



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

## Assemblea

Roma, 4 giugno 2008

1998 • 2008

i primi dieci anni del Registro Internazionale Italiano



CONFINDUSTRIA



**CONFITARMA**  
Confederazione Italiana Armatori

## **Assemblea**

4 giugno 2008

*Annual General Meeting*

*4 June 2008*



# Relazione del Consiglio all'Assemblea

## Indice

### Premessa di Nicola Coccia, Presidente di Confitarma

#### La navigazione mercantile italiana nel 2007

- 7 > Le potenzialità dell'industria armatoriale italiana e le opportunità in ambito finanziario e nel settore della cantieristica navale
- 8 > Dimensione e composizione della flotta
- 8 > Competitività della flotta italiana
- 10 > Investimenti navali e rinnovamento della flotta
- 11 > Commercio estero dell'Italia
- 11 > Bilancia dei pagamenti marittimi
- 12 > Il turismo che viene dal mare
- 13 > La rete marittima, i porti e la logistica
  - 13 > *Programma Nazionale di Sicurezza Marittima e interventi della Marina Militare*
  - 13 > *Autostrade del mare e ecobonus*
  - 14 > *Andamento dei traffici portuali*
  - 14 > *Questioni portuali*

#### La navigazione internazionale e i mercati marittimi

- 17 > Commercio mondiale e i traffici marittimi
- 17 > Flotta mondiale
- 17 > Costruzioni mondiali
- 18 > Mercati marittimi

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

- 21 > Flotta e ruolo dell'Ue nei traffici marittimi mondiali
- 21 > Il nuovo approccio integrato della politica marittima europea: il Libro Blu
- 22 > Politica portuale dell'Unione Europea
- 22 > Sicurezza marittima
- 23 > Autostrade del Mare
- 23 > Marco Polo II
- 23 > Politica della concorrenza
- 24 > Rapporto *"Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe"*

#### Il lavoro a bordo e la formazione

- 25 > Occupazione marittima
- 25 > Problematiche nazionali
- 27 > Problematiche internazionali
- 27 > Formazione professionale

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

- 29 > Emissioni di anidride carbonica
- 29 > Direttiva 2005/35/CE
- 30 > Memorandum di Parigi
- 30 > Scarico dei liquami (Annesso IV alla Convenzione Marpol)
- 30 > Prevenzione dell'inquinamento dell'aria da parte delle navi (Annesso VI alla Convenzione Marpol)

#### L'organizzazione di Confitarma

- 32 > La struttura
- 33 > Cariche Confederali
- 34 > Commissioni
- 36 > Giovani Armatori

#### 39 > Grafici e tabelle/*Graphs and tables*

- 67 > *The Council Report to the Annual General Meeting - English version*





# Premessa di Nicola Coccia

## Presidente di Confitarma

Nel 2007, Confitarma si è posta l'obiettivo di spalancare le porte di quello che in genere era considerato un circolo ristretto, quasi un club, e con la prima edizione della *48 Ore del Mare*, svoltasi a Napoli il 10 e 11 maggio, ha dato il via ad un progetto annuale che mira ad avvicinare il grande pubblico al mondo del mare. Comunicare il mare non significa fare della semplice pubblicità al settore: il nostro intento è quello di condividere con gli altri le esperienze e le conoscenze di chi prima degli altri ha colto i cambiamenti imposti dalla globalizzazione.

Con la seconda edizione della *48 Ore del Mare*, a Genova l'8 e il 9 luglio 2008, vogliamo proseguire su questa strada, sicuramente lunga e non facile: i buoni frutti raccolti nel corso del 2007 ci spingono ad andare avanti con caparbia e fiducia.

Abbiamo infatti registrato l'importante risultato di una maggiore e crescente attenzione del mondo finanziario nei confronti dell'industria armatoriale: l'armamento italiano ha saputo consolidare e rafforzare in modo decisivo la sua presenza sulla scena mondiale, divenendo un comparto fortemente attrattivo per il mondo della finanza, dalle banche ai fondi di investimento.

L'esperienza e l'apertura internazionale anche nel settore bancario sono ormai determinanti. Sono felice di rilevare i significativi sviluppi degli istituti di credito italiani, che sono oggi in grado di offrire servizi finanziari nel breve/medio periodo anche in valuta cinese: condizione importante soprattutto per le imprese che intendono collocare in Cina centri di profitto. È un fatto importante che negli ultimi anni assistiamo alla crescita costante della flotta mercantile italiana: a fine 2007 il nostro tonnellaggio si attesta sui 14 milioni di tonnellate di stazza e credo sia sempre più realistica la previsione di raggiungere i 20 milioni nel 2010, grazie agli ingenti investimenti effettuati dagli armatori italiani per la costruzione di nuove unità. Abbiamo una flotta giovane e avanzata, in grado di soddisfare le esigenze dell'industria, attenta alla salvaguardia dell'ambiente e alla sicurezza della navigazione.

Insomma, la nostra flotta continua a crescere, registrando aumenti superiori alle media mondiali. È un momento storico per lo *shipping* italiano. Non c'è stato mai un momento di così grande cambiamento e sviluppo. E, ogni volta che viene varata una nave, con essa cresce l'intero Paese: perché

dietro ogni nuova nave si celano lavoro, occupazione, investimenti, idee, ricerca, innovazione, *design*. Anche perché si sviluppa e si rafforza la presenza stessa dell'Italia nel mondo. Il trasporto marittimo è infatti fattore di ricchezza e forza di una nazione e gli armatori sanno bene quanto sia importante guardare sempre avanti, con un'ottica internazionale ove competitività e velocità sono le regole che dettano il ritmo delle decisioni.

Certamente, il rilancio competitivo della nostra flotta è da attribuire alla riforma della navigazione internazionale avviata nel 1998 con l'approvazione della legge n.30, istitutiva del Registro Internazionale Italiano, che quest'anno compie dieci anni. Tale istituto è stato predisposto grazie alla lungimiranza delle istituzioni comunitarie che, ritenendo il settore marittimo elemento fondamentale delle presenti e future strategie economiche dell'Unione Europea, hanno delineato agli stati membri le linee di intervento in ambito nazionale. Le nostre navi sono quindi in grado di fronteggiare la concorrenza ed oggi l'Italia può contare su una flotta di grande prestigio in grado di assicurare gli approvvigionamenti di materie prime per le nostre industrie e di prodotti finiti per il consumo. È quindi importante che le nostre istituzioni politiche sappiano valutare e valorizzare le eccellenze del nostro Paese, tra le quali, l'attività della nostra industria arma-

toriale è sicuramente uno degli esempi più significativi. Per celebrare tale evento la nostra Assemblea pubblica si tiene a Genova nell'ambito della *48 Ore del Mare*. È un'occasione per fare il punto su quanto è stato fatto e su quanto resta ancora da fare. Infatti, accanto allo sviluppo della flotta italiana, sono cresciuti gli impegni e sono ancora molti i problemi da risolvere, anche perché il nostro mondo impone *standard* di marcia velocissimi: non possiamo permetterci il lusso di perdere il passo rispetto ai nostri concorrenti. In tale contesto, un ruolo determinante viene giocato dalle istituzioni che sono chiamate a consolidare la competitività del settore creando e favorendo le condizioni per lo sviluppo. Ma sta anche a noi soggetti concretamente coinvolti, attivarci per realizzare il necessario cambiamento rispetto ai tradizionali schemi di gestione e di finanziamento.



toriale è sicuramente uno degli esempi più significativi. Per celebrare tale evento la nostra Assemblea pubblica si tiene a Genova nell'ambito della *48 Ore del Mare*.

È un'occasione per fare il punto su quanto è stato fatto e su quanto resta ancora da fare.

Infatti, accanto allo sviluppo della flotta italiana, sono cresciuti gli impegni e sono ancora molti i problemi da risolvere, anche perché il nostro mondo impone *standard* di marcia velocissimi: non possiamo permetterci il lusso di perdere il passo rispetto ai nostri concorrenti.

In tale contesto, un ruolo determinante viene giocato dalle istituzioni che sono chiamate a consolidare la competitività del settore creando e favorendo le condizioni per lo sviluppo. Ma sta anche a noi soggetti concretamente coinvolti, attivarci per realizzare il necessario cambiamento rispetto ai tradizionali schemi di gestione e di finanziamento.



# La navigazione mercantile italiana nel 2007

## LE POTENZIALITÀ DELL'INDUSTRIA ARMATORIALE ITALIANA E LE OPPORTUNITÀ IN AMBITO FINANZIARIO E NEL SETTORE DELLA CANTIERISTICA NAVALE.

Il recente sviluppo della cantieristica cinese rappresenta per l'industria armatoriale italiana un importante punto di riferimento per la costruzione di diverse tipologie di naviglio, anche ad alto contenuto tecnologico.

Al fine di avviare una fattiva collaborazione in ambito finanziario e nel settore della cantieristica navale, nel gennaio 2008 una delegazione della Confitarma si è recata in Cina per illustrare, ai più alti livelli istituzionali e finanziari cinesi le potenzialità dell'industria armatoriale italiana e siglare una serie di accordi riguardanti nuove costruzioni nei cantieri cinesi, nuove forme di finanziamento e formazione.

L'accordo siglato tra *Shanghai Federation of Industrial Economics* e Confitarma, preliminare alle intese con le associazioni dei cantieri navali cinesi, nell'ambito di un quadro generale di cooperazione, impegna la parte cinese a fornire informazioni su programmi, competenze e capacità cantieristiche cinesi presenti e future; a facilitare le relazioni con le associazioni cantieristiche cinesi e/o singoli cantieri; ad appianare possibili problemi che possano sorgere nella definizione di contratti e a favorire la collaborazione tra il sistema bancario cinese e gli armatori italiani in ordine al finanziamento delle commesse di questi ultimi ai cantieri cinesi. Da parte sua, Confitarma si impegna ad informare il Ministero delle costruzioni navali cinese in merito alla necessità di

nuove costruzioni da parte dell'armamento italiano, in modo da indirizzare le relative richieste ai cantieri cinesi più adatti; a diffondere informazioni tra i suoi associati su competenze e capacità cantieristiche cinesi e a facilitare la creazione di gruppi di associati interessati a costruire in Cina produzioni in serie.

In questo contesto, di particolare rilevanza è la *joint-venture* tra il Registro di classifica cinese ed il RINA: quest'ultimo supporterà i cantieri cinesi di seconda fascia nell'innalzamento degli standard di costruzione, affinché le nuove unità rispondano alle norme *International Association of Classification Societies (IACS)*, agevolando l'armamento italiano nella ricerca di cantieri affidabili anche in termini di tempi di consegna e qualità delle costruzioni. È stato anche istituito un Gruppo ad Alto Livello, con il compito di esplorare in via preliminare le possibilità di una composizione amichevole delle dispute che dovessero insorgere tra armatori italiani e cantieri cinesi nell'esecuzione dei contratti di costruzione di navi.

L'esperienza e l'apertura internazionale anche nel settore bancario - e del credito in generale - sono ormai determinanti. Sono significativi i recenti sviluppi degli istituti di credito italiani, oggi in grado di offrire servizi nel breve/medio periodo anche in valuta cinese: condizione importante soprattutto per le imprese che intendono collocare in Cina centri di profitto. Peraltro, per continuare a crescere puntando su un ulteriore rinnovo della flotta, l'armamento italiano avverte la necessità di

Firma dell'accordo Confitarma-SFIE *Shanghai Federation of Industrial Economics*





nuovi strumenti che attirino sul settore mezzi finanziari finalizzati all'investimento, anche instaurando nuovi rapporti al di fuori dei normali schemi.

Per esempio, si potrebbe ipotizzare un nuovo rapporto tra l'armamento italiano e il sistema del credito (sistema bancario italiano, quello cinese e soggetti istituzionali di garanzia del credito nazionali ed esteri), uniti in una rete che permetta di valorizzare i rispettivi punti di forza: da una parte il potenziale di crescita dell'armamento italiano, dall'altra le disponibilità finanziarie del sistema bancario cinese, abbinata alla conoscenza dello *shipping* italiano delle banche europee; il tutto supportato da una rete di garanzie internazionali.

In quest'ottica e al fine di reperire risorse finanziarie volte ad incentivare gli investimenti di armatori italiani in nuove costruzioni da commissionare a cantieri cinesi, Confitarma ha firmato un'intesa con la *Export Import Bank of China (EXIM)*, che fornirà uno schema generale di cooperazione tra le parti in relazione a futuri progetti e attività: Confitarma sosterrà e promuoverà 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.

La visita della delegazione italiana in Cina è stata inoltre l'occasione per rafforzare rapporti già esistenti in materia di formazione. È stata firmata un'intesa tra Confitarma, Rina e *Shanghai Maritime University*, che istituisce un diploma specialistico intitolato "*Ship operation, safety and classification*", al fine di formare personale esperto nella legislazione internazionale in materia di sicurezza, protezione ambientale e regole di classificazione internazionale delle navi.

#### DIMENSIONE E COMPOSIZIONE DELLA FLOTTA

La flotta mercantile di proprietà italiana si compone a fine 2007 di 1.535 navi, per un totale di 13.970.348 tsl (tonnellate di stazza lorda), così ripartite:

- oltre le 1.000 tsl: 738 navi, equivalenti a 13.712.746 tsl
  - da 100 a 999 tsl: 797 navi, equivalenti a 257.601 tsl
- Rispetto al 2006, si registra un aumento del 4% nel numero delle navi e del 6.5% complessivo del tonnellaggio di stazza.

Le unità iscritte nel Registro internazionale italiano sono 606 per 12.465.231 tsl, pari all'89% della flotta mercantile di proprietà italiana. Quelle iscritte nel Registro ordinario sono 922 per 1.475.700 tsl, mentre le unità di proprietà italiana battenti temporaneamente bandiera estera (*bareboat charter registration*) sono ormai solo 6 per 27.930 tsl (tuttavia esse rappresentano 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).

La componente della flotta facente capo a soggetti a capitale tutto o prevalentemente privato è pari a oltre il 95,6% del totale, a fronte di una costante riduzione della quota facente capo a soggetti pubblici.

La flotta italiana si conferma come una flotta giovane, in assoluto e rispetto alla media mondiale: il 57% del naviglio ha meno di 10 anni ed il 33% ha meno di 5 anni.

#### COMPETITIVITÀ DELLA FLOTTA ITALIANA

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

##### *Tonnage Tax*

La riconosciuta centralità dell'industria marittima nel contesto produttivo italiano e la consapevolezza che questo settore rappresenta una risorsa fondamentale per il Paese hanno indotto il legislatore a predisporre, nel corso dell'ultimo decennio, una serie di strumenti che consentono agli operatori di competere sui mercati internazionali e conquistare nuovi spazi di operatività. Caposaldo del rilancio della competitività della flotta di bandiera è stata l'introduzione del Registro Internazionale nel 1998. Esso ha costituito un forte incentivo all'utilizzo della bandiera italiana, seguito da importanti modifiche di adattamento alle differenti realtà operative e dall'adozione del *Tonnage Tax System* nel 2004.

In questo contesto, nella Legge Finanziaria 2008 sono stati introdotti due interventi correttivi per rafforzare la competitività della flotta italiana.

In primo luogo, relativamente all'ambito oggettivo della



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



disciplina, viene eliminata la condizione dell'utilizzo in traffico internazionale delle navi agevolabili e mantenuta quella della loro sola iscrizione nel Registro Internazionale, rendendo la nuova disciplina fiscale applicabile anche alle unità di cabotaggio maggiore che svolgono la loro attività per lo più in acque internazionali. La modifica si giustifica anche per ragioni di adeguamento ai principali modelli di tassazione forfetaria adottati in ambito comunitario, dove infatti non si fa distinzione tra impiego in ambito nazionale o internazionale della nave gestita dal soggetto beneficiario della *tonnage tax*.

In secondo luogo, viene esteso il beneficio della tassazione forfetaria ad una categoria di soggetti che fino ad oggi ne erano esclusi e cioè le società di persone commerciali (società in nome collettivo e società in accomandita semplice), realizzando un riallineamento della normativa fiscale a quella civilistica.

Ciò comporterà per gli operatori la possibilità di acquisire il regime fiscale agevolato della *tonnage tax* a prescindere dalla tipologia di schema giuridico ritenuto più idoneo ai fini dello svolgimento della propria attività.

La misura infatti ha inteso eliminare un'asimmetria fino ad oggi esistente nel *corpus* normativo nazionale, con specifico riferimento alla tassazione delle imprese marittime, in quanto la norma originaria limitava l'ambito di applicazione dell'agevolazione alle società di capitali, escludendo invece le società di persone, come se l'attività armatoriale potesse essere svolta solo attraverso le prime. Inoltre, l'estensione anche alle società di persone ha permesso di allineare la legislazione italiana ad altre analoghe già in vigore in alcuni Stati membri dell'Unione europea (ad es. Germania, Spagna e Grecia).

#### **Marittimi extracomunitari**

Confitarma si attiva nel corso dell'anno presso il ministero dell'Interno italiano al fine di trovare una soluzione per i marittimi extracomunitari impiegati sulle navi nazionali, che a causa di una procedura molto complessa spesso non possono sbarcare. A tal fine il ministero potrebbe emanare una circolare facendo riferimento alla procedura già in vigore nel porto di Genova, ove si richiede solo copia della lettera di soddisfazione firmata dal marittimo, riservandosi in via del tutto eccezionale il diritto di ottenere il contratto, qualora i controlli di frontiera effettuati sul passaporto richiedessero indagini più approfondite.

#### **Atto di nazionalità**

Con il decreto direttoriale del 24 ottobre 2007 del ministero vengono approvati i nuovi modelli di atto di nazionalità e di passivanti provvisorio per l'iscrizione delle navi mercantili nei registri italiani, frutto della collaborazione tra Confitarma e la direzione competente del ministero dei Trasporti. I modelli sono redatti con testo bilingue italiano ed inglese ed in forma semplificata sia nei contenuti che nel formato rispetto a quelli già in vigore, risalenti

all'anno 1953. La consegna dei nuovi modelli alle Capitanerie di porto ed ai principali consolati è stata avviata nella primavera del 2008.

#### **Servizi di approvvigionamento off-shore e bunkeraggio**

Con circolare ministeriale del 6 luglio 2007, il ministero dei Trasporti chiarisce i criteri per l'iscrivibilità e/o la permanenza nel Registro Internazionale Italiano dei mezzi che svolgono continuativamente servizi di approvvigionamento off-shore, consentendo l'armonizzazione a livello periferico sotto il profilo amministrativo. È un importante risultato ottenuto dopo mesi di intenso lavoro del Gruppo di lavoro *Off-Shore*, composto dai rappresentanti di tutte le imprese del settore associate a Confitarma, che ha finalmente ottenuto l'intervento ministeriale volto a fornire a questo comparto di supporto del sistema energetico nazionale strumenti idonei per competere in un mercato liberalizzato.

Supply vessel "Med Sette", Med Offshore Spa



Anche il Gruppo di lavoro del bunkeraggio marittimo, ha ripreso la propria attività, e sulla base degli aggiornamenti dello studio sull'importanza di questo settore per la mobilità delle merci nel nostro paese, intende avanzare proposte alle Amministrazioni competenti per garantire adeguata competitività al settore.

#### **Cabotaggio**

Nella legge Finanziaria 2008 sono inserite le misure che prevedono sgravi contributivi per le imprese che operano nei collegamenti marittimi inferiori alle 100 miglia, quali quelli con le isole minori, e svolgono per lo più servizi marittimi a carattere sociale, quali il trasporto di passeggeri e rifornimenti, garantendo la continuità territoriale del Paese e la mobilità di cittadini che vivono in località disagiate.

Confitarma conduce da ben 9 anni una vera e propria battaglia, per evitare che tale categoria di navi venga privata di un essenziale strumento di competitività.

L'auspicio è che gli interventi per la navigazione di cabotaggio siano resi strutturali, in modo da consentire



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

alle imprese armatoriali del settore una seria e pluriennale programmazione delle loro attività.

### **Commissione Regole e Competitività**

Sempre al fine di migliorare la competitività della flotta italiana, la Commissione Regole e Competitività, nel 2007 e nei primi mesi del 2008 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. In particolare segue l'iter di presentazione del progetto di legge n. 1707 alla Camera dei Deputati sulla semplificazione delle procedure amministrative per il settore marittimo.

Molto importante è il rafforzamento della presenza delle istituzioni nella Commissione con l'ingresso dei rappresentanti dei ministeri della Salute, dell'Ambiente e della direzione generale per gli Italiani all'estero e le politiche Migratorie del ministero degli Affari esteri.

In questo contesto, di particolare rilievo è l'incontro, svoltosi il 13 febbraio 2008 presso Confitarma con il ministero della Salute, per discutere su specifici problemi quali: l'impossibilità di acquistare farmaci ad uso ospedaliero; la necessità di un servizio di tele-medicina laddove, come sulle navi mercantili, non c'è l'obbligo del servizio sanitario a bordo; lo smaltimento dei farmaci scaduti quando la nave si trova fuori dal territorio nazionale.

### **INVESTIMENTI NAVALI E RINNOVAMENTO DELLA FLOTTA**

Nel periodo 1998-2007 sono state consegnate 481 unità per 6,9 milioni di tonnellate di stazza lorda, mentre alla fine del 2007 risultano in costruzione in cantieri italiani o esteri 97 unità per 1,4 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.

Nell'ottica del rilancio degli investimenti navali, la legge finanziaria 2008 introduce il c.d. *tax lease*, - complesso di operazioni che permettono la realizzazione - di un risparmio d'imposta in capo al concedente da trasferire (in tutto o in parte) al soggetto utilizzatore sotto forma di riduzione dei canoni di leasing e del prezzo d'acquisto.

Tale strumento, potrebbe contribuire alla riduzione dei costi di finanziamento delle navi, ad esempio, attraverso il riconoscimento di benefici fiscali in termini di maggiore ammortamento dei beni concessi in *leasing*; ciò in linea con le misure adottate da altri Paesi europei, che hanno da tempo implementato forme di *leasing* con importanti benefici fiscali (i.e. Francia, Spagna e Regno Unito).

Il provvedimento, che potrà entrare in vigore dopo l'ap-

Portarinfuse "Michele D'Amato", D'Amato di Navigazione Spa





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

provazione da parte della Commissione europea, in sostanza prevede: una forma di ammortamento anticipato del 35% annuo per i beni mobili registrati, ammortizzabili fiscalmente in un periodo non inferiore a dieci anni; la deduzione degli ammortamenti anche anteriormente all'entrata in funzione del bene, nei limiti dell'ammontare dei corrispettivi pagati in ciascun esercizio al costruttore. Il beneficio, in considerazione della deduzione di ingenti ammortamenti nei primi anni di vita del cespite (e del contratto), si traduce in un indubbio vantaggio finanziario, derivante dal differimento della tassazione agli anni successivi.

Nonostante la disposizione evidenzi alcune criticità che dovranno essere superate, il *tax lease* potrà diventare, come in altri stati dell'UE, uno strumento di agevolazione indiretta all'impresa, anche marittima, veicolato attraverso il risparmio che si genera in capo alle società di *leasing*, il quale non si cristallizza in un beneficio fiscale definitivo e tuttavia può comportare per l'utilizzatore una diminuzione del costo complessivo.

Nel corso del 2007, in linea con le disposizioni della legge n.13 del 2006 che prevedeva il *phasing out* anticipato di navi cisterna a singolo scafo, circa 20 unità, in buona parte con una capacità di carico inferiore alle 5.000 tonnellate, sono state avviate alla demolizione, integrando il percorso di rinnovamento della flotta cisterniera avviato con la legge n.51 del 2001. Nel 2008 verrà perfezionato l'iter ministeriale per l'erogazione dei relativi contributi previsti dalla legge.

## COMMERCIO ESTERO DELL'ITALIA

Nel 2007, il 57% del commercio estero italiano utilizza il trasporto via mare (232 milioni di tonnellate importate e 67 milioni di tonnellate esportate), a fronte del 19% che impiega la modalità stradale.

Il 37,4% del commercio estero italiano interessa i paesi dell'Unione europea, per un totale di 195,6 milioni di tonnellate. Di questi il 16% utilizza la via marittima (10% per le importazioni e 22% per le esportazioni).

Il 45% degli scambi con l'Ue (circa 88 milioni di tonnellate) avviene invece su strada.

## BILANCIA DEI PAGAMENTI

Nel corso del 2007 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 40%

Portarinfuse "Pina Cafiero",  
Augustea - Imprese Marittime e di Salvataggi Spa





Traghetto "Cruise Roma", Atlantica Spa

del totale interscambio di servizi di trasporto e si attende su 13.297 milioni di euro, a fronte di 19.750 milioni di euro per l'insieme degli altri sistemi di trasporto.

### IL TURISMO CHE VIENE DAL MARE

In Italia il settore delle crociere, grazie a fattori quali la sicurezza, l'efficienza e la qualità, sta registrando una crescita continua, in controtendenza rispetto al turismo terrestre. Quest'ultimo, dopo un periodo di crescita culminato negli anni '70 con la prima posizione nelle classifiche internazionali, ha registrato una continua perdita di posizioni (quarto posto nel 1990 e quinto nel 2006), anche rispetto a paesi palesemente dotati di inferiori risorse paesaggistiche, archeologiche, artistiche e culturali.

L'Italia invece si conferma la prima destinazione crocieristica del Mediterraneo, con il 21,5% dei passeggeri. Nel 2007 sono più di 7,5 milioni i crocieristi movimentati nei porti italiani, con un aumento del 27,5% rispetto al 2006. Per il 2008 si prevede un ulteriore aumento del 10,5%. Il 75% del traffico passeggeri si registra nei cinque porti maggiori: Civitavecchia, Venezia, Napoli, Savona, Livorno.

I passeggeri che si sono imbarcati nei porti della penisola hanno sostenuto una spesa diretta di 330 milioni di euro in biglietti aerei, tasse portuali, sistemazioni alberghiere, cibi e bevande, escursioni ed altri acquisti.

