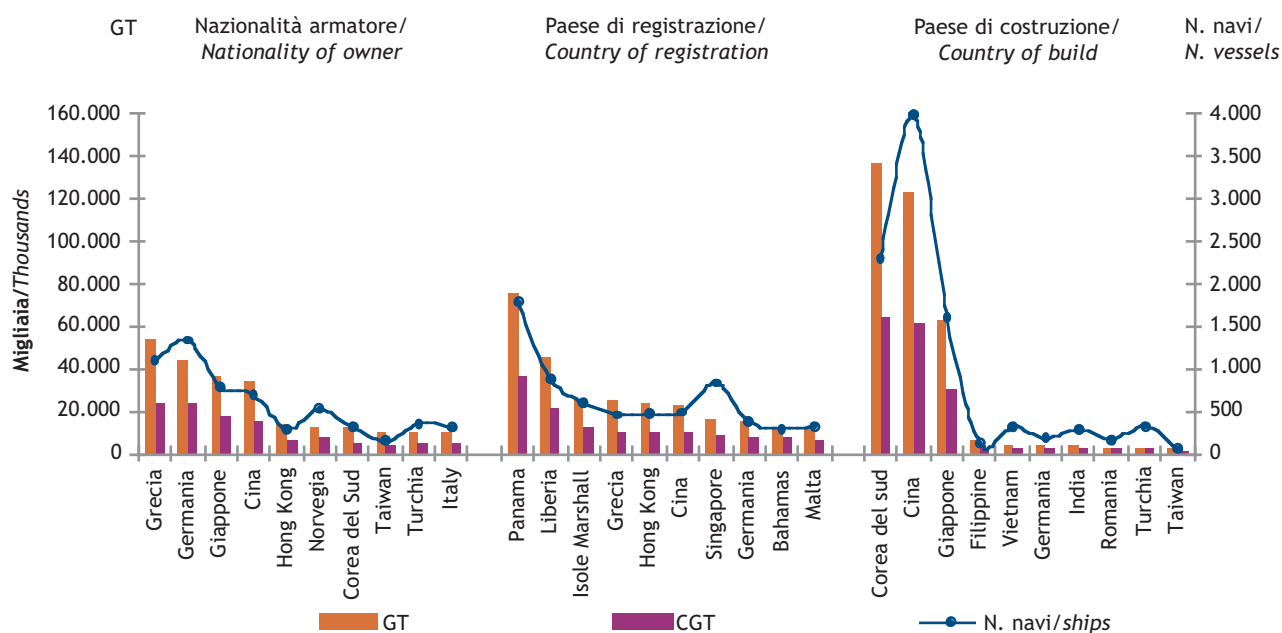
Ripartizione delle commesse ai cantieri/Break-down of shipyards orders



Fonte/Source: Lloyd's Register Fairplay



Ordini ai cantieri mondiali/World orderbook



Fonte/Source: Lloyd's Register Fairplay

Traffico marittimo di petrolio greggio/Maritime traffic of crude oil

Area di IMBARCO/EMBARKMENT			Area di SBARCO/DISEMBARKMENT		
Area	miliardi t/m (bn t/m)	mil. t	Area	miliardi t/m (bn t/m)	mil. t
Medio Oriente/ Middle East	5.468	823,5	N. America	2.487	475,2
Africa Occidentale/ West Africa	1.584	238,4	Giappone/Japan	1.326	203,3
Caraibi/ Caribbean	543	205,5	Europa Nord-Ovest/N.W. Europe	938	212,5
N. Africa	387	123,4	Mediterraneo/ Mediterranean	547	211,4
Mare del Nord/North Sea	125	34,5	S. America	118	25,5
Sud Est Asiatico/South East Asia	179	66,5	Altri Asia/Other Asia	3.663	599,1
Vicino Oriente/Near East	94	20,9	Altri/Others	135	48,4
Altri/Others	834	262,7		0	0
TOTALE/Total	9.214	1.775,40	TOTALE/Total	9.214	1.775,40

Data in miliardi di tonnellate miglia e milioni di tonnellate, Anno 2007/Data in billion tonne-miles and million tons, Year 2007

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

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.% 2008/2007
Flotta/Fleet	4.087	379,3	6%
Ordini ai cantieri/Order book	1529	164,7	6%
Consegne di nuove navi/Deliveries	437	33,7	14%
Demolizioni/Demolitions sales	43	3,6	64%
Vendite di seconda mano/Second hand sales	209	22,1	-37%

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys Review 2008/Confitarma processing of Fearnleys data Review 2008

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

Crude Oil				Oil Product				Totale/Total			
Paese/Country	N.	000 dwt		Paese/Country	N.	000 dwt		Paese/Country	N.	000 dwt	
1	Grecia /Greece	427	58.084	1	Grecia /Greece	184	7.002	1	Grecia/Greece	611	65.086
2	Giappone /Japan	176	34.573	2	Giappone /Japan	242	6.160	2	Giappone/Japan	418	40.733
3	Norvegia /Norway	104	18.231	3	Cina /China	210	4.881	3	Norvegia/Norway	127	19.034
4	Germania /Germany	98	14.897	4	Danimarca /Denmark	43	2.741	4	Cina /China	309	18.871
5	Cina /China	99	13.990	5	USA	53	2.607	5	Germania/Germany	143	17.307
6	Arabia Saudita /Saudi Arabia	51	13.413	6	Germania /Germany	45	2.410	6	USA	137	14.613
7	Regno Unito /UK	70	12.662	7	Singapore	146	1.987	7	Singapore	256	13.761
8	USA	84	12.006	8	Russia	177	1.884	8	Arabia Saudita /Saudi Arabia	63	13.542
9	Singapore	110	11.774	9	Svezia /Sweden	44	1.682	9	Regno Unito /UK	106	13.295
10	Iran	41	9.734	10	India	33	1.534	10	Corea del Sud /South Korea	96	10.042
11	Corea del Sud /South Korea	55	9.460	11	Indonesia	115	1.083	11	Iran	44	9.776
12	Hong Kong	51	9.030	12	Emirati Arabi Uniti /UAE	51	1.047	12	Hong Kong	81	9.660
13	Canada	62	7.670	13	ITALIA / ITALY	33	997	13	Russia	246	9.434
14	Russia	69	7.550	14	Norvegia /Norway	23	803	14	India	94	8.851
15	India	61	7.317	15	Canada	13	674	15	Canada	75	8.344
16	Belgio /Belgium	32	7.212	16	Kuwait	14	648	16	Danimarca /Denmark	72	8.010
17	Malesia /Malaysia	44	6.635	17	Regno Unito /UK	36	633	17	Belgio /Belgium	39	7.461
18	Danimarca /Denmark	29	5.269	18	Hong Kong	30	630	18	Malesia /Malaysia	81	6.875
19	Taiwan	29	4.979	19	Corea del Sud /South Korea	41	582	19	Taiwan	38	5.180
20	Kuwait	19	3.594	20	Turchia /Turkey	58	359	20	ITALIA / ITALY	64	4293
21	ITALIA / ITALY	31	3.296	21	Belgio /Belgium	7	249	21	Kuwait	33	4.242
22	Turchia /Turkey	20	2.393	22	Malesia /Malaysia	37	240	22	Emirati Arabi Uniti /EUA	72	3.204
23	Emirati Arabi Uniti /UAE	21	2.157	23	Taiwan	9	201	23	Svezia /Sweden	51	2.882
24	Svezia /Sweden	7	1.200	24	Arabia Saudita /Saudi Arabia	12	129	24	Turchia /Turkey	78	2.752
25	Indonesia	22	1.145	25	Iran	3	42	25	Indonesia	137	2.228
TOTALE MONDO/Total World	2.067	303.681		TOTALE MONDO/Total World	2.483	50.162		TOTALE MONDO/Total World	4.550	353.843	

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 Lloyd's Register Fairplay /Confitarma processing of Lloyd's Register Fairplay data

Prezzi delle navi cisterna nuove e di seconda mano/New-building and second-hand tankers prices

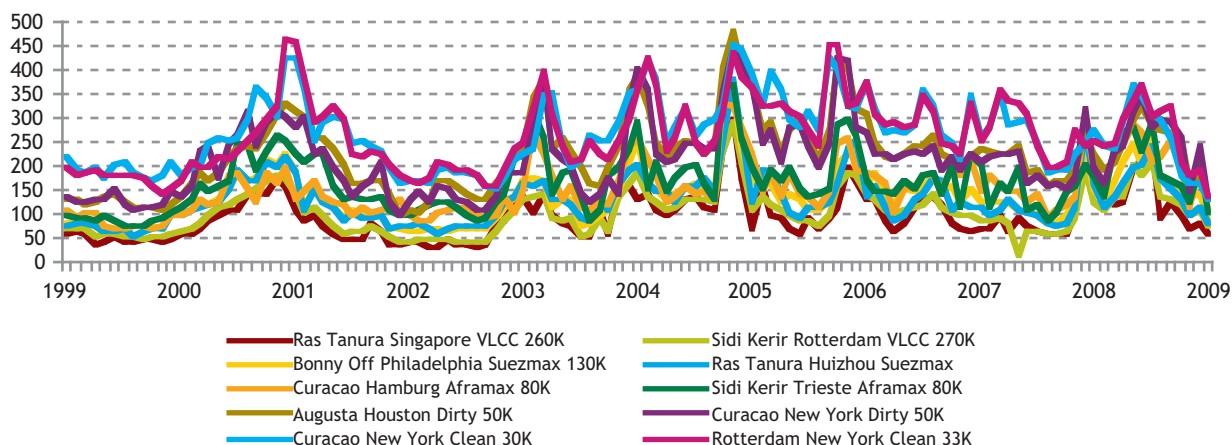
(milioni di \$ USA/million US \$)												
	Nuove costruzioni/New-buiding				Navi di seconda mano/Second-hand ships							
	Product Carriers Clean	Aframax	Suemax	VLCC	Product Carriers Clean		Aframax		Suemax		VLCC	
000 dwt	47	110	150	300	40	40	95	95	150	150	300	300
Anni /Years					5	10	5	10	5	10	5	10
2003	30,5	41	51	75	28	11,5	38	19	48	26	75	37,5
2004	38	56	67	105	40	17	57	32	74	41,5	107	70
2005	42	60	70	120	45	36	59,5	47,5	76	61	108	87
2006	47	64	78	127	47,5	37,5	66	53	85	68	121	97
2007	51	69	88	141	50	40	68	55	95	78	130	104
2008	45	67	82	135	42	34	57,5	46	76	61	110	88
Var.% 2008/2007	-11,8	-2,9	-6,8	-4,3	-16	-15	-15,4	-16,4	-20	-21,8	-15,4	-15,4
Var.% 2008/2003	47,5	63,4	60,8	80	50	195,7	51,3	142,1	58,3	134,6	46,7	134,7

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys, Review 2008/Confitarma processing of Fearnleys data, Review 2008



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

(Worldscale Rates)



Fonte/Source: Clarkson Research Studies

Principali flotte di navi chimichiere/World's leading chemical fleet

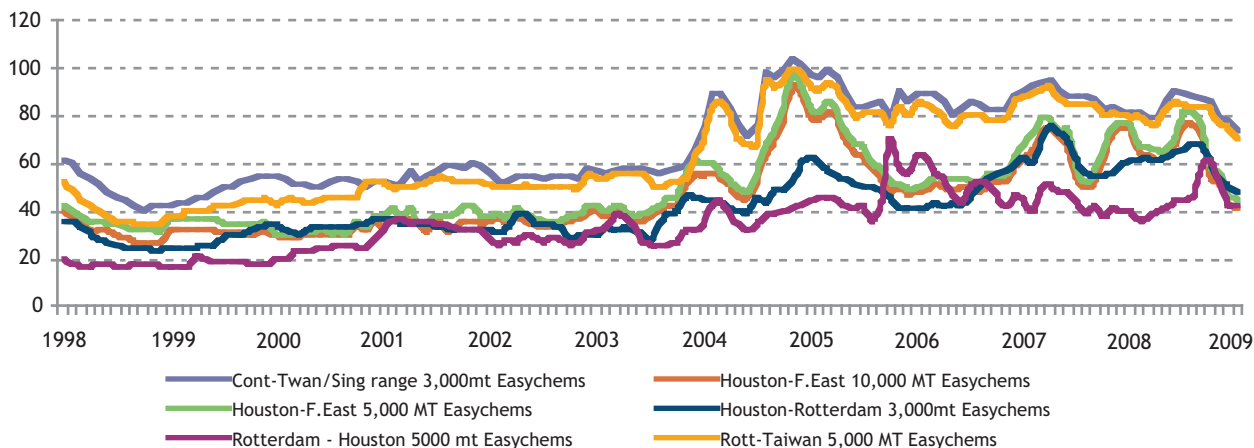
	Paese / Country	N.	000 dwt	%
1	Grecia/Greece	287	8.805	12,90%
2	Giappone/Japan	406	6.279	9,20%
3	Norvegia/Norway	302	5.925	8,70%
4	ITALIA / ITALY	198	5.301	7,80%
5	Germania/Germany	210	4.337	6,40%
6	USA	120	3.226	4,70%
7	Danimarca/Denmark	146	3.159	4,60%
8	Svezia/Sweden	117	2.502	3,70%
9	Hong Kong	66	2.311	3,40%
10	Singapore	88	2.295	3,40%
	Altri/Others	1.442	23.958	35,20%
	TOTALE MONDIALE / World Total	3.382	68.098	100%

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 Lloyd's Register Fairplay/Confitarma processing of Lloyd's Register Fairplay data

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.% 2008/2007	N.	Mil. dwt	Var.% 2008/2007
Flotta/Existing fleet	304	41,4	27,80%	1.070	18,1	13,80%
Ordini ai cantieri/ Order book	86	14,5	-38,00%	169	4,6	-27,00%

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys, Review 2008/Confitarma processing of Fearnleys dat, Review 2008

Principali flotte mondiali di navi gassiere/World's leading gas tanker fleets

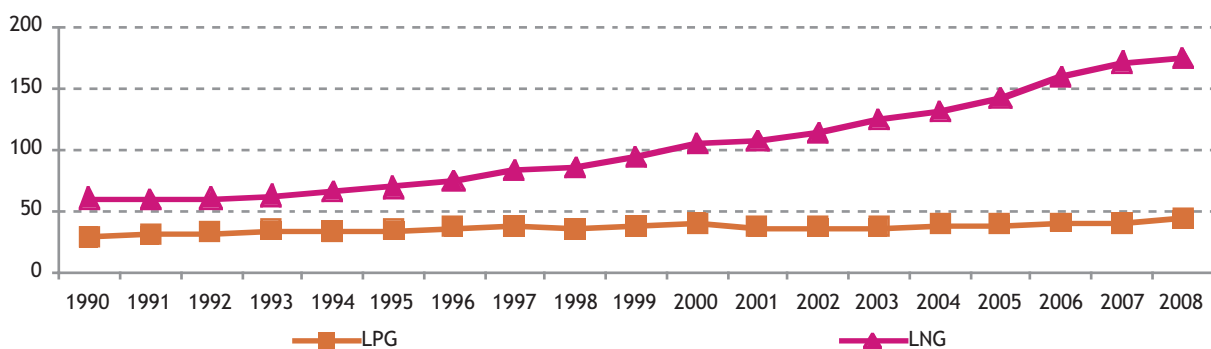
Paese / Country	LNG		LPG		TOTALE	
	N.	000 dwt	N.	000 dwt	N.	000 dwt
1 Giappone/Japan	67	4.909	124	2.516	191	7.425
2 Regno Unito/UK	43	3.130	33	709	76	3.839
3 Cina/China	13	1048	75	1.856	88	2.904
4 Grecia/Greece	11	911	90	1561	101	2.472
5 Norvegia/Norway	15	1049	69	1.031	84	2.080
6 Corea del sud/South Korea	21	1.620	38	437	59	2.057
7 Malesia/Malaysia	27	1.867	6	19	33	1.886
8 USA	14	1149	20	582	34	1.731
9 Nigeria	13	982	2	5	15	987
10 Canada	11	918	0	0	11	918
11 Belgio	5	386	15	511	20	897
12 Germania/Germany	4	393	64	440	68	833
13 Danimarca/Denmark	4	316	32	499	36	815
14 India	2	162	18	422	20	584
15 Emirati Arabi Uniti/UAE	8	579	0	0	8	579
16 Australia	5	377	3	56	8	433
17 ITALIA / ITALY	4	122	39	271	43	393
18 Monaco	0	0	14	345	14	345
19 Brunei	7	341	0	0	7	341
20 Hong Kong	0	0	24	330	24	330
TOTALE MONDIALE / World total	301	22.270	889	13.838	1.190	36.108

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

Fonte/Source: Lloyd's Register Fairplay

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

Mil/tonn.