Secondo i dati del Rapporto "*Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe*", presentato a Bruxelles dall'*European Cruise Council* nel febbraio 2008, in Italia il comparto crociere impiega oltre 74.000 dipendenti e registra una spesa diretta pari a 3,2 miliardi di euro, di cui 1,5 miliardi (+25% rispetto 2005) destinati a investimenti per l'ampliamento e l'ammodernamento della flotta. Attualmente i cantieri navali italiani stanno lavorando alla costruzione di 21 delle 43 nuove navi da crociera in ordine alla fine del 2007, un dato pari

al 44% della nuova capacità e dei nuovi investimenti per il quadriennio 2008-2012.

L'industria crocieristica italiana si conferma *leader* europea in termini sia di impatto sull'economia nazionale che di personale direttamente impiegato. Nel 2006 gli italiani che hanno scelto di andare in crociera erano aumentati del 29% rispetto al 2005.

Mentre, secondo le statistiche sul turismo internazionale dell'UNWTO (*World Tourism Organization*), nei sei mesi centrali dell'anno si concentra il 60% degli arrivi internazionali, il turismo via mare che utilizza crociere e traghetti è l'unico ad aver sperimentato e messo in pratica con successo in Mediterraneo forme di destagionalizzazione, specialmente lungo le coste e nelle città d'arte italiane: infatti, negli ultimi quattro anni le crociere invernali (da ottobre a febbraio) sono più che raddoppiate.

Le infrastrutture giocano un ruolo importante nello sviluppo del turismo, soprattutto per quanto riguarda spazi adeguati e viabilità scorrevole per i mezzi a disposizione delle migliaia di escursionisti che giornalmente scendono dalle navi (da un minimo di 2.000-3.000 fino a 10.000).

Un'analisi comparata della dotazione infrastrutturale nei principali paesi europei, rapportata al PIL, evidenzia non solo l'accentuato distacco dell'Italia rispetto a Francia, Regno Unito, Germania, Belgio e Olanda, ma anche la crescita della Spagna, che ha registrato in dieci anni un aumento dell'84% e recentemente ha superato il nostro Paese cresciuto nello stesso periodo solo del 14%.

Accanto all'esigenza di terminal crocieristici che assicurino la continuità degli standard di qualità oggi offerti a bordo delle moderne navi da crociera, è fondamentale che i nostri porti compiano in tempi brevi uno sforzo in termini organizzativi.



## LA RETE MARITTIMA, I PORTI E LA LOGISTICA Programma Nazionale di Sicurezza Marittima e interventi della Marina Militare

Grazie alla sensibilità dei *Company Security Officers*, delle compagnie armatoriali, dei terminalisti e al contributo delle Autorità marittime e portuali italiane, matura sempre più una costante crescita professionale e di investimenti in tecnologie avanzate in materia di sicurezza.

Il 27 aprile 2007 il CISM – Comitato Interministeriale per la Sicurezza Marittima, approva il Programma Nazionale di Sicurezza Marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali (PNSM), che rappresenta lo strumento operativo e normativo per attuare in Italia i contenuti dell'ISPS Code e dei Regolamenti comunitari in materia di *maritime security*.

Il 5 marzo 2008 nel corso di un *workshop* operativo sono illustrate ai CSO delle imprese armatoriali le attività svolte dalla Marina Militare Italiana per garantire la sicurezza dei traffici marittimi, sia sventando sia prevenendo atti di pirateria contro le navi mercantili. In questo contesto si inserisce la campagna *Medal'08*, quadro strategico della sicurezza dei traffici marittimi (*homeland security*) e della ricerca del dialogo e della collaborazione con gli altri Paesi.

### Autostrade del mare e *ecobonus*

Le linee marittime che soddisfano la definizione di "Autostrada del mare" presentano ad aprile 2008 un'offerta settimanale complessiva di 464 partenze per circa 780.500 metri lineari, con un ulteriore incremento rispetto allo stesso periodo del 2007.

Allo stato attuale, i mezzi pesanti che utilizzano abitualmente le "Autostrade del mare" sono circa 1.200.000 l'anno. In tali condizioni, le navi che operano su tali linee possono contare su una capacità di riempimento di stiva che si attesta intorno al 50%. Un ulteriore aumento pari al 50% sarebbe pertanto ottenibile senza



Cisterna a doppio scafo "Neverland", Finaval Spa

costi economici, sociali ed ambientali aggiuntivi, a parità di servizi marittimi.

Con la legge Finanziaria 2008 si è finalmente dato avvio all'*ecobonus* attraverso lo stanziamento di 77 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008, 2009 al fine di sostenere la scelta della nave da parte degli autotrasportatori in alternativa alla strada. Il successivo decreto del Ministero dei Trasporti dell'8 gennaio 2008 n.1 stabilisce le percentuali di cui potranno usufruire gli autotrasportatori che optano per le Autostrade del mare. Potranno usufruire dell'incentivo, sotto forma di rimborso di una parte del costo del passaggio via nave, le imprese di autotrasporto che avranno effettuato almeno 80 viaggi in un anno su una stessa tratta.

Le misure di accompagnamento sono destinate ad incoraggiare forme di associazione tra imprese di piccole dimensioni aventi l'obiettivo specifico di utilizzare in modo efficiente le alternative marittime al trasporto su gomma, nonché di agevolare misure di formazione finalizzate a promuovere l'accesso alle rotte marittime, l'acquisto di attrezzature elettroniche, nonché programmi informativi volti ad ottimizzare la catena del trasporto in condizioni di massima sicurezza.

Ferry-cruise "Tenacia", Grimaldi Holding Spa





Rimorchiatore "Messico", Rimorchiatori Riuniti Spa

### Andamento dei traffici portuali

Nel 2007, il movimento di contenitori nei principali porti italiani registra un aumento di circa l'8% per un totale di 10,6 milioni di teu. Incrementi si registrano nei porti di Genova (+12%), Gioia Tauro (+19%), Livorno (+15%), Ravenna (+18%), Trieste (+22%).

### Riforma della legge n. 84 del 1994

Da almeno cinque anni, il Parlamento è impegnato nell'esame di disegni di legge di riforma della legge n.84 del 1994 in materia di ordinamento portuale, ma a tutt'oggi questo progetto non è stato portato a termine. Peraltro, la legge finanziaria 2007 ha apportato sostanziali modifiche alle disposizioni in materia di autonomia finanziaria delle Autorità portuali, mentre l'art. 1 della legge n. 247 del 2007 in materia di lavoro e previdenza sociale, ha modificato la disciplina del lavoro portuale.

La nuova disciplina del lavoro portuale, disattendendo quattro sentenze conformi emesse dal Consiglio di Stato sulla materia, impone a tutte le

imprese portuali l'applicazione di un contratto collettivo di lavoro, sia pure sotto forma di trattamento minimo inderogabile, prescindendo dalla sottoscrizione dello stesso da parte delle associazioni imprenditoriali suscitando quanto meno dubbi di costituzionalità per violazione del principio di autonomia sindacale sancito dall'art.39 della Costituzione.

Le modifiche introdotte ripropongono modelli operativi che si ritenevano ormai definitivamente superati, consentendo ad imprese che forniscono prestazioni di manodopera in regime di monopolio di svolgere anche altre attività in ambito portuale. Inoltre, a tali soggetti viene riconosciuto una prelazione per il rilascio di concessioni demaniali relative ad attività comunque connesse ad un utilizzo del demanio marittimo.

Si tratta, a ben vedere, di una misura che rimette in discussione il principio cardine del processo di modernizzazione e liberalizzazione delle attività portuali, attuato dalla legge n.84 del 1994 in conformità agli indirizzi stabiliti dalla Commissione europea per evitare situazioni di abuso di posizione dominante, come quella che scaturirebbe dalla commistione tra attività di libera impresa portuale e fornitura di prestazioni di manodopera temporanea resa in regime di monopolio.

L'auspicio è che, con la riforma della legge n.84 del 1994, l'intera disciplina del lavoro portuale venga riesaminata, eliminando quelle norme che da un lato presentano evidenti vizi di legittimità sotto il profilo costituzionale, e dall'altro violano i principi comunitari in materia di libera concorrenza.

Alcune proposte di modifica della legge n.84 del 1994 avanzate durante l'ultima legislatura mirano a ridimensionare la rappresentanza imprenditoriale in seno ai Comitati delle Autorità portuali, in contraddizione con la scelta operata dal legislatore.

Pontone "Dragonda", La Dragaggi Srl





Cisterna a doppio scafo "Ghetty Bottiglieri", Giuseppe Bottiglieri Shipping Company Spa

re del 1994 al fine di consentire un confronto costruttivo tra le istanze pubbliche e le esigenze del settore privato. E' importante, infatti, non escludere le imprese da decisioni che possono incidere sull'andamento delle attività portuali, regolando possibili situazioni di conflitto di interesse con una apposita normativa interna del Comitato portuale.

Infine, è necessario procedere con sollecitudine al ripristino di condizioni di legittimità operativa delle Commissioni consultive locali, le cui procedure di rinnovo, in scadenza già nel 2007, sono state congelate per le difficoltà interpretative delle disposizioni contenute nel DPR n.93 del 2007.

### **Emergenza escavi portuali**

Al fine di accelerare i tempi di realizzazione degli escavi portuali, divenuti ormai strategici per lo sviluppo e la competitività degli scali nazionali, la legge finanziaria 2007 prevedeva l'emanazione di uno specifico decreto interministeriale per definire la procedura.

Purtroppo, solo dopo un anno e mezzo il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con il parere favorevole della Conferenza Stato Regioni, è riuscito ad emanare il predetto decreto, dando attuazione alla semplificazione della procedura tanto attesa e rispondendo così in modo concreto alle esigenze di competitività dei porti italiani che in assenza degli interventi necessari rischiano di perdere posizioni rispetto agli scali concorrenti del Mediterraneo (Algeiras, Pireo, Malta e Valencia).

### **Revisione del sistema delle tasse e dei diritti marittimi**

Nel novembre 2007, si tiene una riunione presso il Gabinetto del ministro dei Trasporti per l'esame di una bozza di decreto sulla revisione del sistema delle tasse e dei diritti marittimi. Confitarma partecipa a tale riunione a seguito delle sue reiterate richieste per un diretto coinvolgimento nella predisposizione dell'emanando decreto .

Tra le osservazioni che Confitarma presenta in sede ministeriale in particolare viene sottolineata l'esigenza di mantenere l'abbonamento annuale della sovrattassa di ancoraggio, inopinatamente cancellata nella bozza di decreto. A tutt'oggi però tale decreto non risulta ancora pubblicato.

### **Disciplina dei servizi tecnico-nautici**

Nel febbraio 2007 il ministero dei Trasporti, a seguito di una riunione con le varie organizzazioni interessate, emana una circolare contenente chiarimenti dei criteri e dei meccanismi per la formazione delle tariffe del servizio di rimorchio, in particolare in materia di adeguamenti tariffari.

A marzo 2007, Assoport, Angopi, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedarlinea, Federagenti, Fedepiloti e Federimorchiatori firmano un documento comune, che individua gli emendamenti da apportare all'art. 14 della Legge n.84 del 1994, successivamente inserito nella bozza di disegno di legge di riforma della legge predisposta in sede governativa. Tale documento potrà rappresentare un buon viatico anche per la prossima legislatura, dato il consenso unanime di tutte le forze politiche.





### Formula tariffaria del servizio di rimorchio

A partire dal mese di ottobre 2007 vengono avviati i primi contatti con le organizzazioni delle imprese di rimorchio per iniziare la verifica della formula già prevista nella circolare del 17 giugno 2003 istitutiva dei criteri tariffari. Tale verifica consentirà di perfezionare l'applicazione della formula.

### Pilotaggio

Nel corso del 2007 in merito al *Pilotage Act*, accor-

do interassociativo siglato nel 2005 sulla riforma del sistema di ripartizione delle quote a favore dei pensionati piloti, sono assunte iniziative a livello parlamentare per una attuazione legislativa. Nonostante esso non comporti spese a carico dello Stato il provvedimento trova notevoli difficoltà. Al momento viene utilizzato lo strumento della legislazione delegata per tutte le norme contenute nell'accordo che modificano gli articoli del regolamento di attuazione del Codice della navigazione.

Anchor Handling tug supply vessel "Asso Ventotto", Augusta Off-shore Spa



# La navigazione internazionale e i mercati marittimi

## COMMERCIO MONDIALE E TRAFFICI MARITTIMI

Nel 2007, dopo una prima fase di espansione, l'economia mondiale mostra segnali di rallentamento, in particolare negli Stati Uniti, ma anche nelle altre economie avanzate a causa delle turbolenze finanziarie derivanti dalla crisi nel mercato dei mutui cosiddetti *sub-prime*. Continua invece l'espansione delle economie emergenti. Secondo le stime del Fondo Monetario Internazionale, la crescita globale a causa del rialzo dell'inflazione e dell'aumento del petrolio, registrerà una frenata passando dal 4,9% del 2007 al 3,7% nel 2008.

Nel 2007, il commercio mondiale registra un aumento del 5,5%, rispetto all'8,5% del 2006. L'Europa al pari della Cina e delle economie emergenti registra una notevole crescita sia delle esportazioni che delle importazioni.

Il traffico marittimo mondiale nel 2007 registra un aumento del 5,2%, con un volume di merci trasportate pari a 7.572 milioni di tonnellate. La domanda di servizi di trasporto marittimo, definita sia dalla quantità sia dalle distanze, è pari a 32.932 miliardi di tonnellate-miglia e registra un aumento del 4,7% rispetto al 2006. I carichi trasportati sono per il 33,4% petrolio greggio e prodotti petroliferi, per il 27,4% le principali materie prime solide (minerali di ferro, carbone e grano), per l'1,5% le altre *dry bulk commodity*; il restante 37,7% è rappresentato da carichi generali, merci per navi *ro-ro cargo* e portacontainer. Queste ultime registrano una crescente tendenza ad acquisire quote di mercato: nel 2006 i carichi containerizzati rappresentano il 13% di tutto il traffico marittimo.

## FLOTTA MONDIALE

A fronte dell'aumento della domanda di trasporto via mare, nel 2007 la flotta mondiale registra il suo massimo storico con un ulteriore aumento del 6,9%: secondo le statistiche del Lloyd's Register al 31 dicembre 2007 la consistenza della flotta mondiale è di 774,9 milioni di tonnellate di stazza e di 1.084,3 milioni di tonnellate di portata. Aumenta anche dell'11,4% la capacità in termini di teu (*twenty feet equivalent unit*).

L'Italia è al 14° posto nella graduatoria dei principali registri di immatricolazione e in quella per controllo armatoriale

## COSTRUZIONI MONDIALI

Alla fine del 2007, nel carnet degli ordini mondiali per nuove costruzioni risultano 10.055 navi per 329,7 milioni di tonnellate di stazza lorda (490,4 milioni di dwt), più di cinque volte il livello degli ordini registrato nel 2000, di cui il 24% sarà completato entro il 2008.

I cantieri della Corea del Sud, della Cina e del Giappone detengono l'87% degli ordinativi mondiali: la Corea del Sud mantiene la *leadership* seguita dalla Cina, che per la prima volta supera il Giappone.

La Corea del Sud detiene il primato nella costruzione di navi petroliere (206 unità per il greggio e 209 per i prodotti petroliferi, per oltre 45 milioni di dwt), portacontainer (527 unità, per quasi 45 milioni di dwt), chimichiere (534 unità per oltre 11,5 milioni di dwt) e gassiere (185 unità, per circa 12 milioni di dwt). La Cina è leader nella costruzione di navi portarinfuse (1.162 unità, per 85,8 milioni di dwt) e carichi generali (423 unità, per

Traghetto Portacontainer "Jolly Arancione", Ignazio Messina Et C. Spa





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

circa 6 milioni di dwt). Il Giappone perde il primato di primo costruttore di portarinfuse, pur registrando ordini pari a 586 unità per 47 milioni di dwt, mentre è il primo paese costruttore di navi portacontainer con ordini per 99 unità pari a circa 5 milioni di stazza lorda. L'Italia scende dal settimo al decimo 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 20 unità (1,7 milioni di gt), e nella costruzione di traghetti misti passeggeri/ro-ro merci, con ordini per 24 unità (623 mila gt). Da segnalare che la Germania è il primo costruttore di ro-ro cargo con 13 unità per 334 mila gt.

## MERCATI MARITTIMI

Nel 2007, per il quinto anno consecutivo, i mercati marittimi registrano andamenti molto positivi soprattutto per il settore merceologico delle rinfuse secche e per quello dei carichi liquidi. Infatti l'espansione economica della Cina e dell'India continua a influenzare lo sviluppo dei mercati marittimi. Massicci gli investimenti in nuove costruzioni, per più della metà rappresentate da *bulk carrier*, che per alcuni tipi di navi eguagliano o addirittura superano la flotta in servizio. A ciò occorre aggiungere l'inaspettato fenomeno del crescente numero di conversioni di cisterne a singolo scafo in *bulk carrier* con problemi di saturazione dei cantieri di riparazione navale.

### Petrolio greggio e prodotti petroliferi

Dal gennaio 2007 il prezzo del petrolio registra un aumento del 93%, quasi il doppio rispetto al 2006 e quattro volte rispetto al 2003, superando i 105 dollari a barile. Ciò comporta un notevole aumento dei costi del carburante utilizzato nei motori marini (*bunker*), che ha superato i 500 \$USA a tonnellata. La domanda di petrolio nel 2007 aumenta dell'1,1% rispetto al 2006 e gli analisti prevedono che nel 2008 vi sarà una crescita del 2%.

Alla fine del 2007, la flotta mondiale di navi cisterna con 399,8 milioni di dwt registra un aumento del 6,8% rispetto al 2006. La domanda di trasporto condiziona notevolmente l'offerta di tonnellaggio, generando un forte squilibrio dovuto al gran numero di nuove consegne (737 unità, pari a 36,6 milioni di dwt) ed al consistente quantitativo di ordini (1.303 unità, per 58,8 milioni di dwt). 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 2007 un aumento del 2,3%, per un totale di 2.423 milioni di tonnellate trasportate, di cui 1.888 milioni di tonnellate di greggio (+2%) e 535 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi (+3,5%). In termini di tonnellate-migliaia, l'aumento per il greggio è stato del 2% e per i prodotti petroliferi del 4,6%. Per il 2008 si prevede un aumento dei traffici di petrolio, misurati in tonnellate-migliaia, pari al 3,3%.

Il mercato cisterniero, dall'inizio del 2007 fino a novembre, registra noli in media del 10% più bassi rispetto al 2006, ma negli ultimi due mesi dell'anno si verifica un'impennata dei prezzi con i livelli più alti registrati dal dicembre 2004.

### Chimichiere

Con 2.962 unità per 58,4 milioni di dwt la flotta di chimichiere registra nel 2007 un ulteriore aumento del 15%. L'eliminazione di unità a singolo scafo è stata compensata dal gran numero di ordini sia di navi nuove sia di trasformazioni. La flotta di questo tipo di navi controllata da armatori italiani è al quarto posto nella graduatoria mondiale con circa 4,5 milioni di dwt.

Nel complesso il 2007 è stato un buon anno per questo settore, anche se la riduzione delle importazioni dall'Europa della Cina e degli altri paesi asiatici nella seconda metà dell'anno, causati dagli elevati tassi di cambio tra il dollaro e l'euro, influiscono negativamente sull'andamento dei noli.



Gasiera "Syn Zaura", Synergas Srl



Chimichiera "Mariella Amoretti", Marichem Europe Srl

### Gas

Nel 2007, la flotta di navi gassiere per gas naturale liquefatto (LNG), con 257 unità per 32,4 milioni di metri cubi di capacità registra un aumento del 18% rispetto al 2006. Gli ordinativi di nuove unità presso i cantieri mondiali alla fine dell'anno sono 136 per 23,5 milioni di metri cubi.

La flotta di navi adibite al trasporto di gas di petrolio liquefatto (LPG) aumenta del 4,7% nel 2007 ed in totale è pari a 1.012 unità per 15,9 milioni di metri cubi. Alla fine del 2007 sono 196 le unità ordinate presso i cantieri mondiali (6,3 milioni di metri cubi).

Continua l'evoluzione del traffico marittimo di LNG, che nel 2007 registra un ulteriore aumento del 6,7% rispetto al 2006, con un totale di 170 milioni di tonnellate trasportate, mentre il traffico di LPG si riduce dell'8%.

### Merci secche alla rinfusa

Nel 2007, la flotta mondiale di navi portarinfuse aumenta del 6,5% ed è pari a 390,5 milioni di dwt. Gli ordini per nuove costruzioni, pari a 203 milioni di ton-

nellate, registrano un aumento eccezionale del 115% rispetto al 2006 e rappresentano il 51% della flotta esistente, mentre le demolizioni sono pari solo a circa 0,1 milioni di tonnellate.

Nel 2007 le merci secche alla rinfusa trasportate via mare registrano un aumento del 6,2% rispetto al 2006, 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. I traffici marittimi di minerali di ferro aumentano da 734 a 799 milioni di tonnellate; quelli di carbone da 754 a 798 milioni di tonnellate: quelli di granaglie aumentano da 325 a 332 milioni di tonnellate.

Il 2007 è un anno eccezionalmente buono per il mercato dei noli dei carichi secchi, che quasi si triplicano da gennaio a novembre: anche se a dicembre si registra un'attenuazione, l'anno chiude comunque a livelli molto elevati. Secondo gli esperti non si ridurrà nel breve termine la forte domanda di tonnellaggio da parte della Cina e ciò si riflette sull'elevato numero di ordini di nuove navi.

Portarinfuse "Filomena L.", SetSea Spa





Nave portacontaineri "Ital Laguna", Italia Marittima Spa

### **Merci in container**

La flotta mondiale di navi portacontainer registra un aumento del 13,5% ed alla fine del 2007 ha una capacità di 10,7 milioni di Teu. Gli ordini nei cantieri mondiali per la costruzione di nuove navi portacontaineri sono pari a 6,5 milioni di Teu e rappresentano il 61% della flotta esistente. Il traffico di merci in *container* aumenta del 10,7% durante il 2007, trainato soprattutto dal forte incremento nelle rotte *Far East-Europa*, anche se nel 2008 si prevede una crescita minore a causa della crisi economica. Il gran numero di nuove costruzioni influirà sulla futura offerta di tonnellaggio e quindi sull'equilibrio offerta/domanda delle navi portacontaineri. 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 2007 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.

Aumenta l'offerta di navi *ro-ro cargo* con l'entrata in esercizio di 10 nuove unità e 58 navi nei carnet delle nuove costruzioni, per le quali l'Italia mantiene la *leadership* mondiale. Anche il settore delle *ro-ro passeggeri* registra incrementi: la flotta aumenta di 14 unità, mentre altre 42, pari al 19,7% della flotta, sono in costruzione.

### **Navi da crociera**

Nel 2007, con la consegna di 10 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 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. Il mercato mondiale delle crociere continua la sua crescita, registrando nel 2007 un ulteriore aumento del 10% rispetto ai 15,1 milioni di crocieristi mondiali del 2006, che saliranno a 18 milioni entro il 2010, e a 20 milioni nel 2015.



# La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

Nel biennio 2007-2008, la presidenza di turno dell'Unione europea è assunta da Germania e Portogallo nel 2007 e lo sarà da Slovenia e Francia nel 2008.

L'evento chiave è il nuovo Trattato dell'Unione europea, firmato dai 27 Capi di Stato il 13 dicembre 2007 a Lisbona, che dovrebbe entrare in vigore prima della fine del 2009. Il Trattato si concentra sull'esigenza di modernizzare e riformare l'Unione, rendendola da un lato più democratica, dall'altro più efficiente e capace di affrontare le sfide che attualmente si pongono a livello mondiale, come il cambiamento del clima, la sicurezza e lo sviluppo sostenibile.

## 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 del Lloyd's Register, nel 2007 la flotta battente le bandiere dell'Ue è costituita da 15.787 unità, per 162,3 milioni di gt (217,8 milioni di dwt), e rappresenta il 20% della capacità di trasporto della flotta mondiale (21% in termini di stazza).

Pertanto, se si considera l'intera flotta controllata dai paesi dell'Unione, la percentuale aumenta al 41% del totale mondiale.

Il 71,2% del commercio estero dell'Unione Europea (1.630 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 268,2 milioni di tonnellate, l'Italia è al primo posto, nell'interscambio europeo via mare con le altre grandi aree mondiali. Seguono Spagna (223 milioni di tonnellate), Regno Unito (217 milioni di tonnellate), Paesi Bassi (196 milioni di tonnellate), Francia (179 milioni di tonnellate) e Germania (154 milioni di tonnellate). Inoltre, il 40% degli scambi intracomunitari avvengono via mare.

## IL NUOVO APPROCCIO INTEGRATO DELLA POLITICA MARITTIMA EUROPEA: IL LIBRO BLU

Il 2007 sarà ricordato per una produzione legislativa massiccia nel settore marittimo, che mira ad abbandonare l'approccio settoriale e particolarmente attenta ai cambiamenti climatici.

Il 10 ottobre 2007 si conclude la più ampia consultazione pubblica della storia dell'Unione Europea, durata un anno (da giugno 2006 a giugno 2007), riguardante il Libro verde sulla futura politica marittima dell'Unione. La Commissione Europea adotta un nuovo pacchetto di misure, composto di tre comunicazioni: il "Libro Blu", che illustra la visione della politica marittima integrata per l'UE; le conclusioni della consultazione sul Libro verde; un Piano di azione che indica e calendarizza le iniziative concrete da adottare nei diversi settori. All'inizio del 2008, sono adottate una serie di comunicazioni tematiche che illustrano in dettaglio l'azione auspi-

Portarinfuse "Grazia Bottiglieri", Rizzo-Bottiglieri-De Carlini Armatori Spa





Cisterna a doppio scafo "Miss Claudia", Perseveranza Spa

cata in materia di regolamentazione sociale, logistica delle merci, politica portuale, Autostrade del mare.

La nuova politica integrata si prefigge di incoraggiare al massimo lo sfruttamento sostenibile degli oceani e dei mari; di migliorare la qualità della vita nelle regioni costiere; di promuovere il ruolo guida dell'Europa negli affari marittimi internazionali; di migliorare la visibilità dell'Europa marittima.

Di particolare rilievo, fra i progetti che interessano lo *shipping*, sono: la creazione di uno spazio marittimo europeo senza frontiere; l'adozione di una strategia europea per la ricerca marina; lo sviluppo da parte degli Stati membri di politiche marittime integrate nazionali; la realizzazione di una rete europea per la sorveglianza marittima; la formulazione di una strategia volta a mitigare gli effetti del cambiamento climatico sulle regioni costiere; la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e dell'inquinamento dovuti al trasporto marittimo; un esame delle esenzioni previste dal diritto del lavoro dell'Unione europea.

A fine 2008 è previsto un Libro bianco della Commissione europea relativo alla futura politica marittima 2008-2018.

### **POLITICA PORTUALE DELL'UNIONE EUROPEA**

Tre anni dopo il ritiro della proposta di Direttiva "De Palacio II" e a conclusione di un'ampia consultazione attuata attraverso seminari in varie città portuali dell'Unione nel 2006-2007, la Commissione adotta nell'ottobre 2007 una comunicazione sulla politica dei porti in Europa, che illustra lo stato dell'arte, senza proporre norme concrete.

La Commissione ribadisce la necessità di un sistema portuale efficiente, capace di far fronte ad una doman-

da di trasporto internazionale amplificata, che tenga conto dell'evoluzione tecnologica del trasporto in *container* e dell'esigenza di ridurre l'inquinamento dei porti specie per quanto riguarda le emissioni di gas a effetto serra. Il tutto sulla base di un dialogo costante, conciliando sviluppo e gestione dei porti con la trasparenza, la concorrenza e il diritto comunitario in generale.

A tal fine il piano di azione prevede di:

- aumentare l'efficienza e la produttività dei porti, migliorando le prestazioni portuali, nell'interesse dell'ambiente, con la costruzione di nuovi impianti di collegamento con l'entroterra e adeguando i porti alla normativa Ue in materia di impianti di raccolta dei rifiuti (Direttiva 2000/59/CE);
- semplificare le procedure per lo *short sea shipping* al fine di ridurre al massimo i supporti cartacei per le dogane ed il commercio, promuovendo l'approccio "elettronico" (*e-maritime e-Freight* per il trasporto elettronico di merci e *e-Customs* per le operazioni doganali elettroniche);
- stimolare i programmi quadro di ricerca e innovazione dell'Ue, e in particolare il 7° Programma Quadro, per le infrastrutture e le attività portuali;
- incoraggiare l'istituzione di un comitato europeo di dialogo settoriale ai sensi della decisione 98/500/CE, con specifici interventi sulla formazione, la sicurezza e l'igiene sul posto di lavoro.

### **SICUREZZA MARITTIMA**

Prosegue presso il Parlamento europeo e il Consiglio dell'Unione l'esame delle sette proposte legislative del III Pacchetto sulla sicurezza marittima, adottato dalla Commissione nel novembre 2005. L'adozione in prima lettura dei pareri del Parlamento su tutte le proposte segna una tappa importante dell'*iter* legislativo, che prevede la codecisione tra Parlamento e





Traghetto passeggeri "Snav Sardegna", Snav Spa

Consiglio. Benché il Parlamento abbia potuto rispettare l'impegno di pronunciarsi in modo unitario sulle 7 proposte in prima lettura, l'esame in sede di Consiglio Ue ha di recente messo in rilievo la forte perplessità della maggioranza di Stati membri per l'intervento comunitario, in quanto è stata ribadita la necessità di agire a livello internazionale (IMO) evitando azioni regionali sulle due proposte di direttiva relative a responsabilità civile e finanziaria dell'armatore e controlli dallo Stato di bandiera.

#### AUTOSTRADE DEL MARE

Nel 2007 la Commissione traccia un primo bilancio sullo stato dell'arte del trasporto via mare ed avvia una consultazione pubblica volta ad ampliare il concetto di Autostrade del Mare nell'ambito dello sviluppo dello *short sea shipping* di alta qualità, secondo le tre proposte che mirano a sviluppare indicatori di *performance* chiave; attuare pratiche di *benchmarking* con altre modalità e attribuire lo status di AdM anche alle tratte già esistenti di *short sea shipping*. I risultati della consultazione verranno inseriti nel Libro Bianco sulla politica dei trasporti marittimi 2008-2018.

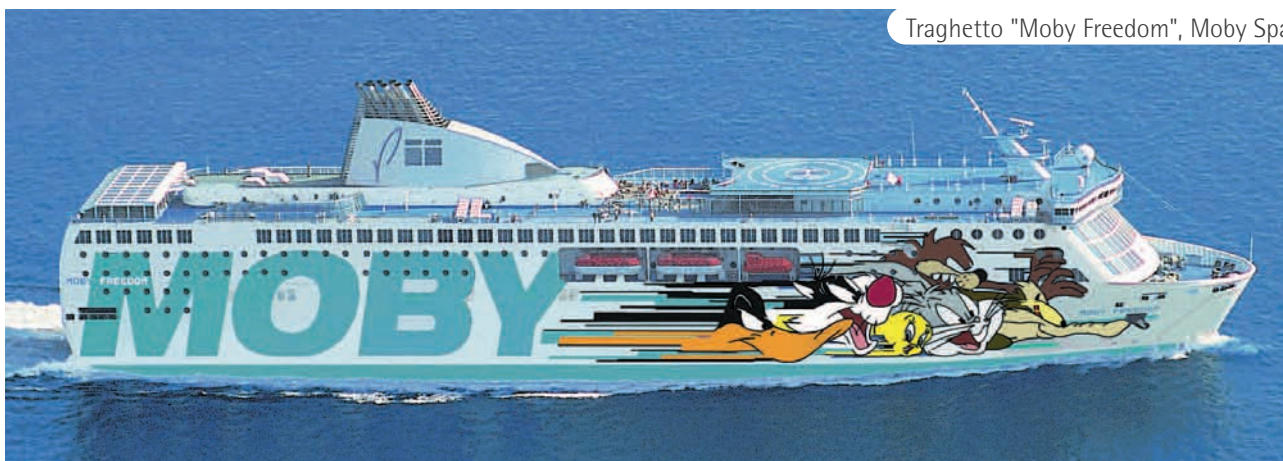
#### MARCO POLO II

In linea con i due principali obiettivi della politica comunitaria dei trasporti, combattere la congestione sulle strade europee e migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci, la Commissione, nel quadro del programma Marco Polo II, istituito con il Regolamento n.1692/2006 con una dotazione finanziaria pari a 450 milioni di euro per il periodo 2007-2013, ha pubblicato 2 bandi di gara, dotati ciascuno di una copertura finanziaria annuale di circa 57 milioni di euro che hanno consentito il cofinanziamento di azioni imprenditoriali a favore dell'intermodalità.

L'obiettivo generale del programma è aiutare le imprese ad affrontare i rischi elevati connessi alla fase di avvio di servizi nuovi o profondamente modernizzati tesi a trasferire le merci dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio, alla ferrovia e alle vie navigabili interne.

#### POLITICA DELLA CONCORRENZA

Nel settembre 2007, su richiesta dello *shipping* europeo rappresentato da ELAA (*European Liner Affaire Association*) e ECSA (*European Community Shipowners' Association*), la Commissione pubblica le linee direttrici



Traghetto "Moby Freedom", Moby Spa





Nave da crociera "Costa Serena", Costa Crociere Spa

sull'applicazione dell'art. 81 del trattato CE ai servizi di trasporto marittimo. Dopo la consultazione pubblica durata due mesi, si attende a luglio 2008 il testo finale, prima dell'entrata in vigore dell'abrogazione dell'esenzione per categoria che entrerà in vigore il 18 ottobre 2008. Le linee direttrici non si applicano agli accordi di cooperazione orizzontale (consorzi), in quanto con i Regolamenti n.823/2000 e n.661/2005 la Commissione ha prorogato fino al 25 aprile 2010, l'esenzione generale dei "consorzi" dal divieto di cui all'art. 81, paragrafo 1 del Trattato, a determinati condizioni ed obblighi.

#### **RAPPORTO "CONTRIBUTION OF CRUISE TOURISM TO THE ECONOMIES OF EUROPE"**

La seconda edizione del rapporto "European Cruise Contribution" dell'European Cruise Council (ECC), presentata nel febbraio 2008 a Bruxelles, evidenzia per il 2006 un aumento del 27% rispetto all'anno precedente della spesa diretta creata da compagnie di crociera, cantieri navali e passeggeri, che raggiunge i 10,6 miliardi di euro. Per ogni milione di euro investito, l'industria delle crociere ha prodotto 2,2 milioni di euro di indotto e 21 posti di lavoro con un retribuzione media annua di 33.500 euro.

Questa crescita è sostenuta anche dalla *leadership* a livello mondiale dell'Europa nel campo della progettazione e della costruzione navale: il rapporto dell'ECC stima come l'industria delle crociere nel suo complesso abbia investito nel 2006 in Europa oltre 4,1 miliardi di euro per la costruzione e la manutenzione di navi da crociera e come alla fine del 2006 i

cantieri europei avessero in ordine 36 nuove navi, per un valore complessivo di 14,9 miliardi di euro. Aumenta anche il numero di persone impiegate nel settore crociera in Europa, che nel 2006 sono state circa 225.600: 20% in più rispetto all'anno precedente.

Le crociere si confermano inoltre un'importante fonte di turismo in entrata per i Paesi europei e per l'Italia in particolare. Tra il 1995 e il 2006 la domanda di questo prodotto turistico a livello mondiale è passata da 5,7 a 15,15 milioni di passeggeri. Nello stesso periodo, il numero di cittadini europei che ha scelto vacanze in crociera è più che triplicato, passando da 1 a 3,4 milioni, portando così al 23% la percentuale di crocieristi europei sul totale mondiale (10 anni fa era il 19%). Il rapporto dell'ECC prevede che questa rapida crescita continui, con 4,1 milioni di europei in crociera entro il 2010 e 5,5 milioni entro il 2015.

Nel 2006 si sono imbarcati da porti europei su navi da crociera oltre 3,6 milioni di passeggeri (+27% rispetto all'anno precedente); in media hanno speso 100 euro pro capite nel porto di imbarco e altri 53 in ogni scalo. In totale, con le loro vacanze i crocieristi hanno fatto registrare 15,2 milioni di transiti nei porti europei (+21% rispetto al 2005). L'Italia si conferma come la destinazione crocieristica preferita in Europa, con 3,4 milioni di passeggeri in transito nei suoi porti, seguita dalla Spagna (2,7 milioni), dalla Grecia (2,5 milioni) e dalla Francia (1,3 milioni).

# Il lavoro a bordo e la formazione

## OCCUPAZIONE MARITTIMA

Con un incremento del 10% rispetto al 2006, si stimano a fine 2007 pari a 33.530 i posti di lavoro a bordo della flotta italiana, di cui 21.330 coperti da marittimi italiani o europei e 12.200 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 2007 pari a circa 6.700 unità.

## PROBLEMATICHE NAZIONALI

Nei primi mesi del 2007 Confitarma è impegnata nella trattativa per il rinnovo dei contratti collettivi nazionali di lavoro dei vari settori, con alcune oggettive difficoltà soprattutto per il settore del rimorchio.

Peraltro, la validità della politica di concertazione, che ormai da molti anni contraddistingue le relazioni industriali nel settore marittimo, porta all'immediata convergenza sui temi più qualificanti quali la formazione professionale, l'avvio della previdenza complementare e l'ampliamento delle tutele assicurative dei marittimi.

L'accordo di rinnovo, sottoscritto il 5 giugno 2007, prevede:

- (parte economica) gli incrementi retributivi sono suddivisi in due *tranche* con decorrenza 1° giugno 2007 e 1° gennaio 2008;
- (formazione professionale) la costituzione di un Comitato Nazionale paritetico per il lavoro marittimo con il compito di promuovere iniziative sulla formazione;
- (contratti di arruolamento) è reinserito il contratto di arruolamento a tempo determinato, da utilizzare in particolare per il personale proveniente dalle liste stagionali e dal turno generale. Il periodo di imbarco è ridotto da 5 a 4 mesi;
- (aliscafi, mezzi veloci, HSC e collegamenti con le isole minori) le parti convengono per un impegno comune al fine di ottenere benefici di natura previdenziale per questa tipologia di mezzi, analoghi a quelli previsti per



Aliscafo "Agostino Lauro Jet", VolaViamare Scarl

le navi iscritte nel Registro Internazionale. Le parti condividono inoltre l'esigenza di ricercare soluzioni contrattuali meglio rispondenti alle specificità del settore;

- (tutele assicurative) viene introdotta un'assicurazione per i casi di morte naturale a bordo o in franchigia;
- (telemedicina) le parti convengono su uno sviluppo della telemedicina, anche attraverso un'apposita Commissione mista paritetica.

In merito all'applicazione del decreto legislativo n.108 del 2005, relativo all'orario di lavoro della gente di mare ed in particolare in merito alle deroghe ai limiti posti per i viaggi di breve durata, i ministeri competenti (Lavoro e Trasporti) non hanno ancora espresso la loro posizione. Nell'ambito dei decreti attuativi del D.P.R. 18 aprile 2006, n. 231, che riforma il collocamento marittimo, è emanato in data 24 gennaio 2008 il decreto ministeriale che regola l'obbligo delle comunicazioni contestuali agli uffici di collocamento della gente di mare, previsto all'art. 11 del citato D.P.R. Confitarma subito pone in evidenza la necessità per il trasporto marittimo di modalità di trasmissione delle comunicazioni diverse rispetto alla contestualità. Inoltre, avanza la richiesta di



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

poter inviare le comunicazioni secondo le modalità già previste per le agenzie di somministrazione, ovvero entro il giorno 20 del mese successivo a quello di riferimento e chiede un rinvio dell'entrata in vigore delle trasmissioni obbligatorie *on-line*, per consentire l'approvazione di una norma legislativa che modifichi le modalità di invio delle comunicazioni. In data 31 marzo 2008 il ministro del Lavoro ha firmato il decreto che rinvia dal 1° aprile al 1° agosto 2008 l'entrata in vigore della disposizione sulle comunicazioni *on-line*.

Sarà necessario seguire con particolare attenzione anche le successive fasi dell'attuazione del nuovo regolamento sul collocamento marittimo, in particolare per quanto riguarda l'anagrafe della gente di mare, la borsa del lavoro marittimo, gli organismi autorizzati all'esercizio dell'intermediazione nel lavoro marittimo e la scheda professionale del personale marittimo. Nell'ambito della Commissione relazioni industriali è istituito un gruppo di lavoro con il compito di esaminare il D.P.R. n.231 del 2006 e seguire quindi le problematiche relative ai decreti attuativi.

Il 13 novembre 2007, viene costituito il Comitato paritetico nazionale per il lavoro marittimo, che ha tra i propri obiettivi quello di promuovere azioni utili per consentire un progressivo riavvicinamento dei giovani al lavoro marittimo. La formazione dovrà essere indirizzata, in particolare a far fronte alle crescenti carenze di ufficiali e adeguare le conoscenze tecniche dei marittimi correlate alle innovazioni tecnologiche e normative anche in materia di *security* e *safety*. Il Comitato funzionerà anche da cabina di regia per evitare dispersione di risorse e consentire la realizzazione di tutte le iniziative attraverso un orientamento strategico generale. Ciò richiede un impegno da parte delle imprese armatoriali, ad esempio riguardo all'imbarco degli allievi ufficiali, al fine di evitare che l'aumento dell'offerta dei marittimi preparati non trovi adeguata risposta nella domanda.

In materia di salute e sicurezza del lavoro, il Governo è delegato ad avviare il riassetto e la riforma della normativa. Nel corso delle riunioni svoltesi presso il ministero

Nave appoggio "Mare Verde", Bambini Srl



del Lavoro, la Confitarma porta all'attenzione dei competenti ministeri la necessità che il settore del trasporto marittimo continui ad essere regolamentato da apposite disposizioni, così come già previste dal legislatore attraverso i decreti legislativi n.271 e n.272 del 1999. La posizione dell'armamento è anche oggetto di un "Avviso comune", sottoscritto con le segreterie nazionali Filt/Cgil, Fit/Cisl e Uiltrasporti, nel quale le parti confermano la necessità che le emanande disposizioni previste dal Testo Unico in materia di sicurezza sul lavoro siano applicate al settore marittimo tenendo presente quanto contenuto nel decreto legislativo n.271 del 1999, e che lo stesso decreto sia oggetto di revisione entro e non oltre 12 mesi dall'approvazione del citato Testo Unico. Ciò anche al fine di garantire un migliore coordinamento tra le fonti internazionali, comunitarie e nazionali che disciplinano la materia della sicurezza a bordo delle navi.

Per quanto attiene la definizione delle tabelle di armamento, di rilievo è la sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per la Liguria in merito al ricorso proposto da una impresa armatoriale contro il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, per l'annullamento dei decreti direttoriali con i quali erano state determinate le tabelle minime di sicurezza di quindici navi della stessa azienda. Da un lato, il TAR conferma la competenza del ministero a stabilire in via amministrativa le tabelle di armamento, in alternativa alla determinazione negoziale mediante i contratti collettivi di lavoro, e chiarisce che l'adozione di tabelle provvisorie ad opera della Capitaneria di Porto rappresenta un momento interlocutorio che non può produrre in alcun modo effetti giuridici definitivi. Dall'altro lato, il TAR stabilisce che, trattandosi di un procedimento ad istanza di parte, l'adozione di un provvedimento negativo deve essere preceduta dalla comunicazione delle ragioni che non consentono l'accoglimento dell'istanza, al fine di sollecitare la formazione del contraddittorio fra amministrazione e interessato all'interno del procedimento: l'impresa armatoriale, cioè, non può essere privata della possibilità di far valere le proprie ragioni in prossimità della determinazione conclusiva della procedura. Quasi in concomitanza con la pronuncia del TAR



Cisterne a doppio scafo "Alice" e "Aurora", Motia Compagnia di Navigazione Spa



Cisterna a doppio scafo "Meloria", Dalmare Spa

Liguria, il ministero dei Trasporti avvia una procedura pubblica di consultazione ai fini della semplificazione e razionalizzazione dell'attività amministrativa connessa alla determinazione delle tabelle di armamento.

### PROBLEMATICHE INTERNAZIONALI

Il Comitato per la Sicurezza Marittima (MSC) dell'IMO (*International Maritime Organization*) aggiorna nel 2007 l'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). Da questo elenco l'Italia risulta purtroppo esclusa, unico tra i Paesi industrializzati con un settore dei trasporti marittimi di primaria importanza. Purtroppo, questo posizionamento rispecchia una realtà che vede, quasi quotidianamente, giovani desiderosi di avviarsi al lavoro sul mare trovare mille difficoltà, costretti a districarsi in un intreccio di norme cui le stesse Autorità Marittime periferiche non sanno come dare applicazione. Anche le istituzioni comunitarie hanno aperto una procedura d'infrazione nei confronti dell'Italia, per non aver ancora recepito nell'ordinamento la direttiva comunitaria concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare.

Questa situazione espone le imprese armatoriali italiane a trattamenti discriminatori in occasione dei controlli a

bordo delle navi esercitati dalle Autorità degli Stati di approdo, dato che navi ed equipaggi di Stati che non risultano adempienti alle normative internazionali sono oggetto di meticolosi controlli, che rallentano le operazioni commerciali.

Nel novembre 2007, ECSA (*European Community Shipowners' Associations*) e ETF (*European Transport Federation*) definiscono il testo dell'Accordo MLC 2006 (*MLC Social Partners Agreement*), relativo all'applicazione della *Maritime Labour Convention* approvata dall'ILO (*International Labour Organization*) nel 2006. L'Accordo MLC 2006, dopo l'approvazione della Commissione europea, sarà inviato al Consiglio dell'Unione insieme ad una proposta di direttiva comunitaria finalizzata alla sua implementazione negli Stati membri.

### FORMAZIONE PROFESSIONALE

In merito alla formazione professionale, è opportuno segnalare che le continue riforme attuate nel corso degli ultimi anni non hanno giovato al sistema dell'istruzione pubblica. In particolare, nel documento finale dei lavori svolti dalla Commissione ministeriale per la riorganizzazione degli Istituti tecnici e professionali, tra gli indirizzi ipotizzati non è previsto quello nautico-marittimo; è invece necessario che nella riorganizzazione degli indirizzi scolastici il ministero della Pubblica Istruzione preveda indirizzi formativi coerenti con i fabbisogni del settore armatoriale.



Cisterna a doppio scafo "Maria M", Morfini Spa

L'azione di Confitarma in questi ultimi anni riflette il forte interesse degli armatori italiani per la formazione professionale. Le navi tecnologicamente avanzate, che ormai rappresentano la maggior parte del naviglio nazionale, richiedono personale sempre più qualificato e preparato. Nel corso del 2007, si consolidano ulteriormente le iniziative per la formazione professionale non solo dei marittimi ma anche del personale a terra già avviata da Confitarma.

L'Accademia Italiana della Marina Mercantile, è ormai entrata nel suo terzo anno di attività e senza dubbio l'iniziativa, fortemente voluta da Confitarma e dalla Provincia di Genova, sotto l'egida dei ministeri dell'Istruzione e dei Trasporti, sta ottenendo ottimi risultati. A seguito delle selezioni del settembre 2007 per l'ingresso al corso Accademico di 60 allievi di coperta e 40 di macchina, vi sono numerose iscrizioni, soprattutto di allievi di coperta, mentre inferiori, come ormai statisticamente provato, sono le adesioni per gli allievi di macchina. Attualmente circa 300 allievi, provenienti da tutte le regioni italiane, con una forte percentuale del Sud, stanno seguendo il programma accademico. Nell'aprile 2008 si tengono gli esami del primo gruppo di circa 40 allievi del primo anno, per conseguire il titolo di ufficiale di navigazione e ufficiale di macchina. Infatti, il 30 novembre 2007 il ministro dei Trasporti firma il decreto con il quale, si stabilisce che per conseguire il certificato di abilitazione di ufficiale è sufficiente avere effettuato 12 mesi di navigazione in attività di addestramento ai compiti e alle mansioni dell'ufficiale.

Anche l'Accademia di Venezia inizia a sviluppare nel corso del 2007 i primi corsi formativi per 17 allievi ufficiali di coperta. Dopo un periodo di addestramento con relativa frequenza dei corsi in Accademia ed acquisizione dei corsi "basic training", gli allievi sono avviati all'imbarco in alcune importanti compagnie di navigazione aderenti a Confitarma. In futuro, l'attenzione dell'Accademia sarà

accentrata anche sulla formazione di figure professionali qualificate imbarcate su unità specializzate (gasiere, chimichiere, cisterne per prodotti).

E' inoltre allo studio la possibilità di effettuare corsi di formazione per alcune qualifiche di sottufficiali quali elettricisti, gasisti e tankisti per navi cisterne e corsi per ufficiali per navi da diporto.

In collaborazione con l'ANPAN (Associazione nazionale provveditori e appaltatori navali), viene creata a Napoli una scuola di *hotellerie*, riconosciuta dalla regione Campania, che ha già svolto 3 corsi per la formazione dei cuochi-equipaggio, ai

quali si sono aggiunti i corsi per *tour escort*, *hostess/steward* e capo servizio.

A seguito della convenzione siglata a maggio 2007 tra Confitarma, Università Parthenope di Napoli e Comando Generale delle Capitanerie di porto, a novembre 2007 inizia il primo anno accademico per l'istituzione di una laurea di 1° livello in scienze nautiche, con l'obiettivo di formare ufficiali di bordo, che - in base all'esperienza maturata a bordo e agli studi universitari effettuati - potranno trovare occupazione nelle strutture di terra delle varie compagnie di navigazione. I 20 studenti iscritti al primo anno terminano i corsi a maggio 2008 ed iniziano quindi a giugno il periodo di 4 mesi di imbarco come allievi universitari in formazione. Anche nei prossimi anni si ripeterà l'esperienza dei 4 mesi di navigazione, in modo che, all'atto della laurea gli studenti saranno in grado di sostenere l'esame di Ufficiale di guardia di navigazione. Inoltre, nel corso del 2007, nell'ambito del "progetto *campus* Campania", per 16 laureandi in scienze nautiche di 1° livello, giunti al termine del terzo anno Accademico, è stato effettuato un tirocinio a bordo di circa tre mesi con la qualifica di allievi universitari in formazione, mentre per altri 4 studenti il tirocinio si è svolto negli uffici delle compagnie armatoriali.

L'attenzione dell'armamento italiano per personale sempre più altamente qualificato e maggiormente preparato, soprattutto per quanto riguarda gli ufficiali, è rivolta soprattutto al personale italiano. Lo dimostra il fatto che l'Accademia del Mare di Genova ha avviato con Confitarma una verifica per l'apertura di una sede a Torre del Greco e anche in altre città marinare passando così dall'approccio progettuale locale ad uno sistemico su tutto il territorio nazionale.

Infine, con l'*Italian Maritime Academy* di Manila, Confitarma in collaborazione con il Rina promuove la formazione di marittimi stranieri addestrati secondo gli *standard* richiesti dall'armamento italiano.



La sede dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile a Genova

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

## EMISSIONI DI ANIDRIDE CARBONICA

Il tema delle emissioni in atmosfera rimane di grande attualità; l'attenzione dei legislatori, inizialmente rivolta prevalentemente agli ossidi di zolfo ed azoto (SOx e NOx) si è ora concentrata anche verso l'anidride carbonica (CO2).

Il settore dei trasporti è quello che ancora non è stato regolamentato nelle politiche di controllo dei gas serra ed in tale ambito sembra voler intervenire al più presto la Commissione Europea: già nel dicembre 2006 è stata presentata una proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che, modificando la Direttiva 2003/87/CE, include le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote d'emissione dei gas serra.

Per il trasporto marittimo è particolarmente complesso stimare in modo equo la quantità di CO2 emessa, viste le differenti tipologie di navi e le diverse qualità e quantità di carico trasportato. A tal fine sono stati elaborati appositi indici per valutare le emissioni in base al tipo di carico e alle miglia percorse.

Utilizzando l'indice elaborato dall'IMO (che offre maggiore flessibilità rispetto agli altri), RINA S.p.A promuove nel 2008 un'iniziativa di monitoraggio per acquisire esperienza in vista dell'introduzione di normative in ambito internazionale.

Nel gennaio 2008 la Commissione Gestione Tecnica Navi di Confitarma ha organizzato un Convegno su questo tema intitolato "Efficienza energetica e riduzione delle emissioni navi".