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Studies e Fearnleys Review 2008/Confitarma processing on Clarksons Research and Fearnleys Review 2008 data



Prezzi delle navi LNG e LPG nuove e di seconda mano/*New building and second-hand gas carrier prices*

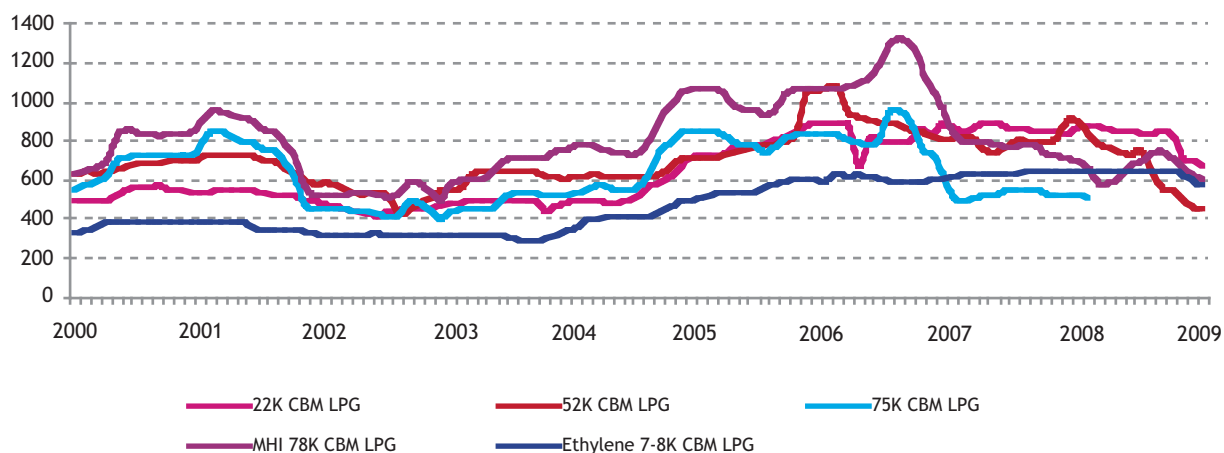
(milioni di \$ USA/*million US \$*)

	Nuove costruzioni/ <i>Newbuilding</i>				Navi di seconda mano/ <i>Second-hand ships</i>			
	LNG	LPG			LPG			
000 Metricubi/ <i>thousand of cubic meters</i>	145	15	24	75	15	24	75	75
Anni/ <i>Years</i>					8	3	3	8
2003	155	30	31	59	24	31	54	43
2004	190	40	45	77	28	44	75	60
2005	203	46	54	89	40	53	97	77
2006	215	51	56	93	44	65	107,5	91
2007	215	51	55	96	44	56	88	77,5
2008	220	50	53	90	40	50	75	60
Var.% 2008/2007	2,3	-2	-3,6	-6,3	-9,1	-10,7	-14,8	-22,6
Var.% 2008/2003	41,9	66,7	71	52,5	66,7	61,3	38,9	39,5

Fonte/*Source*: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys, Review 2008/*Confitarma processing of Fearnleys data, Review 2008*

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

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



Fonte/*Source*: Clarkson Research Studies

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

	N. Navi/ <i>Ships</i>	dwt	
		Milioni/ <i>Million</i>	Var.% 2008/2007
Flotta/ <i>Existing Fleet</i>	6.965	418,8	7,4%
Ordini ai cantieri/ <i>Order book</i>	3011	268,5	17,6%
Consegne di nuove navi/ <i>Deliveries</i>	355	28,9	18,0%
Demolizioni/ <i>Demolition sales</i>	38	3,1	3000,0%
Vendite di seconda mano/ <i>Second-hand sales</i>	311	20,4	-53,70%

Fonte/*Source*: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys, Review 2008/*Confitarma processing of Fearnleys data, Review 2008*

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

	Paese / Country	N.	000 dwt
1	Giappone/Japan	1.201	90.802
2	Grecia/Greece	1.271	79.897
3	Cina/China	926	48.350
4	Corea del Sud/South Korea	331	26.097
5	Germania/Germany	316	19.670
6	Hong Kong	281	17.804
7	Taiwan	219	15.066
8	USA	209	10.595
9	Norvegia/Norway	168	9.191
10	Regno Unito/UK	143	8.447
11	Turchia/Turkey	171	6.648
12	India	122	5.903
13	Singapore	93	5.406
14	ITALIA / ITALY	78	5.397
15	Canada	107	4.374
16	Belgio/Belgium	27	3.714
17	Danimarca/Denmark	77	3.335
18	Iran	59	2.985
19	Emirati Arabi Uniti/EUA	52	2.660
20	Vietnam	75	2.484
21	Monaco	36	2.062
22	Polonia/Poland	62	2.031
23	Croazia/Croatia	43	1.751
24	Russia	108	1.625
25	Spagna/Spain	24	1.502
TOTALE MONDO / World Total		7.184	416.764
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 Lloyd's Register Fairplay/Confitarma processing of Lloyd's Register Fairplay data



Il traffico marittimo di merci secche alla rinfusa/*Maritime traffic of dry bulk commodities*

Dati in miliardi di tonnellate miglia e milioni di tonnellate, Anno 2007/ <i>Data in billion tonne-miles and million tons, Year 2007</i>					
MINERALI DI FERRO/ <i>IRON ORE</i>					
AREE di IMBARCO/ <i>EMBARKMENT</i>			AREE di SBARCO/ <i>DISEMBARKMENT</i>		
Area	miliardi t/m (<i>bn t/m</i>)	mil. t	Area	miliardi t/m (<i>bn t/m</i>)	mil. t
S. America	2.132	265	Cina/ <i>China</i>	2.469	378
Australia/N.Z	1.310	278	Giappone/ <i>Japan</i>	841	139
Africa	276	43	UK/Continente/ <i>UK/Continent</i>	498	106
Asia	470	115	Altri F. East/ <i>Other F. East</i>	414	66
N. America	206	27	Altri/ <i>Others</i>	113	30
Europa/ <i>Europe</i>	150	59	Altri Europa/ <i>Others Europe</i>	90	40
			Mediterraneo/ <i>Mediterranean</i>	107	24
			Usa	12	4
TOTALE/Total	4.544	787	TOTALE/Total	4.544	787
CARBONE/ <i>COAL</i>					
AREE di IMBARCO/ <i>EMBARKMENT</i>			AREE di SBARCO/ <i>DISEMBARKMENT</i>		
Area	miliardi t/m (<i>bn t/m</i>)	mil. t	Area	miliardi t/m (<i>bn t/m</i>)	mil. t
Australia	1.433	252	UK/Continente/ <i>UK/Continent</i>	768	131
Indonesia	739	174	Giappone/ <i>Japan</i>	661	187
S. Africa	442	63	Altri F. East/ <i>Other F. East</i>	439	160
N. America	371	66	Altri/ <i>Others</i>	1082	185
S. America	376	77	Mediterraneo/ <i>Mediterranean</i>	243	30
Cina/ <i>China</i>	171	52	Altri Europa/ <i>Others Europe</i>	389	82
FSU/Europa orientale/ <i>FSU/E. Europe</i>	90	85	S. America	196	31
Altri/ <i>Others</i>	156	37			
TOTALE/Total	3.778	806	TOTALE/Total	3.778	806
GRANAGLIE/ <i>GRAIN</i>					
AREE di IMBARCO/ <i>EMBARKMENT</i>			AREE di SBARCO/ <i>DISEMBARKMENT</i>		
Area	miliardi t/m (<i>bn t/m</i>)	mil. t	Area	miliardi t/m (<i>bn t/m</i>)	mil. t
Usa	864	132	Oceano Indiano/ <i>Indian Ocean</i>	176	29
S. America	783	117	Africa	198	50
Australia	43	9	Americhe/ <i>Americas</i>	225	62
Canada	115	21	West Europe	308	35
Altri/ <i>Others</i>	122	61	Far East	904	115
			Altri/ <i>Others</i>	46	39
			East. Europe	70	11
TOTALE/Total	1.927	340	TOTALE/Total	1.927	340

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

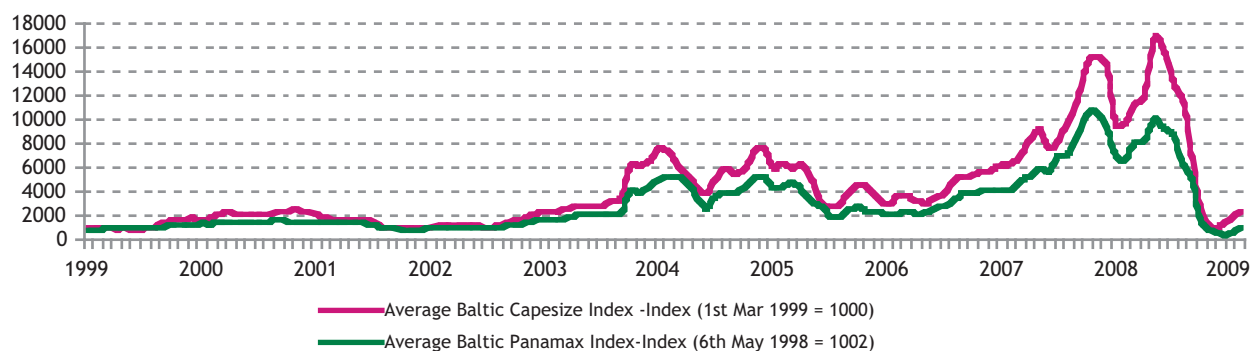
Prezzi delle navi portarinfuse nuove e di seconda mano/*New-building and second-hand bulkcarriers prices*

(milioni di \$ USA/ <i>million US \$</i>)									
	Nuove costruzioni/ <i>New-building</i>			Navi di seconda mano/ <i>Second-hand ships</i>					
	Handysize	Panamax	Capesized	Handymax		Panamax		Capesize	
000 dwt	50	74	170	52	45	70	70	170	150
Anni / Years				5	10	5	10	5	10
2003	22,5	25	47	20,5	16	28	20	46	33
2004	30	35	61	30	24,5	41	33,5	65	48
2005	31	36	59	26,5	21	30	24	58	42
2006	34	38	68	40,5	32	46	38	81	68
2007	45	51	92	75,5	64	91,5	75	152	118
2008	37	42	76	25	18	27	22	47	37
Var.% 2008/2007	-17,8	-17,6	-17,4	-66,9	-71,9	-70,5	-70,7	-69,1	-68,6
Var.% 2008/2003	64,4	68	61,7	22	12,5	-3,6	10	2,2	12,1

Fonte/*Source*: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys, Review 2008/*Confitarma processing of Fearnleys data, Review 2008*



Andamento dei noli di 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	1.674	54.690
2	Giappone/Japan	422	15.525
3	Danimarca/Denmark	227	13.727
4	Cina/China	369	9.058
5	Grecia/Greece	278	8.915
6	Taiwan	219	7.704
7	Regno Unito/UK	129	5.040
8	Singapore	155	4.618
9	Corea del Sud/South Korea	151	4.403
10	Francia/France	84	3.933
11	USA	127	3.408
12	Canada	37	1.939
13	Cipro/Cyprus	133	1.874
14	Israele/Israel	42	1.784
15	Norvegia/Norway	156	1.752
16	Hong Kong	43	1.710
17	Kuwait	27	1.497
18	Malesia/Malaysia	50	935
19	Turchia/Turkey	66	906
20	Iran	19	884
21	Svizzera/Switzerland	22	835
22	Paesi Bassi/Netherlands	60	716
23	Tailandia/Thailandia	56	672
24	Indonesia	76	640
25	Russia	95	624
26	Emirati Arabi Uniti/UAE	32	501
27	ITALIA/ITALY	20	446
28	Spagna/Spain	32	324
29	Belgio/Belgium	19	213
30	Svezia/Sweden	13	146
TOTALE MONDO/World Total		5.626	168.229

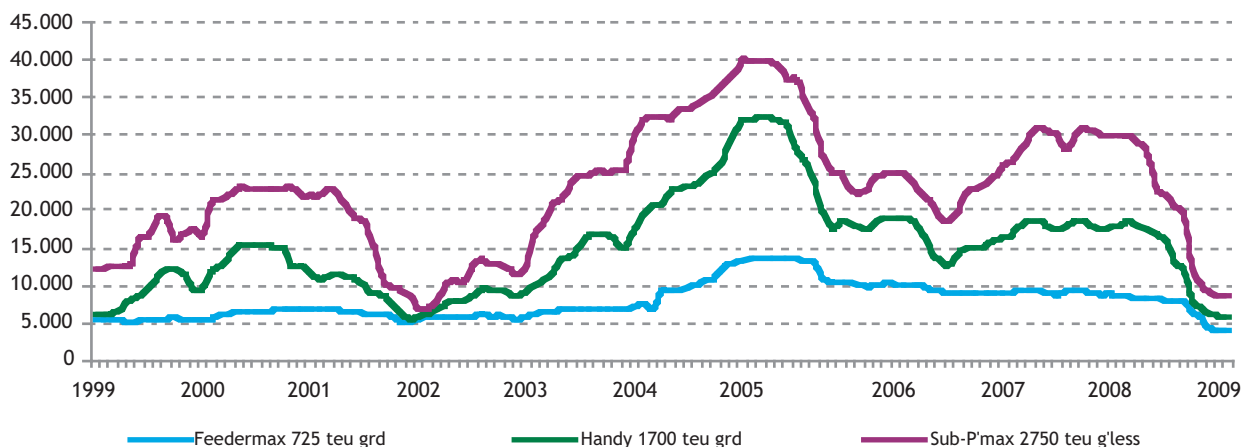
Navi di almeno 1.000 gt per nazionalità dell'armatore/ships of 1.000 gt and over by nationality of owner

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Lloyd's Register Fairplay/Confitarma processing of Lloyd's Register Fairplay data



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

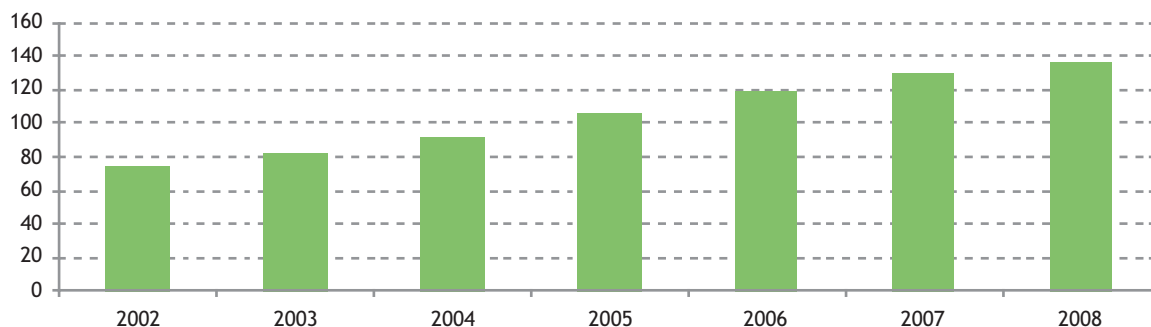
(US \$-giorno/US \$-day)



Fonte/Source: Clarkson Research Studies

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

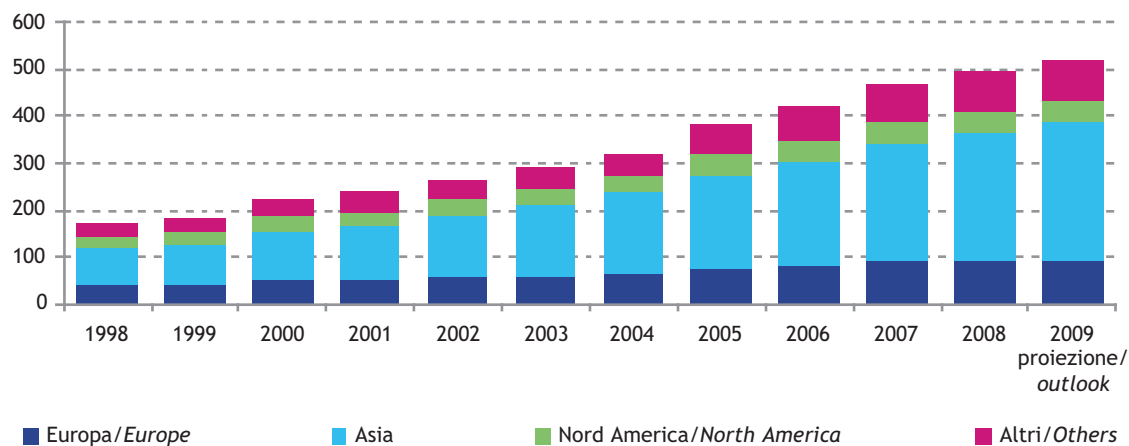
(milioni di Teu/million teu)



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

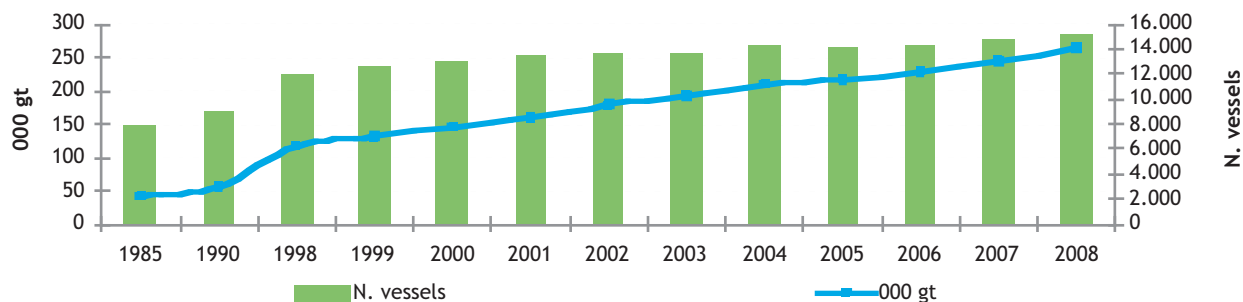
Principali flotte mondiali di navi traghetto/ World's leading ro-ro fleets

Paese / Country	Ro-Ro cargo			Ro-Ro passenger			Totale/Total		
	N.	000 gt	000 dwt	N.	000 gt	000 dwt	N.	000 gt	000 dwt
1 Giappone/Japan	475	15.851	5.818	130	984	376	605	16.835	6.194
2 ITALIA / ITALY	77	2.605	1.425	150	2.032	517	227	4.637	1.942
3 Norvegia/Norway	82	3.252	1.512	112	731	124	194	3.983	1.636
4 Svezia/Sweden	61	2.576	1.167	43	943	195	104	3.519	1.362
5 Grecia/Greece	91	2.456	942	130	1.602	369	221	4.058	1.311
6 USA	59	1.581	698	59	296	123	118	1.877	821
7 Hong Kong	46	1.997	674	10	122	34	56	2.119	708
8 Regno Unito/UK	45	1.460	547	47	377	70	92	1.837	617
9 Danimarca/Denmark	43	801	434	36	635	135	79	1.436	569
10 Germania/Germany	39	450	303	49	682	180	88	1.132	483
11 Finlandia/Finland	37	453	275	29	807	177	66	1.260	452
12 Cina/China	35	441	232	49	476	145	84	917	377
13 Paesi bassi/Netherlands	29	599	355	9	29	5	38	628	360
14 Corea del sud/South Korea	23	451	236	29	344	110	52	795	346
15 Francia/France	20	364	221	36	575	112	56	939	333
16 Turchia/Turkey	28	469	248	49	170	57	77	639	305
17 Spagna/Spain	20	208	95	55	564	124	75	772	219
18 Arabia saudita/Saudi Arabia	8	194	184	9	74	15	17	268	199
20 Canada	10	154	89	62	448	88	72	602	177
19 Belgio/Belgium	21	329	166	0	0	0	21	329	166
TOTALE MONDIALE / World Total	1.649	41.292	18.043	1.626	16.215	4.059	3.275	57.507	22.102

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

Fonte/Source: Lloyd's Register Fairplay

Evoluzione della flotta crocieristica mondiale/Evolution of world cruise fleet



Fonte/Source: ISL Bremen

Principali flotte mondiali di navi da crociera per paese di registrazione/ World's leading passenger cruise by registration

Paese / Country	N.	000 gt
1 Bahamas	102	4.955
2 Panama	42	2.304
3 Bermuda	23	1.928
4 ITALIA / ITALY	24	1.254
5 Malta	31	1.179
6 Paesi Bassi/Netherlands	24	962
7 Regno Unito/UK	12	670
8 Grecia/Greece	12	149
12 Isole Marshall/Marshall Island	6	141
9 USA	28	135
10 Madeira	9	135
11 Giappone/Japan	5	122
13 Cipro/Cyprus	5	104
TOTALE MONDIALE / World total	506	14.406

Fonte/Source: Lloyd's Register Fairplay



La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

European shipping and Union maritime policy

La flotta dell'Unione Europea al 31 dicembre 2008/The European Union Fleet as at 31 December 2008

Navi di 100 gt ed oltre/Ships of 100 gt and over						
	Bandiera / Flag	N.	000 gt	%	000 dwt	%
1	Grecia/Greece	1.498	36.822	21,10%	62.964	26,90%
2	Malta	1.532	31.633	18,20%	50.331	21,50%
3	Cipro/Cyprus	1.016	20.109	11,50%	31.085	13,30%
4	Germania/Germany	961	15.283	8,80%	17.827	7,60%
5	Regno Unito/UK	1.676	15.247	8,80%	15.207	6,50%
6	ITALIA / ITALY	1.588	13.600	7,80%	14.238	6,10%
7	Danimarca/Denmark	963	10.570	6,10%	12.112	5,20%
8	Paesi Bassi/Netherlands	1.296	6.684	3,80%	6.038	2,60%
9	Francia/France	951	6.323	3,60%	7.641	3,30%
10	Svezia/Sweden	566	4.389	2,50%	2.474	1,10%
11	Belgio/Belgium	243	4.242	2,40%	6.394	2,70%
12	Spagna/Spain	1.679	3.055	1,80%	2.306	1,00%
13	Finlandia/Finland	287	1.565	0,90%	1.183	0,50%
14	Portogallo/Portugal	472	1.096	0,60%	1.068	0,50%
15	Bulgaria	136	876	0,50%	1.229	0,50%
16	Lussemburgo/Luxemburg	82	730	0,40%	693	0,30%
17	Lituania/Lithuania	114	424	0,20%	343	0,10%
18	Estonia	116	363	0,20%	77	0,00%
19	Lettonia/Latvia	151	290	0,20%	219	0,10%
20	Romania	188	262	0,20%	166	0,10%
21	Polonia/Poland	358	213	0,10%	64	0,00%
22	Rep. Slovacca/Slovakia	51	190	0,10%	250	0,10%
23	Irlanda/Irish Republic	229	186	0,10%	167	0,10%
24	Austria	4	14	0,00%	18	0,00%
25	Slovenia	7	2	0,00%	0	0,00%
TOTALE / Total		16.164	174.168	100%	234.094	100%
TOTALE MONDIALE / World total		99.741	830.704		1.157.672	
% sul totale mondiale/% on world total				21%		20%

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Lloyd's Register-Fairplay/Confitarma processing Lloyd's Register-Fairplay data

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

Anno/Year 2008	Importazioni/Import		Esportazioni/Export		Totale/Total	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Mare/Sea	1.258.766.359,00	71	392.690.213,00	74	1.651.456.572,00	71,9
Treno/Rail	72.478.458,00	4	24.539.203,00	5	97.017.661,00	4,2
Strada/Road	54.208.180,00	3	81.692.012,00	15	135.900.192,00	5,9
Aria/Air	3.490.846,00	0	11.811.958,00	2	15.302.804,00	0,7
Idrovie/Inland waterways	12.997.101,00	1	8.386.680,00	2	21.383.781,00	0,9
Altri/Other	362.609.884,00	21	11.798.278,00	2	374.408.162,00	16,3
TOTALE/Total	1.764.550.828,00	100	530.918.344,00	100	2.295.469.172,00	100

Fonte/Source: Eurostat 2008



Importazioni dell'Unione Europea per modalità di trasporto/Imports of the European Union by mode of transport

	Totale/ Total		Mare/ Sea		Treno/ Rail		Strada/ Road		Aereo/ Air		Idrovie/ Inland Waterway		Altri/ Others	
		tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	
Austria	24.582.493	4.146.846	17%	1.921.720	8%	2.503.014	10%	53.410	0%	2.610.406	11%	13.347.097	54%	
Belgio/Belgium	91.987.936	75.366.275	82%	54.090	0%	3.709.755	4%	172.977	0%	3.139.230	3%	9.545.609	10%	
Bulgaria	19.606.384	14.567.833	74%	522.595	3%	2.024.859	10%	6.827	0%	2.472.352	13%	11.918	0%	
Cipro/Cyprus	2.974.596	2.966.121	100%	0	0%	185	0%	8.123	0%	0	0%	167	0%	
Danimarca/Denmark	23.302.180	21.121.166	91%	46.216	0%	928.968	4%	50.787	0%	0	0%	1.155.043	5%	
Estonia	2.758.750	1.033.029	37%	1.141.948	41%	395.289	14%	4.458	0%	0	0%	184.026	7%	
Finlandia/Finland	42.209.851	25.176.102	60%	9.491.970	22%	3.483.808	8%	28.229	0%	759.742	2%	3.270.000	8%	
Francia/France	176.707.194	160.935.449	91%	258.655	0%	4.461.464	3%	383.502	0%	379.804	0%	10.288.320	6%	
Germania/Germany	245.944.373	121.881.041	50%	1.193.069	0%	9.797.993	4%	786.250	0%	1.106.335	0%	111.179.685	45%	
Grecia/Greece	21.280.174	16.343.745	77%	223.608	1%	1.338.265	6%	25.024	0%	0	0%	3.349.532	16%	
Irlanda/Ireland	10.121.705	9.939.995	98%	14	0%	98.432	1%	48.317	0%	0	0%	34.947	0%	
ITALIA /ITALY	259.534.652	208.046.976	80%	1.512.382	1%	3.690.474	1%	236.272	0%	0	0%	46.048.548	18%	
Lettonia/Latvia	4.925.987	834.808	17%	2.675.527	54%	264.228	5%	2.102	0%	0	0%	1.149.322	23%	
Lituania/Lithuania	18.522.450	10.749.754	58%	5.092.480	27%	424.800	2%	2.610	0%	1.356	0%	2.251.450	12%	
Lussemburgo	254.013	66.551	26%	50.717	20%	85.726	34%	49.500	19%	1	0%	1.518	1%	
Malta	363.894	362.114	100%	0	0%	0	0%	1.780	0%	0	0%	0	0%	
Paesi Bassi/Netherlands	218.120.363	147.409.938	68%	15.289	0%	3.003.684	1%	202.826	0%	215.443	0%	67.273.183	31%	
Polonia/Poland	56.907.058	14.640.940	26%	20.619.544	36%	2.113.444	4%	48.170	0%	2.860	0%	19.482.100	34%	
Portogallo/Portugal	28.560.127	28.474.163	100%	4.029	0%	54.572	0%	25.646	0%	0	0%	1.717	0%	
Repubblica Ceca/Czech Rep.	24.812.679	30.203	0%	8.596.848	35%	1.911.900	8%	17.404	0%	43	0%	14.256.281	57%	
Repubblica Slovacca/Slovakia	20.622.481	589.945	3%	8.951.096	43%	551.617	3%	38.651	0%	84.966	0%	10.406.206	50%	
Romania	27.690.606	20.176.509	73%	3.582.268	13%	2.165.642	8%	14.822	0%	1.749.918	6%	1.447	0%	
Slovenia	10.078.506	4.400.483	44%	448.866	4%	3.170.557	31%	3.926	0%	0	0%	2.054.674	20%	
Spagna/Spain	190.972.230	178.249.950	93%	29.855	0%	745.749	0%	228.972	0%	119	0%	11.717.585	6%	
Svezia/Sweden	33.841.288	28.310.529	84%	1.284.771	4%	4.029.747	12%	93.454	0%	0	0%	122.787	0%	
UK	184.725.058	162.945.894	88%	6.648	0%	13.360	0%	871.013	0%	0	0%	20.888.143	11%	
Ungheria/Hungary	23.143.800	0	0%	4.754.253	21%	3.240.648	14%	85.794	0%	474.526	2%	14.588.579	63%	
TOTALE/Total	1.764.550.828	1.258.766.359	71%	72.478.458	4%	54.208.180	3%	3.490.846	0%	12.997.101	1%	362.609.884	21%	

Fonte/Source: Eurostat 2008

Esportazioni dell'Unione Europea per modalità di trasporto/Exports of the European Union by mode of transport

	Totale/ Total		Mare/ Sea		Treno/ Rail		Strada/ Road		Aereo/ Air		Idrovie/ Inland Waterway		Altri/ Others	
		tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	
Austria	10.887.854	3.661.479	34%	2.647.634	24%	4.093.702	38%	73.878	1%	318.509	3%	92.652	1%	
Belgio/Belgium	39.578.526	30.286.599	77%	1.113.145	3%	5.539.396	14%	824.162	2%	1.558.448	4%	256.776	1%	
Bulgaria	10.006.868	7.359.862	74%	863.928	9%	1.321.391	13%	56.461	1%	392.873	4%	12.353	0%	
Cipro/Cyprus	524.895	480.775	92%	0	0%	0	0%	44.117	8%	0	0%	3	0%	
Danimarca/Denmark	6.733.067	5.690.296	85%	1.976	0%	974.000	14%	54.652	1%	18	0%	12.125	0%	
Estonia	3.421.998	2.167.053	63%	668.595	20%	520.506	15%	65.530	2%	0	0%	314	0%	
Finlandia/Finland	13.921.606	10.290.414	74%	1.009.197	7%	2.479.281	18%	51.482	0%	9.230	0%	82.002	1%	
Francia/France	54.174.544	39.022.958	72%	926.446	2%	9.149.175	17%	2.434.702	4%	938.960	2%	1.702.303	3%	
Germania/Germany	80.237.736	48.217.942	60%	4.608.526	6%	18.468.822	23%	1.278.277	2%	1.398.236	2%	6.265.933	8%	
Grecia/Greece	9.398.473	9.098.619	97%	0	0%	0	0%	299.854	3%	0	0%	0	0%	
Irlanda/Ireland	2.094.041	2.027.320	97%	172	0%	16.746	1%	46.512	2%	2	0%	3.289	0%	
ITALIA /ITALY	56.655.190	46.330.142	82%	1.117.837	2%	7.791.241	14%	1.192.451	2%	26	0%	223.493	0%	
Lettonia/Latvia	2.424.674	1.360.890	56%	610.375	25%	419.585	17%	33.288	1%	0	0%	536	0%	
Lituania/Lithuania	6.641.567	3.725.221	56%	1.399.318	21%	1.296.329	20%	5.269	0%	0	0%	215.430	3%	
Lussemburgo	838.440	190.036	23%	53.072	6%	71.491	9%	3.687	0%	0	0%	520.154	62%	
Malta	107.359	102.313	95%	0	0%	0	0%	5.045	5%	0	0%	1	0%	
Paesi Bassi/Netherlands	56.480.016	47.766.579	85%	159.566	0%	5.330.028	9%	285.369	1%	2.765.916	5%	172.558	0%	
Polonia/Poland	15.453.628	6.504.744	42%	3.120.274	20%	5.493.814	36%	99.531	1%	23.363	0%	211.902	1%	
Portogallo/Portugal	8.026.207	7.306.796	91%	26.358	0%	198.101	2%	492.077	6%	0	0%	2.875	0%	
Repubblica Ceca/Czech Rep.	3.771.086	653.336	17%	1.221.512	32%	1.798.391	48%	86.019	2%	8.178	0%	3.650	0%	
Repubblica Slovacca/Slovakia	2.610.644	290.404	11%	1.346.746	52%	899.249	34%	7.096	0%	65.066	2%	2.083	0%	
Romania	14.783.177	12.176.606	82%	791.034	5%	1.353.079	9%	41.155	0%	421.028	3%	275	0%	
Slovenia	4.119.448	997.032	24%	229.782	6%	2.561.551	62%	4.139	0%	0	0%	326.944	8%	
Spagna/Spain	45.972.535	38.541.826	84%	36.025	0%	2.905.283	6%	3.298.173	7%	33.271	0%	1.157.957	3%	
Svezia/Sweden	28.306.622	20.611.051	73%	1.191.081	4%	5.690.391	20%	337.008	1%	52	0%	477.039	2%	
UK	48.480.045	47.829.920	99%	34.956	0%	52.714	0%	556.435	1%	0	0%	6.020	0%	
Ungheria/Hungary	5.268.098	0	0%	1.361.648	26%	3.267.746	62%	135.589	3%	453.504	9%	49.611	1%	
TOTALE/Total	530.918.344	392.690.213	74%	24.539.203	5%	81.692.012	15%	11.811.958	2%	8.386.680	2%	11.798.278	2%	

Fonte/Source: Eurostat 2008



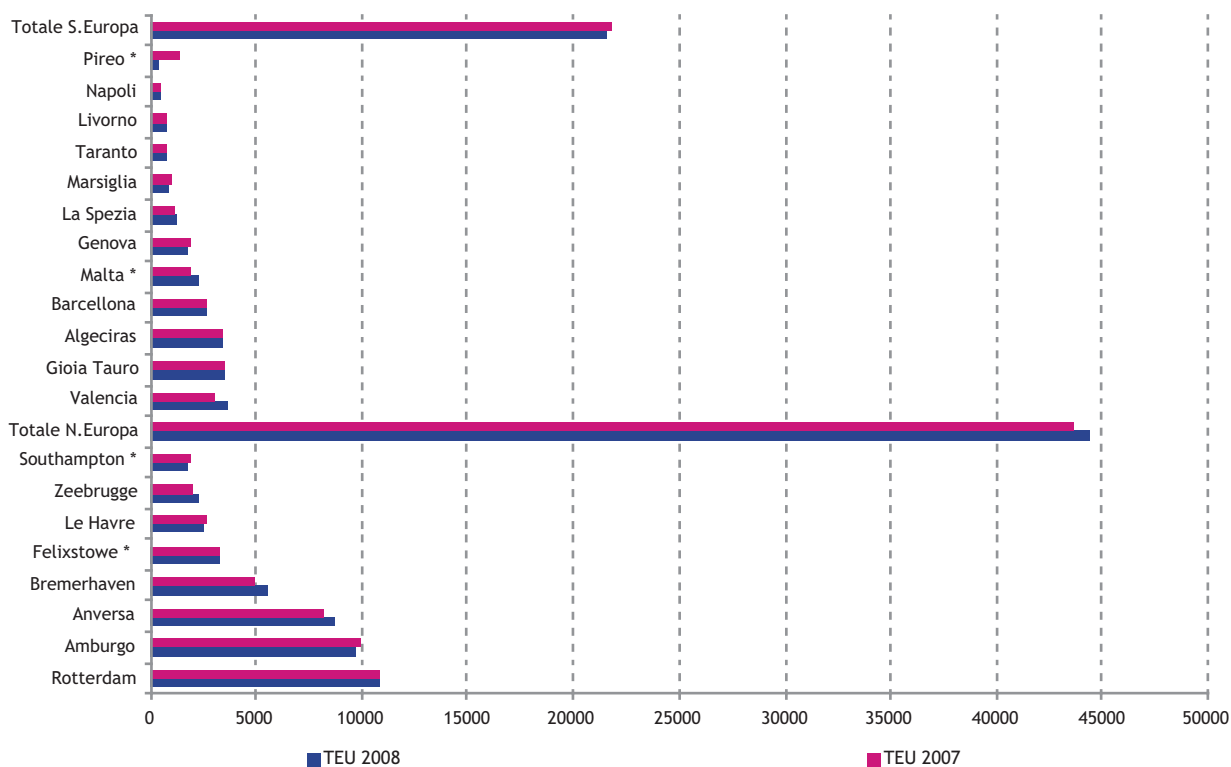
Movimento container nei principali porti europei/ Mouvement of containers in the major European ports (teu)