L'aumento del costo del combustibile e la crescente importanza da attribuire alla salvaguardia dell'ambiente sono necessariamente oggetto di grande attenzione da parte dell'Armamento. Sono stati pertanto illustrati nel corso del convegno il quadro normativo attuale e previsto, gli interventi tecnici preventivi su navi nuove e migliorativi su navi esistenti (idrodinamica, sistemi propulsivi, manutenzione) e gestionali (aspetti organizzativi e comportamentali) possibili per rispondere nel migliore dei modi alle esigenze di risparmio energetico e di riduzione delle emissioni.

## DIRETTIVA 2005/35/CE

La Direttiva 2005/35/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 7 settembre 2005 relativa all'inquinamento marino provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni è stata recepita dall'Amministrazione italiana con il Decreto legislativo 9 novembre 2007, n.202.

Il provvedimento contiene, tra l'altro, la previsione di sanzioni amministrative e penali per i soggetti responsabili d'inquinamento doloso o colposo. La sanzionabilità di tali comportamenti era comunque già contemplata dalla Legge 31 dicembre 1982 n. 979. Nel Decreto è anche prevista l'abrogazione degli articoli 16, 17 primo comma e 20 della predetta Legge, con questo risolvendo l'annoso contrasto tra la legge n.979 del 1982 e MARPOL che negli anni passati aveva creato molti problemi alle unità di bandiera italiana che operavano in accordo alla Convenzione Marpol 73/78.



Cisterna a doppio scafo "Four Antarctica", unità aframax Ice Class idonea alla navigazione in acque baltiche e polari, Premuda Spa



Chimichiera "Acquamarina", Finbeta Spa

### MEMORANDUM DI PARIGI

Durante la 39<sup>a</sup> sessione del *Paris MoU Port State Control Committee* (PSCC) tenutosi a Nantes dal 9 al 12 maggio 2006 sono stati fatti significativi progressi per quanto riguarda la definizione di nuovi criteri per l'esecuzione dei controlli (NIR - *New Inspection Regime / New Information System*).

La combinazione buona nave/buon *management*/buona bandiera sarà indispensabile per affrontare la nuova impostazione del sistema; da questo punto di vista l'Armamento italiano, continuando nel suo rinnovamento e migliorando le sue strutture gestionali, potrà solo ottenere dei benefici a scapito di una concorrenza non all'altezza di tali standard.

Guardando poi ai risultati recenti si rileva che nel 2007 sono state detenute 9 navi a fronte di 430 ispezioni: un altro miglioramento delle *performance* della bandiera rispetto al 2006.

### SCARICO DEI LIQUAMI (ANNESSO IV ALLA CONVENZIONE MARPOL)

Lo scarico dei liquami (*sewage*) in mare è regolamentato dall'Annesso IV alla Convenzione Marpol 73/78. Esso contiene una serie di norme relative alla scarica di liquami in mare, agli apparati di trattamento ed ai dispositivi per



Bettolina "Giuliana", Giuliana Bunkeraggi Spa

il controllo di tali scariche, fino alla predisposizione a terra di strutture di ricezione dei liquami, ai requisiti per i controlli ed alla certificazione. L'Annesso è entrato in vigore il 27 settembre 2003, ed una sua revisione è invece entrata in vigore il 1° agosto 2005.

L'Annesso rivisto si applicherà alle navi nuove impegnate in viaggi internazionali di stazza superiore o uguale a 400 GT o certificate per il trasporto di più di 15 persone. Le navi esistenti dovranno ottemperare cinque anni dopo l'entrata in vigore dell'Annesso rivisto, dunque dal 1° gennaio 2010.



Rimorchiatori della Rimorchiatori Riuniti Panfido Et C. Srl

### PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO DELL'ARIA DA PARTE DELLE NAVI (ANNESSO VI ALLA CONVENZIONE MARPOL)

Nel luglio 2005, nel corso del MEPC (*Marine Environment Protection Committee*), si è deciso di procedere ad una revisione dell'Annesso VI alla Convenzione Marpol 73/78, assegnando tale compito ad un Gruppo di lavoro ed a due "*Correspondence Group*".

Dal 31 marzo al 4 aprile 2008 si è tenuto a Londra il MEPC 57. E' stata approvata una revisione dell'Annesso VI alla convenzione MARPOL 73/78, che sarà formalmente adottato dal MEPC 58 (ottobre 2008) per entrare in vigore nel marzo 2010.

Tale revisione fissa nuovi limiti per le emissioni di ossidi di zolfo modificando anche il Codice Tecnico relativo agli ossidi di azoto prodotti dagli apparati motori e dai gruppi elettrogeni delle navi.



# 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:

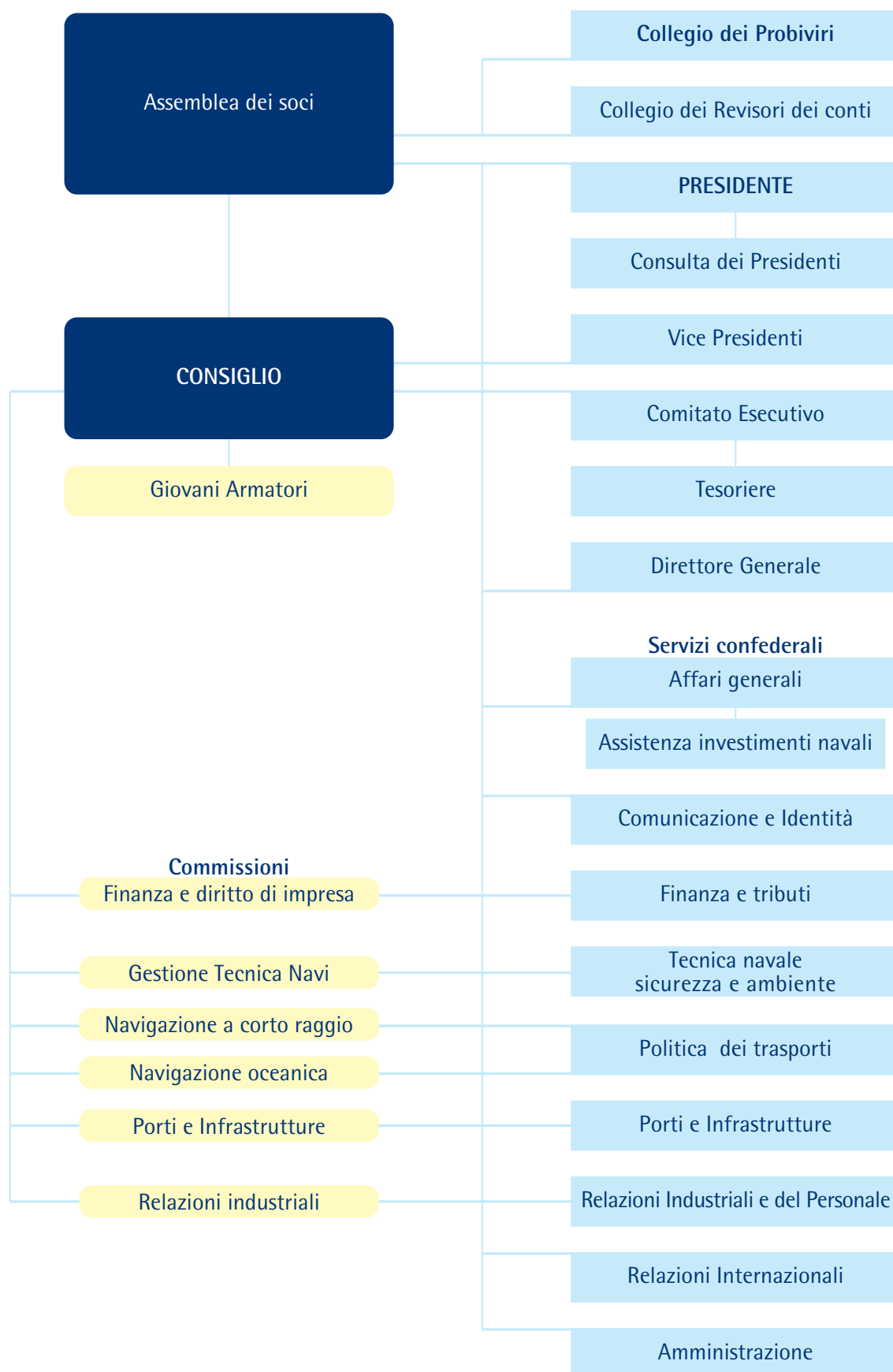
- ECSA - *European Community Shipowners' Associations*
- ICS - *International Chamber of Shipping*
- ISF - *International Shipping Federation*
- BIMCO - *Baltic and International Maritime Council*
- INTERTANKO - *International Association of Independent Tanker Owners*
- IMO - *International Maritime 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.



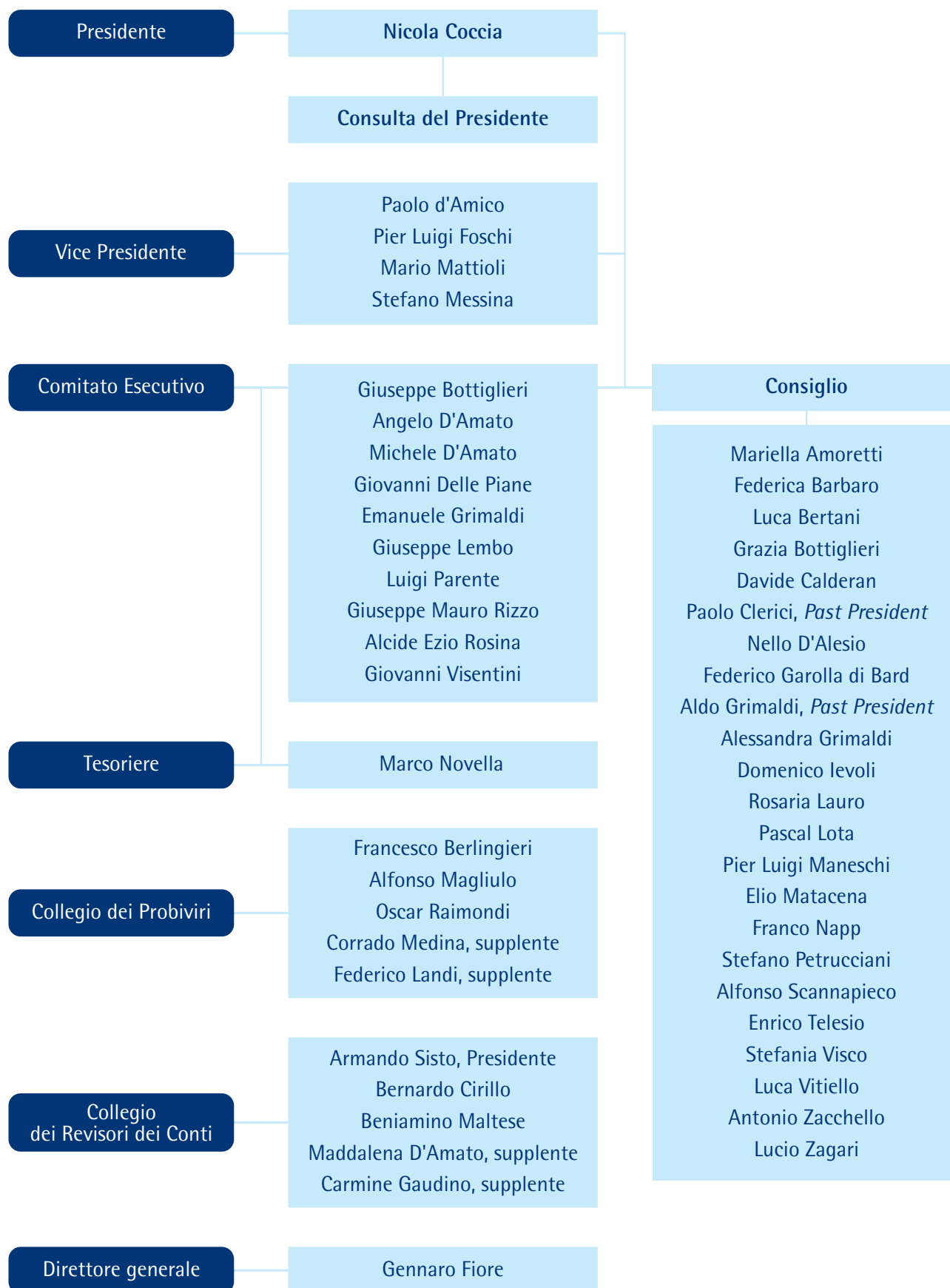
# L'organizzazione di Confitarma

## LA STRUTTURA



# L'organizzazione di Confitarma

## CARICHE CONFEDERALI



# L'organizzazione di Confitarma

## COMMISSIONI

### FINANZA E DIRITTO D'IMPRESA

**Angelo D'Amato**

*Presidente*

Bartolomeo Carini, Fabrizio Vettosi

*Vicepresidenti*

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

Marco Quadrani, *Segretario*

### GESTIONE TECNICA NAVI

**Michele D'Amato**

*Presidente*

Pasquale Della Gatta

*Vicepresidente*

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

Giulio Ercolessi, *Segretario*

### NAVIGAZIONE A CORTO RAGGIO

**Giovanni Visentini**

*Presidente*

Bruno Castaldo

*Vicepresidente*

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*

### PORTI E INFRASTRUTTURE

**Nicola Coccia**

*Presidente*

Gianpaolo Polichetti

*Vicepresidente*

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

Giuseppe Lombardi, *Segretario*

### NAVIGAZIONE OCEANICA

**Giuseppe Bottiglieri**

*Presidente*

Cesare d'Amico

*Vicepresidente*

Federica Barbaro, Emanuele Calviello  
Girolamo Carignani, Giampaolo Cerruti  
Leonardo Lembo, Giuseppe Savarese,  
Alfonso Scannapieco, Enrico Sposato,  
Michele Verde, Stefania Visco,  
Antonio Zacchello

Luca Sisto, *Segretario*

### RELAZIONI INDUSTRIALI

**Stefano Messina**

*Presidente*

Michele Bottiglieri

*Vicepresidente*

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

Tommaso Pacchelli, *Segretario*

### GRUPPO CSO

**Cesare d'Amico**

*Presidente*



## COMMISSIONE REGOLE E COMPETITIVITÀ

**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*

**Federico Crescenzi**

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

**Francesco Berlingieri**

*Presidente onorario Associazione Italiana di Diritto Marittimo*

**Silvio Di Virgilio**

*Capo del Dipartimento del Trasporto Marittimo e Aereo MIT\**

**Giuseppe Plutino**

*Direttore Medico Direzione Generale della Prevenzione Sanitaria, Ministero della Salute*

**Raimondo Pollastrini**

*Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto*

**Ugo Salerno**

*Amministratore Delegato del Rina s.p.a*

**Elda Turco Bulgherini**

*Presidente del Comitato romano AIDIM*

**Giuseppina Galvano**

*Direttore Direz.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**

*\*incarico ricoperto fino al marzo 2008 quando è stato nominato Vicario del Capo di Gabinetto Ministero dei Trasporti*

# L'organizzazione di Confitarma

## GIOVANI ARMATORI

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

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

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

I Giovani armatori sono coinvolti in modo attivo nella vita della Confederazione.

Il Presidente è membro di diritto del Consiglio e del Comitato Esecutivo di CONFITARMA.

I membri del Consiglio Direttivo presenziano alle Commissioni consultive, dedicate all'approfondimento delle problematiche del comparto armatoriale e del sistema marittimo.

I Giovani armatori partecipano inoltre assiduamente ai Gruppi di lavoro dell'ECSA.

Nel primo semestre del 2007, l'attività dei Giovani armatori si concentra nell'organizzazione, nello svolgimento e nel *follow-up* della missione in Cina. Il secondo semestre prosegue con la riconferma di Giuseppe Mauro Rizzo alla Presidenza del gruppo per il biennio (2007-2009) dando la possibilità di operare con continuità rispetto al precedente mandato. Anche il Consiglio Direttivo è stato riconfermato nella quasi totalità ad eccezione della nomina a vicepresidente di Gabriele Rosati d'Amico e l'ingresso di Francesca Romana Barbaro. Molti giovani armatori hanno infine fatto il loro ingresso nel gruppo nel corso dell'anno.

In dettaglio ecco le principali iniziative realizzate dai Giovani Armatori nel 2007.

La missione in Cina si svolge dal 24 febbraio all'8 marzo e vede una cospicua partecipazione dei Giovani armatori. Durante le tre tappe di Hong Kong, Shanghai e Pechino il gruppo visita ai due principali cantieri statali cinesi situati nell'area di Shanghai, al porto ed al *Vessel Traffic Center* di Hong Kong, al porto di Tianjin e viene ricevuto dalle più importanti realtà marittime cinesi (Autorità portuali di Hong Kong e di Tianjin, Ministero dei Trasporti cinese, associazioni armatoriali di Hong Kong e Cina, Armatori tra cui COSCO, *China Classification Society*) e dalle rappresentanze istituzionali ed economiche italiane presenti nel Paese (Ambasciatore, Console Generale a Hong Kong e Shanghai, ICE, Banca Intesa, Capitalia, San Paolo).

Nel mese di marzo, il presidente Rizzo, su incarico del presidente della Confitarma, partecipa alla missione del Presidente del Consiglio Romano Prodi in Corea del Sud, potendo così accrescere ulteriormente il patrimonio di relazioni istituzionali con le più importanti realtà asiatiche avviato con la missione in Cina. Durante tale incontro l'Ambasciata d'Italia a Seoul ha chiesto a Confitarma di sostenere alcune iniziative in ambito culturale.

Nell'ambito della manifestazione *48 Ore del Mare* organizzata da Confitarma alla Stazione Marittima di Napoli il 10 e 11 maggio, i Giovani armatori riprendono il tema del ricambio generazionale nelle imprese familiari curando una sessione *ad hoc* organizzata alla quale hanno preso parte Guido Corbetta, prorettore dell'Università Bocconi di Milano, Vittorio Volpi, presidente UBS Italia ed il direttore generale dell'AIDAF, Giocchino Attanzio.



I Giovani armatori avviano poi una collaborazione con i Giovani della Guardia Costiera, intervenendo al loro primo convegno tenutosi a Roma il 22 giugno 2007. In tale occasione, Giuseppe Mauro Rizzo e Franco Napp, invitati come relatori, consegnano una targa ricordo all'ammiraglio Luciano Dassatti in procinto di passare le consegne all'ammiraglio Raimondo Pollastrini al vertice del Comando delle Capitanerie di Porto.

Con l'organizzazione di un *workshop* a Capri al quale hanno partecipato il professore J.M. Manimala dell'Università di Bangalore e Binit Patel, esperto economista della banca d'affari Goldman Sachs, ad ottobre inizia la preparazione di una seconda missione all'estero dei giovani armatori che porta una delegazione del Gruppo in India nei primi mesi del 2008. A testimonianza della collaborazione con i Giovani Imprenditori di Confindustria si è unito all'appuntamento caprese il presidente Matteo Colaninno.

La preparazione alla missione in India prosegue con l'Assemblea di dicembre, dove si tiene un secondo momento formativo, attraverso una sessione di lavoro sui principali mercati internazionali di *shipping* con l'intervento di primari *broker*/analisti mondiali (SSY, Bancosta, Howe Robinson), che hanno analizzato il mercato del carico liquido, del carico secco e dei contenitori, con particolare enfasi sulle prospettive del mercato indiano.

Il 2008 si apre con una breve visita a Londra, capitale dello *shipping* mondiale, dove una delegazione dei Giovani armatori visita le sedi dei *Lloyd's* e del *Baltic Exchange*. Nell'occasione, si riunisce anche il Consiglio Direttivo, ospite di un primario *P&I Club* inglese per continuare la preparazione delle attività dei mesi successivi.

Nei mesi di aprile e maggio 2008 si svolge la missione in India e negli Emirati Arabi Uniti, che vede una nutrita partecipazione da parte dei Giovani armatori. Al ritorno dalla missione, sono avviati i preparativi per la preparazione della seconda edizione della "*48 Ore del Mare*" che vede il gruppo impegnato nell'organizzazione della sessione conclusiva della manifestazione.

## 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

Emanuele D'Abundo

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 2007

#### *The Italian merchant marine in 2007*

- 42 > La flotta mercantile italiana/*The Italian merchant fleet*
- 42 > Evoluzione della flotta mercantile italiana/*Evolution of the Italian merchant fleet*
- 43 > Armamento italiano/*Ownership of the Italian fleet*
- 43 > Età della flotta italiana e mondiale/*Age of the Italian and world fleet*
- 43 > Attività della Commissione Regole e Competitività/*Rules and Competitiveness Commission Activities*
- 44 > Il rinnovamento della flotta italiana/*Renewal of the Italian merchant fleet*
- 44 > Commercio estero dell'Italia nel 2007 per modalità di trasporto/*Italian foreign trade by mode of transport on 2007*
- 44 > Bilancia dei pagamenti dei trasporti marittimi/*Balance of payment of Italian navigation*
- 45 > Movimento croceristi nei porti italiani/*Cruise passengers movement in Italian ports*
- 45 > Principali destinazioni europee dei crocieristi (2006)/*European cruise passengers by country of destination (2006)*
- 45 > L'impatto dell'industria crocieristica sull'economia italiana/*Cruise industry impact on Italian economy*
- 46 > L'impatto dell'industria crocieristica sulle economie dei principali Paesi europei (2006)/*Cruise industry impact on major european countries economies (2006)*
- 46 > Impatto economico annuale dei crocieristi nei porti italiani/*Cruise passengers annual economic impact in Italian ports*
- 46 > La destagionalizzazione nel turismo crocieristico/*Cruise tourism during winter season*
- 47 > Servizi di trasporto ro-ro per la Sicilia/*Ro-Ro services to Sicily*
- 47 > Servizi di trasporto ro-ro per la Sardegna/*Ro-Ro services to Sardinia*
- 48 > Servizi di trasporto ro-ro internazionali/*Ro-Ro international services*
- 48 > Il traffico di container nei principali porti italiani/*Mouvement of containers in major Italian ports*

### La navigazione internazionale e i traffici marittimi

#### *International navigation and maritime traffic*

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



- 59 > Principali flotte mondiali di navi traghetti/*World's leading ro-ro fleets*
- 60 > Evoluzione della flotta crocieristica mondiale/*Evolution of world cruise fleet*
- 60 > L'evoluzione del mercato crocieristico mondiale/*Evolution of worldwide cruise market*
- 60 > 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*

- 61 > La flotta dell'Unione Europea/*The European Union fleet*
- 61 > Commercio dell'Unione Europea per modalità di trasporto/*EU trade by mode of transport*
- 62 > Importazioni dell'Unione Europea per sistema di trasporto/*Imports of the European Union by system of transport*
- 62 > Esportazioni dell'Unione Europea per sistema di trasporto/*Exports of the European Union by system of transport*
- 63 > Movimento container nei principali porti europei/*Mouvement of containers in the major European ports*
- 63 > 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*

- 64 > Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane superiori alle 100 tsl/*Estimated jobs onboard Italian ships of more than 100gt*
- 64 > Accademia Italiana della Marina Mercantile/*Italian Merchant Marine Academy*

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

### *Environmental protection and shipping safety*

- 65 > Port State Control - Performance flotta italiana/*PSC Italian fleet performances*
- 65 > Attività PSC in Italia/*Psc activity in Italy*
- 65 > Comparazione consumi per modalità di trasporto/*Comparative fuel consumption by mode of transport*
- 66 > Comparazione delle emissioni di CO2 per modalità di trasporto/*Comparative Co2 emission by mode of transport*
- 66 > Confronto tra le emissioni di gas di scarico/*Comparative exhaust gas emissions*

# La navigazione mercantile italiana nel 2007

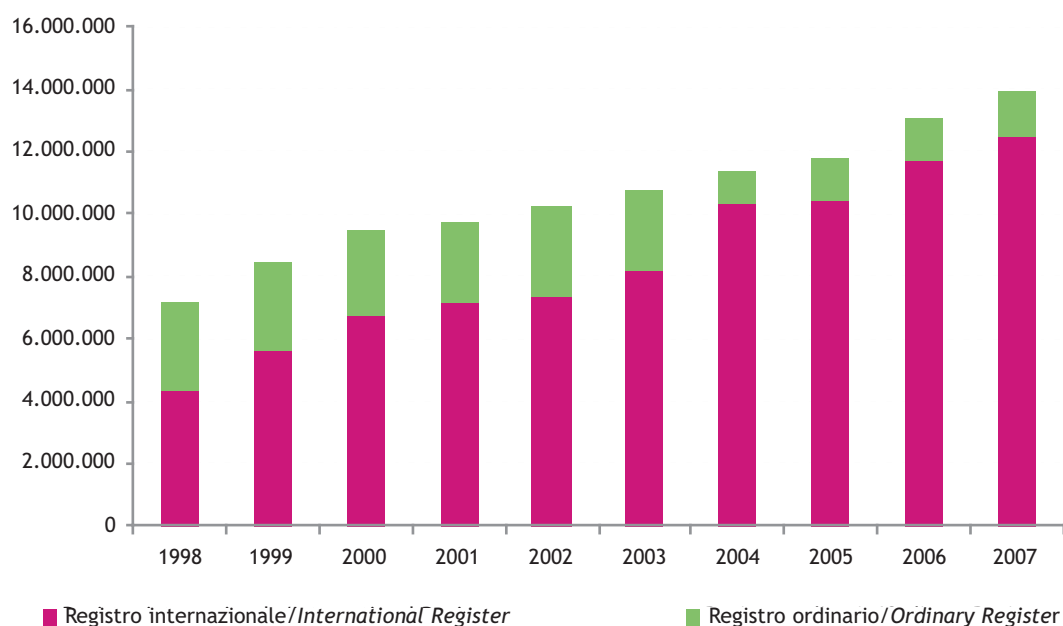
## The Italian merchant marine in 2007

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

	31-dic-07		31-dic-06		Var.% 2007/2006	
	N	000 gt	N	000 gt	N	gt
<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO/LIQUID CARGO SHIPS</b>	<b>303</b>	<b>4.041</b>	<b>294</b>	<b>3.743</b>	<b>3%</b>	<b>8%</b>
Petroliere/Oil tankers	114	2.170	116	2.102	-2%	3%
Gasiere/Gas tankers	37	326	43	353	-14%	-8%
Chimichiere/Chemical tankers	118	1.508	102	1.253	16%	20%
Altre cisterne/Other tankers	34	37	33	34	3%	7%
<b>NAVI DA CARICO SECCO/ DRY CARGO SHIPS</b>	<b>211</b>	<b>5.660</b>	<b>204</b>	<b>5.551</b>	<b>3%</b>	<b>2%</b>
Carico generale/General cargo	47	276	38	275	24%	1%
Portacontenitori e frigorifere/Container and refrigerator ships	35	1.126	30	869	17%	30%
Portarinfuse/Bulk carriers	52	2.028	58	2.134	-10%	-5%
Traghetti/Ferries	77	2.229	78	2.273	-1%	-2%
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI/MIXED AND PASSENGER SHIPS</b>	<b>458</b>	<b>3.464</b>	<b>450</b>	<b>3.101</b>	<b>2%</b>	<b>12%</b>
Crociera/Cruise	19	1.205	15	969	27%	24%
Aliscafi, Catamarani e unità veloci/High speed vessels	85	25	85	25	0%	1%
Traghetti/Ferries	217	2.172	217	2.055	0%	6%
Altre navi trasporto passeggeri/Other passenger ships	137	62	133	53	3%	17%
<b>PORTARINFUSE POLIVALENTI/OBO CARRIERS</b>	<b>2</b>	<b>65</b>	<b>2</b>	<b>65</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI/AUXILIARY SERVICE SHIPS</b>	<b>561</b>	<b>741</b>	<b>530</b>	<b>684</b>	<b>6%</b>	<b>8%</b>
Rimorchiatori e navi appoggio/Tugboats and supply vessels	325	133	307	127	6%	4%
Altri tipi di navi/Others	236	608	223	557	6%	9%
<b>TOTALE/Total</b>	<b>1.535</b>	<b>13.970</b>	<b>1.480</b>	<b>13.145</b>	<b>4%</b>	<b>6%</b>
Navi di oltre 100 tsl/Ships of 100 gt and over						