Porti/Ports	2008	2007	2006	2005	2004	2003	Var.% 2008/07	Var.% 2007/06
1 Rotterdam	10.783.825	10.790.829	9.690.052	9.288.349	8.300.000	7.100.000	-0,06%	11,36%
2 Amburgo	9.700.000	9.900.000	8.861.545	8.087.545	7.003.500	6.138.000	-2,02%	11,72%
3 Anversa	8.662.891	8.176.614	7.018.799	6.482.061	6.064.000	5.445.437	5,95%	16,50%
4 Bremerhaven	5.529.159	4.912.177	4.450.000	3.735.574	3.469.100	3.190.707	12,56%	10,39%
9 Valencia	3.602.000	2.991.109	2.612.139	2.409.821	2.127.000	1.992.000	20,42%	14,51%
5 Gioia Tauro	3.467.772	3.445.337	2.938.200	3.161.000	3.261.000	3.080.710	0,65%	17,26%
7 Algeciras	3.324.310	3.400.000	3.244.640	3.179.614	2.937.400	2.515.908	-2,23%	4,79%
6 Felixstowe *	3.300.000	3.300.000	3.000.000	2.730.000	2.700.000	2.700.000	0,00%	10,00%
10 Barcellona	2.569.549	2.618.523	2.317.368	2.071.481	1.883.000	1.652.366	-1,87%	13,00%
8 Le Havre	2.450.000	2.600.000	2.130.000	2.118.509	2.150.000	1.977.000	-67,40%	22,07%
14 Malta *	2.300.000	1.900.000	1.490.000	1.320.000	1.461.200	1.300.000	21,05%	27,52%
15 Zeebrugge	2.209.713	2.050.000	1.653.493	1.407.933	1.200.000	1.220.000	7,79%	23,98%
12 Genova	1.766.605	1.855.026	1.657.113	1.625.000	1.628.600	1.605.946	-4,77%	11,94%
13 Southampton *	1.700.000	1.900.000	1.516.000	1.375.000	1.441.000	1.377.775	-10,53%	25,33%
16 La Spezia	1.246.139	1.187.040	1.120.000	1.024.200	1.040.000	1.006.600	4,98%	5,99%
17 Marsiglia	847.651	1.001.957	941.000	908.000	916.000	831.000	144,52%	6,48%
18 Taranto	786.655	755.932	892.300	716.900	763.300	658.000	4,06%	-15,28%
19 Livorno	778.864	745.557	657.600	658.400	638.600	593.000	4,47%	13,38%
21 Napoli	481.521	460.812	445.000	373.700	347.500	433.300	4,49%	3,55%
11 Pireo *	430.000	1.373.138	1.390.000	1.390.000	1.550.000	1.605.000	-68,68%	-1,21%
20 Cagliari	256.564	531.762	726.100	639.000	525.000	313.900	-51,75%	-26,76%
TOTALE/Total	66.193.218	65.895.813	58.751.349	54.702.087	51.406.200	46.736.690	0,45%	12,16%
Totale porti italiani/ Total Italian ports	8.784.120	8.981.466	8.436.313	8.198.200	8.204.000	7.691.456	-2,20%	6,46%
Incidenza porti italiani su incremento totale/share of Italian ports on the total							0,00%	7,63%
* stime 2008 / estimated 2008								

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

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

(migliaia di 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

NAVI DA CARICO LIQUIDO / LIQUID CARGO SHIPS	5.400
Petroliere/Oil tankers	2.360
Gassiere/Gas tankers	560
Chimichiere (OIL-CHEM)/Chemical tankers	2.130
Altre cisterne/Other tankers	350
NAVI DA CARICO SECCO / DRY CARGO SHIPS	3.280
Carico generale/General Cargo	585
Portacontaineri e frigorifere/Container ships	550
Portarinfuse/Bulk carriers	1.120
Traghetti/Ferries	1.025
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI /PASSENGER SHIPS	11.020
Crociera/Cruise	3.900
Aliscafi, Catamarani e unità veloci/High speed vessels	580
Traghetti/Ferries	5.720
Altre navi trasporto passeggeri/Other passenger ships	820
PORTARINFUSE POLIVALENTI / OBO CARRIERS	40
Ore/Oil, OBO	40
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI / AUXILIARY SERVICES SHIP	2.995
Rimorchiatori e navi appoggio/Tugboats	2.035
Altri tipi di navi/Others	960
Personale alberghiero / Hotel staff	11.800
TOTALE / Total	34.535

Fonte/Source: Confitarma

Accademia Italiana Marina Mercantile: Anni Accademici 2005-2006/
Italian Merchant Marine Academy: Academic years 2005-2006

 ACCADEMIA ITALIANA MARINA MERCANTILE	Coperta				
	iscritti	ritirati	allievi diplomati	patentati	in attesa esame
	70	15	55	39	16
	Macchina				
	iscritti	ritirati	allievi diplomati	patentati	Non naviga
	42	20	22	21	1




Accademia Italiana Marina Mercantile: Allievi ufficiali ammessi all'accademia dal 2005 al 2008 per regione di provenienza/ Italian Merchant Marine Academy: Cadet's district of origin



ACCADEMIA ITALIANA
MARINA MERCANTILE

Corso Ufficiali di coperta		
REGIONE	N.	<p>AMMESSI COPERTA</p>
LIGURIA	61	
SICILIA	59	
PUGLIA	32	
CAMPANIA	22	
SARDEGNA	26	
TOSCANA	18	
ABRUZZO	16	
MARCHE	14	
LAZIO	12	
CALABRIA	12	
MOLISE	4	
FRIULI	3	
PIEMONTE	3	
VENETO	1	
TOTALE	283	
Corso Ufficiali di macchina		
REGIONE	N.	<p>AMMESSI MACCHINA 2005-2008</p>
SICILIA	54	
LIGURIA	31	
CAMPANIA	16	
PUGLIA	12	
SARDEGNA	9	
CALABRIA	6	
TOSCANA	6	
MOLISE	6	
MARCHE	6	
LAZIO	5	
PIEMONTE	3	
ABRUZZO	3	
FRIULI	2	
VENETO	2	
LOMBARDIA	1	
TOTALE	162	

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

 Polo Nazionale Formazione per lo Shipping	Partecipanti	Concluso	Imbarcati	Impiegati a terra	Altra scelta	Totale operativi
1° corso cuoco equipaggio	15	5	4	1	-	5
2° corso cuoco equipaggio	15	10	5	5	-	10
3° corso cuoco equipaggio	15	12	8	3	1	12
1° corso tour escort navi crociera	15	15	13	1	1	15
2° corso tour escort navi crociera	15	15	14	-	1	15
1° corso cuochi navi crociera	15	14	14	-	-	14
1° corso hostess/steward traghetti	15	15	14	1	-	15
1° corso allievi cuochi traghetti	15	15	15	-	-	15
1° corso primi camerieri	15	**	-	-	-	**
Totale	135	101	87	11	3	101

** stage in corso di effettuazione



**Convenzioni ILO per il lavoro marittimo entrate in vigore e ratificate dall'Italia/
ILO Convention for maritime labour in force and ratified by Italy**

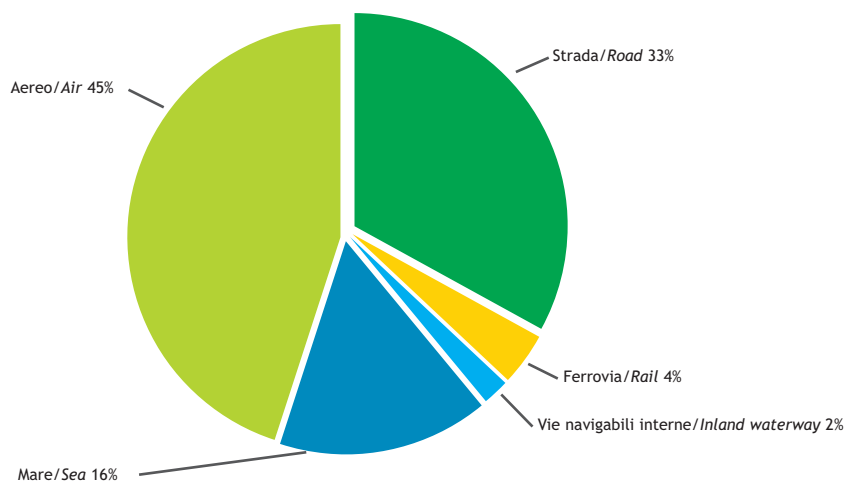
TITOLO/ Title	Anno/ Year	Ratifica Italia/ Italy ratification	LEGGE/ Act
Età minima/ <i>Minimum Age (Sea)</i>	1920	14-07-1932	R.d.l. 20/03/1924
Indennità di disoccupazione (naufragio)/ <i>Unemployment Indemnity (Shipwreck)</i>	1920	8-09-1924	R.d.l. 20/03/1924, n. 590
Collocamento dei marittimi/ <i>Placing of Seaman</i>	1920	8-09-1924	R.d.l. 20/03/1924, n. 588
Esame medico dei giovani/ <i>Medical Examination of Young Persons (Sea)</i>	1921	8-09-1924	R.d.l. 20/03/1924, n. 587
Contratto di arruolamento dei marittimi/ <i>Seamen's Articles of Agreement</i>	1926	10-10-1929	L. 14/01/1929, n. 417
Rimpatrio dei marittimi/ <i>Repatriation of Seaman</i>	1926	10-10-1929	L. 14/01/1929, n. 417
Brevetti di capacità degli ufficiali/ <i>Officers' Competency Certificates</i>	1936	22-10-1952	L. 02/08/1952, n. 1305
Ferie pagate/ <i>Holidays with Pay (Sea)</i>	1936		
Obblighi dell'armatore in caso di malattia o di infortunio dei marittimi/ <i>Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen)</i>	1936	22-10-1952	L. 02/08/1952, n. 1305
Assicurazione malattia/ <i>Sickness Insurance (Sea)</i>	1936		
Ore di Lavoro ed effettivi / <i>Hours of Work and Manning (Sea)</i>	1936		
Età minima (rivista)/ <i>Minimum Age (Sea) (Revised)</i>	1936	22-10-1952	L. 02/08/1952, n. 1305
Alimentazione e mensa dei marittimi/ <i>Food and Catering (Ships' Crews)</i>	1946	22-10-1952	L. 02/08/1952, n. 1305
Diploma di capacità dei cuochi di bordo/ <i>Certification of Ships' Cooks</i>	1946	22-10-1952	L. 02/08/1952, n. 1305
Previdenza sociale/ <i>Social Security (Seafarers)</i>	1946		
Ferie pagate dei marittimi/ <i>Paid Vacations (Seafarers)</i>	1946		
Esame medico dei marittimi/ <i>Medical Examination (Seafarers)</i>	1946	22-10-1952	L. 02/08/1952, n. 1305
Certificati di marinaio qualificato/ <i>Certification of Able Seamen</i>	1946	23-06-1981	L. 10/04/1981, n. 157
Alloggi equipaggio/ <i>Accommodation of Crews</i>	1946		
Salari, durata lavoro a bordo ed effettivi/ <i>Wages, Hours of Work and Manning (Sea)</i>	1946		
Ferie pagate dei marittimi (riveduta)/ <i>Paid Vacations (Seafarers) (Revised)</i>	1949	5-05-1971	L. 19/10/1970, n. 864
Alloggi equipaggio (riveduta)/ <i>Accommodation of Crews (Revised)</i>	1949	23-06-1981	L. 10/04/1981, n. 158
Salari, durata lavoro a bordo ed effettivi/ <i>Wages, Hours of Work and Manning (Sea) (Revised)</i>	1949		
Salari, durata lavoro a bordo ed effettivi (riveduta)/ <i>Wages, Hours of Work and Manning (Sea) (Revised)</i>	1958	23-06-1981	L. 10/04/1981, n. 157
Alloggi equipaggio (disposizioni complementari)/ <i>Accommodation of Crews (Supplementary Provisions)</i>	1970	23-06-1981	L. 10/04/1981, n. 158
Prevenzione infortuni (marittimi)/ <i>Prevention of Accidents (Seafarers)</i>	1970	23-06-1981	L. 10/04/1981, n. 157
Continuità impiego (marittimi)/ <i>Continuity of Employment (Seafarers)</i>	1976	23-06-1981	L. 10/04/1981, n. 159
Congedi pagati annuali (marittimi)/ <i>Seafarers' Annual Leave with Pay</i>	1976	28-07-1981	L. 10/04/1981, n. 159
Marina mercantile (norme minime)/ <i>Merchant Shipping (Minimum Standard)</i>	1976	23-06-1981	L. 10/04/1981, n. 159
Protocollo del 1996 della Convenzione Marina Mercantile/ <i>Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards)</i>	1976		
Welfare lavoratori marittimi/ <i>Seafarers' Welfare</i>	1987		
Protezione della salute e cure mediche (marittimi)/ <i>Health Protection and Medical Care (Seafarers)</i>	1987	7-11-2002	
Previdenza sociale/ <i>Social Security (Seafarers) (Revised)</i>	1987		
Rimpatrio dei marittimi (rivista)/ <i>Repatriation of Seaman (Revised)</i>	1987		
Ispezioni sul lavoro/ <i>Labour Inspection (Seafarers)</i>	1996		
Ingaggio e collocamento dei lavoratori marittimi/ <i>Recruitment and Placement of Seafarers</i>	1996		
Orario di lavoro e composizione degli equipaggi/ <i>Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships</i>	1996		



La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione

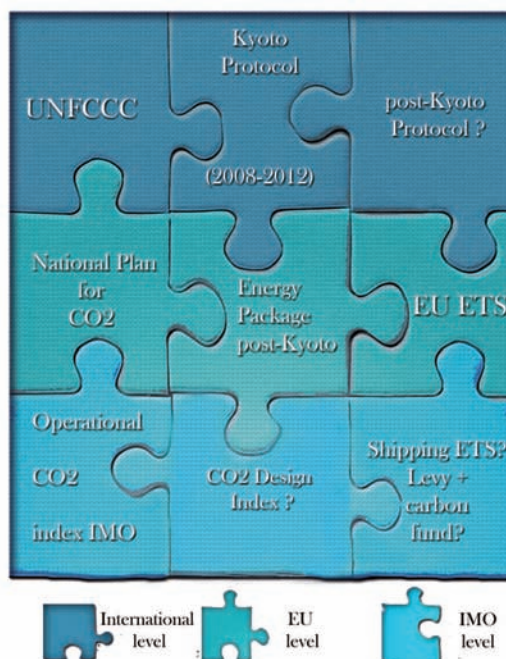
Environmental protection and shipping safety

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

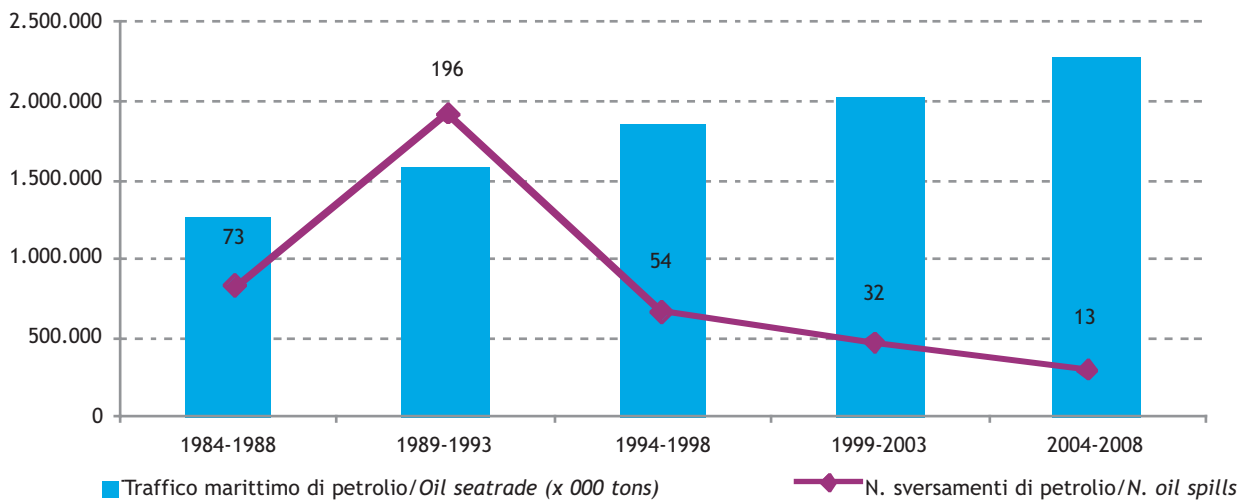


Fonte/Source: TRT 2007

Politiche per la riduzione dei gas serra e strumenti in discussione presso l'IMO per il trasporto marittimo internazionale/
Reduction of greenhouse gases policies and environmental tools for international maritime transport, under discussion at IMO



Traffico marittimo di petrolio e sversamenti annuali medi/Oil maritime traffic and average spills per year



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys e Itopf/Confitarma processing of Fearnleys and Itopf data

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

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ispezioni/Inspections	229	265	247	288	336	370	357	414	430	466
Detenzioni/Detentions	20	17	13	9	14	7	7	10	8	7

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



The Council Report to the Annual General Meeting

English version

Contents

Introduction by Nicola Coccia, President of Confitarma

The Italian Merchant Marine in 2008

- 69 > *Secure international maritime traffic as an indispensable factor in the revival of the world economy: ongoing developments in modern piracy*
- 69 > *Size and composition of the fleet*
- 70 > *Shipowners and finance: a pact for the future*
- 70 > *Competitiveness of the Italian fleet*
- 71 > *Naval investments and the renewal of the fleet*
- 71 > *Italian foreign trade*
- 71 > *Balance of trade by sea*
- 71 > *Tourism that comes from the sea*
- 71 > *The maritime network, ports and logistics*
 - 71 > *Highways of the sea and eco-bonuses*
 - 72 > *Figures on port traffic*
 - 72 > *Port issues*

International navigation and maritime traffic

- 72 > *World trade and maritime traffic*
- 73 > *The world fleet*
- 73 > *Worldwide shipbuilding*
- 73 > *Maritime markets*

European navigation and the maritime policy of the European Union

- 74 > *The fleet and the role of the European Union in world maritime traffic*
- 74 > *Maritime clusters and development in Europe*
- 74 > *Maritime transport: the European strategy for 2009-2018*
- 75 > *Towards a maritime space without barriers*
- 75 > *A Mediterranean Union*
- 75 > *Rules of competition*
- 75 > *Maritime security*
- 75 > *The demolition of ships*
- 76 > *International Bunker Oil and HNS (Hazardous and Noxious Substances) conventions*

Work onboard and training

- 76 > *Maritime employment and labour relations*
- 76 > *The 2006 Maritime Labour Convention*
- 76 > *Reform of the labour market*
- 77 > *School and professional training*
- 78 > *Certification of skills and composition of crews*

Defence of the marine environment and secure navigation

- 78 > *Emissions*
- 79 > *Ballast water*
- 79 > *LRIT – Long Range Identification and Tracking System*

The Confitarma organisation

- 79 > *Young Shipowners*



Introduction by Nicola Coccia, President of Confitarma

In early 2007, while preparing to hold the first 48 Hours of the Sea event, we decided to highlight the key role of the relationship between shipping and finance.