Fonte/Source: Confitarma

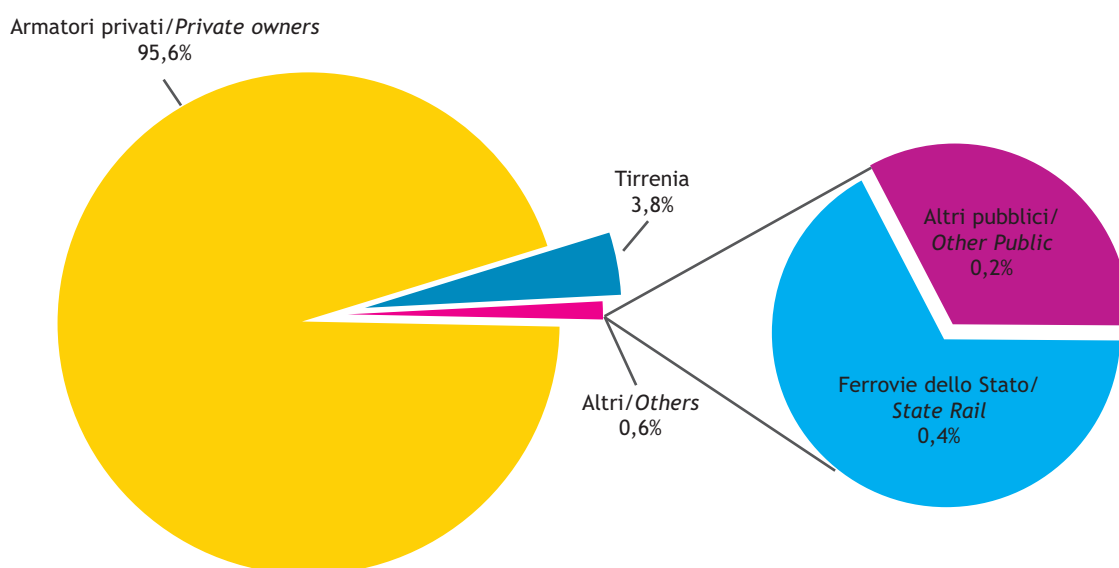
### Evoluzione della flotta mercantile italiana/Evolution of the Italian merchant fleet



Fonte/Source: Confitarma

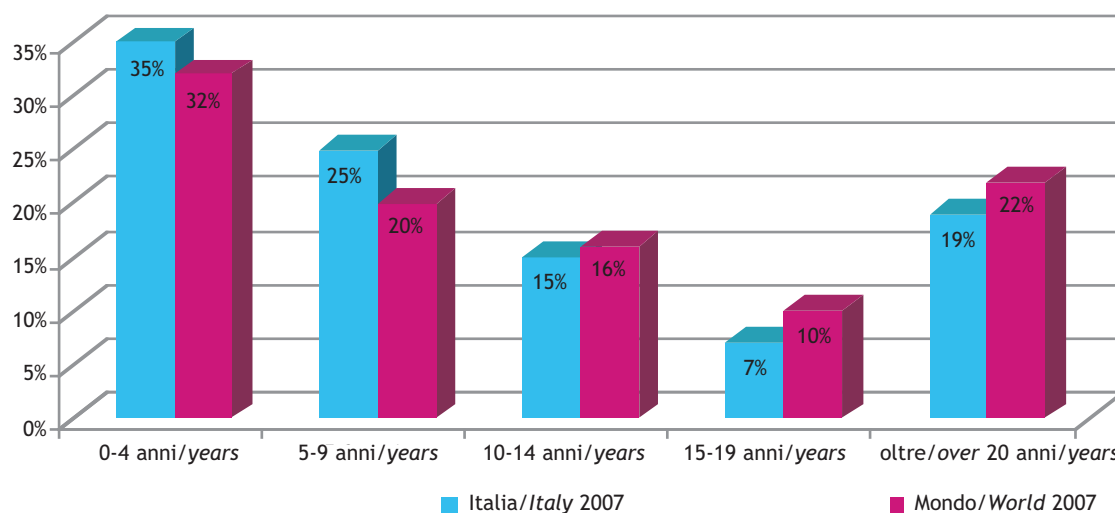


## Armamento italiano/Ownership of the Italian fleet



Fonte/Source: Confitarma

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



Fonte/Source: Confitarma e Isl Bremen

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

	2006	2007	2008	Totale
Segnalazioni ricevute/received recommendations	40	20	4	78
di cui/of which:				
> con esito favorevole/with positive result	15	14	2	31
> con esito negativo/with negative result	4	0	0	4
> ritirate/retreat	1	2	0	3
> allo studio/under study	20	18	2	40

Fonte/Source: Confitarma

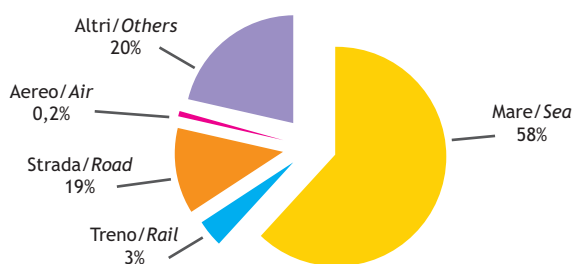
## Il rinnovamento della flotta italiana/Renewal of the Italian merchant fleet

	Navi consegnate dal 1998 al 2007			Navi in costruzione al 31/12/2007		
	N	gt	%	N	gt	%
<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO/LIQUID CARGO SHIPS</b>	<b>160</b>	<b>2.814.337</b>	<b>70%</b>	<b>38</b>	<b>603.362</b>	<b>14,90%</b>
Petroliere/Oil tankers	23	593.093	27%	10	191.822	8,80%
Gasiere/Gas tankers	27	222.820	68%	5	18.340	5,60%
Chimichiere/Chemical tankers	110	1.998.424	133%	23	393.200	26,10%
<b>NAVI DA CARICO SECCO/DRY CARGO SHIPS</b>	<b>56</b>	<b>2.136.354</b>	<b>38%</b>	<b>10</b>	<b>321.880</b>	<b>5,70%</b>
Carico generale/General cargo	7	109.511	40%	4	27.200	9,90%
Portacontenitori e frigorifere/Container and refrigerator ships	5	190.037	17%	1	31.980	
Portarinfuse/Bulk carriers	11	413.268	20%	3	180.000	
Traghetti/Ferries	33	1.423.538	64%	2	82.700	3,70%
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI/MIXED AND PASSENGER SHIPS</b>	<b>99</b>	<b>1.763.275</b>	<b>51%</b>	<b>17</b>	<b>452.777</b>	<b>13,10%</b>
Navi passeggeri/Passenger ships	46	641.447	52%	9	208.052	16,90%
Traghetti/Ferries	53	1.121.828	52%	8	244.725	11,30%
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI/AUXILIARY SERVICE SHIPS</b>	<b>166</b>	<b>175.930</b>	<b>24%</b>	<b>32</b>	<b>61.919</b>	<b>8,40%</b>
Rimorchiatori e navi appoggio/Tugboats and supply ships	65	61.777	47%	13	9.170	6,90%
Altri tipi di navi/Others	101	114.153	19%	19	52.749	8,70%
<b>TOTALE/Total</b>	<b>481</b>	<b>6.889.896</b>	<b>49%</b>	<b>97</b>	<b>1.439.938</b>	<b>10,30%</b>

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

## Commercio estero dell'Italia nel 2007 per modalità di trasporto/Italian foreign trade by mode of transport on 2007

	import	%	export	%
Mare/Sea	232,1	62,00%	67,1	45,20%
Treno/Rail	13,4	3,60%	4,3	2,90%
Strada/Road	48,1	12,90%	51,3	34,60%
Aereo/Air	0,4	0,10%	0,6	0,40%
Altri/Other	80,5	21,50%	25	16,90%
<b>TOTALE/Total</b>	<b>374,5</b>	<b>100%</b>	<b>148,2</b>	<b>100%</b>



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

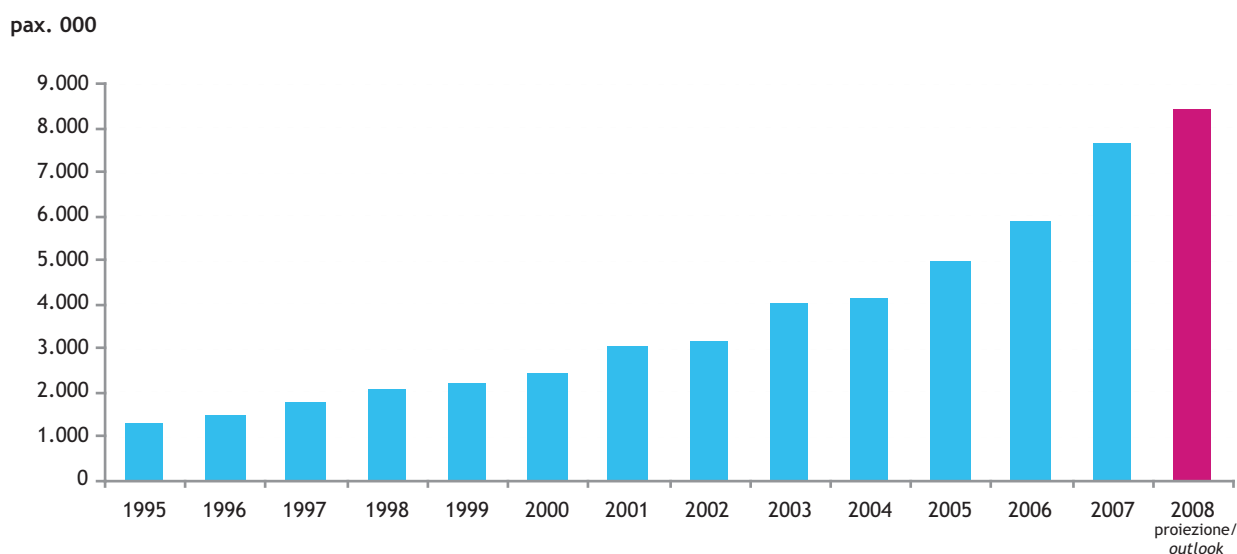
## Bilancia dei pagamenti dei trasporti marittimi/Balance of payment of Italian navigation

(milioni di euro/€ millions)	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Crediti/Credit</b>						
Totale/Total	4.480	4.499	5.187	4.715	4.962	5.064
Merci/Goods	1.865	1.939	2.157	2.391	2.575	2.751
Passeggeri/Passengers	24	22	17	41	40	35
Servizi logistici ausiliari/Logistic auxiliary services	2.591	2.538	3.013	2.283	2.348	2.278
<b>Debiti/Debt</b>						
Totale/Total	6.009	6.294	7.616	7.068	7.574	8.233
Merci/Goods	3.165	3.341	4.147	4.508	4.812	5.488
Passeggeri/Passengers	85	96	101	112	74	89
Servizi logistici ausiliari/Logistic auxiliary services	2.758	2.856	3.368	2.448	2.688	2.655
<b>Saldo/Balance</b>						
Totale/Total	-1.529	-1.795	-2.429	-2.353	-2.611	-3.169
Merci/Goods	-1.301	-1.403	-1.990	-2.117	-2.237	-2.738
Passeggeri/Passengers	-62	-74	-85	-71	-34	-55
Servizi logistici ausiliari/Logistic auxiliary services	-167	-318	-354	-165	-340	-377

Fonte/Source: Banca d'Italia

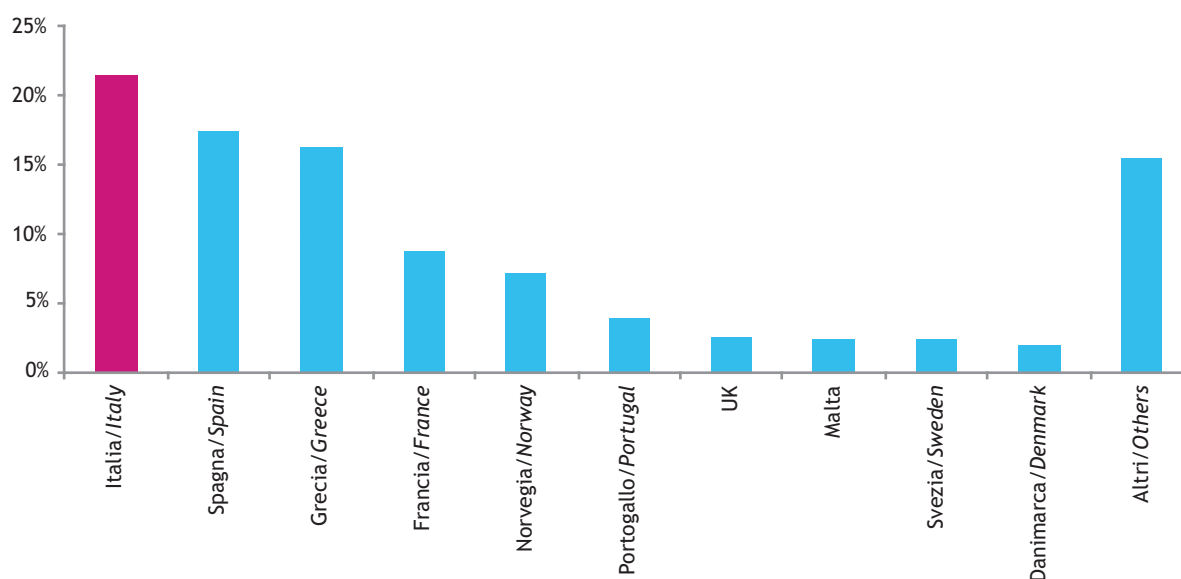


## Movimento croceristi nei porti italiani/Cruise passengers movement in Italian ports



Fonte/Source: CEMAR

## Principali destinazioni europee dei crocieristi (2006)/European cruise passengers by country of destination (2006)



Fonte/Source: "Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe" febbraio/february 2008

## L'impatto dell'industria crocieristica sull'economia italiana (2006)/Cruise industry impact on Italian economy (2006)

Tipologia di spesa/Type of expenses	Mil. €
Commissioni alle agenzie viaggi nazionali/Commissions paid to Italian travel agents	€ 72
Merchi fornite da aziende alimentari nazionali/Food and beverage by national food industry	€ 91
Beni non durevoli di produzione italiana (ad esempio carburanti e vernici)/Nondurable goods made in Italy (e.g. bunker fuel, paints)	€ 107
Beni durevoli/Durable goods	€ 31
Beni metallici e macchinari/Metals and machinery	€ 111
Servizi finanziari e aziendali a livello nazionale/Finance and business services	€ 239
Altro/Other	€ 189
<b>TOTALE/Total</b>	<b>€ 840</b>

Fonte/Source: "Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe" febbraio/february 2008

## L'impatto dell'industria crocieristica sulle economie dei principali Paesi europei (2006)/Cruise industry impact on major european countries economies (2006)

(milioni di euro/€ millions)	Finlandia/Finland	Francia/France	Germania/Germany	Italia/Italy	Spagna/Spain	UK
Spesa diretta/Direct spending	€ 734	€ 849	€ 1.719	€ 3.199	€ 780	€ 1.818
Remunerazione totale/Total compensation	€ 439	€ 496	€ 1.152	€ 2.295	€ 480	€ 1.588
Valore delle commesse per la costruzione di nuove navi transoceaniche per il triennio 2007-2010/Ocean-going cruise vessels - scheduled new-buildings, 2008-2012	€ 2.298	€ 3.169	€ 4.941	€ 8.250	/	/
Dipendenti totali/Total employment	11.668	11.072	29.925	74.287	15.496	39.423

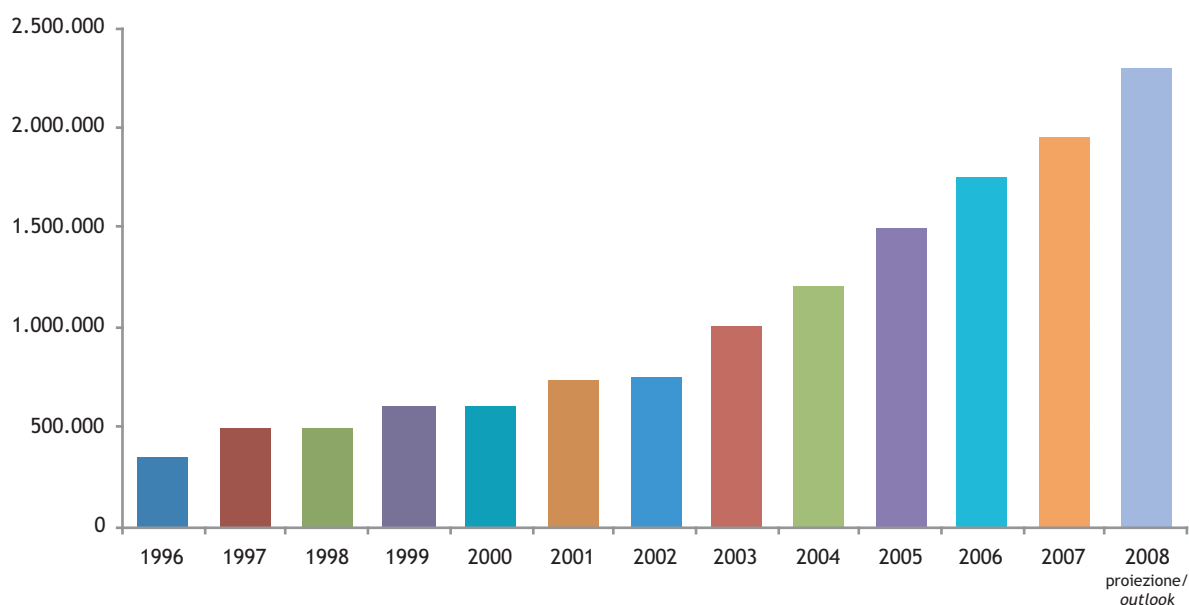
Fonte/Source: "Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe" febbraio/february 2008

## Impatto economico annuale dei crocieristi nei porti italiani/Cruise passengers annual economic impact in Italian ports

	Home Port		Port Call	
	pax	impatto economico annuale sul porto / annual economic impacts in Italian ports	pax	impatto economico annuale sul porto / annual economic impacts in Italian ports
Civitavecchia	1.200.118	€ 126.012.390		
Venezia	885.664	€ 92.994.720		
Savona	816.788	€ 85.762.740		
Genova	473.333	€ 49.699.965		
Napoli			971.874	€ 53.453.070
Livorno			607.848	€ 33.431.640
Palermo			320.632	€ 17.634.760
Bari			303.338	€ 16.683.590
Messina			292.000	€ 16.060.000

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

## La destagionalizzazione nel turismo crocieristico/Cruise tourism during winter season



Fonte/Source: CEMAR



## AUTOSTRADE DEL MARE/HIGHWAYS OF THE SEA

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

Origine/Origin	Destinazione/Destination	Numero di round trip settimanali/ Weekly round trip	m.l. settimanali/ Weekly linear meters
Civitavecchia	Palermo	6	24.600
Civitavecchia	Termini Imerese	3	10.200
Genova	Catania (diretto a Malta)	2	10.000
Genova	Palermo	6	24.000
Genova	Termini Imerese (via napoli 1)	5	17.000
Livorno	Palermo	3	12.000
Livorno	Trapani	2	5.200
Napoli	Catania	7	28.560
Napoli	Palermo	14	57.400
Napoli	Termini Imerese	1	3.400
Palermo	Cagliari	1	2.040
Ravenna	Catania	3	9.600
Salerno	Messina	18	75.600
Salerno	Palermo	2	9.000
Trapani	Cagliari	1	2.040
<b>TOTALE APRILE 2008/Total April 2008</b>		<b>76</b>	<b>290.640</b>
Direttrici/Routes		16	
Linee/Lines		18	
<b>TOTALE/Total 1999</b>			<b>117.800</b>
N. TiR (annuo/year)			792.655
N. Semirimorchi/semitrailer (annuo/year)			968.800

Fonte/Source: Confitarma

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

Origine/Origin	Destinazione/Destination	Numero di round trip settimanali/ Weekly round trip	m.l. settimanali/ Weekly linear meters
Civitavecchia	Cagliari	7	14.280
Civitavecchia	Olbia	10	37.600
Genova	Arbatax	2	6.800
Genova	Cagliari	5	13.830
Genova	Olbia	3	10.200
Genova	Porto Torres	21	51.800
Livorno	Cagliari	5	17.700
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
Trapani	Cagliari	1	2.040
<b>TOTALE APRILE 2008/Total April 2008</b>		<b>90</b>	<b>264.130</b>
Direttrici/Routes		14	
Linee/Lines		20	
<b>TOTALE/Total 1999</b>			<b>118.200</b>
N. TiR (annuo/year)			720.355
N. Semirimorchi/semitrailer (annuo/year)			880.433

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
Catania	Malta	4	20.000
Civitavecchia	Barcellona	12	41.000
Civitavecchia	Catania (diretto a Malta)	2	10.000
Civitavecchia	Tolone	3	13.500
Civitavecchia	Tunisi	1	4.500
Civitavecchia-Palermo	Tunisi	1	4.000
Genova	Barcellona	7	28.000
Genova	Catania (diretto a Malta)	2	10.000
Genova	Tunisi (via Malta)	3	12.000
Livorno	Barcellona	3	13.500
Livorno	Bastia	7	6.300
Livorno	Tarragona	2,5	5.000
Livorno	Valencia	1,5	5.400
Palermo	Tunisi	2	9.000
Salerno	Malta-Tripoli	1	1.800
Salerno	Valencia	3	11.400
Savona	Bastia	7	6.300
<b>TOTALE APRILE 2008/Total April 2008</b>		<b>62</b>	<b>201.700</b>
Direttrici/Routes		18	
Linee/Lines		19	
<b>TOTALE/Total 1999</b>		<b>25</b>	<b>30.000</b>
N. TiR (annuo/year)			500.455
N. Semirimorchi/semitrailer (annuo/year)			611.667

Fonte/Source: Confitarma

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

(Teu)								
PORTI/Ports	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Var. % 2007/2006	Var. % 2006/2005
Gioia Tauro	2.954.000	3.081.000	3.261.000	3.161.000	2.938.200	3.500.000	19%	-7%
Genova	1.531.000	1.606.000	1.628.600	1.625.000	1.657.100	1.855.026	12%	2%
La Spezia	975.000	1.006.600	1.040.000	1.024.000	1.120.000	1.187.040	6%	9%
Taranto	471.000	658.000	763.300	716.900	892.300	767.000	-14%	24%
Livorno	547.000	593.000	638.600	658.400	657.600	758.000	15%	0%
Cagliari	47.000	313.900	525.000	639.000	726.100	608.000	-16%	14%
Salerno	375.000	417.000	411.600	418.200	358.000	376.000	5%	-14%
Napoli	446.000	433.300	347.500	373.700	445.000	467.000	5%	19%
Venezia	262.000	284.000	290.900	290.000	316.641	325.000	3%	9%
Trieste	185.000	120.400	178.000	201.300	215.500	263.000	22%	7%
Ravenna	161.000	160.000	169.400	168.600	162.100	191.000	18%	-4%
Savona	55.000	53.500	83.900	219.900	231.500	240.000	4%	5%
Ancona	94.000	75.800	65.100	64.200	73.900	87.000	18%	15%
<b>TOTALE/Total</b>	<b>8.103.000</b>	<b>8.802.500</b>	<b>9.402.900</b>	<b>9.560.200</b>	<b>9.793.941</b>	<b>10.624.066</b>	<b>8%</b>	<b>2%</b>

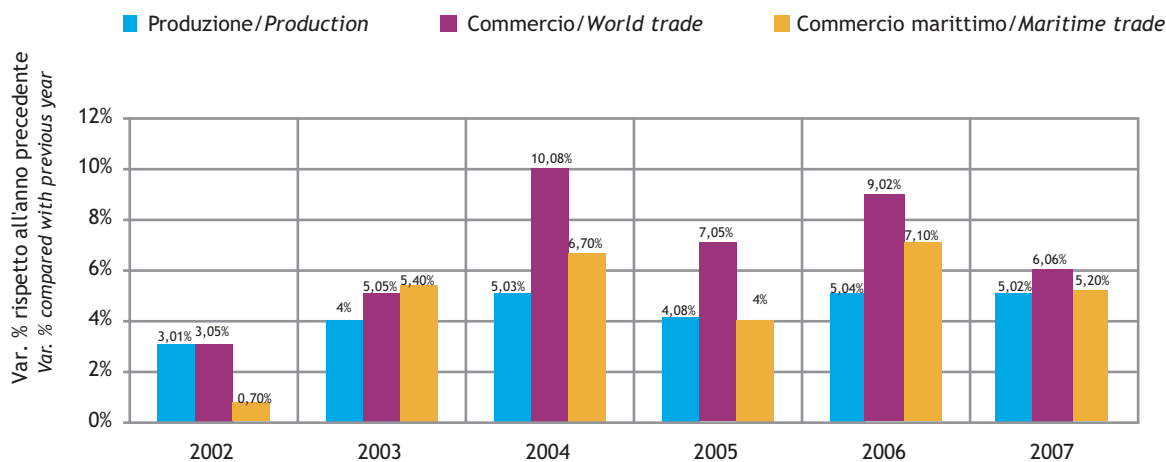
Fonte/Source: elaborazione Confitarma su fonti varie/Confitarma processing of various sources



# La navigazione internazionale e i traffici marittimi

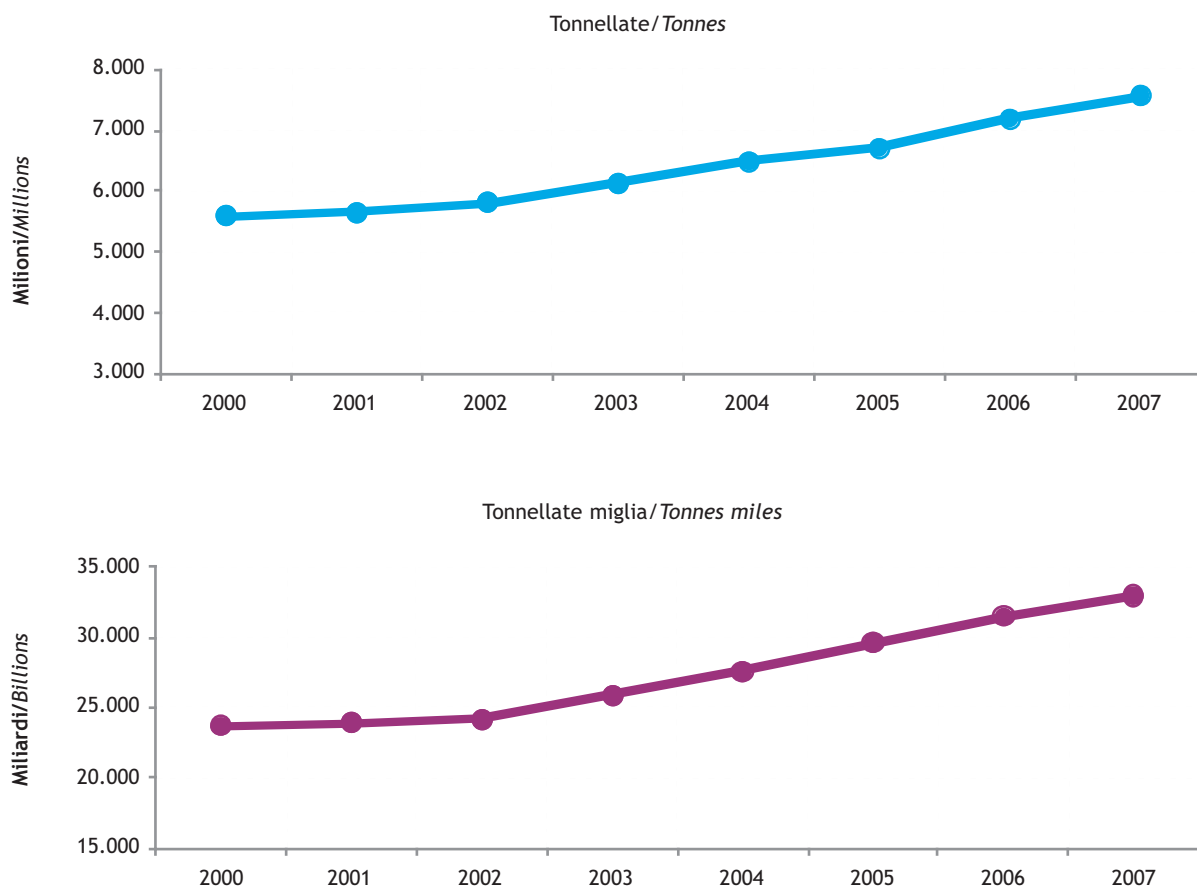
## International navigation and maritime traffic

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



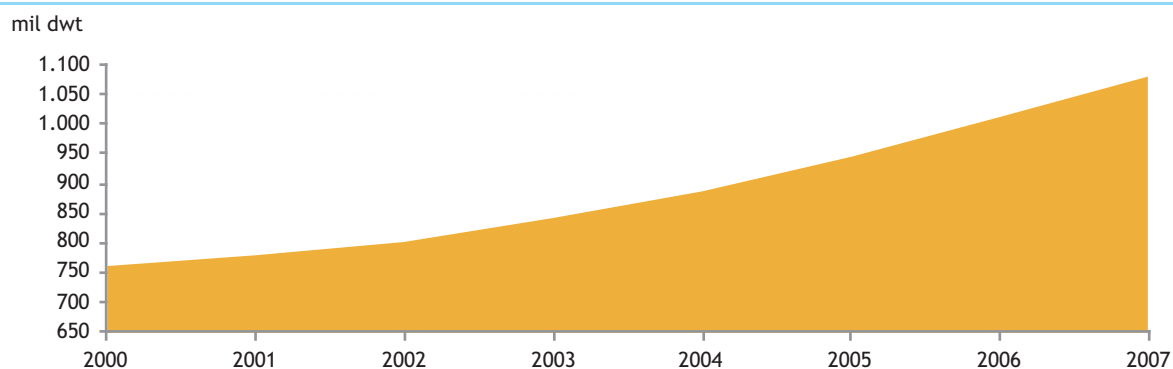
Fonte/Source: FMI, WTO and Fearnleys

### Traffico marittimo mondiale/World seaborne trade



Fonte/Source: Fearnleys Review 2007

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



Fonte/Source: ISL Bemen

## 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 gennaio 2008/January 1st, 2008

	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		
<b>Paesi/Countries</b>	<b>N.</b>	<b>1000 dwt</b>	<b>N.</b>	<b>1000 dwt</b>	<b>N.</b>	<b>1000 dwt</b>		
1 Grecia/Greece	734	55.524	2.353	120.187	3.087	175.711	68%	16%
2 Giappone/Japan	633	11.296	2.800	149.426	3.433	160.722	93%	15%
3 Germania/Germany	375	14.618	2.814	79.895	3.189	94.513	85%	9%
4 Cina/China	1.628	33.359	1.347	49.704	2.975	83.063	60%	8%
5 Norvegia/Norway	514	13.423	886	31.695	1.400	45.118	70%	4%
6 Corea del Sud/Korea Rep. Of	685	18.272	378	18.488	1.063	36.760	50%	3%
7 Hong Kong	309	18.420	310	15.361	619	33.781	45%	3%
8 USA	230	6.827	706	26.172	936	32.999	79%	3%
9 Singapore	454	16.401	290	11.861	744	28.262	42%	3%
10 Danimarca/Denmark	261	10.158	507	16.415	768	26.573	62%	2%
11 Taiwan	86	3.980	493	22.368	579	26.348	85%	2%
12 Regno Unito/United Kingdom	287	10.209	383	16.013	670	26.222	61%	2%
13 Russia	997	5.253	478	12.058	1.475	17.311	70%	2%
<b>14 ITALIA/ITALY</b>	<b>510</b>	<b>11.441</b>	<b>186</b>	<b>5.419</b>	<b>696</b>	<b>16.860</b>	<b>32%</b>	<b>2%</b>
15 Canada	94	521	206	16.169	300	16.690	97%	2%
16 India	337	13.683	52	2.092	389	15.775	13%	1%
17 Turchia/Turkey	490	6.592	513	6.591	1.003	13.183	50%	1%
18 Arabia Saudita/Saudi Arabia	46	788	69	12.131	115	12.919	94%	1%
19 Belgio/Belgium	65	5.918	112	5.706	177	11.624	49%	1%
20 Malaysia	234	6.936	66	3.754	300	10.690	35%	1%
21 Iran	113	6.492	44	3.706	157	10.198	36%	1%
22 Emirati Arabi Uniti/UAEs	40	459	305	8.148	345	8.607	95%	1%
23 Indonesia	693	4.757	118	2.438	811	7.195	34%	1%
24 Svezia/Sweden	154	1.942	202	5.076	356	7.018	72%	1%
25 Cipro/Cyprus	111	2.903	136	3.622	247	6.525	56%	1%
26 Francia/France	116	2.840	134	3.541	250	6.381	55%	1%
27 Paesi Bassi/Netherlands	435	3.580	164	2.274	599	5.854	39%	1%
28 Kuwait	39	3.963	29	1.348	68	5.311	25%	0%
29 Vietnam/Vietnam	320	2.838	49	1.203	369	4.041	30%	0%
30 Thailandia/Thailand	288	3.470	34	435	322	3.905	11%	0%
Altri/Others	1.997	23.950	1.846	37.660	3.843	61.610	61%	6%
Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale/Tonnage controlled by unknown shipowners	-	-	-	-	3.630	59.264		6%
<b>TOTALE/Total</b>	<b>13.275</b>	<b>320.813</b>	<b>18.010</b>	<b>690.956</b>	<b>34.915</b>	<b>1.071.033</b>	<b>65%</b>	<b>100%</b>
Navi di 1.000 gt ed oltre/ships of 1.000 gt and over								

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



## Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri/World fleet: ships on principal registers

Navi di 100 gt ed oltre/ships greater than 100 gt

2007	Bandiera/Flag	N.	000 dwt	%	000 gt	%
1	Panama	7.183	229.389	23%	154.965	21%
2	Liberia	1.907	103.149	10%	68.405	9%
3	Bahamas	1.402	52.121	5%	40.831	6%
4	Singapore	2.097	50.326	5%	32.174	4%
5	Grecia/Greece	1.455	54.652	5%	32.048	4%
6	Hong Kong	1.179	54.725	5%	32.685	5%
7	Isole Marshall/Marshall Islands	953	53.524	5%	32.840	5%
8	Malta	1.294	40.275	4%	24.850	3%
9	Cina/China	3.695	34.034	3%	23.488	3%
10	Cipro/Cyprus	971	29.980	3%	19.032	3%
11	Norvegia/Norway	617	20.154	2%	14.805	2%
12	Giappone/Japan	6.731	14.582	1%	12.798	2%
<b>13</b>	<b>ITALIA/ITALY</b>	<b>1.566</b>	<b>13.118</b>	<b>1%</b>	<b>12.571</b>	<b>2%</b>
14	Germania/Germany	881	13.152	1%	11.364	2%
15	Regno Unito/UK	1.598	12.216	1%	12.150	2%
16	USA	6.498	11.267	1%	11.218	2%
17	Corea del Sud/South Korea	2.820	15.950	2%	10.477	1%
18	Isle of Man	360	13.701	1%	8.632	1%
19	Bermuda	149	8.724	1%	8.413	1%
20	India	1.181	13.216	1%	8.381	1%
<b>TOTALE MONDIALE/Worldwide Total</b>		<b>94.936</b>	<b>1.014.554</b>	<b>100%</b>	<b>721.855</b>	<b>100%</b>

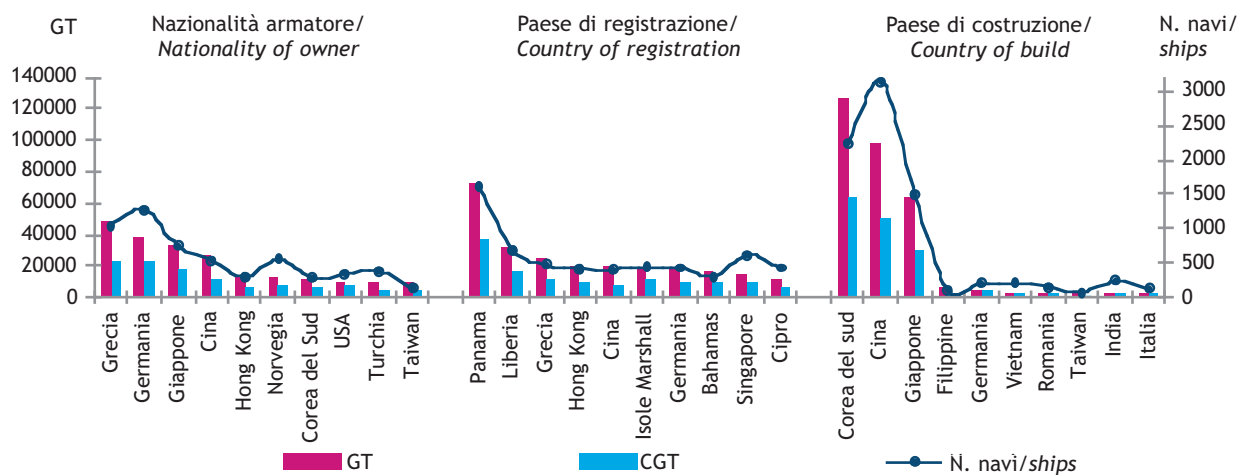
Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Lloyd's Register Fairplay/Confitarma processing of Lloyd's Register Fairplay data

## 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	5.807	880,9	N. America	2.721	524,8
Africa Occidentale/West Africa	1.422	220,7	Giappone/Japan	1.407	210,5
Caraibi/Caribbean	487	210,3	Europa Nord-Ovest/N.W. Europe	1.027	235,3
N. Africa	399	136,3	Mediterraneo/Mediterranean	641	220,9
Mare del Nord/North Sea	224	44	S. America	139	36,4
Sud Est Asiatico/South East Asia	193	65,6	Altri Asia/ Other Asia	3.416	571,6
Vicino Oriente/Near East	41	14,4	Altri/Others	143	51,2
Altri/Others	922	278,6		0	0
<b>TOTALE/Total</b>	<b>9.495</b>	<b>1.850,80</b>	<b>TOTALE/TOTAL</b>	<b>9.495</b>	<b>1.850,80</b>

Dati in miliardi di tonnellate miglia e milioni di tonnellate. Anno 2006/Data in billion tonne-miles and million tons. Year 2006

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.	Mil. dwt	Var.% 2007/2006
Flotta/Fleet	3.781	361,1	5,20%
Ordini ai cantieri/Order book	1.433	140,5	2,50%
Consegne di nuove navi/Deliveries	369	29,5	18,50%
Demolizioni/Demolitions sales	42	2	-25,90%
Vendite di seconda mano/Second hand sales	311	35,3	37,90%

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys Review 2007/Confitarma processing of Fearnleys data Review 2007

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

Crude Oil				Oil Product			
	Paese/Country	N.	000 dwt		Paese/Country	N.	000 dwt
1	Grecia/Greece	461	62.149	1	Grecia/Greece	180	6.702
2	Giappone/Japan	174	34.521	2	Giappone/Japan	237	5.618
3	Norvegia/Norway	104	18.063	3	Cina/China	200	4.335
4	Germania/Germany	102	15.738	4	USA	60	2.704
5	Cina/China	98	14.936	5	Germania/Germany	45	2.416
6	Singapore	118	13.347	6	Singapore	146	2.354
7	USA	80	12.220	7	Danimarca/Denmark	41	2.319
8	Arabia Saudita/Saudi Arabia	45	11.473	8	Russia	176	2.005
9	Hong Kong	55	9.773	9	Svezia/Sweden	48	1.480
10	Regno Unito/UK	61	9.770	10	Indonesia	126	1.277
11	Corea del Sud/South Korea	39	8.538	11	India	28	1.061
12	Canada	65	8.011	12	Emirati Arabi Uniti/EUA	60	1.000
13	Russia	66	7.244	13	Regno Unito/UK	42	846
14	India	64	7.030	<b>14</b>	<b>ITALIA/ITALY</b>	<b>28</b>	<b>692</b>
15	Belgio/Belgium	32	6.836	15	Canada	13	674
16	Malesia/Malaysia	46	6.468	16	Hong Kong	33	603
17	Iran	29	6.345	17	Corea del Sud/South Korea	39	446
18	Taiwan	21	4.059	18	Kuwait	10	439
19	Danimarca/Denmark	23	3.678	19	Norvegia/Norway	13	365
20	Kuwait	17	3.398	20	Turchia/Turkey	58	360
<b>21</b>	<b>ITALIA/ITALY</b>	<b>31</b>	<b>2.996</b>	21	Belgio/Belgium	10	338
22	Emirati Arabi Uniti/EUA	21	2.251	22	Malesia/Malaysia	31	208
23	Turchia/Turkey	14	1.702	23	Taiwan	7	194
24	Indonesia	27	1.411	24	Arabia Saudita/Saudi Arabia	11	124
25	Svezia/Sweden	6	1.092	25	Iran	4	116
<b>TOTALE MONDO/World Total</b>	<b>2.042</b>	<b>296.844</b>	<b>TOTALE MONDO/World Total</b>	<b>2.458</b>	<b>47.482</b>		

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

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



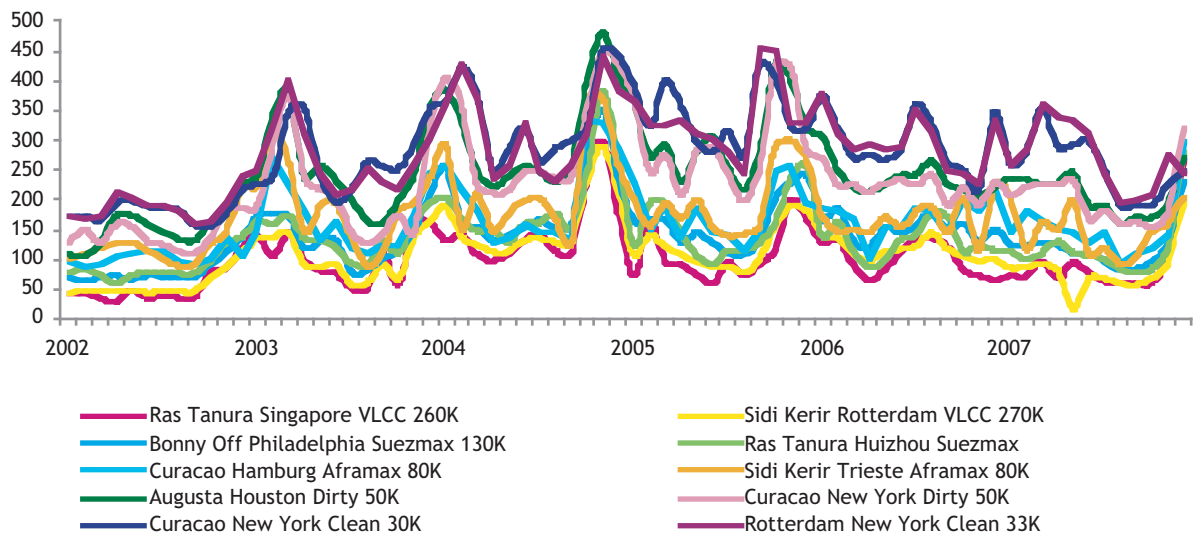
## Prezzi delle navi cisterna nuove e di seconda mano /New-building and second-hand tankers prices

(milioni di \$ USA/million US \$)													
	Nuove costruzioni/New-building				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	130	280	300	
anni/years					5	10	5	10	5	10	5	10	
2002	26	34	43,5	63	24	10	30	19,5	41,5	25,5	53	32	
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	
Var.% 2007/2006	8,5	7,8	12,8	11	5,3	6,7	3	3,8	11,8	14,7	7,4	7,2	
Var.% 2007/2002	96,2	102,9	102,3	123,8	108,3	300	126,7	182,1	129	206	145,3	225	

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys, Review 2007/Confitarma processing of Fearnleys data, Review 2007

## 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

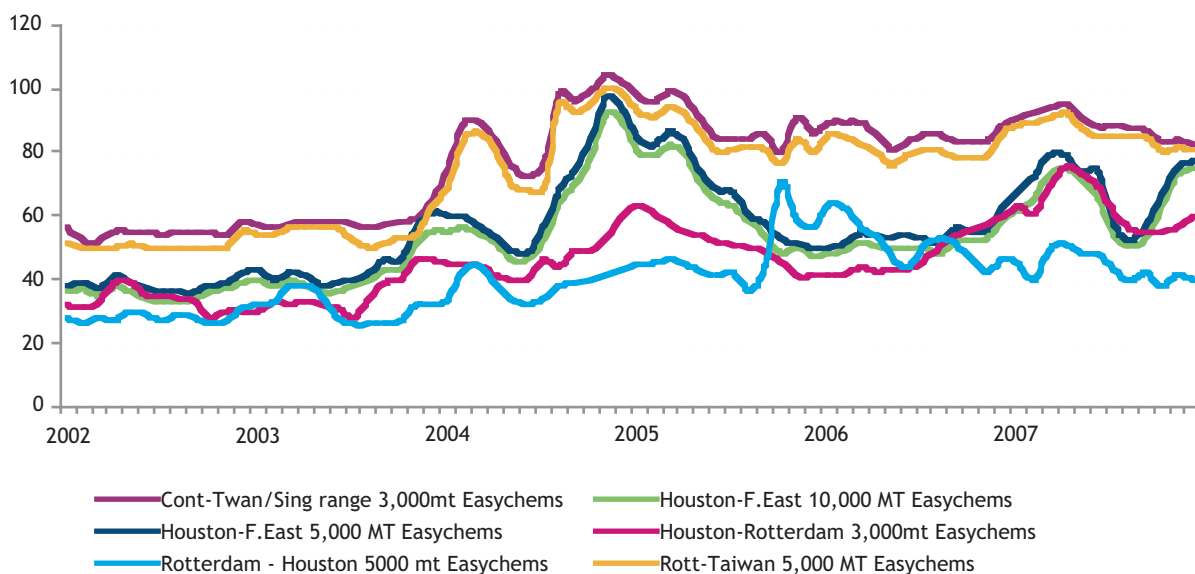
	Paese/Country	N.	000 dwt	%
1	Grecia/Greece	246	7.224	12,40%
2	Giappone/Japan	362	5.508	9,40%
3	Norvegia/Norway	227	5.177	8,90%
4	ITALIA/ITALY	177	4.496	7,70%
5	USA	124	3.371	5,80%
6	Germania/Germany	163	3.061	5,20%
7	Danimarca/Denmark	135	2.972	5,10%
8	Svezia/Sweden	109	2.324	4,00%
9	Hong Kong	59	1.924	3,30%
10	Cipro/Cyprus	62	1.904	3,30%
	Altri/Others	1.298	20.412	35,00%
<b>TOTALE MONDO/World Total</b>		<b>2.962</b>	<b>58.373</b>	<b>100%</b>

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

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.% 2007/2006	N.	Mil. dwt	Var.% 2007/2006
Flotta/Existing fleet	257	32,4	17,80%	1.012	15,9	4,60%
Ordini ai cantieri/Order book	136	23,4	-2,90%	196	6,3	-11,30%

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys, Review 2007/Confitarma processing of Fearnleys data, Review 2007

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

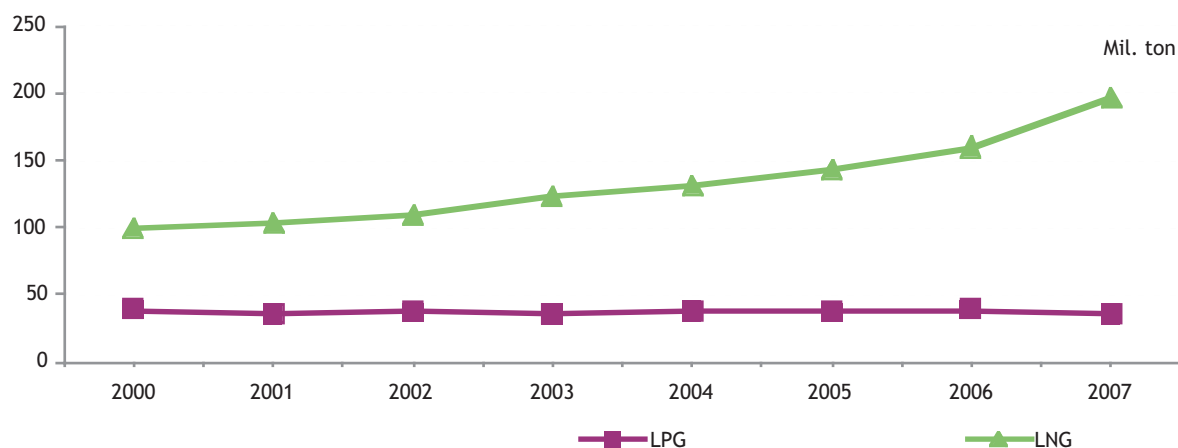
Paese/Country	LNG		LPG		TOTALE/Total	
	N.	000 dwt	N.	000 dwt	N.	000 dwt
1 Giappone/Japan	46	3.175	124	2.465	170	5.640
2 Regno Unito/UK	38	2.721	31	666	69	3.387
3 Cina/China	10	816	77	1.942	87	2.758
4 Norvegia/Norway	17	1.194	63	803	80	1.997
5 Grecia/Greece	10	773	75	1.037	85	1.810
6 Malesia/Malaysia	26	1.742	6	19	32	1.761
7 Corea del Sud/South Korea	17	1.277	33	410	50	1.687
8 USA	11	771	16	332	27	1.103
9 Nigeria	13	969	2	5	15	974
10 Germania/Germany	4	317	66	512	70	829
11 Belgio	4	296	12	412	16	708
12 Danimarca/Denmark	2	152	41	469	43	621
13 Emirati Arabi Uniti/UAE	8	579	0	0	8	579
14 India	2	161	20	368	22	529
15 Canada	6	504	0	0	6	504
16 Australia	6	444	3	56	9	500
<b>17 ITALIA/ITALY</b>	<b>4</b>	<b>122</b>	<b>33</b>	<b>244</b>	<b>37</b>	<b>366</b>
18 Monaco	0	0	13	352	13	352
19 Brunei	7	341	0	0	7	341
20 Hong Kong	0	0	17	249	17	249
<b>TOTALE MONDIALE/World Total</b>	<b>253</b>	<b>15.500</b>	<b>831</b>	<b>12.258</b>	<b>1.084</b>	<b>27.758</b>