At the time, with charter figures registering record highs, at the peak of a five-year golden period for shipping, we sent out a message to the world of finance, stressing the need for greater reciprocal knowledge, in order to handle the day-to-day challenges of the market as effectively as possible. We intentionally sought contact and exchanges with the Italian financial system, which, as late as only two years ago, still appeared to be on solid footing, undamaged by any particularly risky activities.

We still had no idea of the massive crisis that would sweep through the worldwide economy just two years later, though even then we were convinced that no serious plan for the development of the Italian economy could fail to take into account shipping, one of the leading sectors of the real economy and an area looked on, at present, as a potential driving force in any economic revival.

At the same time, there is no way that the shipping industry can develop its full potential without a financial sector convinced of its solidity.

Today, to a greater extent than ever before, this outlook has proven to be the winning strategy, and ensuing events have clearly demonstrated the worth of what we said at the time.

As we have long pointed out, one of the characteristics of our industry, give its international scope, is the ability to ascertain changes in the global economy in advance of other production sectors.

In the opinion of many observers, figures for maritime trade – especially with regard to raw materials – provide a foretaste of economic conditions, as demonstrated by the fact that, as early as the end of 2008, analysts were already drawing up forecasting models based on the figures for bulk shipping charters (the Baltic Dry Index).

The effects of the crisis were immediate on maritime transport, forcing us to face some very trying times. In the space of just five months, the daily charter fee for a Cape-size ship on the Brazil-China route, which had stood at approximately \$280,000 in June of 2008, fell by 98%, to \$5,000. A similar collapse was registered for the charter price of a Panamax ship on the Atlantic-Pacific route: from approximately \$113,000 in May of 2008, the daily price plummeted to \$2,000 a day by December of the same year.

These examples leave no doubt as to the drastic effect the crisis has had on shipping. But thanks to the solid foundations of our business model, we have managed to respond to the upheaval by implementing a series of long-term strategies which have kept us from being sucked into a downward spiralling vortex of hurried decisions made in the heat of the moment.

The strategies in question range from reducing navigating speed, in order to save on fuel, to forming alliances between shipping operators, so as to optimise routes at a time of lower demand for merchandise.

As an industry that supplies a service, we have inevitably felt the repercussions of the performance of manufacturers and clients. With the conclusion of the upsurge caused by the last Olympics, Chinese steel companies have entered a cycle of pronounced de-stocking, with inevitable fallout on the demand for transport, seeing that Chinese imports count for more than 50% of all imported raw materials worldwide.

The financial troubles have also damaged the various links of the credit chain that supports international trade, such as letters of credit, which, from time immemorial, have constituted one of the most widely used guarantees for those sending merchandise, and this too has played a significant role in slowing down worldwide maritime trade.

Unfortunately, what we see on the part of many national institutions are ill-advised protectionist initiatives meant to safeguard domestic markets by introducing import tariffs and other defensive measures. Similar reactions threaten to throw world trade into an even deeper rut, in a year when, for the first time since 1982, the World Bank Forecasts that the figure for total trade will be lower than that for the previous year.

But despite all the adversity, Italian shipping has continued to grow and invest, to the point where it currently contributes roughly half of the 2.7% of Italy's GDP accounted for by the maritime cluster as a whole.

In the conviction that the competitive challenge of the future will be won or lost with high standards of quality, in terms of both environmental protection and the services provided, we have invested 27 billion euro in recent years as part of a program to renew the Italian fleet, with the result that we now boast one of the youngest and most technologically advanced sets of ships in the world. Thanks to these efforts, the Italian merchant fleet totalled 14.5 million gross tons at the end of 2008, for a further increase of 4%, putting it in 13th place among fleets worldwide while maintaining or improving its standing in the global rankings of the various categories of vessels.



THE ITALIAN MERCHANT MARINE IN 2008 SECURE INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC AS AN INDISPENSABLE FACTOR IN THE REVIVAL OF THE WORLD ECONOMY: ONGOING DEVELOPMENTS IN MODERN PIRACY

Hardly a day goes by without reports of pirate attacks against vessels and merchant ships forced to travel through certain waters in order to carry their cargo to its destination.

The sites where the attacks are most frequent – first and foremost Somalia, but also Nigeria, the Strait of Malacca, India, Indonesia, Tanzania and Peru – are unavoidably found in the path of primary routes of international navigation.

According to the International Maritime Bureau (IMB), during the period 2003–2008 roughly 1,400 actual or attempted attacks were registered throughout the world, meaning one every day and a half, resulting in numerous seizures of ships and crews.

All too often the impact of such attacks on the national and international economy is not fully appreciated, especially in light of the fact that roughly 90% of all cargo travels by sea.

The IMB estimates that the new buccaneers cause between 13 billion and 16 billion dollars of damages every year, worldwide. For example, the US Department of Transportation estimates that, when a tanker travelling on the Saudi Arabia/USA route navigates around the Cape of Good Hope rather than passing through the Suez Canal, it adds 2,700 miles to its trip, making for additional fuel costs of 3.5 million dollars and a 26% reduction in deliveries.

The repercussions on international line services are even more glaring: when the Europe/Far East route is extended with a passage around the Cape of Good Hope, rather than through the Suez Canal – at which point an extra ship has to be called into service to maintain the scheduled frequency – the owner sustains annual additional costs of \$ 89 million dollars US, including \$74.4 million for fuel alone.

There is no denying that we find ourselves faced with a full-fledged "pirate emergency" which can have noteworthy repercussions on the dynamics of international trade, with no distinctions made between importing and exporting countries.

The threat is so grave that the UN Security Council, after passing a number of resolutions on the matter at various points in time, has authorised nations that cooperate with the Somali Transitional Federal Government to enter Somali territorial waters and take whatever measures are necessary to repress acts of piracy and armed robbery at sea. Passed as Resolution 1816/2008 on 2 June 2008, this act, valid for six months from the date of passage, is the first of its kind in history.

In the wake of Resolution 1816/2008, the European Union authorised deployment of a joint naval force of its member countries in support of the measure, as part of a year-long mission entitled "Atlantis".

Italy, which had already taken part in earlier missions of this type, agreed to join the task force.

It so happens that one of the most important routes – that connecting Europe with the Far East – passes through the waters off the Horn of Africa. Of the more than 22,000 transits registered every year, roughly 2,000 are connected with Italian interests, while no fewer than 600 involve ships flying the Italian flag.

On 7 March 2008, Italy joined the European naval taskforce in Somalia, sending the ship "Bettica", which was replaced by the "Maestrale" on 11 April, for a 6-month mission.

The sending of Italian naval forces to the Gulf of Aden is not a new development, seeing that two prior missions – "Mare Sicuro" in 2005 and "Medal" in 2008 – effectively protected Italian merchant ships from acts of piracy in the area.

The mission, authorised in August 2005 in response to the emphatic request made by Confitarma following attacks on two member ships, the "Jolly Marrone" and the oil tanker "Cielo di Milano", represented the first instance in Europe of a collaborative effort between Naval and Merchant Marine units.

Successful actions include the rescues of the tanker ship "Enrico

levoli" and the container ship "Neverland", carried out, respectively, on 7 March 2007 by the patrol ship "Granatiere" and on 22 April 2008 by the navy vessel "Comandante Borsini".

Confitarma, for its part, has recently established and reinforced a solid working relationship with both the Italian Merchant Marine and the Coast Guard, creating a network that ensures continuous contact between ships, should they find themselves in danger of a pirate attack, and the MARICOGECAP operations centre, which receives the initial alarm and acts as the liaison with the units of the Navy stationed in the area, ensuring the defence of the vessels.

Today, information provided by all the units navigating in the Gulf of Aden and off the coast of Somalia is shared, making it possible to monitor points of danger on an ongoing basis and prevent attacks.

The importance of an Italian naval presence in the area is demonstrated by the fact that the conclusion of the Medal 2008 mission coincided with a resurgence of attacks against Italian merchant ships: on 21 August 2008, the tanker ship "Mare di Venezia" was the victim; on 3 September 2008, the bulk-carrier "Orsolina Bottiglieri"; on 1 October 2008, the tanker ship "Four Springs": on 26 February 2009, the oil tanker "Lia";

The importance of an Italian naval presence in the area is demonstrated by the fact that the conclusion of the Medal 2008 mission coincided with a resurgence of attacks against Italian merchant ships: on 21 August 2008, the tanker ship "Mare di Venezia"; on 3 September 2008, the bulk-carrier "Orsolina Bottiglieri"; on 1 October 2008, the tanker ship "Four Springs", and on 26 February 2009, the oil tanker "Lia". More over, on 11 April 2009 the tug "Buccaneer" has been captured by pirates and the crew is still their hostage, while the container ship "Jolly Smeraldo", finding itself outside of the range of Italian Navy's intervention on 29 April, managed to escape repeated assaults by pirates. The outcome was different for the tanker ship "Neverland", which was saved by Italian frigate "Maestrale" on 5 May. On May 22nd this same naval vessel conducted a brilliant operation in the Gulf of Aden, capturing 9 pirates who had attacked a merchant ship flying the flag of Saint Vincent and Grenadine.

There can be no mistaking the need to address the problem of security on the seas, long a concern of the international community, in a manner that gives due consideration to the issue's countless repercussions on the national and world economies.

Whatever approach is taken, it must necessarily entail synergy between all those working to guarantee free use of seagoing routes, on the one hand, and the parties who carry out their business activities on the sea. To this end, Confitarma will continue its ongoing efforts to heighten the awareness of the pertinent authorities with respect to the problem of piracy.

SIZE AND COMPOSITION OF THE FLEET

At the end of 2008, the Italian owned merchant fleet consisted of 1,561 ships, for total gross tonnage of 14,515,708 gt, distributed as follows:

- ships of more than 1,000 gt: 756 vessels, making for 14,256,126 gt
- ships of from 100 to 999 gt: 805 vessels, making for 259,582 gt

Compared to 2007, there was an increase of 2% in the number of ships and 4% in the tonnage.

Roughly 90% of Italian owned ships, the equivalent of roughly 12,995,000 gt, are entered in the Italian International Register, while 10% (1,425,000 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 internationalisation of our maritime industry, seeing that the temporary change of flag allows our ships to penetrate foreign markets, especially those of developing countries reserved exclusively for ships flying the local flag.

The portion of the fleet controlled by subjects whose capital is all or predominantly private is equal to more than 95.8% of the total, while the portion controlled by public-sector subjects continued to fall.

In 2008, the Italian fleet again confirmed its status as a young fleet, both in absolute terms and compared to the worldwide average: approximately 61% of the vessels are less than 10 years old and 31% are less than 5 years old.

SHIPOWNERS AND FINANCE: A PACT FOR THE FUTURE

Given the success of the 2007 event *48 Hours in the Sea*, in terms of drawing the attention of the world of finance to the shipping industry, when the initiative was repeated in 2008 in Genoa, on July 8th and 9th, the session "Shipowners and Finance: a pact for the future" served as an occasion for examining developments in relations between shipping and the world of finance, with a focus on possible new solutions for the future, above and beyond the simple financing of investments, with the ultimate objective of contributing to the strategic development of shipping enterprises.

In this respect, attention was given to the fact that the crisis in the credit sector, whose effects are already starting to be felt, has not had an overly negative effect on Italian shipping. Indeed, in a number of ways the situation actually proves favourable, compared to what is taking place in the countries hardest hit by the crisis, such as Germany, whose banks, faced with serious problems of liquidity, have reduced their dealings with navigation companies to a bare minimum.

Italian banks – exposed only in part to the sub-prime mortgage collapse – have not had to interrupt their relations with shipowning companies, and, in the long run, this positive development is expected to aid Italian shipowners in following through with their plans to expand the fleet.

The financial world, therefore, can be seen as one of the pillars for the construction of a global maritime community in Italy.

At the same time, there is undeniably room for improvement in relations with the world of finance. The increasingly massive use of alternative forms of innovative financial support contributes to improving the perception of the risk involved on the part of external stakeholders (charter clients, personnel, the banks themselves etc.) and, even more importantly, it lays a solid groundwork for growth in the size of our shipping companies and for their increasing internationalisation.

There is agreement, for instance, that it is only natural to expect greater involvement on the part of banks and private equity funds, though without neglecting opportunities that arise from the further development of the financial system. This is the case because the crisis in the credit sector, and the resulting reduction in liquidity, pushes capital-intensive industries to review their financing strategies and to identify alternative approaches, in an attempt to achieve balanced financial structures, in part by drawing on risk capital, and especially that available on the stock market. Companies involved in investment projects stand to gain from being listed on the stock market, an operation that also favours processes of reorganisation.

Along these lines, an excellent opportunity is provided by the merger of the Milan and London exchanges, and especially the creation of a market focussed on high-growth SMEs (AIM). The changed landscape puts at the service of Italian shipping companies the experience of a stock market which holds the world record for the number of new companies listed (437 in 2007, of which 182 on the AIM), as well as the European records for the number of listed companies and the level of market capitalisation.

This is why Confitarma's efforts to grab the moment, reaching an agreement with the Italian Stock Exchange, so as to set the stage for further stimulus of the growth projects of navigation companies, appear both appropriate and timely. The goal is to establish an ongoing collaboration between the national shipping industry and the stock market, sustaining growth through the offerings of segments (AIM and MAC, the "Alternative Risk Capital Market") that focus on SMEs and provide elevated potential for future development, plus a high international profile.

During the discussion – whose participants included representatives

of the banking world, of public and private capital markets and of rating firms – there was no mistaking the interest shown by the banking and financial industries in shipping, with a further point being the noteworthy advantages to be reaped by shipping enterprises – almost all of which, at present, are family businesses – once they open up to outside capital, in the form of private equity and access to stock market.

It goes without saying that the above scenario would depend on the work of a subject able to favour the connection between shippers and the capital market: namely the rating firm, which constitutes an effective liaison with the market. The rating process, widespread in the most advanced markets, constitutes a concise information tool that brings to the attention of the market the inherent risk of any investment, whether undertaken with borrowed capital or risk capital, making it possible to follow variations in the rating over time: a "passport" for benefiting from the international capital market, available to shipping companies as well.

Finally, a closer look needs to be taken at the various opportunities for collaboration with the SACE, the enterprise that insures foreign trade, though, apart from classic export guarantees, it also offers companies operating in the navigation market insurance in all sectors, and for all initiatives likely to lead to effective development of the Italian shipping industry abroad.

Another important working agreement has been drawn up with the SACE. Destined to have a concrete effect on the relationship between shipping and finance, it calls for products to be provided to support companies in the industry, in the form of guarantees of bank financing and/or bond issues earmarked for the expansion of the fleets of Confitarma members, as well as guarantees against political risks, for both ships and companies abroad.

In surveying the instruments capable of procuring financial resources earmarked for investment in the sector, including those that fall outside of customary approaches, specific mention should be made of an agreement that Confitarma and the Export-Import Bank of China (EXIM) have stipulated to establish a general framework for cooperation between the parties with regard to future projects and activities. Based on this accord, Confitarma undertakes to support and promote the Chinese banking system among its members, and especially the EXIM Bank, which, in turn, pledges to assist in searching for the best possible financial solutions available at any given point in time.

The understanding is part of a broader framework of opportunities meant to optimise the strengths of the different parties: in the case of the Italian shipping industry, its potential for growth, while the Chinese banking system would contribute its financing capacity, all combined with the knowledge of the Italian shipping industry possessed by European banks and supported by a network of international guarantees.