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

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



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



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

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

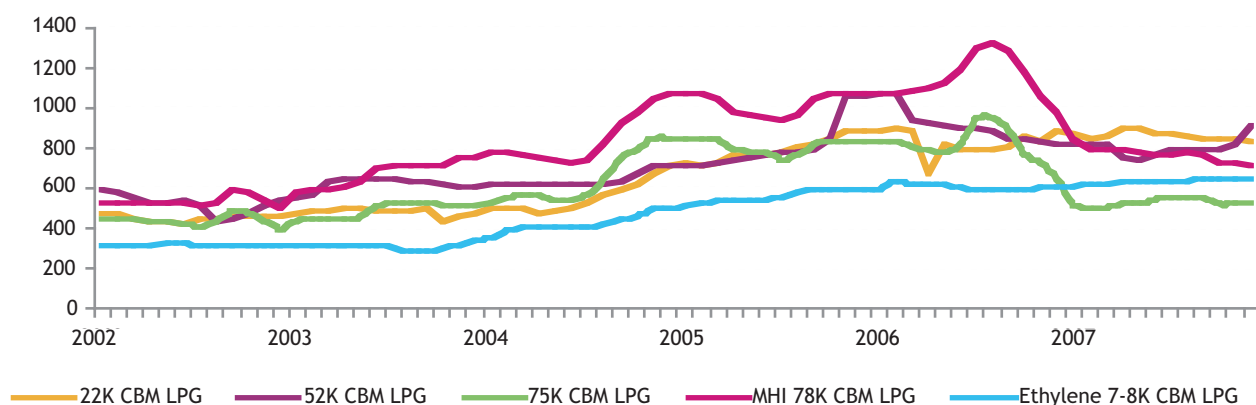
(milioni di \$ USA/million US \$)

000 Metri cubi/ thousand of cubic meters	Nuove costruzioni/New-building				Navi di seconda mano/Second-hand ships			
	LNG	LPG			LPG			
anni/years					8	3	3	8
2002	145	15	24	75	15	24	75	75
2003	150	29	30	55	24	31	57	42
2004	155	30	31	59	24	31	54	43
2005	190	40	45	77	28	44	75	60
2006	203	46	54	89	40	53	97	77
2007	215	51	56	93	44	65	107,5	91
2007	215	51	55	96	44	56	88	77,5
Var.% 2007/2006	0	0	-1,8	3,2	0	-13,8	-18,1	-14,8
Var.% 2007/2002	43,3	75,9	83,3	74,5	83,3	80,6	54,4	84,5

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys, Review 2007/Confitarma processing of Fearnleys data, Review 2007

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

Migliaia/Thousands US\$/mese/Months Timecharter Rates



Fonte/Source: Clarkson Research Studies



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

	N.	Mil.dwt	Var.% 2007/2006
Flotta/Existing fleet	6.655	390,5	6,6%
Ordini ai cantieri/Order book	2.203	203	115,0%
Consegne di nuove navi/Deliveries	315	24,7	-1,6%
Demolizioni/Demolition sales	4	0,1	-92,3%
Vendite di seconda mano/Second-hand sales	626	44,1	28,9%

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys, Review 2007/Confitarma processing of Fearnleys data, Review 2007

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

	Paese/Country	N.	000 dwt
1	Giappone/Japan	1.182	86.517
2	Grecia/Greece	1.318	83.141
3	Cina/China	858	43.017
4	Corea del Sud/South Korea	282	19.689
5	Hong Kong	254	17.222
6	Germania/Germany	219	14.164
7	Taiwan	189	12.370
8	USA	204	10.183
9	Norvegia/Norway	150	7.470
10	Regno Unito/UK	132	7.385
11	Canada	129	6.679
12	Turchia/Turkey	158	6.124
13	India	127	5.842
14	Singapore	107	5.128
<b>15</b>	<b>ITALIA/ITALY</b>	<b>71</b>	<b>4.788</b>
16	Danimarca/Denmark	72	3.194
17	Belgio/Belgium	25	2.916
18	Iran	51	2.511
19	Emirati Arabi Uniti/EUA	48	2.348
20	Monaco	37	2.038
21	Spagna/Spain	27	1.817
22	Polonia/Poland	59	1.814
23	Russia	107	1.711
24	Filippine/Philippines	31	1.666
25	Vietnam	58	1.641
<b>TOTALE MONDO/World Total</b>		<b>6.913</b>	<b>390.781</b>

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

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

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

(milioni di \$ USA/million US \$)									
	Nuove costruzioni/New-building			Navi di seconda mano/Second-hand ships					
	Handysize	Panamax	Capesized	Handymax		Panamax		Capesize	
000 dwt	52	74	170	45	45	70	70	170	150
anni/years				5	10	5	10	5	10
2002	18,5	21	35	14,5	10,5	17	12	29	19,5
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
Var.% 2007/2006	32,4	34,2	35,3	86,4	100	98,9	97,4	87,7	73,5
Var.% 2007/2002	143,2	142,9	162,9	420,7	509,5	438,2	525	424,1	505,1

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys, Review 2007/Confitarma processing of Fearnleys data, Review 2007



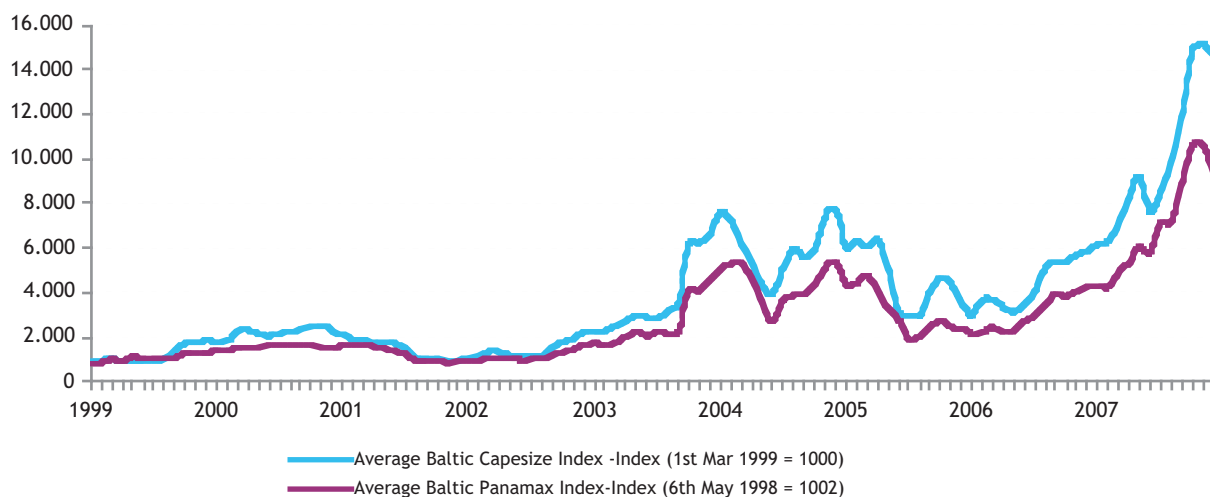
## Il traffico marittimo di merci secche alla rinfusa/Maritime traffic of dry bulk commodities

Dati in miliardi di tonnellate miglia e milioni di tonnellate, Anno 2006/Data in billion tonne-miles and million tons, Year 2006

MINERALI DI FERRO/IRON ORE					
AREE di IMBARCO/EMBARKMENT			AREE di SBARCO/DISEMBARKMENT		
Area	miliardi t/m (bn t/m)	mil. t	Area	miliardi t/m (bn t/m)	mil. t
S. America	2.013	258	Cina/China	2.008	317
Australia/N.Z	1.205	254	Giappone/Japan	807	134
Africa	257	42	UK/Continente/UK/Continent	497	103
Asia	453	110	Altri F. East/Other F. East	488	69
N. America	172	25	Altri/Others	165	43
Europa/Europe	92	46	Altri Europa/Others Europe	111	39
			Mediterraneo/Mediterranean	101	22
			Usa	15	5
<b>TOTALE/Total</b>	<b>4.192</b>	<b>734</b>	<b>TOTALE/Total</b>	<b>4.192</b>	<b>734</b>
CARBONE/COAL					
AREE di IMBARCO/EMBARKMENT			AREE di SBARCO/DISEMBARKMENT		
Area	miliardi t/m (bn t/m)	mil. t	Area	miliardi t/m (bn t/m)	mil. t
Australia	1.348	239	UK/Continente/UK/Continent	822	145
Indonesia	727	153	Giappone/Japan	615	177
S. Africa	434	63	Altri F. East/Other F. East	399	140
N. America	286	52	Altri/Others	985	172
S. America	286	57	Mediterraneo/Mediterranean	223	26
Cina/China	205	62	Altri Europa/Others Europe	300	65
FSU/Europa orientale/FSU/ E. Europe	96	90	S. America	198	30
Altri/Others	160	39			
<b>TOTALE/Total</b>	<b>3.542</b>	<b>754</b>	<b>TOTALE/Total</b>	<b>3.542</b>	<b>754</b>
GRANAGLIE/GRAIN					
AREE di IMBARCO/EMBARKMENT			AREE di SBARCO/DISEMBARKMENT		
Area	miliardi t/m (bn t/m)	mil. t	Area	miliardi t/m (bn t/m)	mil. t
Usa	809	123	Oceano Indiano/ Indian Ocean	178	33
S. America	665	98	Africa	176	45
Australia	103	20	Americhe/Americas	218	61
Canada	121	21,879	Altri Europa/Others Europe	239	49
Altri/Others	125	62	Far East	918	117
			Altri/Others	39	9
			E. Europa/E. Europe	55	11
<b>TOTALE/Total</b>	<b>1.823</b>	<b>325</b>	<b>TOTALE/Total</b>	<b>1.823</b>	<b>325</b>

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

## Andamento dei noli delle 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

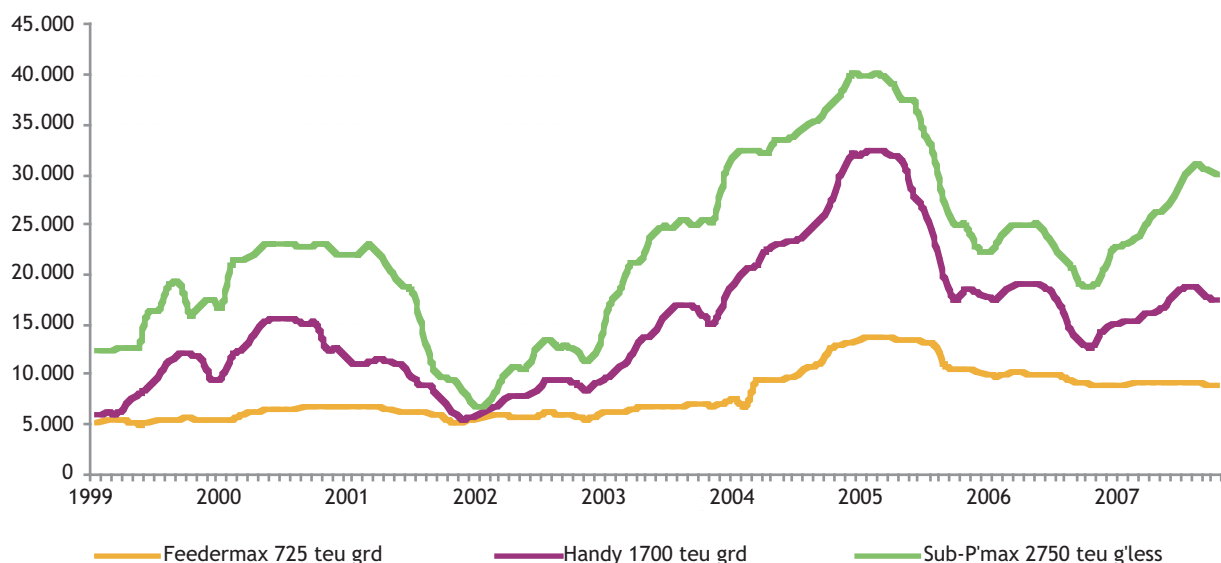
	Paese/Country	N.	000 dwt
1	Germania/Germany	1.572	51.070
2	Danimarca/Denmark	203	11.752
3	Giappone/Japan	350	9.665
4	Grecia/Greece	288	8.934
5	Cina/China	352	7.901
6	Taiwan	223	7.729
7	Regno Unito/UK	126	4.635
8	Singapore	153	4.075
9	Francia/France	85	3.656
10	USA	125	3.356
11	Corea del Sud/South Korea	147	3.210
12	Israele/Israel	46	1.905
13	Hong Kong	49	1.878
14	Canada	31	1.724
15	Norvegia/Norway	136	1.505
16	Paesi Bassi/Netherlands	116	1.033
17	Malesia/Malaysia	49	923
18	Kuwait	22	880
19	Turchia/Turkey	58	728
20	Cipro/Cyprus	31	608
21	Tailandia/Thailandia	54	605
22	Indonesia	64	542
23	Svizzera/Switzerland	18	523
24	Russia	84	516
25	Emirati Arabi Uniti/UAE	32	501
<b>26</b>	<b>ITALIA/ITALY</b>	<b>20</b>	<b>414</b>
27	Iran	11	409
28	Spagna/Spain	42	375
29	Belgio/Belgium	21	252
30	Svezia/Sweden	15	170
<b>TOTALE MONDO/World Total</b>		<b>5.291</b>	<b>151.276</b>

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

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati 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)

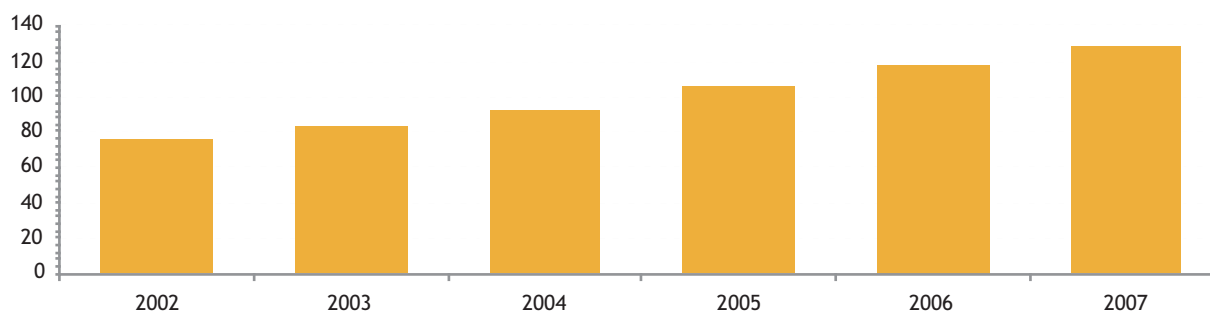


Fonte/Source: Clarkson Research Studies



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

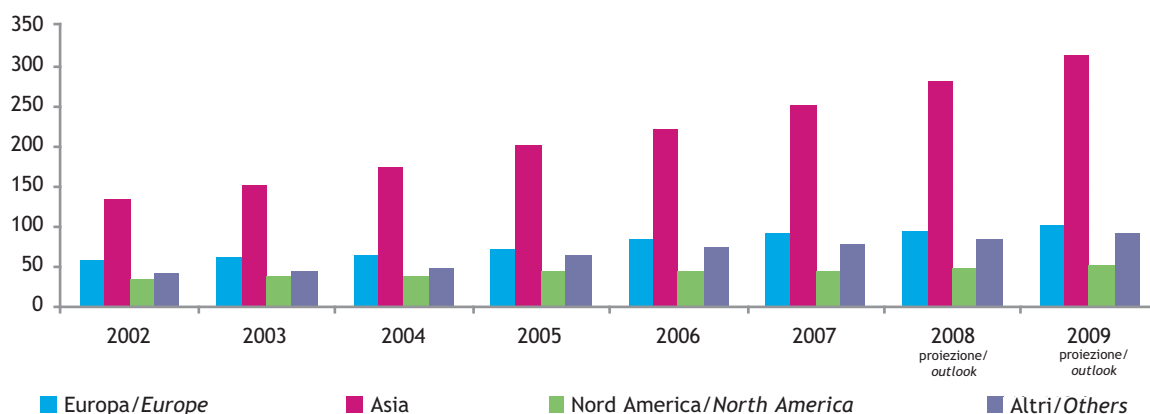
(milioni di Teu/million teu)



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Studies

## 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

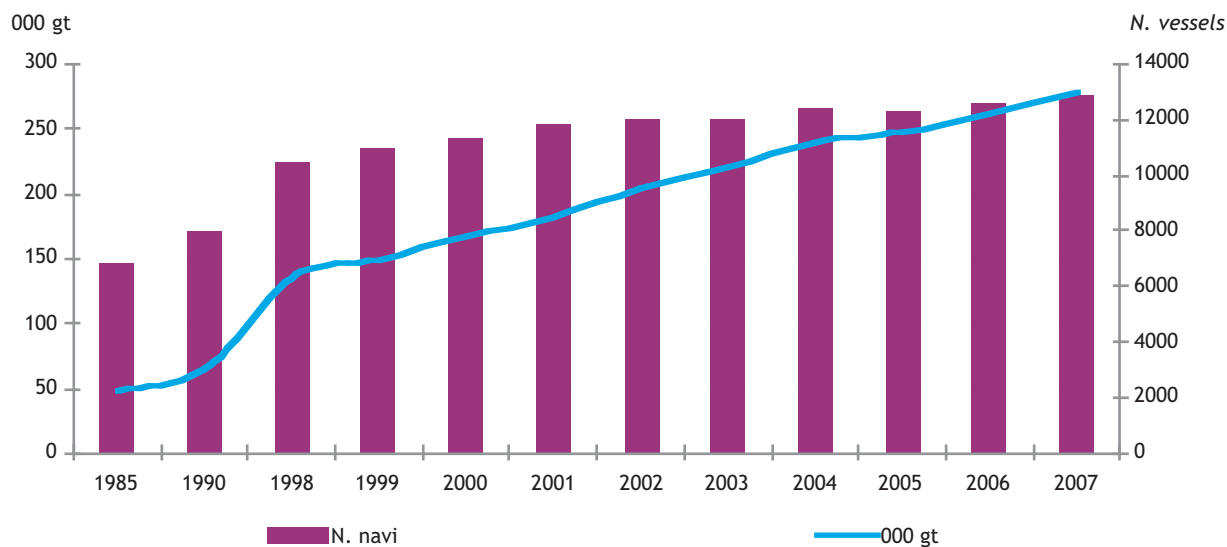
## Principali flotte mondiali di navi traghetti/ World's leading ro-ro fleets

Rank	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	428	12.937	4.877	130	1.015	379	558	13.952	5.256
2	<b>ITALIA/ ITALY</b>	<b>76</b>	<b>2.600</b>	<b>1.451</b>	<b>153</b>	<b>2.093</b>	<b>551</b>	<b>229</b>	<b>4.693</b>	<b>2.002</b>
3	Norvegia/Norway	99	3.733	1.676	107	685	111	206	4.418	1.787
4	Svezia/Sweden	69	2.832	1.285	38	829	169	107	3.661	1.454
5	Grecia/Greece	87	2.111	835	117	1.466	337	204	3.577	1.172
6	USA	60	1.544	705	59	260	122	119	1.804	827
7	Hong Kong	45	1.881	654	7	67	20	52	1.948	674
8	Danimarca/Denmark	46	1.207	532	32	594	123	78	1.801	655
9	Regno Unito/UK	41	1.198	484	44	374	70	85	1.572	554
10	Francia/France	19	291	297	45	811	161	64	1.102	458
11	Finlandia/Finland	36	417	263	28	751	170	64	1.168	433
12	Germania/Germany	34	346	248	53	688	182	87	1.034	430
13	Corea del Sud/South Korea	23	521	262	28	309	87	51	830	349
14	Cina/China	32	309	190	48	415	134	80	724	324
15	Paesi Bassi/Netherlands	27	554	308	12	73	10	39	627	318
16	Turchia/Turkey	24	382	193	51	187	67	75	569	260
17	Spagna/Spain	19	230	95	52	475	107	71	705	202
18	Arabia Saudita/Saudi Arabia	9	197	185	9	74	15	18	271	200
19	Canada	10	155	89	58	394	82	68	549	171
20	Belgio/Belgium	21	329	166	0	0	0	21	329	166
<b>TOTALE MONDO/World Total</b>		<b>1.596</b>	<b>37.748</b>	<b>16.896</b>	<b>1.600</b>	<b>15.753</b>	<b>3.987</b>	<b>3.196</b>	<b>53.501</b>	<b>20.883</b>

NB: navi superiori alle 1.000 gt/ships of 1.000 gt and over

Fonte/Source: Lloyd's Register Fairplay

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



Fonte/Source: ISL Brema

## L'evoluzione del mercato crocieristico mondiale (migliaia di passeggeri)/ Evolution of worldwide cruise market (Thousands of passengers)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007*
NordAmerica/North America	5.430	5.890	6.880	6.910	7.640	8.300	9.310	9.960	10.380	10.900
Europa/Europe	1.720	1.890	2.060	2.140	2.400	2.760	2.900	3.190	3.480	3.900
Altri/Others	680	850	800	870	970	1.050	1.140	1.210	1.290	1.300
<b>TOTALE MONDIALE/Worldwide total</b>	<b>7.830</b>	<b>8.630</b>	<b>9.740</b>	<b>9.920</b>	<b>11.010</b>	<b>12.110</b>	<b>13.350</b>	<b>14.360</b>	<b>15.150</b>	<b>16.100</b>

\* stime/estimated

Fonte/Source: European Cruise Council

## Principali flotte mondiali di navi da crociera/World's leading passenger cruise

	Paese/Country	N.	000 gt
1	Bahamas	106	4.845
2	Panama	42	2.052
3	Bermuda	23	1.803
4	<b>ITALIA/ITALY</b>	<b>20</b>	<b>1.143</b>
5	Malta	22	846
6	Paesi Bassi/Netherlands	20	836
7	Regno Unito/UK	12	627
8	USA	29	298
9	Grecia/Greece	11	126
10	Giappone/Japan	5	122
11	Isole Marshall/Marshall Islands	5	118
12	Portogallo/Portugal	10	105
13	Cipro/Cyprus	5	104
<b>TOTALE MONDIALE/World total</b>		<b>485</b>	<b>13.401</b>

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/The European Union fleet

Navi di 100 gt ed oltre/Ships of 100 gt and over						
	Bandiera/Flag	N.	000 gt	%	000 dwt	%
1	Grecia/Greece	1.478	35.704	22,00%	61.011	28,00%
2	Malta	1.421	27.754	17,10%	44.217	20,30%
3	Cipro/Cyprus	985	18.954	11,70%	29.596	13,60%
4	Regno Unito/UK	1.637	13.444	8,30%	13.201	6,10%
5	<b>ITALIA/ITALY</b>	<b>1.564</b>	<b>12.972</b>	<b>8,00%</b>	<b>13.285</b>	<b>6,10%</b>
6	Germania/Germany	885	12.934	8,00%	14.936	6,90%
7	Danimarca/Denmark	782	9.231	5,70%	10.373	4,80%
8	Paesi Bassi/Netherlands	1.432	7.404	4,60%	6.938	3,20%
9	Francia/France	910	6.258	3,90%	7.542	3,50%
10	Belgio/Belgium	243	4.091	2,50%	6.248	2,90%
11	Svezia/Sweden	572	4.045	2,50%	2.388	1,10%
12	Spagna/Spain	1.648	3.062	1,90%	2.369	1,10%
13	Finlandia/Finland	289	1.570	1,00%	1.167	0,50%
14	Portogallo/Portugal	469	1.070	0,70%	1.043	0,50%
15	Bulgaria	139	911	0,60%	1.274	0,60%
16	Lussemburgo/Luxemburg	75	884	0,50%	880	0,40%
17	Lituania	127	426	0,30%	337	0,20%
18	Estonia	122	390	0,20%	91	0,00%
19	Romania	192	270	0,20%	175	0,10%
20	Lettonia/Latvia	153	262	0,20%	225	0,10%
21	Rep. Slovacca/Slovakia	57	233	0,10%	318	0,10%
22	Polonia/Poland	351	193	0,10%	54	0,00%
23	Irlanda/Ireland	246	187	0,10%	163	0,10%
24	Austria	4	14	0,00%	18	0,00%
25	Slovenia	6	2	0,00%	0	0,00%
<b>TOTALE/Total</b>		<b>15.787</b>	<b>162.265</b>	<b>100%</b>	<b>217.849</b>	<b>100%</b>
<b>TOTALE MONDIALE/World total</b>		<b>97.504</b>	<b>774.937</b>		<b>1.084.363</b>	
% sul totale mondiale/% on world total				21%		20%

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

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

2007						
	Importazioni/Import		Esportazioni/Export		Totale/Total	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Mare/Sea	1.262.472.465	71	368.137.049	73	1.630.609.514	71,2
Treno/Rail	76.517.291	4	23.603.090	5	100.120.381	4,4
Strada/Road	59.731.022	3	83.407.062	16	143.138.084	6,2
Aria/Air	4.476.710	0	11.194.524	2	15.671.234	0,7
Idrovie/Inland waterways	16.804.410	1	8.620.168	2	25.424.578	1,1
Altri/Other	365.293.132	20	11.513.046	2	376.806.178	16,4
<b>TOTALE/Total</b>	<b>1.785.295.030</b>	<b>100</b>	<b>506.474.939</b>	<b>100</b>	<b>2.291.769.969</b>	<b>100</b>