COMPETITIVENESS OF THE ITALIAN FLEET

There are a number of factors that contribute to making the Italian fleet competitive.

Non-EU sailors

Efforts are continuing to bring to the attention of the Ministry of Interior Affairs the need for solutions to problems tied to entry visas for non-EU sailors and, more in general, issues involving activities handled by maritime police offices with regard to ro/ro traffic. In the specific case of regularly scheduled traffic on the Mediterranean highways of the sea, the shipping industry asks that it be possible to take onboard police personnel of the country of departure (for example, North African countries), to facilitate controls during navigation, thus sparing the passengers delays of many hours during disembarkation in Italy.

Off-shore supply and bunkering services

Having obtained the possibility of entry in the International Register



for ships used in support of offshore petroleum 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 service in Italian territory have been brought to the attention of government authorities.

Short-sea shipping

Law no. 14 of 27 February 2009, converted from Legislative Decree no. 207 of 2008 (the so-called "Milleproroghe" decree) contemplates tax subsidies for enterprises that operate along maritime routes of less than 100 miles in length, such as those with Italy's smaller islands, and that offer, for the most part, socially useful services, such as the transport of passengers and supplies, in order to guarantee the cohesion of Italian territory and the mobility of citizens who live in geographically disadvantaged locales. The tax subsidies in favour of companies that engage in short-sea shipping were confirmed, at a level of 45%, for the year 2009.

Commission on Rules and Competitiveness

A number of years ago, the shipping industry and the relevant branches of the Public Administration established the Commission on Rules and Competitiveness, for the purpose of improving the competitive strength of the Italian fleet. The Commission has continued its assigned task of analysing national and international maritime regulations, proposing alternative solutions for measures which, being outmoded for the present-day reality of maritime markets, place excessive financial burdens on companies. During 2008, a continuous decline was registered in complaints occasioned by unfavourable circumstances, such as stalls in parliamentary procedures and in the reorganisation of the Ministry of Infrastructures and Transportation, with the assignment of new responsibilities to the Commandant of Italian Coast Guard.

In addition to finding solutions to limited but urgent problems, the Commission has also carried out the following activities:

- complete reformulation of the rules for passenger transport, which date back to 1897, including new technical and operational regulations;
- an updated translation, for internal use only, of the STCW 95;
- improved printing of provisional navigation papers;
- participation in workgroups for the updating of Security Regulations;
- participation in the workgroup for updating of the regulations governing the procedures for the issue and renewal of the radio security certificate for cargo ships and the security certificate for passenger ships abroad;
- resumption of contacts with the AIFA for modification of the current measures governing the use of thrombolytic medicines onboard passenger ships.

NAVAL INVESTMENTS AND THE RENEWAL OF THE FLEET

During the period 1999-2008, delivery was made of 471 units, making for 7.2 million gross tons, while, at the end of 2008, there were 117 units under construction in Italian and foreign shipyards, totalling nearly 2 million tons.

Since 2005, Italian shipowners have ordered 251 new vessels from Italian and foreign shipyards, making for almost 14 million tons of capacity. Of these ships, 53 units (21% of the total), equal to 4.5 million dwt (30.5% of the total), are under construction in Chinese shipyards, representing a total investment of approximately 2.5 billion US dollars.

In 2008, preparatory work was completed on requests to obtain the subsidy provided for under art. 3 of Law no. 13 of 2006 for early, voluntary demolition of over-age, single-hull tanker ships. This measure, which continued and completed the earlier Law no. 51 of 2001, led to the demolition of approximately twenty units, making a significant contribution to completion of the renewal of the

Italian oil tanker fleet, which today, thanks also to the launching of previously commissioned units, holds a position of excellence, ranking as one of the youngest fleets on the global panorama.

ITALIAN FOREIGN TRADE

In 2008, 56% of Italian foreign trade utilised seaborne transport (218 million tons of imports and 65 million tons of exports), while 19% travelled on the road.

37.5% of Italian foreign trade is carried out with the countries of the European Union, for a total of 189.5 million tons. Of this amount, 16% travels by sea (10% of imports and 22% of exports). In contrast, 44% of trade with the EU (approximately 84 million tons) is carried out using roadway transport.

BALANCE OF TRADE

During 2008, the marked maritime vocation of Italian foreign trade was confirmed: the overall volume of international transactions involving maritime transport of cargo and passengers was equal to 39.3% of the total exchange of transport services, registering a figure of 12.478 billion euro, as compared to 19.280 billion euro for all the other transport systems taken together.

TOURISM THAT COMES FROM THE SEA

The financial crisis has had an effect on tourism, causing a decrease in demand, especially in the sector of air travel, as well as hotel reservations and tourist villages. In contrast, vacation activity onboard passenger ships, running counter to the trend in other sectors, demonstrates that seaborne tourism is capable of weathering the crisis, thanks to door-to-door service, limited costs and medium to high-scale offerings that provide the consumer with an excellent quality-price ratio.

In Italy, the country with the largest number of ports of embarkation, cruise-ship traffic confirmed its invulnerability to the general economic crisis. The year 2008 registered a new record for passenger movements through Italian ports: 8,534,015 embarkations/disembarkations (+11.6% compared to 2007), for an increase of 8.58% compared to 2007, with the number of ship dockings this year totalling 4,758.

The country's five leading ports registered 75% of all passenger traffic: Civitavecchia, Venice, Naples, Savona and Leghorn.

Forecasts for 2009 call for passenger movements in Italian ports to remain almost unchanged, despite the crisis.

According to the latest figures of the European Cruise Council, the Italian cruise-ship industry remains the world leader in terms of both impact on its national economy and personnel directly employed.

In 2007, the Italian cruise ship industry employed more than 90,500 workers, registering direct spending of 4 billion euro (+22% compared to 2006). According to the study, each cruise passenger who visits an Italian port generates spending of approximately 88 euro per day.

At present, Italian shipyards were working on the construction of 17 of the 40 new cruise ships on order as of the end of 2007, a figure that works out to 43% of the new units and 35% of the capacity in terms of beds.

The need for cruise-ship terminals providing standards of quality in line with those found aboard modern cruise ships remained an unresolved issue in 2008, along with the hope that our ports will make an effort to improve their organisational structures in the near future.

THE MARITIME NETWORK, PORTS AND LOGISTICS

Highways of the sea and eco-bonuses

Maritime lines that depart from Italian ports and meet the definition of "Highways of the Sea" present, as of March 2009, an overall weekly offer of 431 departures, making for more than 760,000 linear metres, a level that proves stable compared to that of the previous year.

By now Italian operators offer connections from Italy to the great majority of the countries of the western Mediterranean (France,

Spain, Morocco, Tunisia, Libya and Malta), and they are laying the groundwork for extending their operations to the eastern Mediterranean as well.

Compared to 2008, the total linear metres offered on international routes remained practically unchanged; for travel to and from Sicily, despite a slight decrease due to the replacement of a number of shorter routes with longer ones utilising the same vessels, an overall increase in connections was registered, thanks to the opening of new lines. Sardinia showed a noteworthy increase, traceable to the placement in operation of larger-size ships and the offer of new services.

Assuming a commercial-vehicle occupancy coefficient of 50%, the number of vehicles actually transported annually would be roughly 1,200,000 units, with the possibility of doubling this number even if no new services are offered.

After a wait of a number of years, the eco-bonus has entered the application phase. Trucking operators are currently being paid reimbursements for the vehicles and tractor-trailers placed on ships in 2007, while the applications regarding vehicle embarkations during the year 2008 are already being controlled and, according to the Ministry of Infrastructures and Transport, the reimbursements shall all be paid by the end of the current year.

Given the offer of hold space available, the shipping industry favours renewal of the eco-bonus for an additional three-year period, so that trucking operators can continue to draw on this important incentive, with a significant reduction in the negative external repercussions of roadway transport.

Figures on port traffic

In 2008, total container movement in the main Italian ports showed a slight decrease of 1% (a drop of approximately 110,109 teu), due to the overall negative economic conditions, which took a further turn for the worse in the last months of the year. Nevertheless, increases were registered in the ports of Ancona (+6%), La Spezia (+5%), Venice (+15%) and Trieste (+26%), while noteworthy reductions occurred in the ports of Cagliari (-52%), Genoa (-5%) and Salerno (-14%).

Progress in Parliament of the reform of Law no. 84 of 1994 on ports

With the resumption of parliamentary activity following the general election, the procedure meant to lead to approval of the proposed reform of Law no. 84 of 1994 has gotten underway again. The President of the 8th Commission of the Senate has assigned a Select Committee to draw up a legislative text able to draw the broadest possible support from all the different parliamentary groups. A series of hearings were held, including one on the navigation industry, in October of 2008. On that occasion, the principal requests of the shipowners, already approved internally by Confitarma, were illustrated. The Ministry of Infrastructures and Transport has also stated that it intends to proceed with presentation of a legislation proposal from the Government, though the official presentation in Parliament has not yet been made.

Port advisory commissions

In February of 2008, the Ministry of Infrastructures and Transportation issued a memorandum establishing a moratorium through July 2010 on appointments of members to the advisory commissions currently in existence at port authorities, further stipulating that, by April of that same year, the continued utility of the commissions is to be assessed, in order to determine whether they should be confirmed or eliminated. A subsequent ministerial memorandum of May 2008 allows for the replacement of commission members at the request of the associations. In order to keep these commissions from being eliminated in 2010, Confitarma has taken steps to ensure that they remain in operation, by excluding them from the field of application of art. 29 of Law no. 248 of 2006.

Technical nautical services

Towing

In the month of July 2008, the shipowners' organisations, maritime agents and suppliers of towing services signed an inter-association agreement meant to propose certain modifications and additions to the ministerial memorandum of 2003 on the subject, the results of which were accepted by the Ministry. The agreement calls for the introduction of productivity bonuses, an important innovation meant to provide the companies holding the concessions for towing service with an incentive to limit costs. Another innovative element is the new procedure for determining the value of the tow boats to be included in the fee formula. During the year, the preliminary proposals presented by the concession holders for fees expiring in 2008 were also examined.

Piloting

In the second half of 2008, the biennial assessment of piloting fees was carried out for 39 ports. At the conclusion of the evaluation, the initial request of +14.85% had become an average national weighted request of +4.24%, valid for the two-year period of 2009/2010. Once the preliminary phase had also been completed, it was further agreed that the parties would sit down at a roundtable at some point during the year 2009 to confirm the criteria and mechanisms of the fee formula for piloting.

Mooring/Launch service

During the year 2008, a request for mooring/launch service fee adjustments for the two-year period 2009/2010 in 45 Italian ports was also examined. At the conclusion of the evaluation, the initial requested increase of +7.32% had been reduced to a weighted national average of +3.42%.

Revision of the legislation governing the safety of port operations and services found in Legislative Decree no. 272 of 1999

During the year 2008, a number of meetings were held at the Ministry to determine the modifications to be made to text of Legislative Decree no. 272 of 1999, which governs the safety of working activities at ports, in the wake of Legislative Decree no. 81 of 9 April 2008, issued in implementation of Legislative Decree no. 123 of 2007. In order to keep the above decree from automatically going into effect in the port sector as well, in the month of May 2009, due to failure to formulate specific rules for ports, in February of 2009 Law no. 14 was extended to May of 2010, now the deadline for the revision.

Emergency dredging

In November of 2008, the Ministry of the Environment and Defence of the Land and Sea issued a decree setting regulations for dredging operations in reclamation sites of national interest, drawn up under the provisions of the 2007 Budget Act. The measure specifically stipulates the procedures for analysing the dredged materials, as well as for their subsequent deposit and placement. After nearly two years' time, action has finally been taken on the thorny problem of marine dredging, which, before the decree was issued, had resulted in especially negative repercussions for port traffic.

INTERNATIONAL NAVIGATION AND MARITIME TRAFFIC WORLD TRADE AND MARITIME TRAFFIC

The crisis which took hold of international financial markets in the summer of 2008 grew even more acute in September of that year, following the bankruptcy of the Lehman Brothers investment bank, an event that had serious repercussions on international economic activity, which was already operating under the strain of a sharp rise in the prices of raw materials, energy and foodstuffs. Starting from the last quarter of 2008, almost all the advanced economies



registered decreases in production, under the effect of the steep decline in the prices of financial assets, the reduced availability of credit and the drop in confidence of both families and businesses, as well as the persistence, in certain countries, of depressed real-estate markets.

Emerging economies have also been hit by the crisis, due to an outflow of foreign capital following the liquidation of share and bond investments by banks and international investment funds. Furthermore, there was a drop in Chinese exports, due in part to stagnant trade with the United States and in part to reduced production during the period of the Beijing Olympics, at the end of which a forecast revival of production did not come to pass.

During the first eight months of 2008, the price of oil continued to rise, reaching the record high price of 145 dollars a barrel in early July, before dropping to approximately 40-45 dollars.

The combination of the above factors resulted in worldwide growth of 3.4% in 2008, compared to the figure of 5.2% in 2007, while world trade rose by 2%, compared to 6% for the preceding year.

World maritime traffic for 2008 showed an increase of 4.5%, with the volume of cargo transported totalling 7.755 billion tons. The demand for maritime transportation services, defined in terms of both quantity and distance, was equal to 32.631 trillion ton-miles, showing an increase of 3.3% over 2007.

The breakdown of the types of cargo transported was: 31.4% crude oil and petroleum products; 21.3% the main solid raw materials (iron ore, coal and grain); 5.4% other dry bulk commodities; with the remaining 41.9% consisting of general loads, plus goods carried on ro-ro cargo ships and container ships. The latter showed a constant tendency to obtain increasingly higher market share: in 2008 cargo transported in containers accounted for 17% of all maritime traffic.

THE WORLD FLEET

In 2008, the world fleet reached its highest level ever, with an additional increase of 6.8%. Based on the statistics of the Lloyd's Register, as of 31 December 2008, the size of the world fleet was 830.704 million registered tons, with a carrying capacity of 1.157 billion tons. There was also an increase of 11.2% in terms of the capacity in twenty-foot equivalent units.

Looking at the ranking of the world's main fleets, based on shipowner control, the primary variations regarded South Korea, which rose to fifth place, moving past Norway, which, in turn, fell to number six; Denmark went from tenth place to ninth. Italy moved up two positions, to thirteenth place in the ranking of countries by owner control, while holding on to 15th place in the ranking by country flag.

WORLDWIDE SHIPBUILDING

The fallout of the financial crisis has been felt by the world shipbuilding industry as well: the figures in the Lloyd's Register-Fairplay point to a noteworthy decrease in new orders, as of December 2008, together with the cancellation of pending contracts.

At the end of 2008, the world order book for new constructions held 11,341 ships, making for 368.1 million gt (566.4 million dwt), of which 24% shall be completed by the end of 2009.

The shipyards of South Korea, China and Japan account for 88.4% of world orders: South Korea remains in the lead, followed by China and Japan.

South Korea ranks first in terms of the construction of oil tankers (296 units for crude oil and 384 for petroleum products, making for 72.4 million dwt), container ships (469 units, for 41.4 million dwt), chemical tankers (73 units, for 1.8 million dwt) and gas carriers (131 units, for approximately 8 million dwt), while China is the leader in the construction of bulk carriers (1,578 units, for 121.5 million dwt) and general cargo ships (642 units, for approximately 9 million dwt). Italy holds eleventh place in the worldwide ranking of shipbuilding countries and third place among the countries of the European Union, behind Germany and Romania. It is the world leader in the

construction of cruise ships, with 16 units on order (1.1 million gt) and in the construction of mixed passenger/ro-ro cargo ferries, with orders for 20 units (482 thousand gt). Germany is the leading builder of ro-ro cargo ships, with 23 units, for 503 thousand gt.

MARITIME MARKETS

The year 2008 was marked by a rapid worsening of the charter market, especially from the summer onward, following the extremely positive results registered in the first six months of the year. The charter crisis took different forms in the various sub-sectors. In the case of dry bulk ships, for example, the Baltic Dry Index lost approximately 95% of its value, going from 11,793 points at the end of June to 663 points in the early days of December. In the container ship sector, charters fell by roughly 60%.

Crude oil and petroleum product tankers

By the end of 2008, the world tanker-ship fleet, at 379.3 million dwt, had registered an increase of 5.5% compared to 2007. During the year, 284 units were ordered, of which 82 were VLCC, while 437 new units (33.7 million dwt) were delivered. At the same time, approximately 55 single-hull tankers were converted into dry bulk units or other types of ships, while roughly 43 tankers (3.6 million dwt) were sent off for demolition. Approximately two thirds of the vessels ordered or under construction shall be delivered by the end of 2009, for an increase of 6.9% in the tanker fleet.

In 2008 the volume of maritime traffic of oil increased by 2%, to a total of 2.375 billion tons transported, of which 1.888 billion tons consisted of crude oil (+1.4%) and 575 million tons of petroleum products (+4%). In terms of ton-miles, the increase for crude oil was 0.9%, while petroleum products rose by 6.5%.

On the whole, 2008 was an exceptional year for the tanker market, with charter results proving extremely positive, and the impact of the economic crisis turning out to be limited, all things considered. The reasons for this outcome include the fact that the crude-oil tanker fleet had not experienced excessive growth, together with the increase in ton-miles, which led to reduced fixed spot rates over lengthy periods, plus the owners' strategies for reducing the cost of bunker (extremely high in the early months of the year) by gradually cutting navigation speed by one or two knots, as well as the presence of pirates in the Gulf of Aden, which led many owners to use longer routes, with a resulting reduction in the available tonnage.

Chemical tankers

With a total of 3,382 units, making for 68.1 million dwt, the tanker fleet registered a further increase of 17% in 2008. The level of demolitions was low. The fleet of vessels controlled by Italian owners ranks fourth worldwide, at approximately 5.3 million dwt.

On the whole, 2008 was not a good year for this sector, which, right from the very first months, was hampered by an imbalance between supply and demand, due to the placement in operation of a large number of new units. Starting in November, the economic crisis contributed significantly to the negative results for charters.

Gas

In 2008, the fleet of gas tankers for liquefied natural gas (LNG) recorded a record increase of 25.5% in its capacity, which reached 40.8 million cubic metres by the end of the year. Orders for new units at shipyards worldwide totalled 78 by year's end, for 14.2 million cubic metres, the equivalent of 34.8% of the existing fleet. More than half of these newly constructed vessels shall be delivered in 2009.

The fleet of ships used for the transport of liquefied petroleum gas (LPG) rose by 13.5% in 2008, reaching a total of 18.1 million cubic metres. By the end of 2008, orders had been placed for 169 units worldwide (4.6 million cubic metres).

During the year, the growth in LNG traffic was only 1%, for a total of 173.7 million tons. The results for the LPG market fluctuated significantly.



Dry-bulk merchandise

In 2008, the bulk-carrier fleet worldwide grew by 7.4%, to 418.8 million dwt. The performance of the market in the first half of the year occasioned a large number of orders of new units (748, for 2,693 million dwt), while no orders were placed during the last quarter. The crisis has also stimulated the sale for demolition of numerous units, especially small-size vessels, for a total of 3.1 million dwt, compared to 0.1 million dwt in 2007.

In 2008 the amount of dry bulk merchandise transported by sea registered an increase of 5.2% over 2007, largely due to increased steel production in China, which generated increased demand for iron ore and coal. It is estimated that maritime traffic in iron ore rose from 799 million to 815 million tons, traffic in coal from 806 to 834 million tons, and traffic in grains from 341 to 344.

Since the end of 2007, charter levels for dry-cargo vessels have registered exceptional increases, with peaks of \$170,000 US a day for Capesize vessels, while short-term charters of Panamax ships have reached \$80,000 US and Handymax \$60,000 US. The economic-financial crisis hit this sub-sector especially hard, causing a dramatic decline in charter rates, especially for Capesize ships.

Cargo in containers

The world container-ship fleet showed a further increase of 11%, reaching an overall capacity of 13 million teu by the end of 2008. The world's shipyards hold orders for the construction of 6 million teu of new container ships, the equivalent of 45% of the existing fleet.

Given the drop in the level of world trade, the bulk of which was registered in the last months of the year, container traffic had registered growth of only 5.1% by the end of 2008, and growth for 2009 is forecast to go no higher than 3.1%. The large number of newly constructed vessels to be placed in operation during 2009 will have an influence on the future supply of tonnage, altering the supply/demand balance for container ships. Still, charter results increased constantly during the year, returning to the same levels reached in 2005.

Ro-Ro ships

In 2008, the world fleet of ro-ro cargo ships grew by approximately 9%, and the ro-ro passenger fleet by 2.9%. Italy ranks second, after Japan, in terms of the number of ships and tonnage.

The ro-ro sector also turned in different sets of results for the two halves of 2008: figures were stable in the first six months of the year, after which they worsened, reflecting the negative economic climate. The positive trend shown by merchandise transported by ro-ro ferries continued, as new lines were opened by both existing operators and new ones: Europe was once again central focus of this market.

Cruise ships

In 2008, with the delivery of 9 new units, the world cruise ship fleet grew by 6.8%, and forecasts for the next few years point to constant growth of 7-8% a year, with an overall supply of 400,000 beds being reached by the end of 2010.

The cruise-ship fleet flying the Italian flag ranks fourth among the world's largest fleets and holds first place among the fleets of industrialised countries.

EUROPEAN NAVIGATION AND THE MARITIME POLICY OF THE EUROPEAN UNION

In 2008, the two countries holding the rotating Presidency of the European Union (France and Slovenia) focussed the bulk of their efforts on concluding the process for passing legislation on the third maritime safety package and on implementing the new maritime transport strategy for 2009-2018, with particular attention paid to maintaining the competitiveness of Europe's fleets and to the highways of the sea, as well as to the establishment of social dialogue and the signing of the European agreement on the IMO Convention for maritime labour.

THE FLEET AND THE ROLE OF EUROPE IN WORLD MARITIME TRAFFIC

The merchant fleet of the European Union continues to play an important role in international shipping.

The statistics of the Lloyd's Register-Fairplay show that, in 2008, the fleet flying the flags of the EU consisted of 16,164 units, making for 174.1 million gt (234,1 million dwt) and accounting for 20% of the transport capacity of the world fleet (21% in terms of tonnage).

For that matter, when the entire fleet controlled by countries of the Union is considered, meaning those flying foreign flags as well, the percentage rises to 41% of the world fleet.

71.9% of the foreign trade of the European Union (1.651 billion tons) is moved by sea. And the percentage rises to 90% when the distance travelled is taken into consideration, based on the measure of ton-kilometres.

With its 254.4 million tons, Italy holds first place in the ranking of European seaborne trade with the other major areas of the world, followed by Spain (216.8 million tons), the United Kingdom (210.1 million tons), France (199.9 million tons), the Netherlands (195.1 million tons) and Germany (170 million tons). What is more, 40% of trade within the Community takes place by sea.

MARITIME CLUSTERS AND DEVELOPMENT IN EUROPE

At the end of 2008, the Policy Research Corporation (PRC) published a study entitled *The Role of Maritime Clusters in Enhancing the Strength and Development of European Maritime Sectors*, commissioned by the General Department of the Sea of the European Commission. The purpose of this study is to map the maritime clusters of the member countries and analyse their role in reinforcing and sustaining a policy of development, encouraging a closer ties between them, so as to achieve that objective by promoting competitiveness, a capacity for innovation and excellence in European maritime activities.

The analysis shows that the value of the goods and services of the maritime sector in Europe (including coastal tourism, which, according to the study, constitutes the main activity tied to the sea, though it is not traditionally considered a "maritime" sector) is currently assessed at 448 billion euro (almost 4% of the European GDP), with 58% consisting of purchases from other economic sectors and 42% of value added, meaning labour costs, depreciation and operating results. The above measure of the maritime cluster marks a considerable improvement over the results obtained in the past using - as in prior PRC studies - the value-added figure alone, which is equal to 187 billion euro for the entire European Union, though this last measure is still taken into consideration, especially with regard to individual countries.

In terms of employment, activities tied to the sea employ roughly 4.8 million people. This figure does not include non-EU sailors but does include workers in the sector of coastal tourism (within 10 km off the coast).

The main benefits of European maritime clusters, though they differ in terms of their origins and financial resources (in certain cases, they are promoted by the public sector), are considered to be increased efficiency, training, development and innovation.

The study concludes with the recommendation that the European Commission create a European database for the sector and formulate a strategy for the role of the maritime-cluster organisations.

MARITIME TRANSPORT: THE EUROPEAN STRATEGY FOR 2009-2018

The approach taken by the European Commission in the strategic document approved at the end of January 2009, after a lengthy consultation with the maritime industry, drew a satisfied response from European shipowners. The document stresses the fundamental role of the maritime services sector worldwide, and in Europe, in both trade activities and the day-to-day lives of citizens. The Commission recognises "de facto" global nature of European ship-



ping, which leads it to reaffirm the need to support and reinforce competitiveness by maintaining guidelines on state aid to the maritime sector and improving environmental performance, all while taking into consideration the current economic context.

Another important point is the need to make maritime careers attractive to young people and to safeguard the excellent level of know-how in the European maritime cluster. High-quality activities of promotion, education and training should be further reinforced. The Italian shipping industry has declared its willingness to contribute to the work of the taskforce to be organised to address the all-important question of EU maritime know-how.

TOWARDS A MARITIME SPACE WITHOUT BARRIERS

Creating a European space for maritime transport without borders means extending the internal market to intra-Community maritime transport through the elimination and simplification of the administrative procedures to which such trade is subject. The objective of the European Commission in drawing up, based on public consultation with all the stakeholders, a short and medium-term plan of action to render maritime transport more attractive, efficient and competitive is to:

- simplify customs formalities for ships that travel only between EU ports, as well as for ships that, while operating between EU ports, make stops at the ports of non-EU countries or in free-trade zones;
- implement guidelines to accelerate controls of documents regarding animal and vegetable products transported between ports of the EU;
- rationalise the required documentation, on the basis of various regulatory acts, simplifying the customs procedures and the other formalities of declaration while reinforcing the electronic transmission of data;
- establish "consolidated national information outlets" and simplify the regulations governing the seaborne transport of hazardous merchandise.

A MEDITERRANEAN UNION

Supported by France during its term holding the rotating EU Presidency, the Mediterranean Union was established in 2008 for the purpose of intensifying and reviving relations between the countries along the Mediterranean coast by means of the Barcelona process, in particular with reference to visible and concrete projects designed to promote growth, employment, regional cohesion and economic integration in sectors such as energy, the environment and transportation. These last concerns include: the highways of the sea, the interconnection of the Arab Maghreb highway; clean-up of pollution in the Mediterranean; environmental governance; maritime safety; and the Mediterranean Solar Plan. The Mediterranean Union, which shall have France and Egypt as its Co-Presidents for a two-year period, is also to be given a Secretariat, plus a Permanent Committee of Euro-Mediterranean Representatives.

RULES OF COMPETITION

The enactment of the guidelines on the rules governing competition to maritime transport, in October of 2008, marked the unequivocal start of a "new deal" for the regularly scheduled sector: the so-called "maritime conferences". Implementation was followed by a lengthy public consultation, specifically involving the ELAA (European Liner Affaire Association) and the ECSA (European Community Shipowners' Associations), and the guidelines shall be in force for five years, starting from their enactment.

In September of 2006, the EU Council decided to abolish the exemption from the European rules on competition granted to the operators of maritime transport services under Regulation no. 4056/86, starting from 18 October 2008. In addition, with EC Regulation no. 1/2003, the Council decided to extend the reach of the antitrust procedural rules to include short-sea shipping and transport serv-

ices involving irregular cargo ships (unscheduled maritime transport of cargo not in containers).

As a result, the Commission, in dealing with these two sectors, may now exercise the same powers of investigation and application that it holds in other economic sectors, issuing guidelines to regulate exchanges of information and associations of enterprises in the sector of regularly scheduled maritime transport, in addition to specifying the characteristics of the legal statutes governing pools of irregular cargo ships. With regard to pool agreements – which, at first, may appear to limit competition – a detailed illustration is provided of the circumstances under which such agreements can have positive effects on competition, such as higher quality of services or reduced prices for consumers. At the same time, a reform of the rules of competition applicable to services of maritime transport has been undertaken. Scheduled for completion in 2009, this initiative shall make possible extensive cooperation among maritime companies, in the interests of providing a common service (the so-called 'maritime consortiums').

MARITIME SECURITY

In 2008, the EU institutions made a concerted effort to arrive at approval, following an especially trying negotiation phase, of the third package on maritime security. The texts of the two directives on controlling the status of ports and on the EU system for monitoring traffic were reinforced and updated, especially as regards ships "at risk". A first step towards establishing the responsibility of the nation of flag was taken with the passing of a directive regarding fulfilment of the obligations of these countries.

The shipping industry stresses the need to be able to count on worldwide regulation on the subject, in order to guarantee balanced competition. There was much satisfaction over the fact that no objections were raised over the fundamental principles of the international statutes governing civil liability, as well as the requirement that all ships arriving in EU ports must demonstrate that they have insurance.

On the other hand, no small amount of perplexity was caused by the outcome of the lengthy negotiations on the procedures for transposing the Athens Convention of 2002 on the liability of shipping enterprises that transport passengers by sea in the event of an accident: the regulations passed call for, among other measures, extension of the Convention's field of application to short-sea shipping, plus application of the opt-out clause (limits on national compensation higher than those set under the convention).

DEMOLITION OF SHIPS

For some time now, the dismantling of ships has been a problem of international scope, and it has been viewed as a priority by the EU as well: ships from all over the world are scrapped in Southeast Asia, under questionable environmental and safety conditions. Urgent initiatives must be taken to remedy the situation, in light of, among other factors, the forecast increase in the number of ships to be demolished. It is predicted that nearly 800 single-hull oil tankers will have to be scrapped in the year 2010, with this occurring well before the new IMO convention scheduled for approval in May of 2009, which calls for controls and certification for the ships, as well as authorisations for the recycling plants, can go into effect (something likely to occur no earlier than 2015). As a result of the economic crisis, the experts expect up to 1000 ships a year to be demolished during the period 2009–2011. Until such time as binding international measures can be approved/put in place, there is an unmistakable need for "interim measures". In a memorandum issued in 2008, following a first round of public consultation, the Commission proposed a strategy for improving the demolition of ships, featuring increased social and international safeguards.

INTERNATIONAL CONVENTIONS: BUNKER OIL AND HAZARDOUS AND NOXIOUS SUBSTANCES

The EU has focussed particular attention on the international conventions on "Bunker Oil" and "HNS - Hazardous and Noxious Substances" approved by the IMO.

- The 2001 international convention on civil liability for pollution-related damages caused by ship fuel ("Bunker Oil") went into effect on 21 November 2008, being designed to guarantee fitting, timely and effective reimbursement to individuals who suffer damages from spills of oil transported as fuel for ships. This convention fills 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 larger than 1.000 gt and registered in countries that have ratified the Convention, as well as on ships that dock in the ports of one of the countries that has signed the act.
- The 1996 international convention on liability and reimbursement for damages caused by the seaborne transport of hazardous and noxious substances (HNS) is completing the procedure required for effective enactment. Offering greater protection than the CLC/FIPOL Convention, this new convention covers damages from pollution, as well as those from fires and explosions. A compensation fund shall ensure, beyond the upper limit on the shipowner's liability, up to a quantity of 250 million Special Withdrawal Rights (?300 million). Given that it addresses both shipowners and the recipients of the products in question, implementation of the Convention is particularly complex, though a final understanding is expected to be reached on the occasion of the diplomatic conference to be held for the scheduled approval of the Convention in 2010.

WORK ONBOARD AND TRAINING MARITIME EMPLOYMENT AND LABOUR RELATIONS

With an increase of 3% over 2007, it is estimated that, by the end of 2008, there were 34,535 onboard jobs in the Italian fleet, breaking down into 21,735 held by Italian or European sailors and 12,800 by non-EU personnel. Rotating in and out of those jobs are another 40,000 sailors. The ratio between land personnel and onboard personnel is estimated at one to five, meaning that the number of land-based jobs can be calculated at approximately 6,900 units at the end of 2008.

In 2008, relations between the shipping industry and the union organisations representing maritime workers remained within the confines of a concerted approach that continues to produce positive results in terms of both dialogue and social peace.

The renewal of the economic pact for the two-year period of 2009-2010, for which negotiations began back in November of 2008, reached a positive conclusion with the signing of the texts of the agreement on 3 February 2009.

The international crisis, which has also been felt by the maritime transport sector, made it impossible to complete the negotiations before the end of 2008. The added time was used to bring to the attention of the union organisations the difficulties faced by the industry, persuading them to make a drastic reduction in their requests for pay increases. As a result, the percentage salary increases are in line with those for the two-year period 2007-2008, while pay levels for non-EU sailors embarked on ships entered in the International Register have temporarily been frozen. The sense of responsibility of the three labour organisations kept the differences of opinion between the three national confederations from interfering with the shipping industry negotiations, making possible a unified endorsement of the renewal agreements.

It should be stressed that, in this phase of the negotiations, agreement was again reached without any labour protests, demonstrating that a concerted approach, in addition to creating favourable conditions on the occasion of the signing of the company agreements for the entry of ships in the International Register, and for

the exemption agreements permitting the use of non-EU personnel when Italian/EU sailors are not available, makes it possible to plan contract renewals in such a way that agreements acceptable to all the parties involved are reached in a relatively brief amount of time.

THE 2006 MARITIME LABOUR CONVENTION

On 3 July 2008, with Vice President Tajani of the EU Commission in attendance, the ECSA (European Community Shipowners' Association) and the ETF (European Transport Federation) signed an agreement committing them to a common position on the application of the 2006 MLC (the 2006 Maritime Labour Convention), which consolidates and updates the provisions of more than 68 conventions and recommendations approved by the ILO over the last ninety years to set minimum requirements for working conditions, hours of work and rest, compensation, severance pay, return to home countries, crew lodgings, free time, food, workplace safety, healthcare assistance and social security of more than 1.2 million maritime workers.

In the month of September, at the headquarters of the ILO (International Labour Organization) in Geneva, the three parties involved (Governments, Unions, Shipowners) set out the guidelines that the different countries shall be urged to follow during the application phase of the Convention.

In December, the EU Council for Social Affairs approved a Community directive for implementation of the Social Partners Agreement signed in July, undertaking to issue a directive, during the year 2009, that makes implementation of the convention obligatory in the member countries.

The mechanism for enactment of the 2006 Maritime Labour Convention calls for ratification by at least 30 member countries of the ILO, whose combined tonnage must constitute no less than 33% of total world tonnage.

While one of these conditions has already been met, seeing that the ratifications filed by the Bahamas, Liberia, Norway, the Marshall Island and Panama bring the percentage of world tonnage to more than 40%, the progress made in many countries points to the likelihood that the other prerequisite for enactment can easily be achieved by 2011, seeing that the Community directive whose approval is expected in 2009 will simultaneously oblige the member countries to ratify the convention.

The 2006 MLC Convention, referred to as the "Super Convention" or "The Fourth Pillar" (along with the Marpol, Solas and STCW conventions, which are considered to be the other three pillars of international maritime regulations), contains a "no more favourable treatment" clause, under which, once the convention has been enacted, there shall be no more benefits for countries that have not ratified it. On the contrary, it is to be expected that the ships of such countries shall be subjected to even closer monitoring on the part of Port State Control Inspectors, given that these vessels will lack the certifications called for under the Convention.

The importance of this provision alone is sufficient to render Italian ratification of the 2006 MLC an urgent necessity, for if the convention is not ratified before it goes into effect, then the incidence of PSC inspections on Italian vessels will undoubtedly increase, seeing that the repercussions for ships without the required certification are bound to be noteworthy.

REFORM OF THE LABOUR MARKET

As part of the rationalisation of procedures and the creation of services designed to improve the matching of supply and demand for maritime labour - an effort initiated in 2006, following approval of the regulations for the placement of maritime workers - an experimental project was completed in 2008 involving new placement offices for maritime workers in the sectors of transport, fishing and pleasure craft, carried out in collaboration with government employment centres.



Depending on the circumstances of the specific case, the following bodies and procedures are to be established, defined or authorised: the Seamen's Registry; the Maritime Labour Exchange; the Central Coordinating Committee for Seamen; bilateral maritime labour boards; bodies authorised to engage in maritime labour intermediation; the professional profile for maritime personnel.

During 2008, a procedure was also initiated for obligatory communications regarding the disembarkation and embarkation of all workers performing activities onboard ship (UNIMARE). In order to avoid a situation in which measures that prove impossible to enforce result in a de facto failure to apply the regulations, the shipping industry succeeded in having the timing for the obligatory communications postponed to the month following that of embarkation or disembarkation.

The shipowners also succeeded in maintaining the Crew Roll and the pay status reports for onboard personnel, as already provided for under the Code of Navigation and the Presidential Decree of 1965, rather than switching to the "Consolidated Book", which would replace the employee registration book and the pay book. This simplification was requested on account of the difficulties that application of the Consolidated Book to the maritime sector would entail.

SCHOOL AND PROFESSIONAL TRAINING

In the month of March 2008, the concluding document of the work carried out by the Ministerial Commission for the Reorganisation of Technical and Professional Institutes was presented.

Seeing that the courses of study considered do not include instruction in the nautical-maritime sector, the shipping industry should take steps to restore close relations with the Ministry of Education, University Affairs and Research, in order to ensure that, during the subsequent phases of the reorganisation of the school curricula, the industry's needs are addressed with appropriate courses of training in both areas of activity, thus providing the maritime transport sector with adequately specialised training within public schools, as part of the broader program devoted to the technological sector of transport and logistics.

The efforts of the shipping industry involving professional training initiatives were further developed during the year 2008.

The Italian Merchant Marine Academy has become an institution established on a firm setting, offering courses for both deck officers and engine-room officers. The selection process for admitting deck and engine-room cadets to the Academy was held once again in 2008, but with an additional class for deck officers, compared to the three preceding years, meaning that the project includes eighty cadets divided into four classes, plus two engine-room classes with a total of forty cadets.

The excellent results of the Academy cadets, combined with the requirement of having at least cadet aboard every ship - part of the "Tonnage-Tax" law - is sure to lead to an increase in the number of cadet candidates.

In the four years since the Academy was founded, it has trained approximately 400 cadets: 250 as deck officers and 130 as engine-room officers, with most of the students hailing from the regions of Southern Italy.

In 2008, the members of the first class, who had entered the Academy between November 2005 and April 2006, completed their course of study, with 40 deck cadets and 22 engine-room cadets qualifying as navigation officers and engine-room officers and embarking on ships. Another 16 deck cadets are waiting to take their qualifying examinations.

It should be noted that the classes which began studying at the Academy in 2006 and 2007 registered a much lower drop-out rate than the 2005 class, demonstrating that, after its first, experimental year, the quality of the project has improved significantly.

In the interests of further raising the level of the cadets' instruction, the Academy equipped itself, in 2008, with a number of the training stations for GMDSS courses. In addition, a working arrangement was established with Wartsila and ABB, in order to provide the engine-room cadets with a course on marine engines and the related automation.

The above results, together with the interest expressed by local institutions in a number of Italy's major regions, as well as by various shipping companies, has led the Academy to contemplate opening a number of branch campuses. A memorandum of understanding is currently being drawn up between the Campania Region, Confitarma, the Academy and the Town of Torre del Greco for the creation of a branch of the Academy in this traditional site of maritime activity. Also under preparation is a convention between the Region of Sicily, the Town of Pozzallo, the Province of Ragusa and the ASI (Industrial Development Area) for the establishment of another branch campus.

The cadets of the Venice Academy are also concluding the twelve-month period of onboard service required before they can take their navigation officers examination. After that, they shall begin attending the courses on tanker ship safety contemplated under the STCW '95 Convention. Another class of roughly ten deck cadets entered the Academy in 2008, while preparations are in the advanced stages on a course of study for electricians' mates, a rating for which there is considerable demand.

In 2008, the company FORMARE, headquartered in Naples, carried out the following activities:

- professional training and placement of young people in maritime careers, both at sea and on land;
- ongoing, permanent training, as well as professional refresher and retooling courses, for maritime personnel;
- cultural and professional orientation activities, in schools and society as a whole, to promote the prospects for employment in the maritime sector and attract young people to careers involving the sea;
- monitoring of the maritime labour market, observing and analysing needs in terms of training and professional figures.

The training activities began in June of 2007, with the establishment of a Temporary Project Association for the development of courses for chefs-crewmen to fill positions on cargo ships, with the possibility of guaranteeing immediate employment for 150 young people. Unfortunately, due to the failure of government officials to modify a law dating back to 1952 - or at least to grant an exemption - in 2008 it was necessary to move ahead with other courses, leaving supporters of the effort with the regret that unqualified foreign personnel will be hired to fill the positions.

FORMARE: UPCOMING TRAINING ACTIVITIES:

Courses contemplated under the Labour Training Pact

- Electrician/electronics experts
- Terminal Security Officers
- Cruise ship hostesses
- Apprentice chefs
- Head waiters on ferries

Self-financed courses

- HACCP for issue of the document replacing the Medical Registration Booklet for food-service employees
- Preparation for licensing examination, in collaboration with the Captains College of Naples and the Italian Merchant Marine Academy.

Research activities in collaboration with the Italian Merchant Marine Academy

- Research on the need for training and professional figures in the Campania Region, as part of the Local Training Pact "A Sea of Jobs".
- Research for the establishment of a maritime training complex in the Campania Region.



CERTIFICATION OF SKILLS AND COMPOSITION OF CREWS

Unfortunately Italy continues to be excluded from the list of countries that have demonstrated full and complete enactment of the provisions of the convention on regulations governing the training of seaman, the issue of professional qualifications and the watch officer examination (STCW) of the International Maritime Organisation (IMO), nor has there yet been any response to the infraction procedure undertaken against Italy by institutions of the European Community for the country's failure to transpose into national law the Community directive on the minimum training requirements for seamen.

As for the administrative act issued toward the end of 2008, in an attempt to consolidate in a single text the various measures passed over the years, this effort does not appear to have done much to facilitate the entry of young people into seafaring occupations either. Meanwhile, the work initiated in 2007, under the auspices of the IMO, to further revise the STCW 95 convention, was continued.

The Ministry of Infrastructures and Transportation initiated a procedure of public consultation, in the interests of simplifying and rationalising the administrative activities tied to the formulation of shipping tables. An effort must be made to ensure approval of the proposals put forth by the shipping industry for bringing the administrative activities tied to the formulation of the shipping tables in line with the IMO resolution on the subject.

DEFENCE OF THE MARINE ENVIRONMENT AND SECURE NAVIGATION EMISSIONS

The MEPC 58 (Marine Environment Protection Committee) of the IMO (International Maritime Organization), which met in London in October of 2008, approved the revised text on Annex VI to the Marpol 73/78 Convention (Rules for the Prevention of Air Pollution by Ships), which stipulates, with regard to substances harmful to the ozone layer, that:

- all intentional emissions are prohibited;
- the use of damaging substances, other than hydro-chlorofluorocarbons, on units built after 19 May 2005, or on units whose plants are scheduled to be delivered after that date, shall not be permitted;
- installations with hydro-chlorofluorocarbons may not be used on ships built after 1 January 2020, or on ships whose plants are to be delivered after that date.

In addition, an Ozone Depleting Substances Record Book must be kept to register all operations carried out with harmful substances, such as loading and unloading.

In the case of nitrogen oxides, the regulation applies to marine engines whose power is greater than 130 kW, with the limits becoming progressively more severe for engines manufactured through January 2011, then through January 2016 and, finally, from that date onward.

The concept of Emission Control Area (ECA) is extended to include nitrogen oxide emissions (reference was formerly made only to an SECA, or SO_x Emission Control Area).

With regard to emissions of sulphur oxide and particulate, a progressive reduction in SO_x emissions from ships has been introduced, increasing the limits on the sulphur content of fuels. Specifically:

- outside of SECA areas, maximum sulphur content of 4.5% through 1 January 2012, 3.5% after that date and 0.5% after 1 January 2020 – the limit is subject to future modifications, based on the outcome of studies regarding the availability of these types of fuels.
- inside the SECA areas, maximum sulphur content 1.5% through 1 July 2010, 1% after that date and 0.1% after 1 January 2015.

These restrictions will force the shipping industry to make the necessary adjustments, which are sure to entail difficulties in the procurement of supplies, with a risk of higher transport costs.

The above mentioned Annex VI does not take into consideration carbon dioxide (CO₂) emissions, meaning that, for the time being,

maritime transport is not subject to any international or European regulations on this subject. While the IMO plans to take a slower, more prudent approach to such emissions, the European Union intends to move more rapidly.

Studies performed over the years have shown that maritime transport accounts for no more than 3% of total emissions of CO₂, and that it is the most competitive mode of transport in terms of energy efficiency and with regard to this type of emission, with only 10 grams of CO₂ emissions for each km travelled, and for each ton transported, as opposed to 65 grams for trucks used in long-distance hauling and average emissions of 110 grams for all other modes of roadway cargo transport. Despite these credentials, growing attention has been paid by the international community in recent years to the possibility of some day including the carbon dioxide emissions of international maritime transport, as well as airborne transport, in the scope of international agreements for the reduction of greenhouse gases, which already cover all the main sectors of "terrestrial" emissions. This growing attention should be offset by the need to avoid penalising maritime transport with inappropriate burdens that could lead to unproductive shifts in modes of transport, favouring increased congestion and rising environmental costs in the roadway transport sector.

Since 2003, the IMO has been promoting a proposed global instrument for achieving reductions in the greenhouse-gas emissions of ships by December 2009, in time for the United Nations Conference on Climate Change (UNFCCC) in Copenhagen, which should set international commitments for the mitigation of and adjustment to climate change from 2012 onward (the so-called "post Kyoto" agreements).

As this deadline draws near, the work of the MEPC within the IMO has been significantly speeded up, with the result that the IMO General Assembly of November 2009 is expected to be able to approve the major operating instruments currently under discussion, such as the Energy Efficiency Design Index for New Ships (regarding ships in the design stage), the Energy Efficiency Operational Index and the Energy Efficiency Management Plan (involving measures to increase energy efficiency).

On the other hand, there is little hope of reaching agreement within the IMO on a market-based instrument for reducing CO₂ emissions, meaning a mechanism that would utilise the operating instruments referred to above in an economically efficient manner in order to reach the CO₂ emission-reduction objective assigned to international maritime transport while avoiding drastic limitations that could have a negative effect on traffic and international trade. It should be remembered that the level of CO₂ emissions is directly proportionate to the fuel consumption of ships, and that emission reduction is an extremely difficult and costly task, calling for measures of technological innovation and operating efficiency to be implemented on the ships, whereas there is a certain amount of agreement worldwide on the wisdom of reducing emissions at the lowest possible cost by using specific economic instruments capable of providing operators with margins of flexibility.

The two options most frequently discussed to date, though they are still in the planning stages, are the Emissions Trading System for Shipping and the Bunker Tax and Compensation Fund.

The difficulty of arriving at an all-encompassing agreement within the IMO is due, first and foremost, to the reluctance of many developing countries to enter into commitments for reductions in quantities of emissions, based on the principle of joint but differentiated responsibility enunciated under the UN Convention on the climate. Given that the fleets of the developing countries account for 74% of the total tonnage of the world fleet, it is feared that the stalemate among the members of the IMO will lead to the passage of measures for the reduction of emissions in maritime transport without the input of the IMO, leading to noteworthy repercussions and changes in global traffic.



BALLAST WATER

From some time now, the IMO has been paying close attention to international regulations on ballast water, in order to limit the damage done to the marine environment by the introduction into new settings of invasive marine species transported in the ballast water of ships.

The following measures regard this subject: MEPC Resolution 50(31), "Guidelines for Preventing the Introduction of Unwanted Organisms and Pathogens from Ships' Ballast Water and Sediment Discharges", approved in 1991 and updated in 1993 with Resolution A.774(18); Resolution A.868(20), "Guidelines for the Control and Management of Ship's Ballast Water to Minimize the Transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens" passed in 1997, and the "International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water Sediments, 2004".

This last Convention is supposed to go into effect following ratification by 30 countries accounting for 35% of worldwide gross tonnage, but, as of April 2009, it has been ratified by only 18 countries (whose combined gross tonnage amounts to 15.36% of the world total).

In terms of systems for treating ballast water, quite a few have been approved, a sign of the technical progress made to date and of the importance placed on the question by the industry.

Looking at the Mediterranean nations, it is possible that those especially interested in the problem (Algeria, Egypt, Turkey and Libya) will take measures designed to reduce alterations in their local eco-systems. Syria, Egypt and Spain have already ratified the convention. Other countries, such as Israel, have passed laws of their own.

LRIT – LONG RANGE IDENTIFICATION AND TRACKING SYSTEM

Since 1 January 2009, onboard installation of the LRIT (Long Range Identification and Tracking System) has been obligatory.

This system is used to identify and control the movements of ships, which are required to transmit certain information (identification and positioning data) to receiving centres in the participating countries, in order to heighten safety and security and to facilitate any search and rescue operations.

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 step with the changing needs of the shipping industry, based on the dynamics of the economic and social context;
- to favour the training of fresh forces for the management of shipowning enterprises and the correlated association activities.

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 play 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. In the first half of 2008, the efforts of the Young Shipowners were focussed on organising major international initiatives, including a

brief visit to London in the month of February and a trip to India and the UAE, whose success equalled that of the previous year's journey to China. The second half of the year featured "48 Hours of the Seas – Young People", as well as the organisation of a number of seminars on topics of international economics and finance, which, in an unexpectedly timely fashion, delved into the causes of the recent crisis. At the same time, the planning was done for activities in the first half of 2009.

Here are detailed descriptions of the main initiatives organised by the Young Shipowners during the last twelve months:

- The mission to India and the United Arab Emirates took place in April and May 2008. Led by President Giuseppe Mauro Rizzo, numerous young shipowners took part. The cities where encounters took place with representatives of local institutions, Italian diplomats, shipyards, ports and private enterprises in the shipping sector were Mumbai, Bhavnagar, New Delhi, Dubai and Abu Dhabi.

- During "48 Hours of the Sea", held for the second year, the Young Shipowners were assigned the task of organising the conclusion of the Confitarma event at Genoa's Palazzo Ducale. The theme, addressed by youthful speakers from institutional bodies, businesses, economic concerns and the media, was how the younger generations are preparing to take on the challenges of globalisation. Thanks to the contacts made during the young Shipowners' mission in Dubai, a cooperation agreement was signed by Confitarma and the Dubai Maritime City.

- During what has become the traditional general meeting on the island of Capri, held to coincide with the annual Young Entrepreneurs Convention of Confindustria, the Italian national business confederation, the Group organised a seminar to analyse the new global economic scenario and the causes of the current crisis. During the general meeting, a talk was given by the President of the Young Entrepreneurs, Federica Guidi.

- In the month of October, representatives of the Executive Committee of the Young Shipowners met in Milan with a delegation of the Indian State of Gujarat, including representatives of government and the local business association.

- The last event of the year, organised on the occasion of the Young Shipowners' General Meeting of 18 December, was a seminar on the same topics discussed on the Island Capri, this time analysed in light of the fast-paced developments on the world scenario, and with an emphasis on the effects of the crisis on the shipping industry. Taking part in the seminar were Vittorio Volpi, former President of UBS Italia and currently a consultant, plus representatives of the research department of the maritime brokerage houses Bancosta and SSSY, who offered their outlook on the latest developments on the charter market, plus the situation as regards shipyard orders for tanker, bulk and container cargo vessels.

Given the success of the missions to China, India and the United Arab Emirates in 2007 and 2008, the Young Shipowners Group decided to organise another trip in the early months of 2009, this time to Germany, in order to add to its knowledge of the shipping finance sector, an area in which Germany is a world leader. In the month of April, a brief visit with a full schedule of encounters and events was made to Hamburg and Bremen, allowing the Group to strengthen its international relations. The delegation, once again made up of a healthy number of members, visited the leading banks and KG houses active in the shipping sector and was also received by the German Shipowners' Association, with which key topics of common maritime policy were discussed.

The last initiative, a humanitarian project organised by the Young Shipowners, was a collection of funds by the members to aid families struck by the earthquake in Abruzzo in April of 2009.





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
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

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

progetto grafico:

MCB

marketing_communication_business

stampa:

Tipteti