Fonte/Source: Eurostat 2007



## Importazioni dell'Unione Europea per sistema di trasporto/Imports of the European Union by system of transport

	Totale/ Total		Mare/ Sea		Treno/ Rail		Strada/ Road		Aereo/ Air		Idrovie / Inland Waterway		Altri/ Others	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Austria	23.738.021		3.926.535	17%	1.957.679	8%	2.358.355	10%	50.982	0%	2.261.394	10%	13.183.076	56%
Belgio/Belgium	87.753.665		68.246.615	78%	48.522	0%	4.735.912	5%	172.036	0%	5.092.171	6%	9.458.409	11%
Bulgaria	20.110.566		15.038.001	75%	660.325	3%	1.882.277	9%	5.830	0%	2.511.965	12%	12.168	0%
Cipro/Cyprus	2.816.722		2.808.678	100%	0	0%	431	0%	7.355	0%	0	0%	258	0%
Danimarca/Denmark	23.945.403		15.642.859	65%	56.328	0%	937.593	4%	49.190	0%	0	0%	7.259.433	30%
Estonia	4.851.329		1.387.717	29%	2.658.829	55%	598.034	12%	3.821	0%	0	0%	202.928	4%
Finlandia/Finland	41.023.475		24.837.221	61%	8.664.051	21%	3.696.868	9%	27.026	0%	621.423	2%	3.176.886	8%
Francia/France	168.515.969		145.713.413	86%	242.164	0%	5.023.034	3%	407.638	0%	328.349	0%	16.801.371	10%
Germania/Germany	240.388.245		109.738.688	46%	1.329.307	1%	10.498.917	4%	801.446	0%	2.618.033	1%	115.401.854	48%
Grecia/Greece	35.366.243		30.641.130	87%	204.617	1%	1.280.421	4%	19.702	0%	0	0%	3.220.373	9%
Irlanda/Ireland	12.767.051		12.182.522	95%	52	0%	512.244	4%	51.625	0%	0	0%	20.608	0%
ITALIA/ITALY	271.383.549		221.849.028	82%	1.715.277	1%	4.038.636	1%	246.583	0%	22	0%	43.534.003	16%
Lettonia/Latvia	6.075.494		1.007.217	17%	3.440.304	57%	461.835	8%	2.445	0%	0	0%	1.163.693	19%
Lituania/Lithuania	15.425.271		6.459.382	42%	5.945.507	39%	590.037	4%	2.876	0%	4.371	0%	2.423.098	16%
Lussemburgo	374.288		71.801	19%	159.663	43%	77.314	21%	64.350	17%	0	0%	1.160	0%
Malta	284.863		283.012	99%	0	0%	0	0%	1.851	1%	0	0%	0	0%
Paesi Bassi/Netherlands	215.347.781		150.725.477	70%	25.296	0%	2.294.497	1%	162.675	0%	332.550	0%	61.807.286	29%
Polonia/Poland	56.449.944		12.892.563	23%	20.846.045	37%	2.868.460	5%	49.092	0%	2.166	0%	19.791.618	35%
Portogallo/Portugal	29.985.738		29.796.457	99%	4.575	0%	145.234	0%	26.207	0%	0	0%	13.265	0%
Repubblica Ceca/Czech Rep.	21.149.047		5.589	0%	6.603.721	31%	1.847.263	9%	17.103	0%	15.756	0%	12.659.615	60%
Repubblica Slovacca/Slovakia	21.886.993		489.952	2%	10.373.547	47%	539.907	2%	47.744	0%	76.889	0%	10.358.954	47%
Romania	30.093.938		19.910.636	66%	5.857.171	19%	2.119.936	7%	11.599	0%	2.193.285	7%	1.311	0%
Slovenia	9.015.587		3.300.244	37%	658.508	7%	2.932.458	33%	3.422	0%	0	0%	2.120.955	24%
Spagna/Spain	200.069.923		187.518.674	94%	40.962	0%	896.215	0%	194.462	0%	243	0%	11.419.367	6%
Svezia/Sweden	31.731.230		26.023.950	82%	1.305.445	4%	4.208.680	13%	89.707	0%	44	0%	103.404	0%
UK	192.109.090		171.949.536	90%	9.621	0%	14.262	0%	1.901.228	1%	0	0%	18.234.443	9%
Ungheria/Hungary	22.635.605		25.568	0%	3.709.775	16%	5.172.202	23%	58.715	0%	745.749	3%	12.923.596	57%
<b>TOTALE/Total</b>	<b>1.764.918.085</b>		<b>1.262.472.465</b>	<b>72%</b>	<b>76.517.291</b>	<b>4%</b>	<b>59.731.022</b>	<b>3%</b>	<b>4.476.710</b>	<b>0%</b>	<b>16.804.410</b>	<b>1%</b>	<b>365.293.132</b>	<b>21%</b>

Dati al 2007/Data as of 2007

Fonte/Source: Eurostat

## Esportazioni dell'Unione Europea per sistema di trasporto/Exports of the European Union by system of transport

	Totale/ Total		Mare/ Sea		Treno/ Rail		Strada/ Road		Aereo/ Air		Idrovie / Inland Waterway		Altri/ Others	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Austria	10.640.011		3.479.838	33%	2.733.759	26%	3.985.517	37%	74.786	1%	289.353	3%	76.758	1%
Belgio/Belgium	36.558.254		26.816.897	73%	899.732	2%	6.494.499	18%	639.289	2%	1.601.440	4%	106.397	0%
Bulgaria	47.198.265		6494472	14%	911364	2%	1531094	3%	52222	0%	291.746	1%	15.405	0%
Cipro/Cyprus	426.260		384.221	90%	0	0%	0	0%	42.034	10%	0	0%	5	0%
Danimarca/Denmark	7.405.905		6.246.548	84%	2.082	0%	1.022.639	14%	55.787	1%	134	0%	78.715	1%
Estonia	3.539.336		2.465.104	70%	545.523	15%	476.403	13%	51.833	1%	0	0%	473	0%
Finlandia/Finland	14.112.829		10.541.557	75%	989.838	7%	2.405.003	17%	52.353	0%	24.096	0%	99.982	1%
Francia/France	49.682.681		33.951.141	68%	1.091.632	2%	9.136.693	18%	3.187.419	6%	954.057	2%	1.361.739	3%
Germania/Germany	78.244.151		44.573.587	57%	4.512.229	6%	18.707.201	24%	1.343.415	2%	2.049.513	3%	7.058.206	9%
Grecia/Greece	10.656.519		9.461.161	89%	78.800	1%	909.540	9%	203.661	2%	0	0%	3.357	0%
Irlanda/Ireland	2.586.010		2.519.203	97%	933	0%	14.257	1%	50.430	2%	0	0%	1.187	0%
ITALIA/ITALY	55.683.288		46.354.537	83%	1.132.257	2%	7.613.008	14%	476.392	1%	1	0%	107.093	0%
Lettonia/Latvia	1.554.950		790.321	51%	390.538	25%	346.690	22%	27.091	2%	0	0%	310	0%
Lituania/Lithuania	4.969.145		2.731.665	55%	858.107	17%	1.127.093	23%	5.871	0%	0	0%	246.409	5%
Lussemburgo	841.282		556.510	66%	81.366	10%	86.917	10%	15.295	2%	1.928	0%	99.266	12%
Malta	103.107		98.625	96%	0	0%	0	0%	4.482	4%	0	0%	0	0%
Paesi Bassi/Netherlands	54.170.361		45.516.771	84%	237.960	0%	5.252.701	10%	482.477	1%	2.668.314	5%	12.138	0%
Polonia/Poland	14.989.612		6.069.716	40%	3.253.938	22%	5.355.832	36%	72.471	0%	15.273	0%	222.382	1%
Portogallo/Portugal	6.716.837		6.204.035	92%	1.924	0%	193.381	3%	315.836	5%	0	0%	1.661	0%
Repubblica Ceca/Czech Rep.	3.935.571		596.025	15%	1.386.916	35%	1.554.890	40%	68.409	2%	18.491	0%	310.840	8%
Repubblica Slovacca/Slovakia	2.692.282		298.428	11%	1.461.934	54%	796.818	30%	7.497	0%	125.221	5%	2.384	0%
Romania	13.226.270		10.746.856	81%	904.694	7%	1.216.777	9%	28.649	0%	327.305	2%	1.989	0%
Slovenia	3.932.506		840.772	21%	188.698	5%	2.495.887	63%	4.291	0%	0	0%	402.858	10%
Spagna/Spain	42.461.218		35.551.370	84%	40.887	0%	2.920.410	7%	3.130.032	7%	120	0%	818.399	2%
Svezia/Sweden	27.325.009		19.675.061	72%	994.395	4%	5.950.155	22%	244.989	1%	744	0%	459.665	2%
UK	45.906.946		45.156.717	98%	28.752	0%	272.456	1%	445.841	1%	0	0%	3.180	0%
Ungheria/Hungary	4.818.296		15.911	0%	874.832	18%	3.541.201	73%	111.672	2%	252.432	5%	22.248	0%
<b>TOTALE/Total</b>	<b>506.474.939</b>		<b>368.137.049</b>	<b>73%</b>	<b>23.603.090</b>	<b>5%</b>	<b>83.407.062</b>	<b>16%</b>	<b>11.194.524</b>	<b>2%</b>	<b>8.620.168</b>	<b>2%</b>	<b>11.513.046</b>	<b>2%</b>

Dati al 2007/Data as of 2007

Fonte/Source: Eurostat

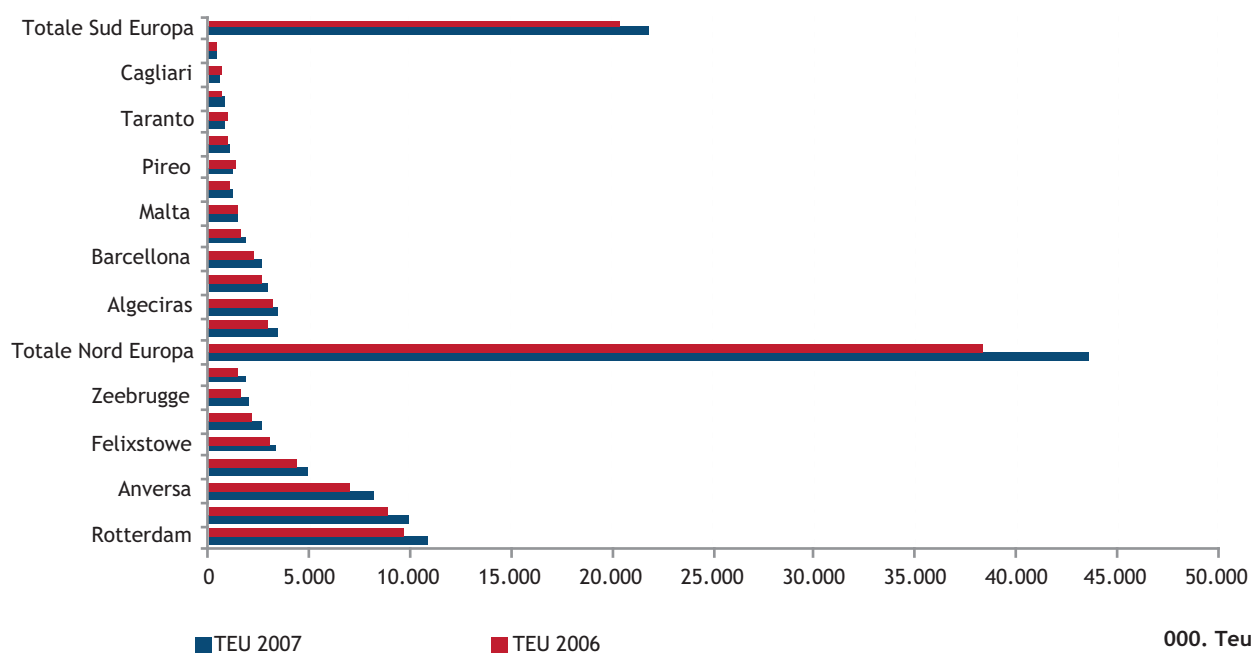


## Movimento container nei principali porti europei/Movement of containers in the major European ports

Porti/Ports	2007	2006	2005	2004	2003	2002	Var.% 2007/2006	Var.% 2006/2005
1 Rotterdam	10.800.000	9.690.052	9.288.349	8.300.000	7.100.000	6.515.449	11,45%	4,32%
2 Amburgo	9.900.000	8.861.545	8.087.545	7.003.500	6.138.000	5.373.999	11,72%	9,57%
3 Anversa	8.176.614	7.018.799	6.482.061	6.064.000	5.445.437	4.777.387	16,50%	8,28%
4 Bremerhaven	4.892.239	4.450.000	3.735.574	3.469.100	3.190.707	3.031.587	9,94%	19,12%
5 Gioia Tauro	3.500.000	2.938.200	3.161.000	3.261.000	3.080.710	2.954.000	19,12%	-7,05%
6 Algeciras	3.400.000	3.244.640	3.179.614	2.937.400	2.515.908	2.229.141	4,79%	2,05%
7 Felixstowe	3.300.000	3.000.000	2.730.000	2.700.000	2.700.000	2.750.000	10,00%	9,89%
8 Valencia	2.991.109	2.612.139	2.409.821	2.127.000	1.992.000	1.821.000	14,51%	8,40%
9 Barcellona	2.618.523	2.317.368	2.071.481	1.883.000	1.652.366	1.461.232	13,00%	11,87%
10 Le Havre	2.600.000	2.130.000	2.118.509	2.150.000	1.977.000	1.720.000	22,07%	0,54%
11 Zeebrugge	2.050.000	1.653.493	1.407.933	1.200.000	1.220.000	959.000	23,98%	17,44%
12 Southampton	1.900.000	1.516.000	1.375.000	1.441.000	1.377.775	1.275.718	25,33%	10,25%
13 Genova	1.855.026	1.657.113	1.625.000	1.628.600	1.605.946	1.530.930	11,94%	1,98%
14 Malta	1.490.000*	1.490.000	1.320.000	1.461.200	1.300.000	1.244.232	0,00%	12,88%
15 La Spezia	1.187.040	1.120.000	1.024.200	1.040.000	1.006.600	975.427	5,99%	9,35%
16 Pireo	1.150.000*	1.390.000	1.390.000	1.550.000	1.605.000	1.350.000	-17,27%	0,00%
17 Marsiglia	1.001.957	941.000	908.000	916.000	831.000	809.153	6,48%	3,63%
18 Taranto	767.000	892.300	716.900	763.300	658.000	471.000	-14,04%	24,47%
19 Livorno	758.000	657.600	658.400	638.600	593.000	547.000	15,27%	-0,12%
20 Cagliari	608.000	726.100	639.000	525.000	313.900	47.000	-16,26%	13,63%
21 Napoli	467.000	445.000	373.700	347.500	433.300	446.000	4,94%	19,08%
<b>TOTALE/Total</b>	<b>65.412.508</b>	<b>58.751.349</b>	<b>54.702.087</b>	<b>51.406.200</b>	<b>46.736.690</b>	<b>42.289.255</b>	<b>11,34%</b>	<b>7,40%</b>
<b>Totale porti italiani/ Total Italian ports</b>	<b>9.142.066</b>	<b>8.436.313</b>	<b>8.198.200</b>	<b>8.204.000</b>	<b>7.691.456</b>	<b>6.971.357</b>	<b>8,37%</b>	<b>2,90%</b>
<b>Incidenza porti italiani su incremento totale/share of Italian ports on the total</b>							<b>10,60%</b>	<b>5,88%</b>

\* stime/estimated

## 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

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

<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO/LIQUID CARGO SHIPS</b>	<b>5.135</b>
Petroliere/Oil tankers	2.280
Gassiere/Gas tankers	595
Chimichiere (OIL-CHEM)/Chemical tankers	1.890
Altre cisterne/Other tankers	370
<b>NAVI DA CARICO SECCO/DRY CARGO SHIPS</b>	<b>3.395</b>
Carico generale/General Cargo	615
Portacontaineri e frigorifere/Container ships	665
Portarinfuse/Bulk carriers	1.040
Traghetti/Ferries	1.080
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI/PASSENGER SHIPS</b>	<b>10.765</b>
Crociera/Cruise	3.705
Aliscafi, Catamarani e unità veloci/High speed vessels	595
Traghetti/Ferries	5.640
Altre navi trasporto passeggeri/Other passenger ships	825
<b>PORTARINFUSE POLIVALENTI/OBO CARRIERS</b>	<b>40</b>
Ore/Oil, OBO	40
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI/AUXILIARY SERVICES SHIPS</b>	<b>2.895</b>
Rimorchiatori e navi appoggio/Tugboats	1.950
Altri tipi di navi/Others	940
<b>Personale alberghiero/Hotel staff</b>	<b>11.305</b>
<b>TOTALE/Total</b>	<b>33.535</b>

Fonte/Source: Confitarma

## Accademia Italiana della Marina Mercantile/Italian Merchant Marine Academy

Regione di provenienza degli allievi/ Cadet's district of origin	N.	%
Sicilia	69	25,1%
Liguria	67	24,4%
Puglia	28	10,2%
Campania	21	7,6%
Sardegna	20	7,3%
Toscana	19	6,9%
Lazio	13	4,7%
Abruzzo	12	4,4%
Marche	7	2,5%
Friuli V.G.	6	2,2%
Calabria	5	1,8%
Molise	4	1,5%
Veneto	2	0,7%
Piemonte	2	0,7%
<b>TOTALE/Total</b>	<b>275</b>	

275 Allievi/Cadets

252 MASCHI/MALE	174 COPERTA/DECK
23 FEMMINE/FEMALE	101 MACCHINA/ENGINE
ETÀ MEDIA/MEAN AGE 21 anni/years	13 COMMISSARI/ COMMISSIONERS

Aree geografiche di provenienza/Geographic range

Nord/North: 32%  
 Centro/Middle: 14%  
 Sud/South: 21%  
 Isole/Islands: 33%

Fonte/Source: Accademia Italiana della Marina Mercantile/Italian Merchant Marine Academy



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

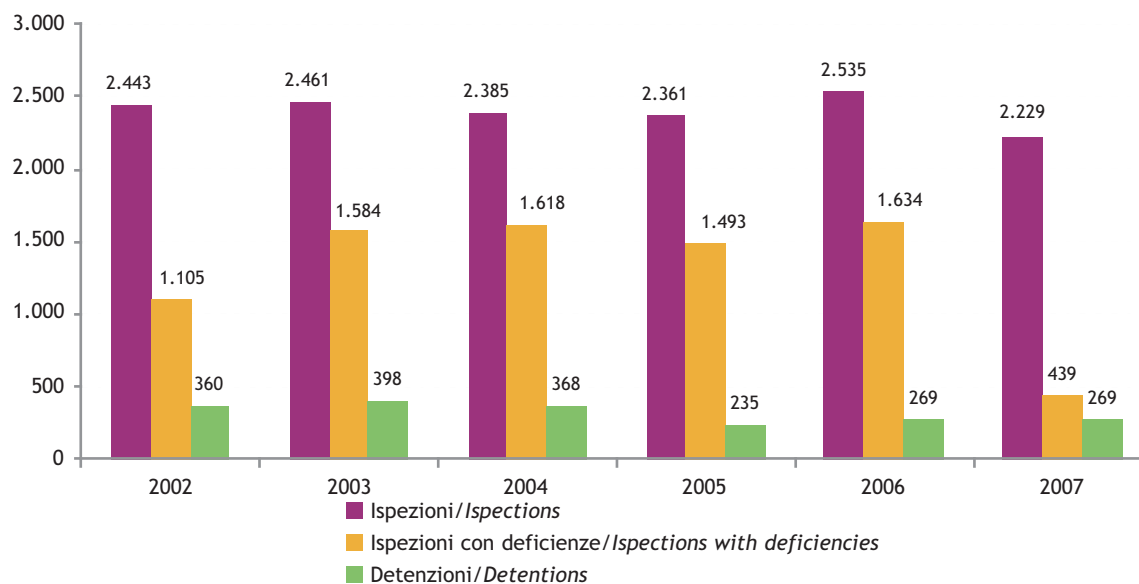
## Environmental protection and shipping safety

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

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Ispezioni/Inspections	288	336	370	357	415	429
Detenzioni/Detentions	9	14	7	7	10	9

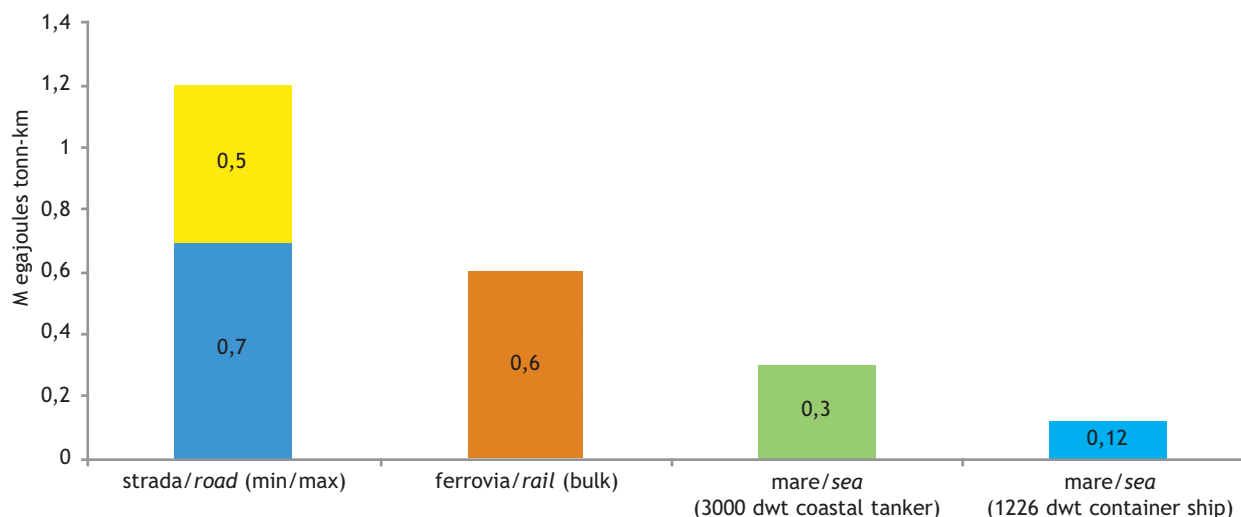
Fonte/Source: Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto/Italian Coast Guard

### Attività PSC in Italia /Psc activity in Italy



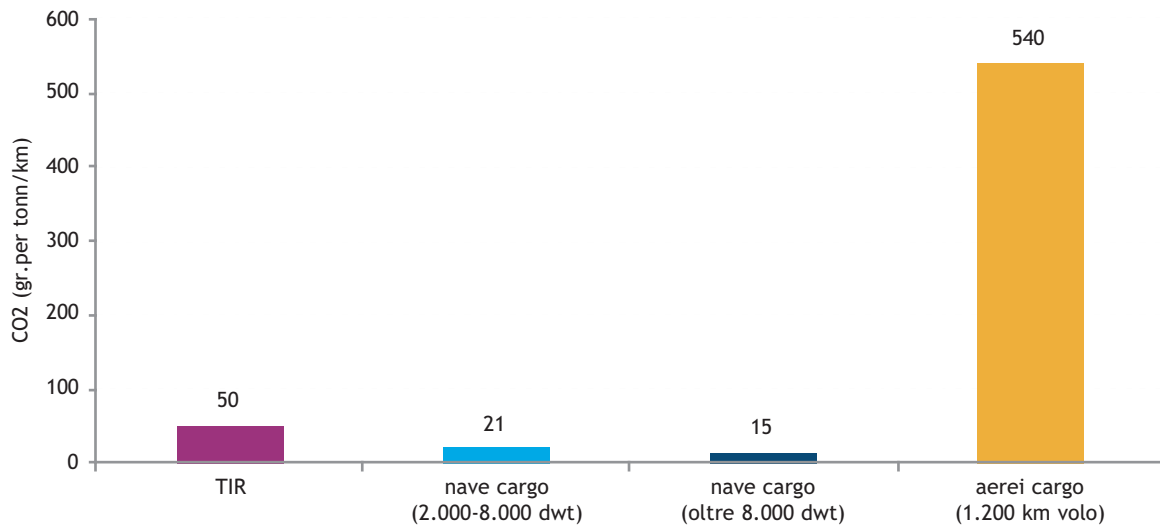
Fonte/Source: Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto/Italian Coast Guard

### Comparazione consumi per modalità di trasporto/Comparative fuel consumption by mode of transport



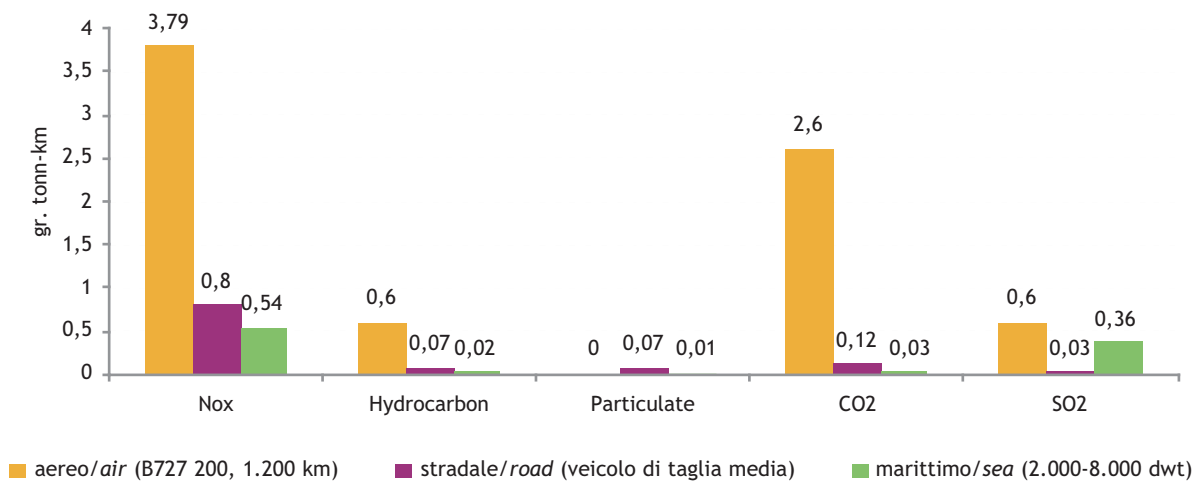
Fonte/Source: NTM (Swedish Network for Transport and the Environment)

## Comparazione delle emissioni di CO2 per modalità di trasporto/Comparative Co2 emission by mode of transport



Fonte/Source: NTM (Swedish Network for Transport and the Environment)

## Confronto tra le emissioni di gas di scarico/Comparative exhaust gas emissions



Fonte/Source: NTM (Swedish Network for Transport and the Environment)





**CONFITARMA**  
Confederazione Italiana Armatori

Sede  
*Head Office*

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

Delegazione  
*Branch*

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

Rappresentanza  
*Representation*

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

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

progetto grafico:

**MCB**

marketing\_communication\_business

stampa:

**Teseo Editore**



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori