



**RELAZIONE DEL CONSIGLIO
ALL'ASSEMBLEA DEI SOCI**

*THE COUNCIL REPORT
TO THE ANNUAL GENERAL MEETING*

INDICE

21 **PREFAZIONE del Presidente di Confindustria, Nicola Cuccia**

23 **La navigazione mercantile italiana nel 2005**

- 23 > Regole e Competitività
- 24 > Dimensione e composizione della flotta
- 27 > Competitività della flotta italiana
- 28 > Investimenti navali e rinnovamento della flotta
- 30 > Commercio estero dell'Italia via mare
- 31 > Bilancia dei pagamenti
- 31 > Ruolo del sistema marittimo nell'economia
- 33 > La rete marittima, i porti e la logistica
 - 33 > Autostrade del mare
 - 36 > Andamento dei traffici portuali
 - 36 > Questioni portuali
 - 38 > La logistica fattore determinante per la competitività di un sistema economico

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

- 39 > Commercio mondiale e traffici marittimi
- 42 > Flotta mondiale
- 45 > Costruzioni mondiali
- 46 > Mercati marittimi
 - 46 > Petrolio greggio e prodotti petroliferi
 - 50 > Gas e prodotti chimici
 - 54 > Merci secche alla rinfusa
 - 58 > Merci in container
 - 60 > Ro-Ro
 - 60 > Crociere

63 La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

- 65 ➤ *Short sea shipping*
- 70 ➤ Proposta di direttiva sull'accesso al mercato dei servizi portuali
- 71 ➤ Libro Verde sulla futura politica marittima dell'Unione per gli oceani ed i mari
- 72 ➤ Indennizzo dei danni in caso di inquinamento marino
- 73 ➤ Concorrenza nei trasporti marittimi di linea
- 74 ➤ Revisione del regime di responsabilità del vettore nel trasporto marittimo di passeggeri (*Convenzione di Atene 1974/2002*)

75 Il lavoro a bordo e la formazione

- 75 ➤ Occupazione marittima
- 76 ➤ Il lavoro a bordo: problematiche comunitarie e internazionali
- 77 ➤ Il lavoro a bordo: problematiche nazionali
- 79 ➤ Formazione professionale

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

- 84 ➤ Miglioramento della qualità della gestione ambientale
- 84 ➤ *Phasing out* delle cisterne a singolo scafo
- 84 ➤ *Port state control*
- 85 ➤ Contenuto di zolfo nei combustibili marini
- 87 ➤ Recupero dei rifiuti pericolosi provenienti dalla nave
- 87 ➤ *Security*
- 88 ➤ Sicurezza della navigazione

89 L'organizzazione di Confitarma

- 90 ➤ La struttura
- 91 ➤ Cariche Confederali
- 93 ➤ Commissioni
- 93 ➤ I consorzi e le società partecipate
- 94 ➤ Giovani Armatori



Prefazione

del Presidente

di Confitarma

Nicola Coccia

La crescita del commercio marittimo continua a contribuire a quella dell'economia mondiale: essa si pone quindi come uno dei principali fattori di sviluppo.

Non stupisce perciò che la Commissione europea abbia pubblicato, il 7 giugno 2006, il Libro Verde "Verso la futura politica marittima dell'Unione: oceani e mari nella visione europea", avviando il percorso per giungere alla definizione di una nuova politica marittima che assicuri sviluppo ed equilibrio al cluster marittimo europeo.

L'Europa ha chiara ed evidente l'importanza strategica che il sistema marittimo riveste per l'economia: ciò è il punto di partenza per ogni serio e valido progetto di politica economica, sia europeo che nazionale.

Tale presa di coscienza a livello comunitario deve servire da punto di riflessione anche in Italia, per assegnare all'industria marittima il giusto ruolo che la globalizzazione le riconosce, data la funzione determinante che essa svolge per lo sviluppo degli scambi.

L'industria marittima italiana si trova oggi al centro delle dinamiche di trasformazione del sistema economico e logistico internazionale e deve essere in grado di sostenere le esigenze di competitività e innovazione che tale ruolo impone. L'Italia, ad esempio, è il primo dei paesi europei per quantità di merci importate via mare dal di fuori dell'Unione europea (quasi 210 milioni di tonnellate), con grande distacco da Spagna e Gran Bretagna, che la seguono in questa classifica.

Da ciò deriva la considerazione che l'Italia è la naturale piattaforma logistica del Mediterraneo, è il gate d'ingresso per l'Europa continentale.

Lo sforzo compiuto dagli armatori italiani per ridefinire la competitività della flotta e le direttrici dei traffici marittimi rivela oggi il ruolo di primo piano del nostro armamento.

Infatti, la parte prevalente dell'economia marittima italiana ruota attorno al trasporto per nave di merci e passeggeri e, quindi, attorno alla flotta mercantile: il 53% del prodotto del cluster marittimo industriale fa capo al trasporto marittimo, che da solo rappresenta circa l'1,4% dell'intero Pil nazionale e produce quasi 15,7 miliardi di euro l'anno.

Grazie alla riforma della navigazione avviata nel 1997, che ha visto l'introduzione del Registro Internazionale e della tonnage-tax, oggi, non solo l'armamento italiano è in grado di operare alla pari con la concorrenza internazionale, ma vi è stato un rilancio notevole delle attività armatoriali, con il conseguente mantenimento (e talora la ricollocazione) in Italia di centri decisionali e amministrativi che altrimenti sarebbero stati delocalizzati in aree offshore.

La flotta italiana presenta a fine 2005 una consistenza di quasi dodici milioni di tonnellate di stazza lorda.

In alcuni settori di naviglio, in particolare quelli a più alto valore, la posizione italiana è tra le prime a livello mondiale: ad esempio, occupa il terzo posto tra le flotte di navi passeggeri e di navi traghetto ed il quinto tra le flotte chimichiere. Inoltre, si tratta di una flotta giovane e avanzata, a seguito del massiccio programma che negli ultimi dieci anni ha visto la costruzione di circa 500 navi per 7 milioni di tonnellate di stazza lorda.

Gli armatori italiani hanno dunque dimostrato di rispondere al Governo ed al Parlamento con i fatti. Le misure normative adottate per promuovere la competitività della flotta hanno fatto registrare risultati tempestivi ed oggi il nostro settore è in positiva controtendenza rispetto a tanti altri settori industriali.

Altro settore in cui l'industria armatoriale può dare un contributo è il turismo che, negli ultimi anni, in Italia registra un trend negativo, caratterizzato da stagnazione e perdita di posizioni rispetto a paesi concorrenti dotati di minori risorse paesaggistiche, archeologiche, artistiche e culturali. L'unico comparto in controtendenza è quello delle crociere: nel 2005 sono stati circa 5 milioni i passeggeri che sono stati in crociera in Italia. Ciò evidenzia come, oltre ad una politica commerciale calibrata, sia fattore determinante di successo l'approccio a questo settore con un'ottica industriale, tipica delle grandi compagnie di navigazione crocieristiche, con gli elementi che le caratterizzano come qualità, efficienza e sicurezza. E' importante riuscire a operare un upgrading del prodotto turistico, per poter sfruttare le straordinarie potenzialità del nostro Paese. Tra le sfide che hanno più di altre un peso strategico e rappresentano opzioni sul futuro, di certo la formazione riveste un ruolo primario: Confitarma ha avviato significative iniziative in questo campo, a cominciare dall'importante contributo per la creazione dell'Accademia del mare, primo esempio in Italia di una struttura in grado di creare figure professionali marittime qualificate, fino ai recenti corsi di formazione per figure specializzate di bordo. Occorre fare ancora molto, guardando a strutture in grado di formare manager per le aziende marittimo-portuali e dando alla pubblica opinione, specie a quella più giovane, la giusta percezione di ciò che rappresentano le professioni del mare, in modo da avviare una inversione di tendenza rispetto alla disaffezione verificatesi negli ultimi anni.

Altro fronte rilevante è quello del rafforzamento dei rapporti con il mondo finanziario. Molte imprese armatoriali italiane stanno investendo risorse ed energie nella creazione di nuove soluzioni di finanziamento, che non siano quelle tradizionali del credito navale. Confitarma può svolgere il ruolo di trait d'union fra la finanza e le società di navigazione, in modo da favorire ed anticipare soluzioni innovative.

Vitalità, volontà, abilità professionale e imprenditoriale, totale apertura ai cambiamenti in un mercato globale: anche il 2005 dimostra che dalla nostra abbiamo tutti gli ingredienti del successo.

LA NAVIGAZIONE MERCANTILE ITALIANA NEL 2005

REGOLE E COMPETITIVITÀ

Lo sforzo di Confitarma e delle singole imprese di navigazione ad essa aderenti per ridefinire la competitività della flotta, rivela oggi il ruolo di primo piano dell'armamento nel panorama nazionale e internazionale.

Gli armatori italiani hanno infatti saputo dimostrare di essere in grado di rispondere al Governo ed al Parlamento con i fatti. Le misure adottate per promuovere la competitività della flotta hanno fatto registrare risultati immediati ed oggi quello armatoriale è in controtendenza rispetto a tanti altri settori industriali. Il dialogo con le istituzioni è costantemente aperto per rendere sempre più forte il trasporto marittimo, con benefici che ricadono su tutta l'economia italiana.

In quest'ottica è nata l'idea di istituire la Commissione per l'analisi delle normative marittime nazionali ed internazionali, composta da rappresentanti dell'armamento e pubblica amministrazione e da giuristi esperti in diritto marittimo, in modo da garantire lo stretto collegamento indispensabile alla buona riuscita dell'iniziativa.

Il completamento della riforma della navigazione internazionale ha richiesto un percorso durato 15 anni, e oggi la flotta italiana è in grado di affrontare ad armi pari la concorrenza delle altre marine.

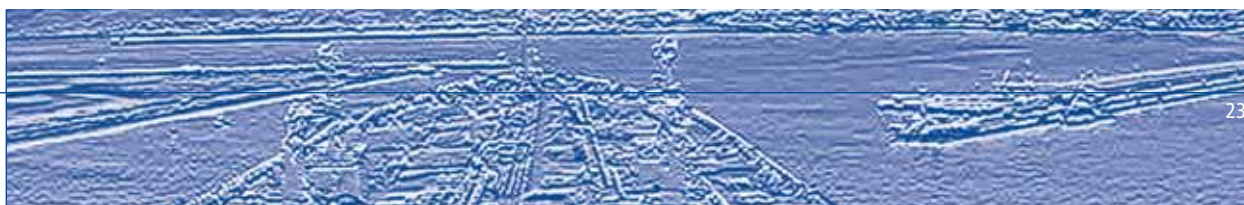
Peraltro, la competitività della gestione navale è determinata anche dal regime legislativo e regolamentare: la maggior parte degli altri paesi hanno già introdotto nei loro ordinamenti regole più moderne.

La nuova Commissione, definita in breve "Regole e Competitività" avrà il compito di studiare i singoli casi concreti e di proporre ai competenti organi dello Stato adeguati interventi legislativi e/o amministrativi.

Già nel 2000 a Lisbona l'Unione Europea ha chiaramente evidenziato che "la competitività ed il dinamismo delle imprese dipendono direttamente da un contesto normativo propizio all'investimento, all'innovazione e all'imprenditorialità". La Commissione Europea ha quindi già avviato, in collaborazione con gli Stati membri, una serie di progetti pilota per definire una metodologia comune, volta a misurare e valutare gli oneri derivanti dalla normativa a carico delle imprese di diversi settori.

L'iniziativa di Confitarma quindi è perfettamente in linea con le indicazioni dell'Unione europea in quanto alcune norme del nostro ordinamento marittimo necessitano di una rivisitazione perché non sono più adeguate alla realtà dei mercati marittimi.

Inoltre, anche nel nostro Paese, attraverso il Dipartimento della funzione pubblica della



Presidenza del Consiglio dei Ministri, è stato avviato un progetto finalizzato alla misurazione degli oneri amministrativi e, proprio in concomitanza con l'insediamento della nostra Commissione, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha chiesto la collaborazione di Confitarma per individuare normative e regole dalle quali scaturisca un onere eccessivo per le imprese.

La Commissione sarà permanentemente operativa e lavorerà analizzando le normative marittime nazionali e internazionali, al fine di semplificarle e di renderle più attuali e competitive.

DIMENSIONE E COMPOSIZIONE DELLA FLOTTA

La flotta mercantile di proprietà italiana si compone a fine 2005 di 1.434 navi, per un totale di 11.848.404 tsl¹ tonnellate di stazza lorda, così ripartite:

- oltre le 1.000 tsl: 683 navi, equivalenti a 11.603.842
- da 100 a 999 tsl: 751 navi, equivalenti a 244.562 tsl

Rispetto al 2004, si registra un aumento del 4% del tonnellaggio e dell'1% nel numero delle navi.

Le unità iscritte nel Registro internazionale italiano sono 530 per 10.424.743 tsl, pari ad oltre l'88% della flotta mercantile di proprietà italiana. Quelle iscritte nel Registro ordinario sono 902 per 1.398.072 tsl, mentre si è ridotto a 2 unità (25.590 tsl) il numero delle navi di proprietà italiana battenti temporaneamente bandiera estera (*bareboat charter*).

PORTACONTENITORI "CALA PONENTE"; COSTA CONTAINER LINES



¹ Unità superiori alle 100 tonnellate di stazza lorda. Ci sono poi 795 navi inferiori alle 100 tsl per 23.387 tsl



CRUISE FERRY "EXCELLENT"; GRANDI NAVI VELOCI SPA

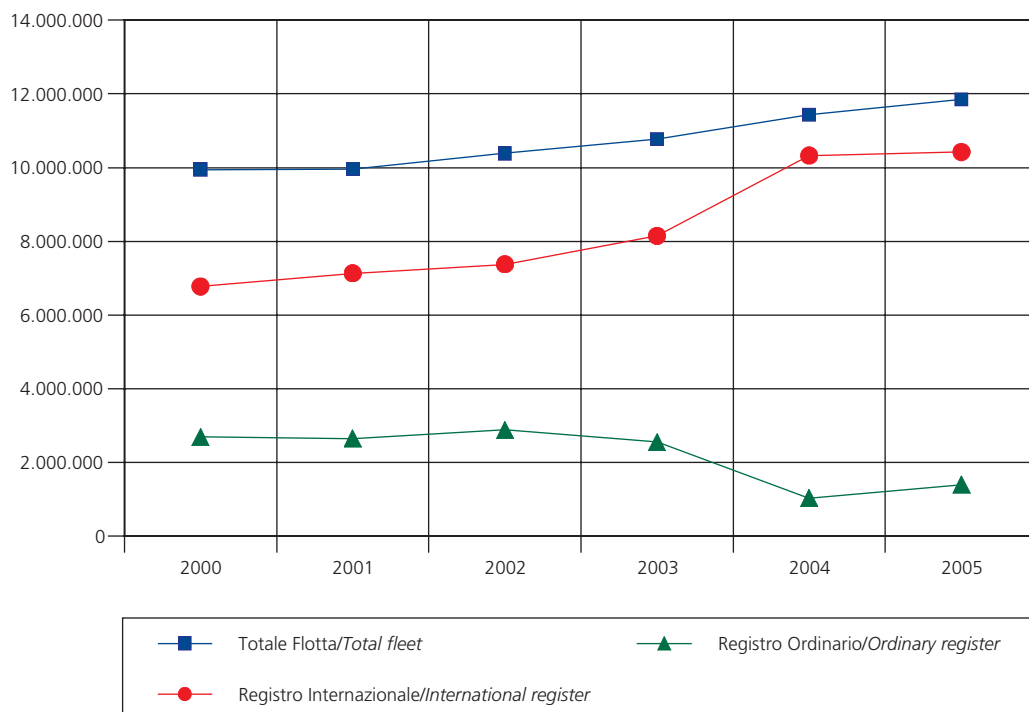
LA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA/THE ITALIAN MERCHANT FLEET

	2005		2004		2003		Var.% 2005/2004	
	N	000 gt	N	000 gt	N	000 gt	N	gt
NAVI DA CARICO LIQUIDO/LIQUID CARGO SHIP	286	3.556	294	3.553	297	3.227	-3%	0%
Petroliere/Oil tanker	108	1.924	110	1.904	105	1.540	-2%	1%
Gassiere/Gas tanker	43	368	49	386	52	399	-12%	-5%
Chimichiere/Chemical tanker	103	1.229	103	1.230	109	1.260	0%	0%
Altre cisterne/Other tankers	32	35	32	34	31	29	0%	1%
NAVI DA CARICO SECCO/DRY CARGO SHIP	188	4.771	174	4.434	172	4.264	8%	8%
Carico generale/General cargo ship	43	237	40	220	29	171	8%	8%
Portacontaineri e frigorifere/Container and refrigerator ship	25	727	24	723	30	833	4%	1%
Portarinfuse/Bulk carriers	40	1.651	37	1.487	36	1.364	8%	11%
Traghetti/Ferries	80	2.156	73	2.004	77	1.895	10%	8%
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI/PASSENGER SHIPS	439	2.745	429	2.683	420	2.507	2%	2%
Crociera/Cruise ships	15	874	18	954	15	776	-17%	-8%
Aliscafi, Catamarani e unità veloci/Hovercraft, catamarans, and fast units	87	29	84	24	84	24	4%	25%
Traghetti/Ferries	214	1.808	210	1.674	213	1.678	2%	8%
Altre navi trasporto passeggeri/Others passenger ships	123	34	117	32	108	30	5%	5%
PORTARINFUSE POLIVALENTI/OBO CARRIERS	2	65	2	65	2	65	0%	0%
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI/AUXILIARY SERVICE SHIPS	519	711	523	701	516	712	-1%	1%
Rimorchiatori e navi appoggio/Tugboats and supply vessels	299	126	305	129	300	127	-2%	-2%
Altri tipi di navi/Others	220	585	218	572	216	585	1%	2%
TOTALE/TOTAL	1.434	11.848	1.422	11.435	1.407	10.776	1%	4%

NB: navi di oltre 100 gt

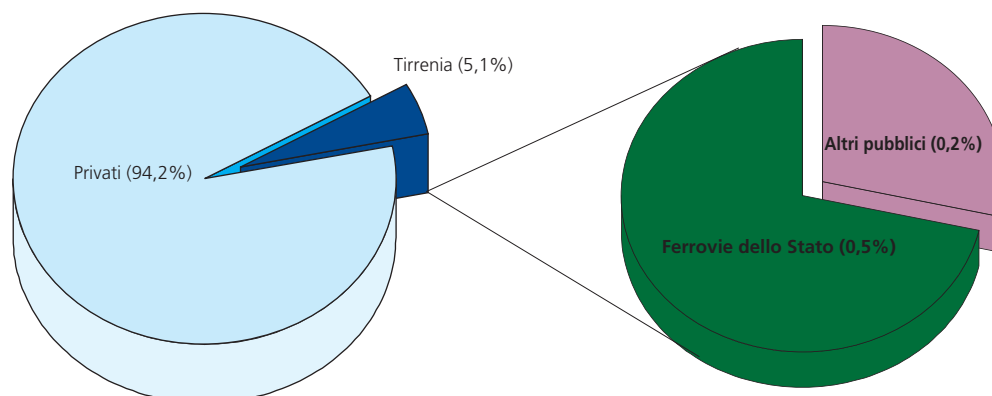
Fonte/Source: Confitarma

EVOLUZIONE DELLA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA/EVOLUTION OF ITALIAN MERCHANT FLEET



(Fonte/Source: Confitarma)

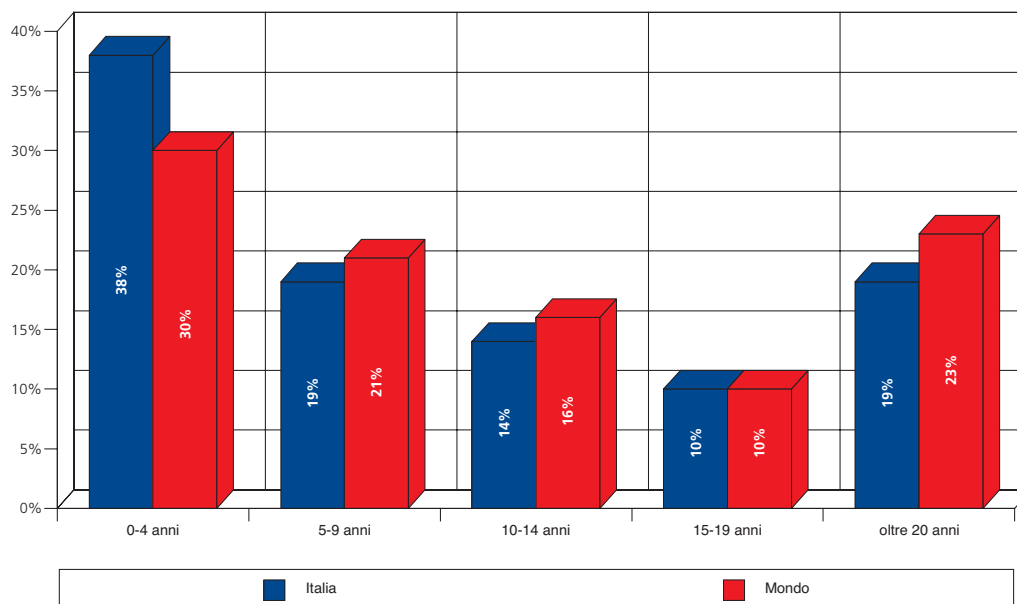
La componente della flotta facente capo a soggetti a capitale tutto o prevalentemente privato è pari a oltre il 94% del totale



(Fonte/Source: Confitarma e Isl Bremen)

La flotta italiana si conferma come una flotta giovane, in assoluto e rispetto alla media mondiale: circa il 60% del naviglio ha meno di 10 anni ed il 40% ha meno di 5 anni.

L'ETÀ DELLA FLOTTA ITALIANA E MONDIALE/AGE OF THE ITALIAN AND WORLD FLEET



(Fonte/Source: Confitarma e Isl Bremen)

COMPETITIVITÀ DELLA FLOTTA ITALIANA

Navigazione oceanica

Grazie all'introduzione del registro internazionale e della *tonnage tax*, è stata completata la riforma della navigazione, secondo le direttive comunitarie, ed oggi non solo l'industria armatoriale italiana è in grado di operare alla pari con la concorrenza internazionale, ma vi è stato un rilancio notevole delle attività marittime, con il conseguente mantenimento (e talora la ricollocazione) in Italia di centri decisionali e amministrativi che altrimenti sarebbero stati delocalizzati in aree *off-shore*.

Nel corso del 2005 sono intervenute significative novità in materia di *tonnage tax*, in vigore a partire dal periodo d'imposta successivo al 20 ottobre 2004, data in cui la Commissione europea ha dichiarato la compatibilità con i Trattati istitutivi del nuovo regime di tassazione opzionale applicabile alle imprese di navigazione.

In particolare, oltre ai provvedimenti del Ministero dell'Economia e delle Finanze e dell'Agenzia delle Entrate relativi all'attuazione degli articoli 155 e 161 del Testo Unico delle Imposte sui Redditi (TUIR), alla fine del 2005 il Decreto legislativo n. 247 e la legge n. 248 hanno apportato modifiche alla disciplina di base in materia di *tonnage tax*, prevedendo l'abolizione dei coefficienti legati all'anzianità del naviglio; l'estensione di tale imposizione alle navi noleggiate, il cui tonnellaggio non sia superiore al 50% di quello

complessivamente utilizzato; l'applicazione della disciplina sul valore normale alle cessioni di beni e servizi fra società in regime di *tonnage tax* e altre imprese, anche se avvengono tra soggetti residenti nel territorio dello Stato. Inoltre, è stato stabilito che l'applicazione del valore normale non implica, comunque, il venir meno dei principi di determinazione forfetaria del reddito.

Navigazione a corto raggio

La riforma della navigazione riguarda anche i collegamenti internazionali più brevi, nonché quelli in cabotaggio nazionale con le grandi isole (le cosiddette “autostrade del mare”). Per le navi operanti sui collegamenti nazionali iscritte al secondo registro non è però applicabile l'opzione per la determinazione forfetaria del loro reddito (*tonnage tax*), con un aggravio della competitività del trasporto marittimo interno, che sarebbe invece da incentivare anche secondo la politica europea. In realtà, occorrerebbe pensare alla creazione di un registro unico, allineato al secondo registro, con modulazione di alcune agevolazioni nel caso di impiego della nave in gran parte per traffici di cabotaggio.

INVESTIMENTI NAVALI E RINNOVAMENTO DELLA FLOTTA

Nel periodo 1996-2005 sono state consegnate 493 unità per 6,7 milioni di stazza lorda. Dal 2000 al 2005 sono state ordinate 134 unità con un investimento totale pari a 5 miliardi di euro. Nel corso degli ultimi 3 anni sono state consegnate 78 unità (investimento pari a 2,5 miliardi di euro), mentre per altre 52 navi i lavori risultano già avviati. Nell'ambito della conversione del decreto-legge n. 4 del 2006 sulla pubblica amministrazione è stata rifinanziata la legge n. 88 del 2001, sulla base dei cui incentivi molti armatori hanno effettuato investimenti.

CISTERNA A DOPPIO SCAFO “GHETTY BOTTIGLIERI”;
GIUSEPPE BOTTIGLIERI DI NAVIGAZIONE SPA



IL RINNOVAMENTO DELLA FLOTTA ITALIANA/RENEWAL OF THE ITALIAN MERCHANT FLEET

	Navi consegnate dal 1995 al 2005 <i>Ships delivered between 1995 and 2005</i>			Navi in costruzione al 31/12/2005 <i>Ships under construction as of 31/12/2005</i>		
	N.	gt	%	N.	gt	%
NAVI DA CARICO LIQUIDO/ liquid cargo ship	138	2.316.692	20%	18	235.926	2%
Petroliere/Oil tankers	19	514.582	4%	4	6.000	0%
Gasiere/ Gas tankers	26	278.346	2%	2	7.700	0%
Chimichiere/ Chemical tankers	93	1.523.764	13%	12	222.226	2%
NAVI DA CARICO SECCO/ dry cargo ships	64	2.512.067	21%	1	38.200	0%
Carico generale/ General cargo	6	109.051	1%	0	0	0%
Portacontaineri e frigorifere/ Container and refrigerator ships	6	243.057	2%	0	0	0%
Portarinfuse/ Bulk carriers	21	834.803	7%	0	0	0%
Traghetti/ Ferries	31	1.325.156	11%	1	38.200	0%
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI/ mixed and passenger ships	99	1.701.505	14%	10	355.600	3%
Navi passeggeri/ Passenger ships	40	567.003	5%	5	224.600	2%
Traghetti/ Ferries	59	1.134.502	10%	5	131.000	1%
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI/ auxiliary service ships	192	180.996	2%	17	10.132	0%
Rimorchiatori e navi appoggio/ Tugboats and supply ships	73	58.556	0%	8	7.221	0%
Altri tipi di navi/ Others	119	122.440	1%	9	2.911	0%
TOTALE/ TOTAL	493	6.711.260	57%	46	639.858	5%

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

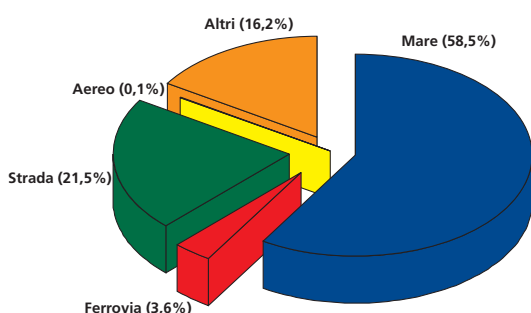
In considerazione dell'evoluzione del trasporto marittimo nel mutato scenario dell'economia internazionale, Confitarma si è fatta promotrice di una importante iniziativa per ridurre il costo degli investimenti navali, mediante la proposta di introduzione nella nostra realtà giuridica del *tax lease scheme*, uno strumento esistente in altri Paesi europei, quali la Francia, la Spagna e il Regno Unito. Peraltro, in una fase in cui i cantieri navali dei Paesi dell'Estremo Oriente (e della Corea in particolare) paiono prossimi alla saturazione della capacità produttiva, un ulteriore allargamento della domanda di nuove navi non potrà non rimettere in gioco anche la cantieristica nazionale ed europea che, dopo la fine delle politiche di sostegno comunitarie, ha sofferto non poco l'aggressiva concorrenza dei produttori orientali.

In considerazione della rilevanza che l'industria armatoriale assume con i suoi investimenti nell'ambito dei volumi di credito intermediati dal sistema bancario italiano, è proseguita nel corso del 2005 e nei primi mesi del 2006 la collaborazione di Confitarma con l'ABI, al fine di rappresentare alcuni aspetti e dubbi interpretativi circa l'accordo Basilea 2 recentemente approvato, al "Regolatore Nazionale", nella fase immediatamente precedente l'applicazione da parte di quest'ultimo dei c.d. "Regolamenti di Vigilanza".

COMMERCIO ESTERO DELL'ITALIA VIA MARE

Il commercio estero dell'Italia mette in evidenza nel 2005 una condizione di stabilità per ciò che riguarda l'utilizzo della modalità mare, che con 224,2 milioni tonnellate importate e 62,3 milioni di tonnellate esportate si assesta sul 59%, a fronte del 21% della modalità stradale

COMMERCIO ESTERO DELL'ITALIA NEL 2005 PER MODALITÀ DI TRASPORTO//ITALIAN FOREIGN TRADE BY MODE OF TRANSPORT



	import		export		totale	
	Mil tonn	%	Mil tonn	%	Mil tonn	%
Mare	224,2	62%	62,2	48%	286,4	59%
Ferrovia	14,1	4%	3,6	3%	17,7	4%
Strada	54,2	15%	50,9	39%	105,1	21%
Aereo	0,3	0%	0,4	0%	0,7	0%
Altri	65,9	18%	13,4	10%	79,3	16%
Totale	358,7	100%	130,5	100%	489,3	100%

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

Il 35% del commercio estero italiano interessa i paesi dell'Unione europea, per un totale di oltre 30 milioni di tonnellate. Di questi il 17,4% utilizza la via marittima (11% per le importazioni e 25% per le esportazioni). Il 55% degli scambi con l'Ue (circa 91,5 milioni di tonnellate) avviene invece utilizzando la modalità stradale.

NAVE PORTACONTENITORI "ITAL UNICA"; ITALIA MARITTIMA SPA



BILANCIA DEI PAGAMENTI

Nel corso del 2005 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 42% del totale interscambio di servizi di trasporto e si attesta su 12.702 milioni di euro a fronte di 17.608 milioni di euro per l'insieme degli altri sistemi di trasporto.

BILANCIA DEI PAGAMENTI DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ITALIANA/ BALANCE OF PAYMENTS OF ITALIAN NAVIGATION

(MILIONI DI EURO/MILLION EURO)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
CREDITI						
TOTALE	4.624	4.298	4.480	4.499	5.187	5.151
Merci	2.211	1.979	1.865	1.939	2.157	2.307
Passeggeri	18	9	24	22	17	41
Servizi logistici ausiliari	2.395	2.310	2.591	2.538	3.013	2.803
DEBITI						
TOTALE	6.137	5.611	6.009	6.294	7.616	7.551
Merci	3.430	3.058	3.165	3.341	4.147	4.483
Passeggeri	59	69	85	96	101	112
Servizi logistici ausiliari	2.648	2.484	2.758	2.856	3.368	2.956
SALDO						
TOTALE	-1.514	-1.312	-1.529	-1.795	-2.429	-2.400
Merci	-1.219	-1.079	-1.301	-1.403	-1.990	-2.176
Passeggeri	-41	-59	-62	-74	-85	-71
Servizi logistici ausiliari	-254	-174	-167	-318	-354	-153

Fonte/Source: Banca d'Italia

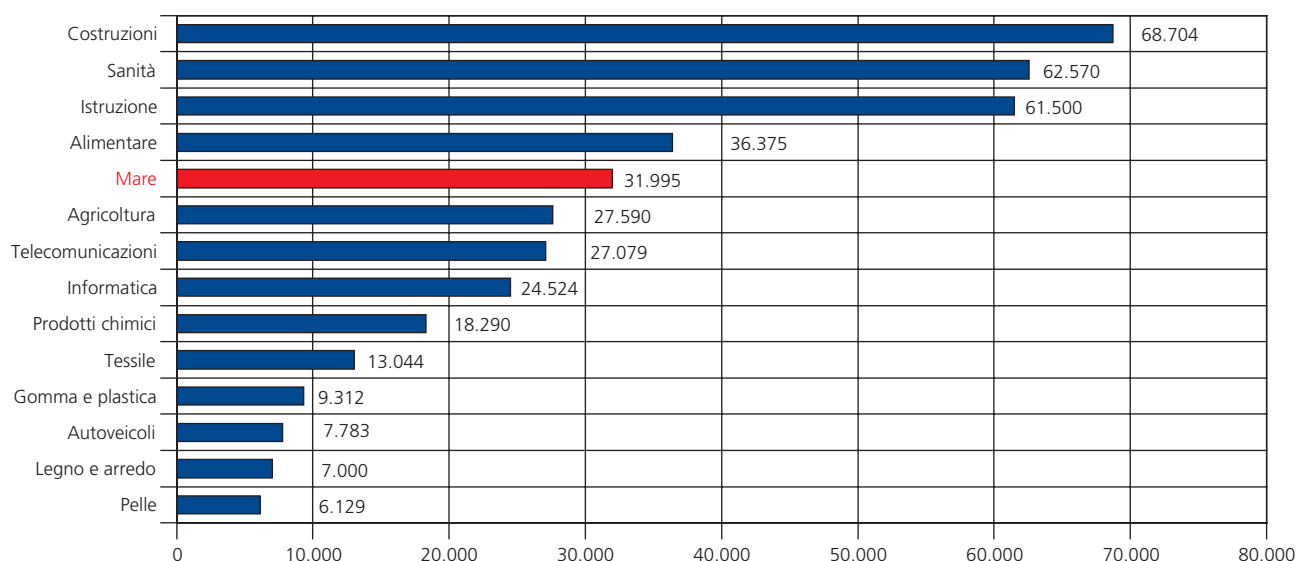
RUOLO DEL SISTEMA MARITTIMO NELL'ECONOMIA

Le attività marittime annualmente producono beni e servizi per un valore di 36,5 miliardi di Euro (2,7% del Pil), di cui 14 miliardi esportati (5% dell'*export* nazionale), e dedicano a costi intermedi e investimenti fissi 11,6 miliardi di Euro (4,4% degli investimenti italiani), fornendo occupazione a oltre 165.000 addetti direttamente e ad altri 230.000 nelle attività manifatturiere e terziarie indotte.

La parte prevalente dell'economia del mare ruota attorno al trasporto marittimo di merci e passeggeri, la cui dimensione produttiva, con 15,700 milioni di euro, è pari al 43% di tutto il sistema marittimo e il 53% della sua componente industriale. Si tratta di un settore con una elevata capacità di generare reddito: per ogni 100 euro aggiuntivi che vanno alla navigazione a seguito di nuovi investimenti o di incrementi di consumi e di esportazioni, il sistema nazionale crea produzione per oltre 210 euro.

Dal punto di vista occupazionale, le 26.300 unità di lavoro dirette impiegate nei trasporti marittimi attivano nell'indotto oltre 60.000 unità di lavoro. La navigazione dà lavoro nel complesso a 86.300 addetti totali, con un moltiplicatore elevato pari a 3,28: si valuta infatti che 100 unità di lavoro addizionali nei trasporti marittimi ne attivino complessivamente 328 in tutto il sistema economico.

PIL DEI PRINCIPALI SETTORI ECONOMICI/GDP PRINCIPAL ECONOMIC SECTORS



PRODOTTO E OCCUPAZIONE DELLE ATTIVITÀ MARITTIME/PRODUCTION AND EMPLOYMENT OF MARITIME ACTIVITIES

	Mil €	Unità di lavoro totali
Attività marittime industriali/Maritime industrial activities⁽¹⁾	31.995	318.484
di cui/of wich:		
Trasporti marittimi/Maritime transports	15.684	86.306
Attività logistica portuale e ausiliarie ai trasporti marittimi/Services to shipping	4.468	43.534
Cantieristica navale/Shipbuilding	2.510	26.780
Pesca/Fishing	4.636	84.411
Nautica da diporto/Leisure boating ⁽²⁾	7.044	92.578
Attività marittime istituzionali	4.523	76.466
TOTALE	36.518	394.950

⁽¹⁾ Totale al netto delle duplicazioni; ⁽²⁾ È incluso l'indotto turistico valutato a 4,6 miliardi di euro e 68.700 addetti

Fonte/Source: Federazione del mare/Censis, III Rapporto sull'economia del mare, Franco Angeli 2006

LA RETE MARITTIMA, I PORTI E LA LOGISTICA

Autostrade del mare

Le linee marittime che soddisfano la definizione di “autostrada del mare”, presentano a marzo 2006 un’offerta settimanale complessiva di oltre 400 partenze per quasi oltre 702.000 metri lineari, con un aumento rispettivamente del 10% e del 2% rispetto allo stesso periodo del 2005.

L’incremento è dovuto soprattutto all’aumento di servizi di trasporto ro-ro verso porti esteri, in quanto quelli fra porti nazionali (Sicilia e Sardegna), nonostante la crescita complessiva settimanale, registrano una riduzione a causa della soppressione di alcune linee dell’armamento pubblico.

I collegamenti internazionali offrono settimanalmente al traffico marittimo non obbligato 54 partenze e circa 161.420 metri lineari e nel corso dell’ultimo anno registrano un aumento del 20%.

Nel corso del 2005, al fine di incentivare le autostrade del mare, Confitarma si è particolarmente impegnata nel sostenere la necessità di dare avvio al cosiddetto *ecobonus*, sul modello adottato dalla Regione Sicilia. Il 29 marzo 2006 il Consiglio dei Ministri su proposta del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ha approvato un regolamento per la definizione delle modalità di ripartizione ed erogazione dei fondi per l’innovazione del sistema dell’autotrasporto di merci, dello sviluppo delle catene logistiche e del potenziamento dell’intermodalità, con particolare riferimento alle autostrade del mare, nonché per lo sviluppo del cabotaggio marittimo, per i processi di ristrutturazione aziendale, per l’innovazione tecnologica e per interventi di miglioramento ambientale. Tale provvedimento, prevede la ripartizione tra le imprese di autotrasporto di *ecobonus* pari a 250 milioni di euro, quali incentivi allo sviluppo delle autostrade del mare. L’aiuto agli autotrasportatori ammonta al 25% del costo del trasporto sulle rotte delle autostrade del mare già operative ed al 30% del costo del trasporto sulle nuove rotte.

CRUISE FERRY “SNAV LAZIO”; SNAV SRL



SERVIZI DI TRASPORTO RO-RO PER LA SICILIA/RO-RO SERVICES TO SICILY

Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Viaggi A/R settimanali <i>Weekly round trips</i>	Metri Lineari a settimana <i>Weekly linear meters</i>
Genova	Palermo	6	25.200
Genova	Termini Imerese	5	17.000
Livorno	Catania	3	9.000
Livorno	Palermo	3	12.000
Livorno	Trapani	3	8.400
Civitavecchia	Catania	2	8.900
Civitavecchia	Palermo	6	24.000
Civitavecchia	Termini Imerese	3	10.200
Napoli	Catania	7	28.560
Napoli	Palermo	14	57.400
Salerno	Messina	14	59.000
Salerno	Palermo	1	4.500
Totale febbraio 2006/Total february 2006		67	264.160
Direttrici/Routes		12	
Linee/Lines		13	
Semirimorchi/Semitrailers (all'anno/yearly)		880.533	
Autoarticolati/Trailers (all'anno/yearly)		720.436	
Totale 1999/Total 1999			117.800

Fonte/Source: Confitarma

SERVIZI DI TRASPORTO RO-RO PER LA SARDEGNA/RO-RO SERVICES TO SARDINIA

Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Viaggi A/R settimanali <i>Weekly round trips</i>	Metri Lineari a settimana <i>Weekly linear meters</i>
Genova	Arbatax	2	6.800
Genova	Cagliari	4	13.000
Genova	Olbia	3	10.200
Genova	Porto Torres	14	33.600
Livorno	Cagliari	5	17.500
Livorno	Golfo Aranci	7	7.000
Livorno	Olbia	18	66.000
Piombino	Olbia	12	54.000
Civitavecchia	Arbatax	2	5.600
Civitavecchia	Cagliari	7	19.600
Civitavecchia	Olbia	7	28.000
Napoli	Cagliari	3	10.500
Palermo	Cagliari	1	2.800
Trapani	Cagliari	1	2.800
Totale febbraio 2006/Total february 2006		86	277.400
Direttrici/Routes		14	
Linee/Lines		16	
Semirimorchi/Semitrailers (all'anno/yearly)		924.666	
Autoarticolati/Trailers (all'anno/yearly)		756.545	
Totale 1999/Total 1999			118.200

Fonte/Source: Confitarma

SERVIZI DI TRASPORTO RO-RO INTERNAZIONALI/RO-RO SERVICES TO FOREIGN PORTS

Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Viaggi A/R settimanali <i>Weekly round trips</i>	Metri Lineari a settimana <i>Weekly linear meters</i>
Savona	Bastia	7	6.300
Genova	Barcellona	3	10.200
Genova	Malta	2	8.900
Genova	Tunisi (via Malta)	2	7.200
Ravenna	Koper-Monfalcone-Pireo	1	3.000
Livorno	Bastia	7	6.300
Livorno	Valencia	3	7.500
Civitavecchia	Barcellona	6	22.200
Civitavecchia	Malta	2	8.900
Civitavecchia	Tolone	3	13.500
Civitavecchia	Tunisi	2	8.500
Salerno	Malta	1	4.500
Salerno	Tunisi	2	9.000
Salerno	Valencia	3	11.100
Bari	Durazzo	3	3.520
Catania	Malta	4	17.800
Palermo	Tunisi	2	8.500
Palermo	Valencia	1	4.500
Totale febbraio 2006/Total february 2006		54	161.420
Direttrici/Routes		18	
Linee/Lines		21	
Semirimorchi/Semitrailers (all'anno/yearly)		538.067	
Autoarticolati/Trailers (all'anno/yearly)		440.236	
Totale 1999/Total 1999			30.000

Fonte/Source: Confitarma

TRAGHETTO MERCI E PASSEGGERI "EUROSTAR VALENCIA"; GRIMALDI COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE SPA



Andamento dei traffici portuali

Tra il 2004 ed il 2005 in media il movimento di contenitori nei porti italiani è aumentato solo del 2,4% per un totale di 9,6 milioni di teu. A parte Savona, Cagliari, Trieste e Catania, gli altri porti italiani hanno registrato una riduzione del traffico, come è accaduto a Gioia Tauro (superata per la prima volta da Algeiras), o una sostanziale stagnazione, come Genova.

IL TRAFFICO DI CONTAINER NEI PRINCIPALI PORTI ITALIANI/MOUMENT OF CONTAINERS IN ITALIAN PORTS (MIGLIAIA DI TEU/THOUSANDS OF TEU)

Porti/Ports	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Var.% 2005/2004	Var. % 2004/2003
Gioia Tauro	2.372,0	2.653,0	2.488,0	2.954,0	3.080,7	3.261,0	3.161,0	-3,1	5,9
Genova	1.234,0	1.501,0	1.527,0	1.530,9	1.605,9	1.628,6	1.625,0	-0,2	1,4
La Spezia	802,0	910,0	975,0	975,4	1.006,6	1.040,0	1.024,0	-1,5	3,3
Taranto	0,0	0,0	186,0	471,0	658,0	763,3	717,0	-6,1	16,0
Livorno	458,0	519,0	521,0	547,0	593,0	638,6	658,0	3,0	7,7
Cagliari	26,0	37,0	29,0	47,0	313,9	525,0	639,0	21,7	67,3
Salerno	238,0	276,0	321,0	375,0	417,0	411,6	418,0	1,6	-1,3
Napoli	309,0	397,0	430,0	446,0	433,3	347,5	373,0	7,3	-19,8
Venezia	200,0	218,0	246,0	262,0	284,0	290,9	290,0	-0,3	2,4
Trieste	185,0	206,0	201,0	185,0	120,4	178,0	201,0	12,9	47,8
Ravenna	173,0	181,0	158,0	161,0	160,0	169,4	169,0	-0,3	5,9
Savona	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	53,5	83,9	220,0	162,2	56,8
Ancona	46,0	84,0	90,0	94,0	75,8	65,1	64,0	-1,6	-14,2
Altri (*)	102,0	124,0	131,0	156,0	148,0	125,0	104,0	-16,8	-15,5
TOTALE/TOTAL	6.145,0	7.106,0	7.303,0	8.204,4	8.950,2	9.527,9	9.663,0	1,4	6,5

(*) Civitavecchia, Trapani, Bari, Catania, Palermo, Marina di Carrara, Brindisi. Savona fino al 2003.

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

Lavoro portuale

Nel marzo 2005 si concludono le trattative per il rinnovo del contratto nazionale dei lavoratori portuali che porta ad un incremento medio salariale del 10%.

A febbraio 2006 si tiene l'udienza dibattimentale presso il Consiglio di Stato per l'esame dei ricorsi presentati contro la sentenza del TAR Lazio, che all'inizio del 2004, ha sancito l'applicabilità ai soli lavoratori portuali temporanei del contratto unico nazionale, escludendone l'applicazione ai lavoratori dipendenti dalle altre imprese portuali, nonché delle società di navigazione operanti in regime di autoproduzione. Si è in attesa di conoscere l'esito del giudizio.

Riforma della legge sull'ordinamento portuale

Nel corso dell'anno 2005, l'VIII Commissione del Senato prosegue i propri lavori per l'esame del disegno di legge di riforma della legge n. 84 del 1994. Il testo unificato, votato dal Comitato ristretto nel novembre del 2004, non riesce ad ottenere l'approvazione definitiva della Commissione, nonostante un lungo iter parlamentare, conclusioni nel mese di novembre del 2005. Il progetto di riforma non è comunque accantonato e certamente formerà oggetto di prossime iniziative di legge nel corso della nuova legislatura.

La Commissione IX della Camera prosegue le proprie audizioni nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'assetto del settore portuale, pervenendo alla definizione di un documento conclusivo che è stato approvato in data 20 dicembre 2005.

Rimorchio portuale

Nel corso del 2005 si concludono formalmente le istruttorie tariffarie del servizio di rimorchio, svolte per la prima volta in base ai nuovi criteri e meccanismi tariffari disciplinati dalla circolare ministeriale DEMS/1989 del 17/6/2003. Le ultime istruttorie di questo primo ciclo terminano infatti nei primi mesi del 2006.

Alla fine di questo primo ciclo tutte le Associazioni rappresentative delle imprese utenti ed erogatrici del servizio convergono sulla opportunità, peraltro condivisa dal Ministero, di procedere ad una prima verifica dei criteri e dei meccanismi tariffari conclusasi con la individuazione di alcune proposte di modifica. Inoltre, tenuto conto delle particolari problematiche sorte a seguito dell'applicazione della circolare, nei porti caratterizzati da un limitato utilizzo del servizio di rimorchio, il Ministero ha impartito a ottobre 2005 apposite disposizioni per consentire alle Autorità marittime l'individuazione di idonee soluzioni organizzative, che permettano di conciliare le esigenze di sicurezza con quelle di economicità ed efficienza del servizio.

Pilotaggio portuale

Nel mese di novembre 2005, in linea con quanto stabilito nel protocollo d'intesa siglato in sede ministeriale nel febbraio 2004, dopo un lungo confronto con la Fedepiloti, viene raggiunto un Accordo interassociativo (c.d. *Pilotage Act*), volto a realizzare una maggiore economicità del servizio attraverso una serie di misure, tra le quali spicca quella relativa al riordino del sistema di ripartizione delle quote dei pensionati piloti. Tale riordino in concreto viene realizzato attraverso una serie di proposte di modifica delle disposizioni del codice della navigazione e del relativo regolamento di esecuzione, idonee a realizzare un graduale contenimento dell'incidenza del costo dei piloti pensionati sulla tariffa del servizio di pilotaggio. L'Accordo è stato sottoposto al vaglio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. È necessario ora attivarsi in sede istituzionale al fine di pervenire in tempi brevi alle modifiche legislative necessarie per la sua attuazione.

Le Associazioni firmatarie dell'Accordo inoltre assumono l'impegno di proseguire il confronto sugli altri punti inseriti nel protocollo del 2004, tra i quali in particolare l'individuazione di agevolazioni tariffarie per il traffico marittimo rientrante nel progetto delle Autostrade del mare ed un programma di ulteriore estensione del servizio di pilotaggio in VHF nei porti nazionali.

RIMORCHIATORE "ASSO VENTUNO"; AUGUSTA OFFSHORE SPA



Ormeaggio

Nel 2005 prosegue al tavolo ministeriale il confronto per la verifica di alcuni

parametri della formula tariffaria avente lo scopo di realizzare un maggiore incentivo alle effettive prestazioni lavorative rispetto alla mera disponibilità. La soluzione tecnico-tariffaria che verrà individuata si applicherà in occasione del prossimo adeguamento.

LA LOGISTICA FATTORE DETERMINANTE PER LA COMPETITIVITÀ DI UN SISTEMA ECONOMICO

Il sistema logistico è da tempo uno dei fattori determinanti per la competitività di un sistema economico, ma oggi, la riduzione delle scorte con la fornitura “*just in time*”, i fenomeni di integrazione dei mercati conseguenti alla globalizzazione e la diffusione del commercio elettronico ne accentuano ancor di più la sua importanza.

E' altresì noto che la congestione e la difficoltà di potenziamento delle reti stradali e ferroviarie, sia per il costo delle opere sia per la lentezza della loro realizzazione, rendono le infrastrutture terrestri italiane via via sempre più inadeguate, nonostante gli sforzi effettuati dallo Stato.

L'Italia è un Paese importatore e trasformatore di materie prime, con una vocazione industriale all'exportazione di beni e prodotti di qualità e tecnologia avanzate.

La conformazione naturale del nostro Paese, la sua collocazione geografica e la sua elevata capacità industriale consentono un continuo “dialogo” sia con i paesi in via di sviluppo, sia con quelli industrializzati oltre alla possibilità di intercettare i traffici *pendulum* interoceanici destinati anche alle aree di trasformazione industriale e di consumo del cuore dell'Europa.

Occorre ribadire che il “sistema Italia” deve diventare la piattaforma logistica tra Europa e Mediterraneo, bacino che sta già assumendo un'importanza crescente nella riorganizzazione dei flussi commerciali mondiali che inevitabilmente si ripercuoterà anche sulla crescita economica del Mezzogiorno.

Pertanto, la definizione di un sistema logistico più avanzato è indispensabile per consentire di sfruttare tali potenzialità del nostro Paese.

In questo contesto, nel corso del 2005 Confitarma ha partecipato attivamente ai lavori della Consulta Generale dell'Autotrasporto ed in particolare all'attività del nucleo di esperti incaricati, a seguito del Patto sulla Logistica firmato in luglio presso la Presidenza del Consiglio, di elaborare un nuovo documento programmatico dell'intero settore logistico nazionale. Tale documento, denominato Piano della Logistica è stato pubblicato nel maggio 2005.

Infine, nel corso del 2005 Confitarma è stata chiamata dall'ICE - Istituto Nazionale per il Commercio con l'Estero - a dare un contributo sull'attività del suo nucleo logistico. In particolare, attraverso il Consorzio Armatori per la Ricerca - Consar, Confitarma si è aggiudicata la gara promossa dall'ICE per uno studio di fattibilità sui collegamenti intermodali diretti tra Italia e Federazione Russa. Lo studio è stato presentato nell'aprile 2006 a rappresentanti istituzionali e operatori del settore marittimo, dell'industria manifatturiera e dei trasporti.

2

LA NAVIGAZIONE INTERNAZIONALE E I TRAFFICI MARITTIMI

COMMERCIO MONDIALE E TRAFFICI MARITTIMI

Nel 2005 continua la crescita dell'economia mondiale che registra un aumento del 5%, leggermente inferiore ai livelli del 2004.

Stati Uniti e Cina sono stati i principali motori dello sviluppo.

Grazie a condizioni finanziarie favorevoli, il rincaro dell'energia ha inciso poco sull'attività economica mondiale e di fatto anche i livelli dell'inflazione sono rimasti ovunque abbastanza contenuti.

Di rilievo il ritmo di sviluppo registrato nei paesi emergenti, pari a circa il 7%, soprattutto determinato dagli eccezionali tassi di crescita dell'area asiatica e dal miglioramento delle ragioni di scambio dei paesi produttori di materie prime. In particolare, la crescita in Cina è stata pari quasi al 10%.

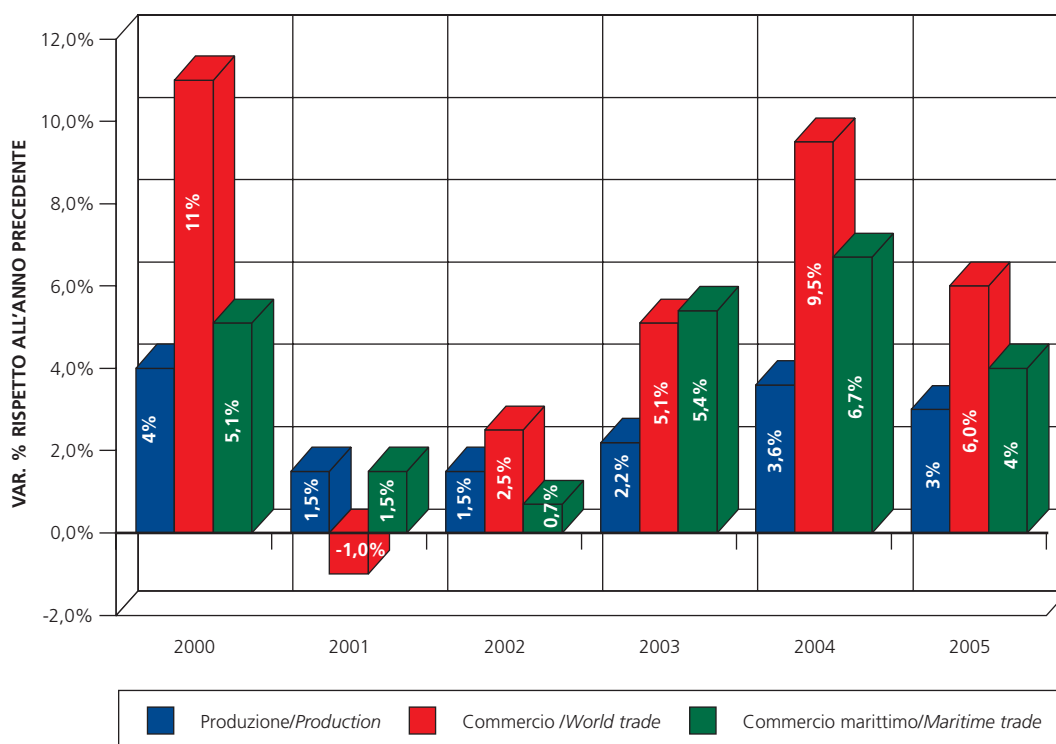
CISTERNA A DOPPIO SCAFO "LISCA BIANCA"; AUGUSTA DUE SRL



Dopo un 2004 particolarmente brillante, nel corso del 2005 l'attività economica mondiale, pur rimanendo positiva, ha registrato una leggera decelerazione, con una crescita del Pil pari al 3,3%.

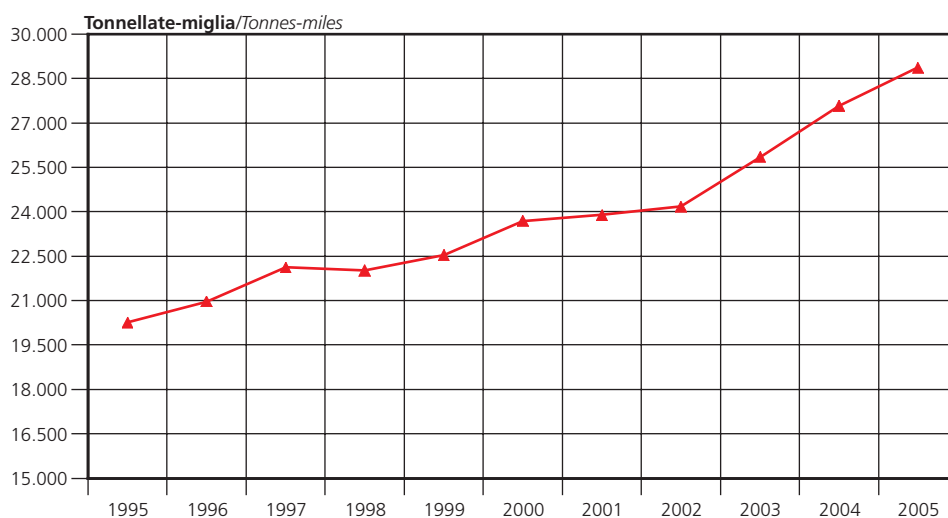
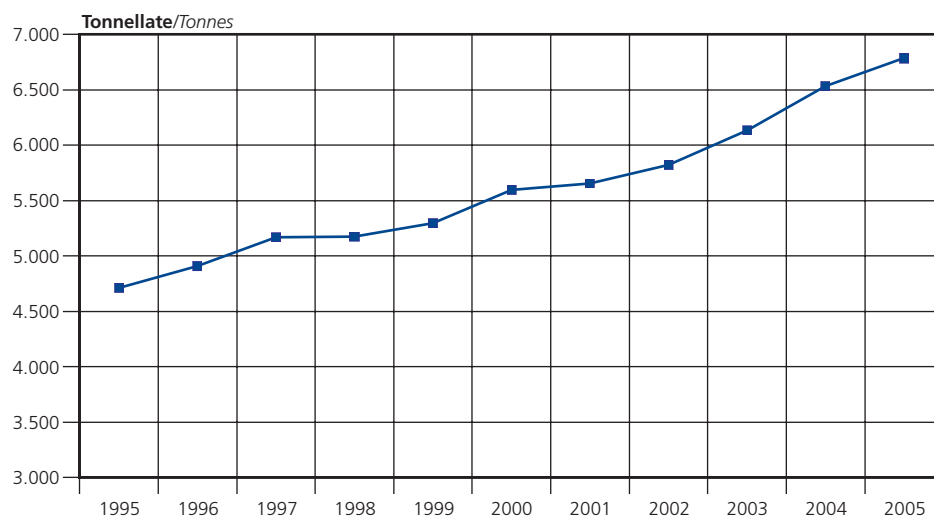
Il commercio mondiale registra un aumento del 6%, rispetto al 9,5% del 2004 e per il 2006 si prevede la continuazione di un *trend* di moderata crescita, tale da determinare una nuova accelerazione nella dinamica del volume degli scambi, che salirà dell'8,1%. Le economie emergenti, in particolare quelle dell'area asiatica, registrano le *performance* più favorevoli. Anche il commercio marittimo mondiale, con un volume di merci trasportate pari a 6.784 milioni di tonnellate, registra un aumento del 4% rispetto all'anno precedente. La domanda di servizi di trasporto marittimo, definita sia dalla quantità sia dalle distanze, è pari a 28.868 miliardi di tonnellate-miglia e registra un aumento del 5%, a fronte di una crescita pari al 7% del 2004.

ECONOMIA MONDIALE/WORLD ECONOMY



Fonte/Source: WTO e Fearnleys

TRAFFICO MARITTIMO MONDIALE/WORLD SEABORNE TRADE



Fonte/Source: Fearnleys Review

PORTARINFUSE "PRIMROSE"; D'AMATO DI NAVIGAZIONE SPA



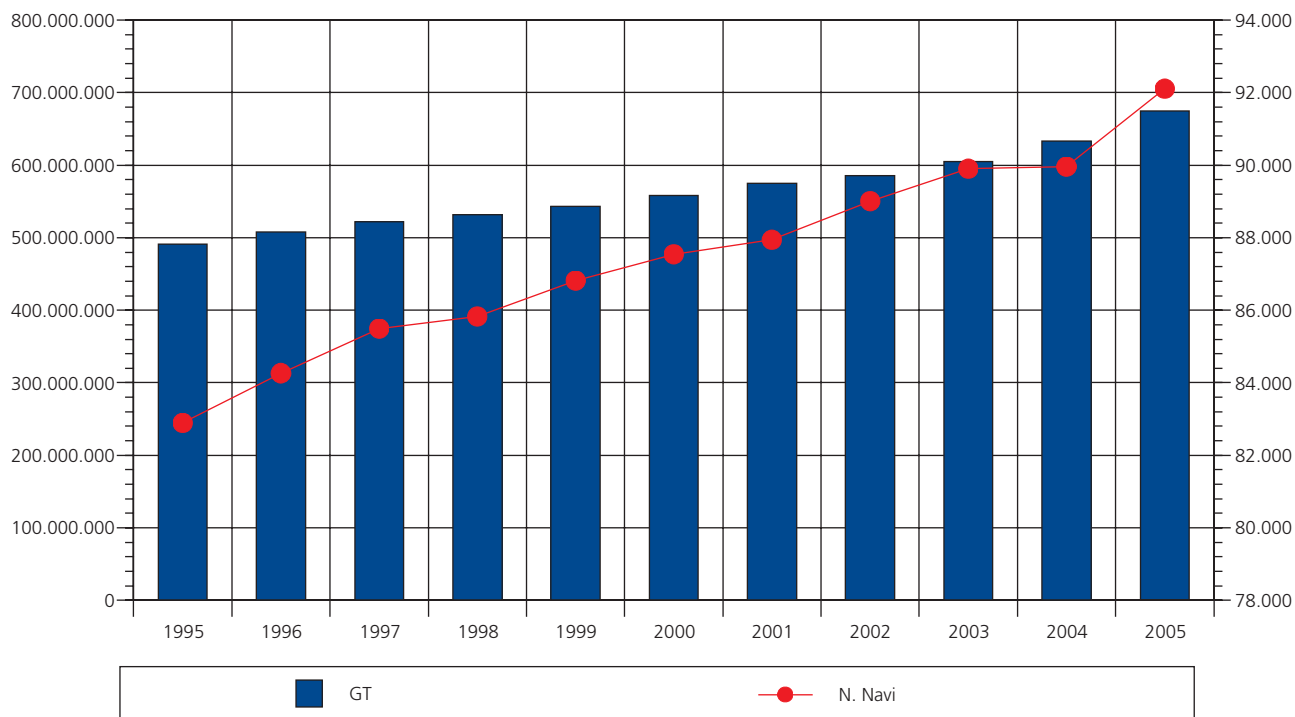
FLOTTA MONDIALE

A fronte dell'aumento della domanda di trasporto via mare, si registra un ulteriore incremento del 6,6% della capacità di carico offerta dalla flotta mondiale. L'aumento della capacità in Teu è pari al 10%.

Secondo le statistiche del Lloyd's Register al 31 dicembre 2005 la consistenza della flotta mondiale è di 675,116 milioni di tonnellate di stazza e di 950,531 milioni di tonnellate di portata.

L'Italia mantiene la 14° posizione nella graduatoria delle principali flotte mondiali per controllo armatoriale mentre nella graduatoria dei principali registri di immatricolazione la bandiera italiana registra un ulteriore miglioramento passando dal 14° al 13° posto.

L'EVOLUZIONE DELLA FLOTTA MONDIALE/WORLD MERCHANT FLEET EVOLUTION



Fonte/Source: Lloyd's Register



LA FLOTTA MONDIALE: TONNELLAGGIO DA CARICO CONTROLLATO DAI PRINCIPALI PAESI MARITIMI (Bandiera nazionale ed estera)/

WORLD FLEET: CARGO TONNAGE CONTROLLED BY PRINCIPAL MARITIME COUNTRIES (National and foreign flag)

Paesi/Countries	Bandiera nazionale National flag		Bandiera estera/ Foreign flag		Totale flotta controllata/ Total controlled fleet		% bandiera estera	% sul totale
	No	1000 dwt	No	1000 dwt	No	1000 dwt		
1 Grecia/Greece	706	47.698	2.237	111.715	2.943	159.413	70%	17%
2 Giappone/Japan	625	11.601	2.384	119.409	3.009	131.010	91%	14%
3 Germania/Germany	392	13.033	2.339	57.246	2.731	70.279	81%	8%
4 Cina/China	1.523	29.145	1.045	35.042	2.568	64.187	55%	7%
5 Usa	357	10.218	720	36.679	1.077	46.897	78%	5%
6 Hong Kong	293	17.971	368	25.410	661	43.382	59%	5%
7 Norvegia/Norway	481	12.932	806	30.360	1.287	43.292	70%	5%
8 Corea del Sud/South Korea	576	12.604	342	16.817	918	29.421	57%	3%
9 Taiwan	102	4.769	435	19.550	537	24.319	80%	3%
10 Singapore	407	14.304	254	7.971	661	22.274	36%	2%
11 Regno Unito/United Kingdom	168	3.516	448	17.816	616	21.332	84%	2%
12 Danimarca/Denmark	256	8.933	389	10.076	645	19.009	53%	2%
13 Russia	1.066	5.835	407	9.653	1.473	15.488	62%	2%
14 ITALIA/Italy	491	9.978	153	4.067	644	14.044	29%	1%
15 India	261	12.284	38	1.269	299	13.553	9%	1%
16 Arabia Saudita/Saudi Arabia	45	939	53	10.383	98	11.322	92%	1%
17 Svizzera/Switzerland	26	791	328	10.477	354	11.268	93%	1%
18 Belgio/Belgium	47	6.070	102	4.987	149	11.057	45%	1%
19 Turchia/Turkey	432	6.844	353	3.609	785	10.453	35%	1%
20 Iran	135	8.883	21	902	156	9.785	9%	1%
21 Malesia/Malaysia	194	5.272	66	4.166	260	9.438	44%	1%
22 Paesi Bassi/Netherlands	389	3.309	215	4.181	604	7.489	56%	1%
23 Svezia/Sweden	152	1.677	173	4.740	325	6.417	74%	1%
24 Indonesia	554	3.835	114	2.209	668	6.044	37%	1%
25 Emirati Arabi Uniti/UAE	35	496	208	4.898	243	5.395	91%	1%
26 Filippine/Philippines	262	4.027	41	976	303	5.003	20%	1%
27 Kuwait	36	3.673	28	1.217	64	4.890	25%	1%
28 Francia/France	62	484	137	4.229	199	4.713	90%	1%
29 Canada	102	770	123	3.903	225	4.672	84%	0%
30 Spagna/Spain	119	828	92	3.113	211	3.941	79%	0%
ALTRI/OTHERS	2.206	26.656	1.456	29.321	3.662	55.976	52%	6%
Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale/Tonnage controlled by unknown shipowners					3.567	50.601		5%
TOTALE/Total	12.500	289.373	15.875	596.389	31.942	936.363	64%	100%

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 ALMENO 100 GT/SHIPS GREATER THAN 100 GT

2005	2004	Bandiera/Flag	N.	000 gt	%	000 dwt	%
1	1	Panama	6.838	141.822	21%	209.685	22%
2	2	Liberia	1.653	59.600	9%	91.169	10%
3	3	Bahamas	1.361	38.418	6%	49.217	5%
4	5	Singapore	1.977	30.990	5%	48.761	5%
5	4	Grecia/Greece	1.491	30.745	5%	52.333	6%
6	6	Hong Kong	1.128	29.809	4%	50.377	5%
7	7	Isole Marshall/Marshall Islands	853	29.242	4%	47.659	5%
8	8	Malta	1.220	23.016	3%	36.794	4%
9	10	Cina/China	3.590	22.284	3%	32.068	3%
10	9	Cipro/Cyprus	992	19.019	3%	30.329	3%
11	11	Norvegia/Norway	629	14.223	2%	19.683	2%
12	12	Giappone/Japan	6.842	12.751	2%	14.581	2%
13	14	ITALIA/Italy	1.539	11.616	2%	12.071	1%
14	17	Germania/Germany	894	11.497	2%	13.422	1%
15	13	Regno Unito/United Kingdom	1.563	11.194	2%	11.097	1%
16	15	USA	6.472	11.058	2%	11.227	1%
17	18	Corea del Sud/South Korea	2.778	9.251	1%	13.927	1%
18	21	Isola di Man/Isle of Man	362	8.406	1%	13.364	1%
19	16	Russia	3.722	8.334	1%	6.474	1%
20	19	India	1.096	8.065	1%	12.817	1%
TOTALE MONDIALE/Worldwide total			92.105	675.116	100%	950.531	100%

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

CISTERNA A DOPPIO SCAFO "MARE ADRIACUM"; F.LLI d'AMICO ARMATORI SPA



COSTRUZIONI MONDIALI

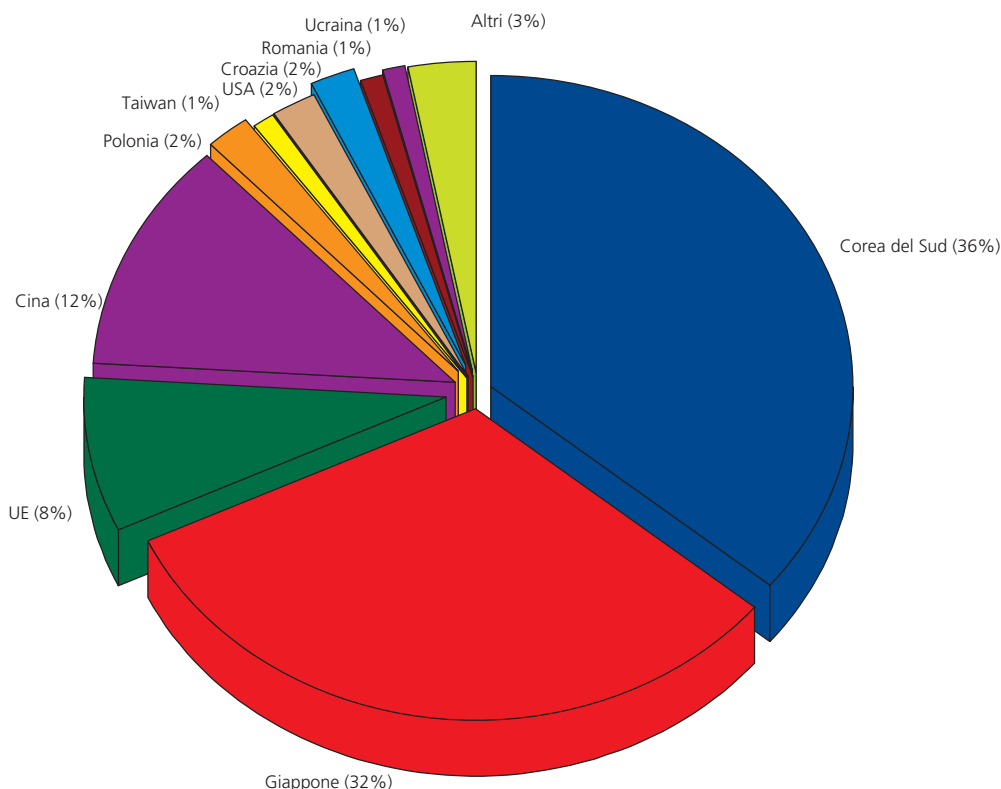
Al 31 dicembre 2005, nel *carnet* degli ordini mondiali per nuove costruzioni risultano 5.522 navi per 164 milioni di tonnellate di stazza, di cui il 32% sarà completato entro il 2006.

I principali paesi costruttori anche nel 2005 sono la Corea del Sud e il Giappone, i cui cantieri navali insieme detengono il 68% degli ordinativi. Segue la Cina con il 12% degli ordini.

La Corea del Sud detiene il primato nella costruzione di petroliere (140 unità per il greggio e 81 per i prodotti petroliferi, per oltre 29 milioni di *dwt*), portacontenitori (419 unità, per 27 milioni di *dwt*), chimichiere (250 unità per 8 milioni di *dwt*) e gassiere (164 unità, per 10 milioni di *dwt*). Il Giappone è il primo costruttore di portarinfuse (465 unità, per 41 milioni di *dwt*) e di traghetti *ro-ro* merci (96 unità, per 5 milioni di *gt*).

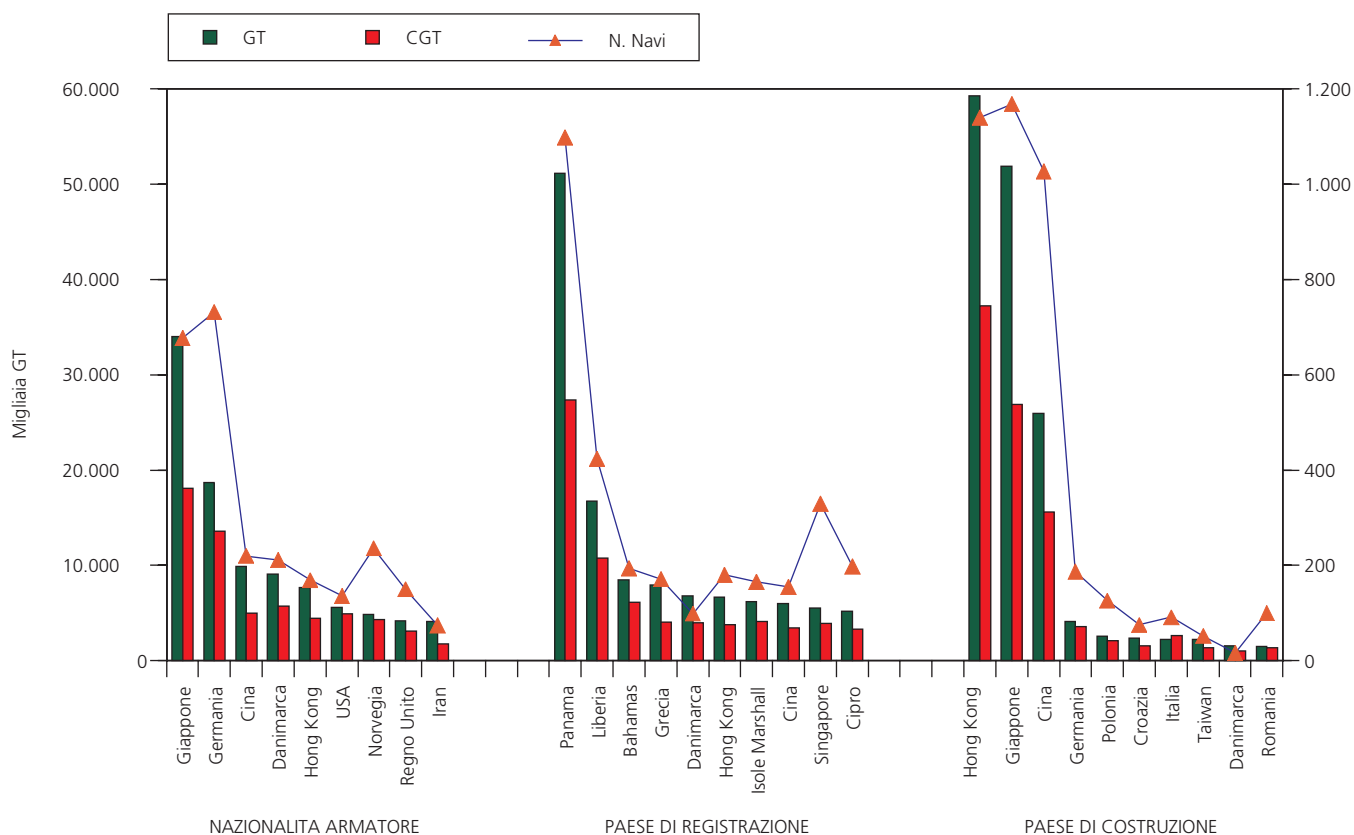
L'Italia è al settimo posto nella graduatoria mondiale dei principali paesi costruttori ed al terzo posto tra i paesi dell'Unione europea, dopo la Germania e la Polonia. È *leader* nella costruzione di navi da crociera, con ordini per 14 unità (1,4 milioni di *gt*) e nella costruzione di traghetti misti passeggeri/*ro-ro* merci, con ordini per 21 unità (625mila *gt*).

RIPARTIZIONE DELLE COMMESSE AI CANTIERI/BREAK-DOWN OF SHIPYARDS ORDERS



Fonte/Source: Fairplay Lloyd's Register

ORDINI AI CANTIERI MONDIALI NEL 2005/WORLD ORDERBOOK



Fonte/Source: Fairplay Lloyd's Register

MERCATI MARITTIMI

In generale, la maggior parte dei mercati marittimi ha registrato un buon andamento, anche se a livelli inferiori rispetto al 2004. La maggior parte dei traffici è stata influenzata dallo sviluppo verificatosi in Cina, soprattutto per il mercato delle rinfuse secche e dei *container*. La Cina rappresenta il 42% dei traffici marittimi di minerali di ferro, ma meno dell'8% della domanda mondiale di petrolio, ove gli Stati Uniti, con il 25% continuano ad essere il principale paese importatore.

Petrolio greggio e prodotti petroliferi

Nel 2005, l'evoluzione delle condizioni climatiche in Europa e negli Stati Uniti e le condizioni particolari in alcuni paesi produttori influenzano il mercato petrolifero, ove si registrano notevoli aumenti di prezzo. In media, il prezzo del petrolio greggio aumenta da 39 dollari al barile nel dicembre del 2004 ad oltre 56 dollari al barile alla fine del 2005, dopo aver toccato punte superiori ai 60 dollari in agosto e in settembre.

La flotta mondiale di navi cisterna è pari a 681 milioni di dwt, aumentano del 7,5% nel 2005, a seguito di nuove consegne per un totale di 29,8 milioni di dwt. Gli ordini per nuove cisterne sono pari a 84,6 milioni di dwt e rappresentano il 26% della flotta esistente.

Le vendite di cisterne per demolizione, pari a 7,2 milioni di tonnellate, nel 2005 si riducono rispetto al 2004. Nonostante l'entrata in vigore dal 5 aprile del 2005 del nuovo regime di phase-out dell'IMO (International maritime organisation), di fatto il previsto flusso di vendite per demolizioni non si verifica, in quanto un gran numero di armatori preferisce fare investimenti per elevare la categoria delle navi ed aumentare di qualche anno la loro vita operativa.

Il volume dei traffici marittimi di petrolio, dopo l'aumento del 6,6% registrato nel 2004, aumenta nel 2005 del 2,4% a 2.308 milioni di tonnellate (+1,6% petrolio greggio, + 5,9% prodotti petroliferi).

TRAFFICO MARITTIMO DI PETROLIO GREGGIO/MARITIME TRAFFIC OF CRUDE OIL

Area di IMBARCO			Area di SBARCO		
AREA	miliardi t/m	milioni t	AREA	miliardi t/m	milioni t
Medio Oriente	5.675	832,2	Altri Asia	3.034	492,5
Africa Occidentale	1.385	205,8	Nord America	2.765	525,7
Altri	663	249,8	Giappone	1.334	200,4
Caraibi	495	221,5	Europa Nord-Ovest	805	181,0
Nord Africa	265	114,5	Mediterraneo	617	246,9
Mare del Nord	259	61,9	Sud America	221	51,0
Sud Est Asiatico	170	56,2	Altri	160	56,6
Vicino Oriente	24	12,2			
TOTALE	8.936	1.754,1	TOTALE	8.936	1.754,1

Dati in miliardi di tonnellate miglia e milioni di tonnellate, Anno 2004/Data in billion tonne-miles and million tons, Year 2004

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

Anche se in media l'andamento dei noli per i carichi di greggio registra livelli inferiori rispetto a quelli del 2004, in generale il settore registra un *trend* favorevole, nonostante una serie di eventi negativi verificatisi nel corso dell'anno, quali, in particolare: un notevole incremento del prezzo del petrolio, che ha determinato un conseguente aumento dei costi del *bunker* marittimo; la drastica riduzione della produzione irakena; la notevole crescita della flotta; le ridotte importazioni della Cina e la notevole riduzione delle esportazioni petrolifere dalla Russia; i forti tornado che colpiscono le installazioni petrolifere nel Golfo del Messico.

LA FLOTTA CISTERNIERA MONDIALE/WORLD TANKER FLEET

Navi di almeno 10.000 dwt	N.	Mil dwt	Var.% 2005/2004
Flotta/Fleet	3.299	326,4	6,8%
Ordini ai cantieri/ Order book	968	85,1	2,7%
Consegne di nuove navi/ Deliveries	321	29,6	7,2%
Demolizioni/ Demolitions sales	73	4,5	-42,3%
Vendite di seconda mano/ Second hand sales	142	17,6	-62,0%

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

PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI CISTERNA/WORLD'S LEADING TANKER FLEETS

Paese/Country	N.	000 dwt
Grecia/Greece	859	69.227
Giappone/Japan	863	45.974
USA	435	34.107
Norvegia/Norway	409	25.246
Hong Kong	206	18.512
Germania/Germany	320	14.491
Singapore	317	14.261
Cina/China	367	12.937
Arabia Saudita/Saudi Arabia	78	11.039
Regno Unito/UK	181	10.349
Corea del Sud/South Korea	249	9.935
Russia	312	9.051
India	124	8.771
Belgio/Belgium	65	8.140
Malaysia	137	8.139
ITALIA/Italy	256	6.684
Danimarca/Denmark	176	6.474
Iran	40	6.359
Svezia/Sweden	138	4.740
Taiwan	48	4.595
Kuwait	32	3.698
Indonesia	191	3.114
Emirati Arabi Uniti/EUA	114	2.910
Turchia/Turkey	159	2.247
Brasile/Brazil	66	2.064

Navi di almeno 1.000 gt/ships of 1.000 gt and over

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

CISTERNA A DOPPIO SCAFO "ELISA"; MOTIA COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE SPA

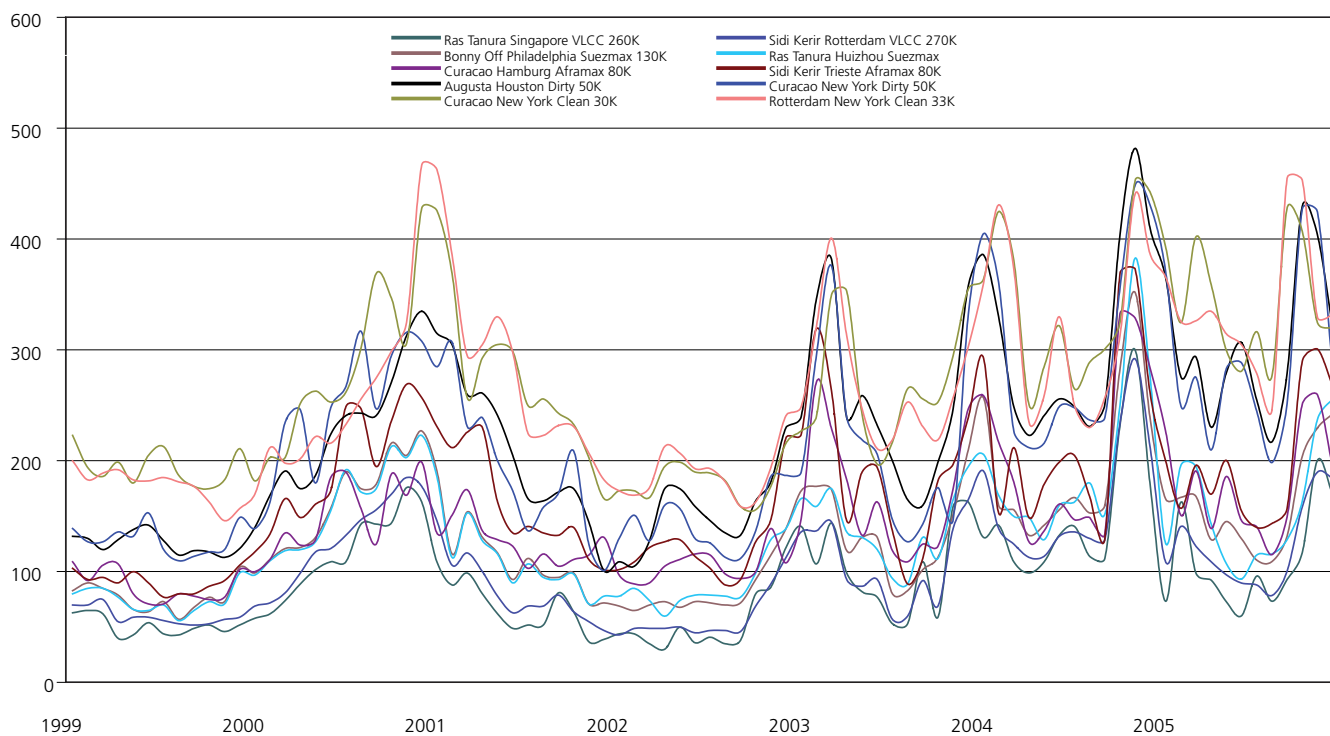


PREZZI DELLE NAVI CISTERNA NUOVE E DI SECONDA MANO/NEW-BUILDING AND SECOND-HAND TANKERS PRICES

	Nuove costruzioni/New-building				Navi di seconda mano/Second-hand ships							
	Product				Product				Product			
	Carriers Clean	Aframax	Suemax	VLCC	Carriers Clean	Aframax	Suemax	VLCC	Carriers Clean	Aframax	Suemax	VLCC
000 dwt	45	105	150	280	40	40	95	95	150	130	280	300
anni/years					5	10	5	10	5	10	5	10
1998	25,0	33,0	42,0	70,0	20,0	12,5	25,0	18,0	37,0	27,0	50,0	37,0
1999	25,0	33,0	42,0	68,0	20,0	12,0	26,0	16,5	36,0	26,0	50,0	32,0
2000	28,5	41,0	51,0	76,0	26,5	14,0	39,0	24,5	49,5	34,0	71,0	46,0
2001	26,5	37,0	48,0	72,0	25,5	12,5	33,0	20,0	43,0	28,5	60,0	34,0
2002	26,0	34,0	43,5	63,0	24,0	10,0	30,0	19,5	41,5	25,5	53,0	32,0
2003	30,5	41,0	51,0	75,0	28,0	11,5	38,0	19,0	48,0	26,0	75,0	37,5
2004	38,0	56,0	67,0	105,0	40,0	17,0	57,0	32,0	74,0	41,5	107,0	70,0
2005	42,0	60,0	70,0	120,0	45,0	36,0	59,5	47,5	76,0	61,0	108,0	87,0
Var.% 2005/2004	10,5	7,1	4,5	14,3	12,5	111,8	4,4	48,4	2,7	47,0	0,9	24,3
Var.% 2005/1998	68,0	81,8	66,7	71,4	125,0	188,0	138,0	163,9	105,4	125,9	116,0	135,1

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

ANDAMENTO DEI NOLI DELLE NAVI CISTERNA/PERFORMANCE OF CHARTER TANKER MARKET (Worldscale Rates)



Fonte/Source: Clarkson Research Studies

Gas e prodotti chimici

Nel 2005, la flotta di navi gassiere per gas naturale liquefatto (LNG), con 22.8 milioni di metri cubi di capacità registra un aumento del 10% rispetto al 2004; le 130 unità ordinate nei cantieri mondali verranno probabilmente consegnate entro il 2010.

Il traffico marittimo di LNG registra un nuovo record, con un totale di 132 milioni di tonnellate trasportate pari al 10% in più rispetto al 2004.

TRAFFICO MARITTIMO DI LNG E LPG/EVOLUTION OF MARITIME TRAFFIC OF LNG AND LPG

(Milioni di tonnellate/millions tons)

Year	Milioni di tonnellate/millions tons	
	LPG	LNG
1990	25	53
1991	26	56
1992	27	59
1993	28	61
1994	28	64
1995	28	68
1996	29	75
1997	37	81
1998	35	82
1999	40	91
2000	39	100
2001	36	104
2002	37	109
2003	36	123
2004	38	130
2005	37	132

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

LA FLOTTA MONDIALE PER IL TRASPORTO DI LNG E LPG/WORLD LNG AND LPG FLEET

	LNG			LPG		
	N.	Mil dwt	Var. 2005/2004	N.	Mil dwt	Var. 2005/2004
Flotta/ Existing fleet	196	23,3	13,1%	941	14,6	1,4%
Ordini/ Order book	144	22,8	39,9%	149	4,9	88,5%

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

**PREZZI DELLE NAVI LNG E LPG NUOVE E DI SECONDA MANO/
NEW BUILDING AND SECOND-HAND GAS CARRIER PRICE (MIL. \$USA)**

	Nuove costruzioni/ New-building				Navi di seconda mano/ Second-hand ships			
	LNG		LPG		LPG			
000 Metricubi	145	15	24	75	15	24	75	75
anni/years					8	3	3	8
2000	165,0	32,0	32,5	60,0	24,0	31,0	55,0	44,0
2001	162,0	30,0	32,0	58,0	24,0	31,0	55,0	42,0
2002	150,0	29,0	30,0	55,0	24,0	31,0	57,0	42,0
2003	155,0	30,0	31,0	59,0	24,0	31,0	54,0	43,0
2004	190,0	40,0	45,0	77,0	28,0	44,0	75,0	60,0
2005	203,0	46,0	54,0	89,0	40,0	53,0	97,0	77,0
Var.% 2005/2004	6,8	15,0	20,0	15,6	42,9	20,5	29,3	28,3
Var.% 2005/1999	35,3	43,8	63,6	53,4	66,7	65,6	86,5	75,0

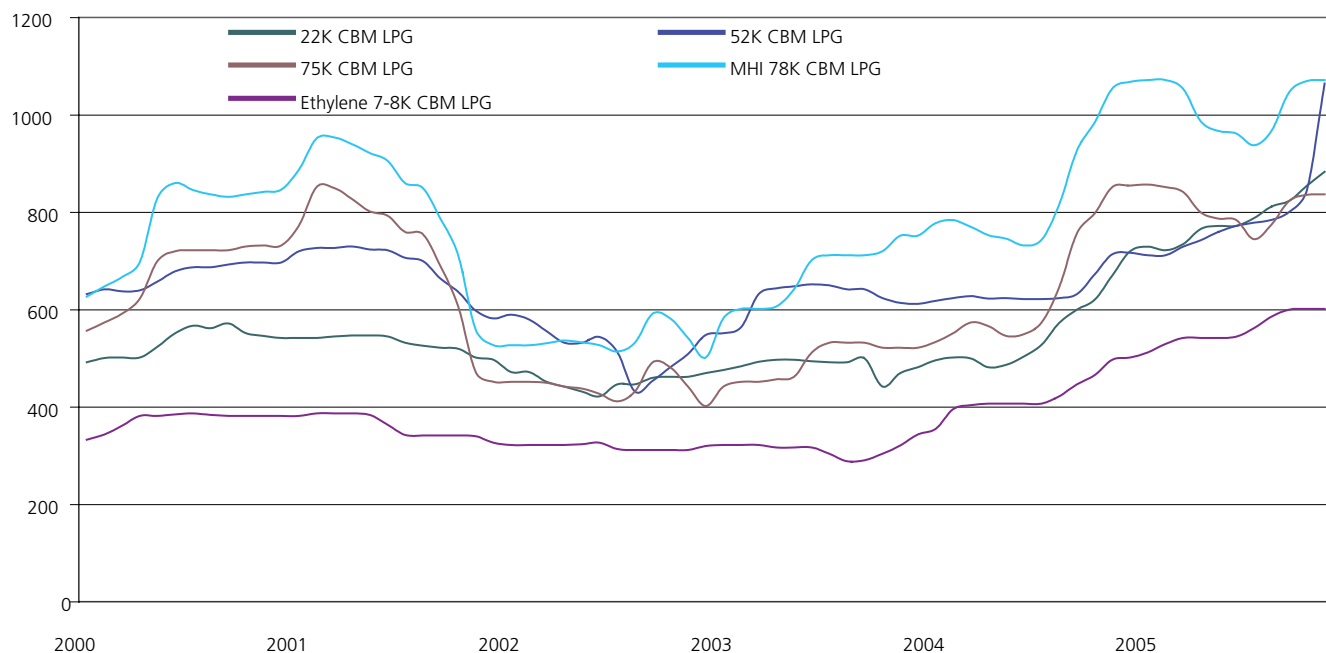
Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys – Review

LE PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI GASSIERE/WORLD'S LEADING GAS TANKER FLEETS

2005	2004	Paese/Country	LNG		LPG		TOTALE	
			n.	000 dwt	n.	000 dwt	n.	000 dwt
1	1	Giappone/Japan	37	2.533	122	2.468	159	5.001
2	2	Hong Kong	8	525	48	1.930	56	2.455
3	3	Regno Unito/UK	25	1.518	24	517	49	2.035
4	5	Norvegia/Norway	14	915	62	791	76	1.706
5	4	Corea del sud/South Korea	17	1.277	27	341	44	1.618
6	6	Malesia/Malaysia	20	1.278	6	19	26	1.297
7	7	Grecia/Greece	2	161	62	1.086	64	1.247
8	8	USA	11	736	16	287	27	1.023
9	9	Nigeria	12	890	1	2	13	892
10	10	Australia	8	545	3	56	11	601
11	11	Emirati Arabi Uniti/UAE	8	579	1	3	9	582
12	12	Belgio	3	218	13	335	16	553
13	13	Germania/Germany	1	14	63	532	64	546
14	15	Algeria	6	392	3	21	9	413
15	16	Italia/Italy	3	97	37	301	40	398
16	17	India	0	0	19	376	19	376
17	14	Danimarca/Denmark	1	74	36	276	37	350
18	19	Kuwait	0	0	8	302	8	302
19	21	Monaco	0	0	11	269	11	269
20	20	Indonesia	3	161	9	42	12	203
Totale mondiale/World total			195	12.792	758	11.218	953	24.010

Fonte/Source: Lloyd's Register

ANDAMENTO DEI NOLI DELLE NAVI LPG/PERFORMANCE OF LPG CHARTER MARKET
(MIGLIAIA DI US\$/MESE/MONTHS TIMECHARTER RATES)



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

LA FLOTTA CHIMICHERA MONDIALE/WORLD CHEMICAL FLEET

Navi di 300 gt ed oltre/ships greater than 300 gt	N.	Mil. dwt	Var.% 2005/2004
Flotta/ Fleet	1.354	9,9	8,8%
Ordini ai cantieri/Order book	183	2,9	31,8%
Consegne/Deliveries	54	1,3	116,7%

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

CISTERNA A DOPPIO SCAFO "SOUTH POINT"; PB TANKERS SRL





CHIMICHERA "ANGELINA AMORETTI"; AMORETTI GROUP

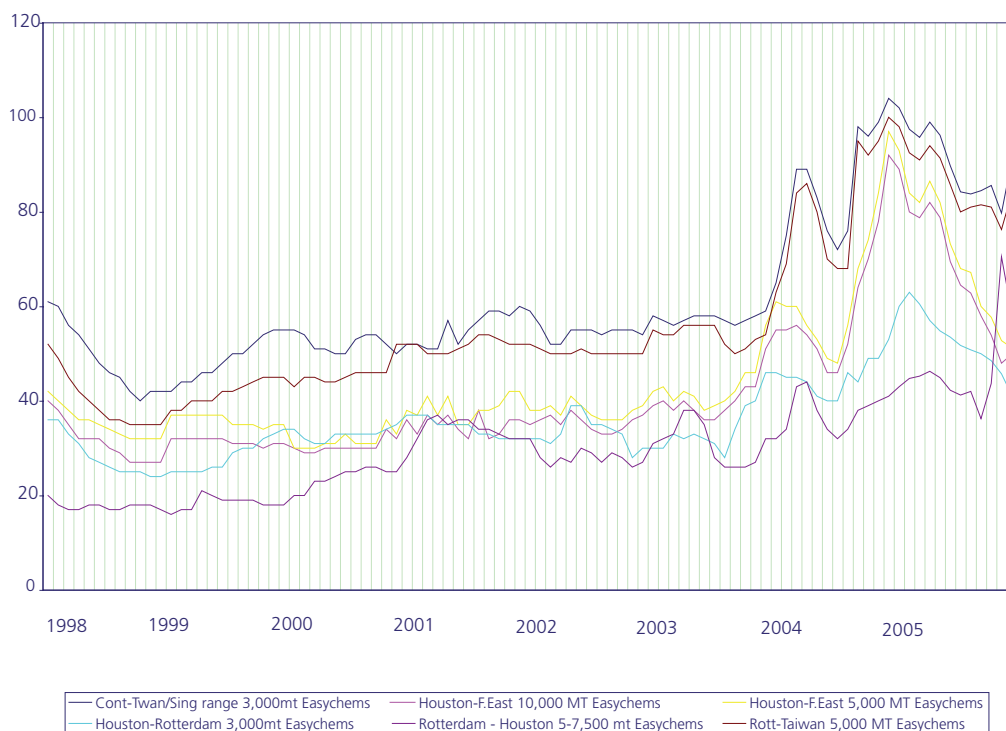
LE PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI CHIMICHERE/WORLD'S LEADING CHEMICAL TANKERS FLEETS

2005	2004	Paese/Country	n.	000 dwt
1	2	Grecia/Greece	170	5.218
2	3	Giappone/Japan	327	4.497
3	1	Norvegia/Norway	203	4.433
4	4	USA	128	3.906
5	6	Germania/Germany	159	3.380
6	5	ITALIA/Italy	145	3.327
7	9	Regno Unito/UK	73	1.850
8	8	Svezia/Sweden	81	1.747
9	7	Russia	48	1.415
10	12	Danimarca/Denmark	72	1.316
11	10	Singapore	57	986
12	11	Hong Kong	37	905
13	13	Corea del Sud/South Korea	119	825
14	17	Svizzera/Switzerland	26	808
15	14	Arabia Saudita/Saudi Arabia	28	805
16	24	Turchia/Turkey	93	664
17	18	Taiwan	18	574
18	16	Malesia/Malaysia	30	534
19	15	Emirati Arabi Uniti/UAE	27	530
20	21	Spagna/Spain	19	416
21	19	Paesi Bassi/Netherlands	20	410
22	23	Indonesia	52	395
23	26	Cina/China	48	374
24	20	Francia/France	22	357
25	25	Lettonia/Latvia	11	319
Totale mondiale/World Total			2.347	45.353

NB: navi superiori alle 1.000 gt

Fonte/Source: Lloyd's Register

ANDAMENTO DEI NOLI DELLE NAVI CHIMICHERE/PERFORMANCE OF CHEMICAL SHIPS CHARTER MARKET (US\$/T)



Fonte/Source: Clarkson Research Studies

Merci secche alla rinfusa

Nel corso dell'anno, la flotta di navi portarinfuse aumenta del 7,2%. Gli ordini per nuove costruzioni, pari a 68,4 milioni di tonnellate, rappresentano il 20% della flotta esistente, mentre le demolizioni nel 2005 sono pari solo a circa 2 milioni di tonnellate.

PORTARINFUSE "LUCIANA DELLA GATTA"; DEIULEMAR SPA



Con 2.631 milioni di tonnellate, nel 2005 le merci secche alla rinfusa trasportate via mare registrano un aumento del 4% rispetto al 2004. Ciò dipende soprattutto dalla forte produzione di acciaio ed alla crescita costante della domanda di carbone da riscaldamento. I traffici marittimi di minerali di ferro aumentano da 589 a 650 milioni di tonnellate; quelli di carbone da 664 a 690 milioni di tonnellate; quelli di granaglie aumentano da 236 a 242 milioni di tonnellate.

IL TRAFFICO MARITTIMO DI MERCI SECHE ALLA RINFUSA/MARITIME TRAFFIC OF DRY BULK COMMODITIES

Area di imbarco/Embarkment			Area di sbarco/Disembarkment		
Area	tonne/miles	tonn	Area	tonne/miles	tonn
MINERALI DI FERRO/Iron Ore					
Sud America	1.634	219	Cina	1.270	190
Australia	990	206	Giappone	822	140
Africa	330	53	UK/Continente	502	95
Asia	275	68	Altri Far East	496	71
Nord America	140	23	Altri	230	66
Europa	75	21	Altri Europa	68	14
			Mediterraneo	33	6
			Usa	23	8
TOTALE	3.444	590	TOTALE	3.444	590
CARBONE/Coal					
Australia	1.243	225	UK/Continente	655	107
Indonesia	406	106	Giappone	652	180
Sud Africa	384	56	Altri Far East	490	184
Nord America	350	54	Altri	445	75
Sud America	238	48	Mediterraneo	284	47
Cina	167	85	Altri Europa	265	46
Russia/Europa orientale	98	74	Sud America	170	26
Altri	75	17			
TOTALE	2.961	665	TOTALE	2.961	665
GRANAGLIE/Grain					
Usa	719	108	Oceano Indiano	734	19
Sud America	356	53	Africa	171	40
Australia	128	25	Americhe	141	38
Canada	76	16	Altri Europa	131	29
Altri	70	35	Far East	103	97
			Altri	38	9
			Europa dell'Est	31	5
TOTALE	1.349	237	TOTALE	1.349	237

Dati in miliardi di tonnellate miglia e milioni di tonnellate, Anno 2004/Data in billion tonne-miles and million tons, Year 2004

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

I noli dei carichi secchi nel 2005 registrano andamenti mediamente del 47% inferiori a quelli del 2004, anche se con notevoli oscillazioni nel corso dell'anno.

LA FLOTTA MONDIALE DI NAVI PORTARINFUSE/WORLD BULK CARRIER FLEET

Navi di almeno 10.000 dwt	N.	Mil. dwt	Var.% 2005/2004
Flotta/Existing Fleet	6.093	343,7	7,4%
Ordini ai cantieri/Order book	678	57,6	6,3%
Consegne di nuove navi/ Deliveries	308	23,2	19,6%
Demolizioni/ Demolition sales	26	1,1	83,3%
Vendite di seconda mano/ Second-hand sales	327	21,4	-20,1%

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

PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI PORTARINFUSE/WORLD'S LEADING BULK CARRIER FLEETS

Paese/Country	N.	000 dwt
1 Grecia/Greece	1.334	79.146
2 Giappone/Japan	967	67.348
3 Cina/China	753	35.704
4 Hong Kong	265	21.260
5 Corea del Sud/South Korea	228	15.272
6 Germania/Germany	197	12.230
7 Taiwan	179	11.951
8 Norvegia/Norway	165	7.756
9 Turchia/Turkey	147	5.720
10 USA	116	5.676
11 Regno Unito/UK	79	5.329
12 India	106	4.378
13 ITALIA/ITALY	62	4.245
14 Singapore	92	3.954
15 Filippine/Philippines	71	3.435
16 Danimarca/Denmark	61	3.133
17 Belgio/Belgium	20	2.506
18 Iran	48	2.281
19 Monaco	35	1.856
20 Russia	113	1.776
21 Emirati Arabi Uniti/EUA	32	1.611
22 Polonia/Poland	66	1.595
23 Spagna/Spain	27	1.582
24 Canada	39	1.516
25 Croazia/Croatia	34	1.343
TOTALE MONDO/World Total	6.211	341.255

Navi di almeno 1.000 gt/ships of 1.000 gt and over

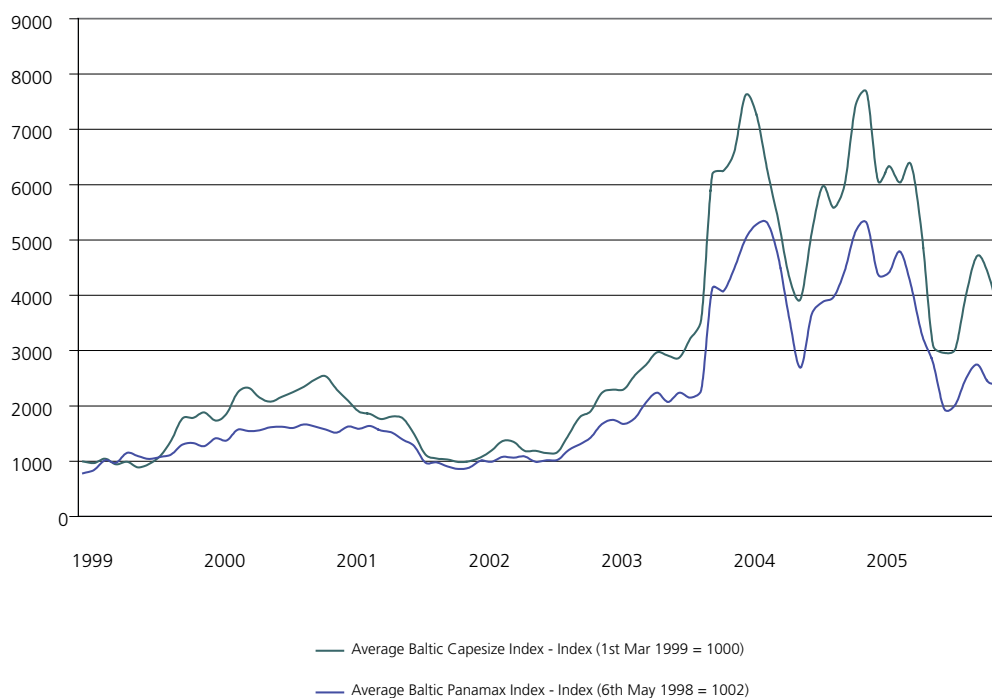
Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati ISL Bremen/Confitarma processing of ISL Bremen data

PREZZI DELLE NAVI PORTARINFUSE NUOVE E DI SECONDA MANO/NEW-BUILDING AND SECOND-HAND BULKCARRIERS PRICES (Milioni US\$)

	Nuove costruzioni/New-building			Navi di seconda mano/Second-hand ships					
	Handysize	Panamax	Capesized	Handysize		Panamax		Capesized	
000 dwt	50	74	170	45	45	70	70	150	150
Anni/years				5	10	5	10	5	10
1998	18,0	20,0	34,0	13,0	8,5	14,5	10,0	23,5	15,0
1999	19,5	22,0	36,0	15,5	12,0	17,0	12,0	27,5	19,5
2000	20,0	22,5	40,0	15,0	11,0	15,5	11,5	25,0	18,0
2001	18,0	20,0	36,5	12,0	8,0	13,5	9,0	22,0	15,0
2002	18,5	21,0	35,0	14,5	10,5	17,0	12,0	26,0	19,5
2003	22,5	25,0	47,0	20,5	16,0	28,0	20,0	41,0	33,0
2004	30,0	35,0	61,0	30,0	24,5	41,0	33,5	57,0	48,0
2005	31,0	36,0	59,0	25,0	21,0	30,0	24,0	58,0	37,0
Var. 2005/2004	3,3%	2,9%	-3,3%	-16,7%	-14,3%	-26,8%	-28,4%	1,8%	-22,9%
Var. 2005/1998	72,2%	80,0%	73,5%	92,3%	147,1%	106,9%	140,0%	146,8%	146,7%

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

ANDAMENTO DEI NOLI NAVI PORTARINFUSE PER CARICHI SECCHI/PERFORMANCE OF DRY BULK CHARTER MARKET



Fonte/Source: Clarkson Research Studies

Merci in container

La flotta mondiale di navi *portacontainer* registra un aumento del 13,1% ed alla fine del 2005 ha una capacità di 8,12 milioni di teu. Gli ordini nei cantieri mondiali per la costruzione di nuove navi portacontenitori sono pari a 4,2 milioni di teu (52,5 milioni di dwt), che rappresentano il 51,6% della flotta esistente.

Consistenti rimangono i traffici containerizzati: in particolare si registra una crescita dell'11,6% dei porti asiatici, del 12,1% di quelli nord-americani e dell'8% di quelli nord-europei.

PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI PORTACONTAINER/WORLD'S LEADING CONTAINER FLEETS

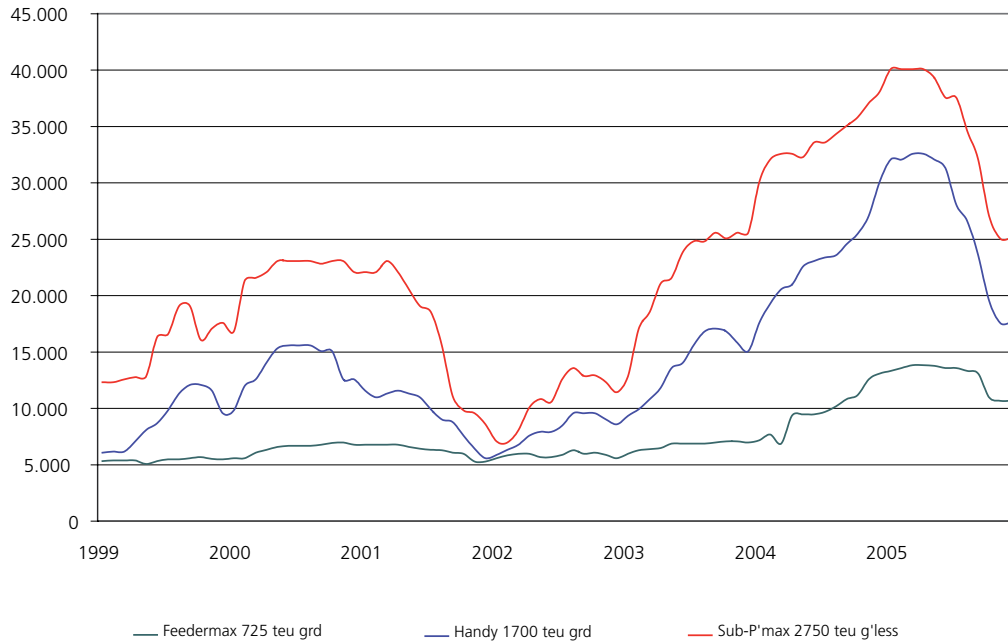
	Paese/Country	N.	000 dwt	000 Teu
1	Germania/Germany	1.157	36.421	2.747
2	Giappone/Japan	235	8.956	663
3	Danimarca/Denmark	142	7.839	545
4	Svizzera/Switzerland	172	7.299	509
5	Taiwan	187	6.748	500
6	Cina/China	261	6.454	452
7	Grecia/Greece	161	5.787	398
8	Regno Unito/UK	73	3.169	249
9	Singapore	140	3.095	203
10	USA	81	2.876	212
11	Francia/France	57	2.365	176
12	Corea del Sud/South Korea	115	2.267	159
13	Canada	51	2.166	168
14	Paesi Bassi/Netherlands	66	1.940	143
15	Israele/Israel	42	1.733	120
16	Hong Kong	41	1.649	124
17	Kuwait	22	880	62
18	Malesia/Malaysia	28	582	40
19	Tailandia/Thailandia	34	555	41
20	Norvegia/Norway	15	533	37
21	Indonesia	42	423	22
22	Iran	14	420	32
23	Russia	27	389	26
24	Turchia/Turkey	31	354	26
25	Emirati Arabi Uniti/UAE	23	350	20
26	ITALIA/ITALY	13	267	18
27	Filippine/Philippines	8	236	17
28	Spagna/Spain	13	155	9
29	Monaco	4	149	9
30	Australia	2	101	8
TOTALE MONDIALE/WORLD TOTAL		3.499	111.642	8.138

NB: navi di almeno 1.000 gt

Fonte/Source: ISL Bremen

L'andamento dei noli indica una costante crescita fino ad aprile, seguita da una notevole riduzione nei mesi successivi

ANDAMENTO DEI NOLI NAVI PORTACONTAINER/PERFORMANCE OF CONTAINER CHARTER MARKET (US\$/GIORNO)



Fonte/Source: Clarkson Research Studies

CISTERNA A DOPPIO SCAFO "MONTENERO"; DALMARE SPA



Ro-Ro

Nonostante l'entrata in esercizio di un gran numero di nuove unità, l'offerta di navi *ro-ro* (*car carrier*) ancora non riesce a coprire la domanda di trasporto di auto, dato anche il costante aumento che continua ad esserci.

Il 2005 continua a registrare un *trend* molto positivo per il settore delle merci trasportate dai traghetti *ro-ro*.

I noli registrano aumenti alti e costanti, anche se per molti operatori l'aumento del prezzo del *bunker* rappresenta un notevole problema.

LE PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI-TRAGHETTO/WORLD'S LEADING RO-RO FLEETS

2004	2005	Paese/Country	Ro-ro cargo			Ro-ro passengers			TOTALE		
			n.	000 gt.	000 dwt	n.	000 gt.	000 dwt	n.	000 gt.	000 dwt
1	1	Giappone/Japan	378	10.680	4.103	139	1.015	399	517	11.695	4.502
2	2	Norvegia/Norway	111	3.937	1.831	108	709	116	219	4.646	1.947
3	3	ITALIA/Italy	68	2.366	1.340	149	1.901	507	217	4.267	1.847
4	4	Svezia/Sweden	58	1.996	919	44	917	222	102	2.913	1.141
5	5	Grecia/Greece	68	1.507	620	123	1.570	388	191	3.077	1.008
6	6	USA	46	1.168	550	58	251	118	104	1.419	668
7	7	Germania/Germany	53	663	489	35	473	96	88	1.136	585
11	8	Regno Unito/UK	32	863	350	58	727	156	90	1.590	506
9	9	Hong Kong	35	1.365	471	7	67	19	42	1.432	490
12	10	Danimarca/Denmark	37	915	366	30	513	101	67	1.428	467
8	11	Corea del sud/South Korea	29	1.012	414	20	202	48	49	1.214	462
10	12	Finlandia/Finland	39	457	291	27	687	110	66	1.144	401
13	13	Francia/France	14	222	142	36	693	137	50	915	279
18	14	Cina/China	23	243	150	47	338	108	70	581	258
16	15	Turchia/Turkey	18	330	172	48	201	80	66	531	252
14	16	Spagna/Spain	26	281	138	38	387	93	64	668	231
15	17	Filippine/Philippines	17	145	112	49	302	118	66	447	230
19	18	Arabia Saudita/Saudi Arabia	9	197	185	5	18	4	14	215	189
17	19	Paesi bassi/Netherlands	15	322	179	10	35	7	25	357	186
20	20	Canada	11	118	82	60	391	93	71	509	175
TOTALE MONDIALE/WORLD TOTAL			1.493	32.548	15.080	1.158	14.807	3.820	2.651	47.355	18.900

NB: navi superiori alle 1.000 gt/Ships over 1.000 gt

Fonte/Source: Lloyd's Register

Crociere

La flotta mondiale di navi crociera aumenta nel 2005 del 3% e si prevede che entro il 2008 saranno consegnate altre 30 nuove unità. Nella graduatoria delle principali flotte di bandiera nel 2005 l'Italia passa dal sesto al quarto posto.

Il mercato mondiale delle crociere continua la sua crescita. Si stima che nel 2005 i crocieristi

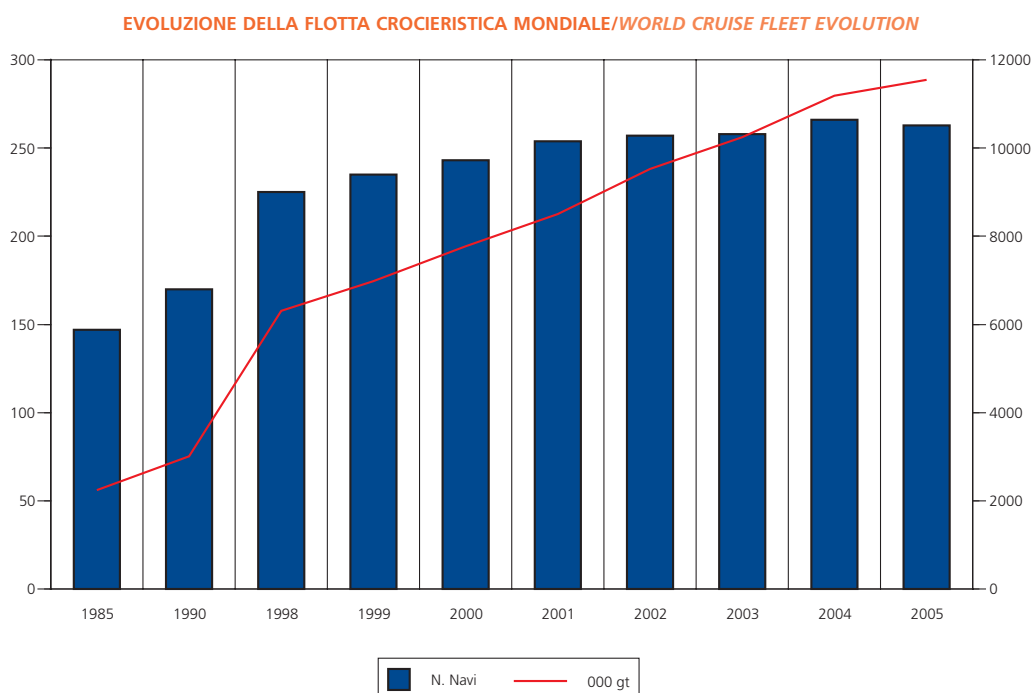
mondiali siano stati pari a circa 13,6 milioni e che entro il 2010 salgano a 18 milioni, e nel 2015 a 20 milioni.

Il Nord America, che rappresenta ancora la fetta più consistente del mercato, è passato dai 4,4 milioni di passeggeri della metà degli anni Novanta ai 9,25 milioni del 2005, con l'aspettativa di raggiungere quota 12 milioni nel 2010. In Europa la crescita dovrebbe essere ancora maggiore, passando dai circa 3,2 milioni di crocieristi del 2005 ai 4,5 milioni previsti nel 2010. In particolare, in Italia nel 2005 i crocieristi sono stati 420.000, destinati a salire a 580.000 entro il 2010. Altri paesi importanti per il mercato europeo sono la Gran Bretagna, che nel 2005 ha avuto 1,1 milioni di crocieristi e ne prevede 1,5 entro il 2010, e la Germania, con 660.000 passeggeri nel 2005, destinati a salire a 1,05 milioni entro il 2010.

Quanto al teatro delle crociere, si registra una costante crescita delle crociere effettuate in Europa e soprattutto nel Mediterraneo, ove l'Italia risulta essere la prima destinazione con 5.052.750 passeggeri, seguita dalla Spagna (3.500.000).

Le previsioni sono per un aumento del 15,4% nel 2006, pari ad un totale di 5.830.000 passeggeri movimentati nei soli porti italiani, tra i quali spicca lo scalo di Civitavecchia per la sua vicinanza con Roma.

Da alcuni anni si registra una costante crescita anche nel mercato delle crociere fluviali, con un'ampia varietà di itinerari su 18 fiumi di 12 paesi europei, ove vengono impiegate oltre 60 navi con un movimento di circa 450.000 passeggeri ogni anno.



Fonte/Source: ISL Brema

L'EVOLUZIONE DEL MERCATO CROCIERISTICO MONDIALE/EVOLUTION OF WORLDWIDE CRUISE MARKET

MIGLIAIA DI PASSEGGERI/THOUSANDS OF PASSENGERS								
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
NordAmerica/North America	5.430	5.890	6.880	6.910	7.640	8.300	9.310	9.250
Europa/Europe	1.720	1.890	2.060	2.140	2.400	2.760	2.900	3.200
Altri/Others	680	850	800	870	970	1.050	1.140	1.150
Totale mondiale/Worldwide total	7.830	8.630	9.740	9.920	11.010	12.110	13.350	13.600

Fonte/Source: Ocean Shipping Consultants

PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI DA CROCIERA/WORLD'S LEADING PASSENGER CRUISE

Paese/Country	N.	000 gt
1 Bahamas	113	5.200
2 Panama	44	1.809
3 Bermuda	16	1.382
4 Italia/Italy	16	878
5 Paesi Bassi/Netherlands	25	753
6 Regno Unito/UK	11	540
7 USA	26	201
8 Isole Marshall/Marshall Island	7	136
9 Portogallo/Portugal	9	93
10 Grecia/Greece	9	86
TOTALE MONDIALE/World total	456	11.928

Navi di almeno 1.000 gt/ships of 1.000 gt and over

Fonte/Source: Lloyd's Register

NAVE DA CROCIERA "COSTA CONCORDIA"; COSTA CROCIERE SPA

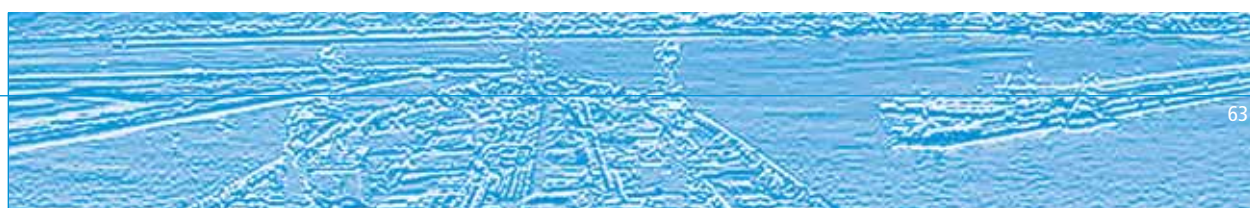


3

LA NAVIGAZIONE EUROPEA E LA POLITICA MARITTIMA DELL'UNIONE

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

Nel 2005, con un aumento del 2%, la flotta dell'Ue è pari a 7.669 unità per 147,336 milioni di gt (208,758 milioni di dwt) e rappresenta il 33% della flotta mondiale in termini di dwt (16% quanto a consistenza). Considerando anche le navi di bandiera estera, la flotta controllata dai paesi dell'Unione rappresenta il 37% della flotta mondiale.



LA FLOTTA DELL'UNIONE EUROPEA/THE EUROPEAN UNION FLEET

Bandiera/Flag	N.	dwt		gt	
		000	%	000	%
1 Grecia/Greece	1.491	52.333	28,0%	30.745	22,3%
2 Malta	1.220	36.794	19,7%	23.016	16,7%
3 Cipro/Cyprus	992	30.329	16,2%	19.019	13,8%
4 ITALIA/ITALY	1.539	12.070	6,5%	11.616	8,4%
5 Germania/Germany	894	13.422	7,2%	11.497	8,3%
6 Regno Unito/UK	1.563	11.097	5,9%	11.194	8,1%
7 Danimarca/Denmark	832	9.447	5,1%	8.070	5,9%
8 Paesi Bassi/Netherlands	1.257	4.999	2,7%	5.669	4,1%
9 Belgio/Belgium	238	6.431	3,4%	4.058	2,9%
10 Svezia/Sweden	567	2.344	1,3%	3.766	2,7%
11 Spagna/Spain	1.612	2.229	1,2%	2.901	2,1%
12 Finlandia/Finland	283	1.085	0,6%	1.475	1,1%
13 Francia/France	713	609	0,3%	1.293	0,9%
14 Portogallo/Portugal	451	1.446	0,8%	1.239	0,9%
15 Lussemburgo/Luxemburg	53	573	0,3%	570	0,4%
16 Lituania	164	381	0,2%	477	0,3%
17 Irlanda/Ireland	246	263	0,1%	310	0,2%
18 Lettonia/Latvia	164	339	0,2%	305	0,2%
19 Estonia	134	86	0,0%	292	0,2%
20 Rep. Slovacca	47	298	0,2%	211	0,2%
21 Polonia/Poland	359	66	0,0%	190	0,1%
22 Austria	8	44	0,0%	34	0,0%
Totale/Total	14.827	186.685	100%	137.947	100%
Totale mondiale/World total	41.110	639.658		944.498	
% sul totale mondiale/% on world total			29%		15%

Fonte/Source: Lloyd's Register

TRAGHETTO PASSEGGERI "MEGA EXPRESS THREE"; FORSHIP SPA



Il 70% del commercio estero dell'Unione Europea (1.464 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 245 milioni di tonnellate, l'Italia è al primo posto nell'interscambio europeo con le altre grandi aree mondiali.

Seguono la Grecia, la Bulgaria con 220 milioni di tonnellate, la Spagna con 200 milioni, l'Olanda con 178 milioni, la Francia con 160 milioni, la Germania con 135 milioni tonnellate.

Inoltre, il 40% degli scambi infracomunitari avvengono via mare.

COMMERCIO DELL'UNIONE EUROPEA PER MODALITÀ DI TRASPORTO/UE TRADE BY MODE OF TRANSPORT

	2003						2004					
	IMPORT		EXPORT		TOTALE/Total		IMPORT		EXPORT		TOTALE/Total	
	mil ton	%	mil ton	%	mil ton	%	mil ton	%	mil ton	%	mil ton	%
Mare/Sea	1.062,6	67	305,8	71	1.368,4	68,0	1.145,2	69	318,9	70	1.464,1	70
Treno/Rail	81,4	5	25,1	6	106,5	5,3	70,3	4	21,3	5	91,6	4
Strada/Road	57,8	4	67,8	16	125,6	6,2	74,8	5	80,6	18	155,4	7
Aria/Air	2,6	0	4,4	1	7,0	0,3	4,70	5,1	1	9,8	0	0
Idrovie/Inland waterways	20,3	1	7,3	2	27,6	1,4	21,4	1	8,0	2	29,4	1
Altri/Other	359,6	23	17,5	4	377,1	18,7	333,3	20	22,4	5	355,7	17
Totale/Total	1.584,3	100	427,9	100	2.012,2	100	1.649,7	100	456,3	100	2.106,0	100

Fonte/Source: Eurostat 2005

SHORT SEA SHIPPING

Nel 2005, nel rapporto sullo *short sea shipping*, il Parlamento europeo ha riconosciuto il ruolo della navigazione di corto raggio quale valida alternativa al trasporto stradale dal punto di vista ambientale. Inoltre la Commissione europea ha introdotto un *vademecum* per i progetti degli Stati membri sulle autostrade del mare.

Secondo gli ultimi dati dell'Eurostat nel 2004, questa modalità di trasporto ha movimentato 1,8 milioni di tonnellate di merci nell'UE, pari al 63,4% dell'intero traffico marittimo di merci registrato dai 25 Paesi.

Il Nord Europa e il Mediterraneo hanno totalizzato la maggior quota di *short sea shipping*, che è risultata rispettivamente pari al 29,3% (582 milioni di tonnellate) e al 26,9% (533 milioni di tonnellate) del volume totale movimentato.

Tra le varie nazioni, il Regno Unito e l'Italia hanno registrato la quota più consistente di traffico di *short sea shipping*, rispettivamente con 347 e 311 milioni di tonnellate movimentate.

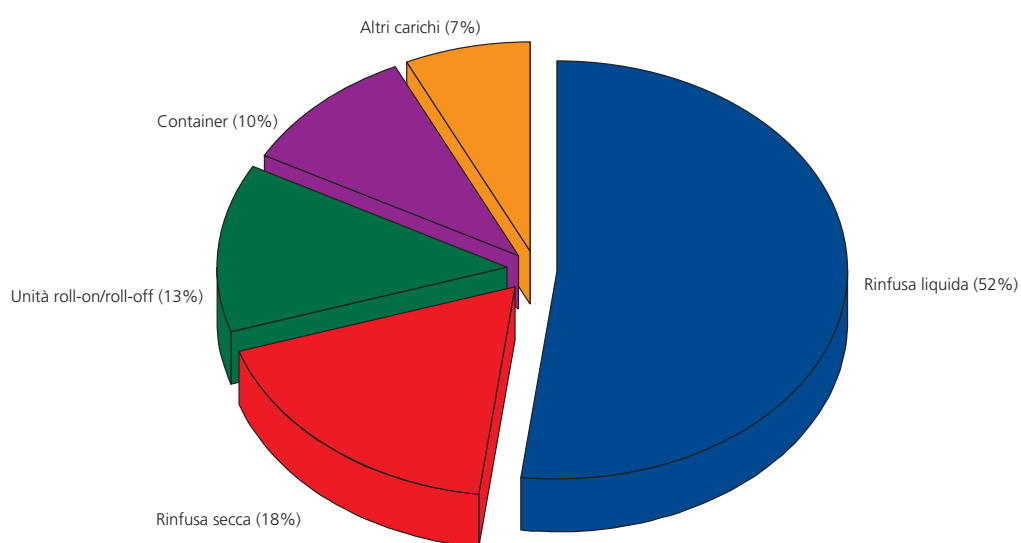
In tutte le regioni marittime i carichi di rinfuse liquide (inclusi il gas liquido, il greggio e i prodotti petroliferi) hanno rappresentato il maggior quantitativo di merce trasportata con servizi di *short sea shipping* e in Estonia, Francia ed Olanda hanno rappresentato oltre il 60% dei carichi complessivi.

Complessivamente, nel 2004 i traffici di *short sea shipping* sono risultati costituiti per il

50,7% di rinfuse liquide, per il 18,9% di rinfuse solide, per il 12,7% di unità *ro-ro*, per il 10,2% di *container* e per il 7,3% di altri tipi di carico.

Rotterdam è il primo porto dell'Unione Europea in questo settore. Inoltre, tutti i primi 20 porti europei della classifica dello *short sea shipping* registrano una predominanza di questo tipo di traffico rispetto al trasporto marittimo oceanico: in particolare, la quota dello *short sea shipping* è superiore al 90% nel porto britannico di Forth, nei porti italiani di Augusta e Trieste e nel porto svedese di Goteborg.

SHORT SEA SHIPPING NEI PAESI EU 15 PER TIPOLOGIA DI CARICO. ANNO 2004/
 UE 15 SHORT SEA SHIPPING BY TYPE OF CARGO (YEAR 2004)



Fonte/Source: Short Sea Shipping, Ufficio di Promozione Italia su dati Eurostat

CISTERA A DOPPIO SCAFO "NEVERLAND"; FINAVAL SPA



IMPORTAZIONI DELL'UNIONE EUROPEA PER SISTEMA DI TRASPORTO/

IMPORT OF THE EUROPEAN UNION BY SYSTEM OF TRANSPORT

	Totale/Total		Mare/Sea		Treno/Train		Strada/Road		Aria/Air		Idrovie/Inland		Altri/Others	
	mil t	mil t	%	mil t	%	mil t	%	mil t	%	mil t	%	mil t	%	
Austria	28,6	1,3	4,5	8,5	29,6	3,9	13,5	0,0	0,0	3,0	10,3	12,0	42,0	
Belgio/Belgium	81,6	62,2	76,2	0,2	0,3	5,2	6,4	0,1	0,2	3,2	3,9	10,7	13,1	
Cipro/Cyprus	1,5	1,5	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Danimarca/Denmark	23,6	22,3	94,6	0,1	0,4	1,1	4,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,4	
Estonia	3,3	0,5	14,3	2,5	74,2	0,3	8,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	3,0	
Finlandia/Finland	44,5	25,3	56,8	10,9	24,5	4,2	9,3	0,0	0,0	0,8	1,7	3,4	7,6	
Francia/France	191,0	128,0	67,0	0,5	0,3	5,9	3,1	0,3	0,2	0,4	0,2	55,9	29,3	
Germania/Germany	249,5	98,9	39,6	6,8	2,7	30,4	12,2	0,7	0,3	4,8	1,9	107,9	43,2	
Grecia/Greece	36,9	32,2	87,4	0,5	1,4	2,0	5,3	0,0	0,0	0,0	0,0	2,2	6,0	
Irlanda/Ireland	12,4	12,3	99,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	
ITALIA/Italy	264,4	215,8	81,6	2,5	0,9	7,1	2,7	0,2	0,1	0,0	0,0	38,8	14,7	
Lettonia/Latvia	3,1	0,2	7,9	1,8	59,1	0,3	10,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	22,3	
Lituania/Lithuania	11,2	1,0	8,6	4,0	36,0	0,4	3,6	0,0	0,0	0,0	0,0	5,8	51,8	
Lussemburgo/Luxemburg	0,4	0,1	35,7	0,1	33,7	0,1	30,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Malta	0,1	0,1	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Paesi Bassi/Netherlands	199,5	145,1	72,7	0,3	0,2	2,7	1,4	1,3	0,7	8,9	4,5	41,2	20,7	
Polonia/Poland	34,3	5,8	17,0	12,8	37,4	1,1	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0	14,5	42,3	
Portogallo/Portugal	28,7	28,6	99,7	0,0	0,0	0,1	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Regno Unito/UK	175,1	165,2	94,4	0,1	0,0	0,0	0,0	1,0	0,6	0,0	0,0	8,8	5,0	
Repubblica Ceca	14,3	0,2	1,1	6,2	43,3	0,7	5,1	0,0	0,0	0,0	0,0	7,2	50,5	
Repubblica Slovacca	14,4	0,0	0,0	6,9	48,0	0,3	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,2	50,1	
Slovenia	4,8	1,2	24,9	0,5	9,6	1,4	28,4	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8	37,1	
Spagna/Spain	176,1	166,4	94,5	0,1	0,0	2,9	1,6	0,2	0,1	0,0	0,0	6,6	3,7	
Svezia/Sweden	35,4	30,8	87,0	0,8	2,2	3,3	9,3	0,5	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	
Ungheria	14,9	0,0	0,0	4,5	30,2	1,5	10,1	0,0	0,0	0,4	2,8	8,5	57,0	
Totale/Total	1.649,5	1.145,0	69,4	70,5	4,3	74,8	4,5	4,4	0,3	21,4	1,3	333,4	20,2	

Dati al 2004/Data as of 2004 - Fonte/Source: Eurostat 2005

ESPORTAZIONI DELL'UNIONE EUROPEA PER SISTEMA DI TRASPORTO/EXPORTS OF THE EUROPEAN UNION BY SYSTEM OF TRANSPORT

	Totale/Total		Mare/Sea		Treno/Train		Strada/Road		Aria/Air		Idrovie/Inland		Altri/Others	
	mil t	mil t	%	mil t	%	mil t	%	mil t	%	mil t	%	mil t	%	
Austria	11,9	2,65	22,3	3,37	28,4	5,06	42,6	0,07	0,5	0,63	5,3	0,11	0,9	
Belgio/Belgium	36,7	24,81	67,5	1,19	3,2	8,99	24,5	0,75	2,0	1,00	2,7	0,00	0,0	
Cipro/Cyprus	0,2	0,17	69,0	0,00	0,0	0,02	9,7	0,05	21,4	0,00	0,0	0,00	0,0	
Danimarca/Denmark	7,4	6,11	82,9	0,00	0,0	1,00	13,6	0,00	0,0	0,00	0,0	0,26	3,6	
Estonia	1,4	0,94	68,3	0,23	16,4	0,21	15,3	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00	0,0	
Finlandia/Finland	13,6	10,86	79,7	0,71	5,2	1,96	14,4	0,00	0,0	0,00	0,0	0,10	0,7	
Francia/France	46,8	31,65	67,6	1,70	3,6	10,15	21,7	0,36	0,8	1,25	2,7	1,74	3,7	
Germania/Germany	76,8	36,32	47,3	3,49	4,5	16,29	21,2	0,65	0,8	2,37	3,1	17,70	23,0	
Grecia/Greece	11,7	8,80	75,5	0,18	1,5	2,67	23,0	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00	0,0	
Irlanda/Ireland	2,2	2,13	96,3	0,00	0,0	0,00	0,0	0,08	3,7	0,00	0,0	0,00	0,0	
ITALIA/Italy	51,0	39,63	77,7	1,24	2,4	9,51	18,6	0,29	0,6	0,00	0,0	0,36	0,7	
Lettonia/Latvia	0,8	0,59	70,5	0,13	15,2	0,12	14,4	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00	0,0	
Lituania/Lithuania	2,8	0,91	32,1	1,39	49,2	0,32	11,4	0,00	0,0	0,00	0,0	0,21	7,3	
Lussemburgo/Luxemburg	1,4	0,66	45,8	0,21	14,2	0,58	40,0	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00	0,0	
Malta	0,0	0,02	100,0	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00	0,0	
Paesi Bassi/Netherlands	43,0	32,64	75,9	0,29	0,7	6,78	15,8	0,40	0,9	2,18	5,1	0,73	1,7	
Polonia/Poland	10,5	5,57	52,8	1,86	17,6	2,71	25,7	0,03	0,3	0,03	0,3	0,35	3,3	
Portogallo/Portugal	4,7	4,26	91,5	0,00	0,0	0,18	3,9	0,21	4,6	0,00	0,0	0,00	0,0	
Regno Unito/UK	55,7	55,04	98,8	0,15	0,3	0,00	0,0	0,55	1,0	0,00	0,0	0,00	0,0	
Repubblica Ceca	2,7	0,23	8,4	1,38	51,3	1,04	38,5	0,03	1,3	0,01	0,5	0,00	0,0	
Repubblica Slovacca	1,7	0,03	1,9	1,11	66,8	0,46	27,4	0,00	0,0	0,07	4,0	0,00	0,0	
Slovenia	2,1	0,26	12,5	0,13	6,3	1,41	67,3	0,01	0,4	0,00	0,0	0,28	13,4	
Spagna/Spain	38,4	33,46	87,2	0,09	0,2	3,61	9,4	1,10	2,9	0,00	0,0	0,11	0,3	
Svezia/Sweden	27,6	21,16	76,6	0,91	3,3	5,00	18,1	0,18	0,7	0,00	0,0	0,39	1,4	
Ungheria	4,6	0,00	0,0	1,48	32,1	2,52	54,7	0,09	2,0	0,42	9,1	0,10	2,2	
Totale/Total	455,9	318,9	69,9	21,2	4,7	80,6	17,7	4,9	1,1	7,9	1,7	22,4	4,9	

Dati al 2004/Data as of 2004 - Fonte/Source: Eurostat 2005

SHORT SEA SHIPPING EU 25: PRINCIPALI PORTI, ANNO 2004/MAIN PORTS, YEAR 2004

PORTO/Port	000 tonn.	% SSS su traffico portuale totale
Rotterdam (NL)	187.830	56,8%
Marsiglia (FR)	61.642	67,9%
Anversa (BE)	60.827	44,9%
Le Havre (FR)	46.150	64,2%
Amburgo (DE)	44.208	44,4%
Londra (UK)	42.702	80,1%
Wilhelmshaven (DE)	39.267	87,3%
Grimsby & Immingham (UK)	39.094	67,9%
Trieste (IT)	38.464	92,6%
Tees & Hartlepool (UK)	38.200	71,0%
Goteborg (SE)	33.347	91,6%
Forth (UK)	32.942	94,4%
Genova (IT)	32.610	71,1%
Tallinn (EE)	29.838	80,4%
Augusta (IT)	29.648	93,5%
Amsterdam (NL)	27.100	54,3%
Milford Haven (UK)	26.934	70,0%
Southampton (UK)	26.679	69,4%
Venezia (IT)	24.627	85,3%
Gioia Tauro (IT)	23.865	81,2%

Fonte/Source: Elaborazione Short Sea Shipping, Ufficio di Promozione Italia su dati Eurostat/Italy SSS processing Eurostat data

TRAGHETTO "CARTOUR" CARONTE & TOURIST LINES SPA



MOVIMENTO CONTAINER NEI PRINCIPALI PORTI EUROPEI (MIGLIAIA DI TEU)
MOVEMENT OF CONTAINERS IN THE MAJOR EUROPEAN PORTS (THOUSANDS OF TEU)

Porti/Ports	2001	2002	2003	2004	2005	Var.%	
						2005/2004	2004/2003
Rotterdam	6.100,0	6.515,4	7.100,0	8.300,0	9.287,0	11,9	16,9
Amburgo	4.700,0	5.374,0	6.138,0	7.003,5	8.088,0	15,5	14,1
Anversa	4.200,0	4.777,4	5.445,4	6.064,0	6.482,0	6,9	11,4
Bremerhaven	2.973,0	3.031,6	3.190,7	3.469,1	3.736,0	7,7	8,7
Gioia Tauro	2.488,0	2.954,0	3.080,7	3.261,0	3.161,0	-3,1	5,9
Algeciras	2.151,0	2.229,1	2.515,9	2.937,4	3.180,0	8,3	16,8
Felixstowe	2.800,0	2.750,0	2.700,0	2.700,0	2.700,0	0,0	0,0
Le Havre	1.525,0	1.720,0	1.977,0	2.150,0	2.150,0	0,0	8,8
Valencia	1.506,0	1.821,0	1.992,0	2.127,0	2.397,9	12,7	6,8
Barcellona	1.400,0	1.461,2	1.652,4	1.883,0	2.071,0	10,0	14,0
Genova	1.527,0	1.530,9	1.605,9	1.628,6	1.625,0	-0,2	1,4
Pireo	1.166,0	1.350,0	1.605,0	1.550,0	1.550,0	0,0	-3,4
Malta	1.205,8	1.244,2	1.300,0	1.461,0	1.461,0	0,0	12,4
Southampton	1.170,0	1.275,7	1.377,8	1.441,0	1.441,0	0,0	4,6
Zeebrugge	870,0	959,0	1.220,0	1.200,0	1.420,0	18,3	-1,6
La Spezia	975,0	975,4	1.006,6	1.040,0	1.025,0	-1,4	3,3
Marsiglia	740,0	809,2	831,0	916,0	916,0	0,0	10,2
Taranto	186,0	471,0	658,0	763,3	717,0	-6,1	16,0
Livorno	521,0	547,0	593,0	638,6	659,0	3,2	7,7
Cagliari	29,0	47,0	314,0	501,2	631,0	25,9	59,6
Totale/Total	38.232,8	41.843,3	46.303,4	51.034,7	54.697,9	7,2	10,2
Totale porti italiani	5.726,0	6.525,4	7.258,3	7.832,7	7.818,0	-0,2	7,9
Incidenza porti italiani su totale	15,0%	15,6%	15,7%	15,3%	14,3%		
Incidenza variazione porti italiani su variazione totale porti europei						0	12,1

Fonte/Source: Elaborazione Confitarma su fonti varie/Confitarma processing on various sources

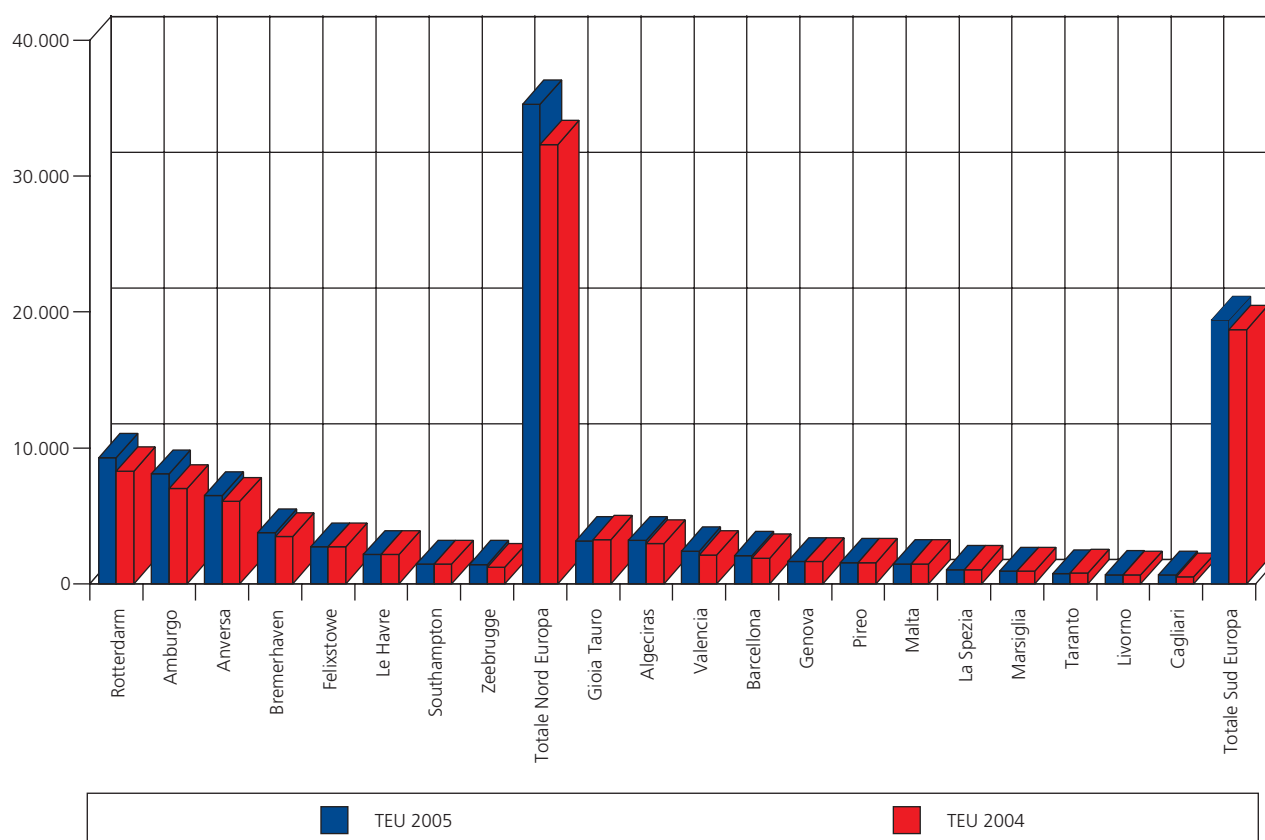
PROPOSTA DI DIRETTIVA SULL'ACCESSO AL MERCATO DEI SERVIZI PORTUALI

Dopo la prima bocciatura della proposta di Direttiva sull'accesso al mercato dei servizi portuali, meglio nota come "Direttiva De Palacio", la Commissione Europea ha adottato nell'ottobre del 2004 una nuova proposta di direttiva sulla materia.

Questa seconda iniziativa, nonostante i reiterati tentativi del relatore, non è riuscita però ad ottenere il voto favorevole del Parlamento Europeo, che l'ha bocciata nel corso della seduta plenaria del 18 gennaio 2006 determinando il suo ritiro definitivo da parte della Commissione europea.

La Commissione si è riservata comunque di elaborare un documento ad *hoc* sulla politica dei porti europei, che sarà oggetto di un ampio dibattito nei prossimi mesi con la redazione di un apposito Libro Bianco.

CONFRONTO TRA PORTI DEL NORD EUROPA E DEL SUD EUROPA (MIGLIAIA DI TEU)/COMPARISON BETWEEN NORTHERN AND SOUTHERN EUROPEAN PORTS



Fonte/Source: Elaborazione Confitarma su fonti varie/Confitarma processing on various sources

LIBRO VERDE SULLA FUTURA POLITICA MARITTIMA DELL'UNIONE PER GLI OCEANI ED I MARI

In una comunicazione presentata congiuntamente dal presidente José Manuel Barroso e dal commissario Joe Borg, responsabile per la pesca e gli affari marittimi, nell'ottobre 2005, la Commissione europea lancia l'iniziativa di un libro verde sulla futura politica marittima dell'Unione europea: tra le ragioni all'origine di questa iniziativa, sottolinea il grande contributo del mare alla nostra vita e al nostro benessere e le sue potenzialità per la crescita economica. Per la Commissione si tratta ora di sfruttare al meglio questo potenziale secondo i principi della sostenibilità. Un approccio integrato ("olistico") aiuterebbe ad evitare conflitti e ad ottimizzare le sinergie fra le varie attività legate al mare, aumentandone il potenziale economico e proteggendo l'ambiente. Esso favorirebbe inoltre una maggiore partecipazione dei soggetti interessati, permettendo loro di avere una visione globale e di comprendere le implicazioni delle diverse attività legate al settore marino.

Una *task force*, costituita dai commissari Verheugen (Impresa e Industria), Barrot (Trasporti), Dimas (Ambiente), Hubner (Politica regionale), Potocnick (Ricerca), Pieblacs (Energia), presieduta dal commissario Borg, sta lavorando intensamente, in sinergia con



GALLEGGIANTE "BULK IRONY"; COECLERICI LOGISTICA SPA

tutte le componenti dell'industria marittima, in vista dell'adozione di un documento di consultazione di indirizzo politico (Libro Verde). La pubblicazione di questo documento, atteso per il 7 giugno 2006, avvierà un'ulteriore ampia consultazione sulle varie opzioni possibili per una politica marittima dell'Unione.

Il cluster marittimo italiano, la Federazione del mare, di cui Confitarma fa parte, ha seguito con grande attenzione l'iniziativa nella sua fase preliminare e, come dimostra la pubblicazione del terzo Rapporto sull'economia del Mare, intende contribuire attivamente al dibattito, che proseguirà per tutto il 2006.

INDENNIZZO DEI DANNI IN CASO DI INQUINAMENTO MARINO

In materia di indennizzo dei danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, l'evento principale del 2005 è la decisione presa a Londra nel corso del mese di ottobre dall'Assemblea dell'IOPC *Fund* di mettere un termine ai lavori del Gruppo incaricato di esaminare l'opportunità di una revisione del regime esistente. Il nuovo regime a tre livelli scaturito dall'intesa con il gruppo internazionale dei *P&I club* contempla la seguente formula:

- attuazione di un accordo che mira ad innalzare su base volontaria i limiti massimi di indennizzo per le navi di piccola dimensione ai sensi della convenzione CLC - *Civil Liability convention* (Accordo STOPIA - *Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement*) entrato in vigore il 20 febbraio 2006;
- divisione tra i proprietari delle navi e i ricevitori di idrocarburi del costo di indennizzo versato al Fondo IOPC, attraverso un accordo volontario TOPIA - *Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement*, entrato in vigore il 20 febbraio 2006;

- creazione di un gruppo di lavoro in seno all'IOCP *fund* sul trasporto di idrocarburi con navi substandard.

CONCORRENZA NEI TRASPORTI MARITTIMI DI LINEA

Nel contesto dell'applicazione delle regole di concorrenza ai trasporti marittimi, la Commissione ha pubblicato nel 2004 un Libro bianco nel quale ha proposto l'abrogazione del Regolamento n. 4056/86, che determina le modalità di applicazione delle regole della concorrenza ai trasporti marittimi di linea (Conferenze marittime), dimostrandosi tuttavia aperta a soluzioni alternative. Le discussioni con gli operatori, rappresentati in seno all'ECSA (European Community Shipowners Associations) e l'ELAA (European Liner Affairs Association) sono state intense lungo tutto il 2005, per culminare con l'adozione da parte della Commissione, nel dicembre 2005, di una proposta di regolamento che abroga il Regolamento n. 4056/86 e modifica il regolamento n. 1/2003, estendendone il campo di applicazione al cabotaggio e ai servizi *Tramp*.

Servizi di linea: grazie a una intensa azione di *lobby* da parte dell'industria nel corso dell'*iter* legislativo, la Commissione ha accettato di adottare, prima dell'entrata in vigore del Regolamento che abroga il Regolamento n. 4056/86 prevista a fine 2009, delle *Guidelines* in alternativa al regime delle Conferenze, al fine di dare al settore un livello minimo di certezza giuridica richiesta dagli operatori.

Servizi *tramp*: come annunciato nel Libro bianco del 2004, la Commissione europea ha deciso di applicare il Regolamento n.1/2003 concernente l'applicazione delle regole di concorrenza, di cui all'articolo 81 e 82 del trattato (cosiddetto "regolamento di procedura"), ai settori *tramp* e di cabotaggio, che erano esclusi dal campo di applicazione. Tuttavia, considerando le specificità del mercato del trasporto marittimo internazionale non di linea (servizi *tramp*), la Commissione ha accettato di adottare delle *Guidelines* per

ORE BULK OIL CARRIER "FOUR MOON"; PREMUDA SPA



precisare le modalità di applicazione delle regole di concorrenza. La Commissione sta tuttora raccogliendo presso le associazioni di rappresentanza del settore (ECSA, ELAA) informazioni in merito per meglio "calibrare" il suo documento, atteso per la fine del 2006.

REVISIONE DEL REGIME DI RESPONSABILITÀ DEL VETTORE NEL TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI (Convenzione di Atene 1974/2002)

Il 2005 vede l'approfondimento della riflessione sulle problematiche attinenti all'attuazione del regime di responsabilità del vettore nei servizi di trasporto internazionale di passeggeri (crociere e traghetti), così come definito dalla Convenzione di Atene 1974/2002, con particolare accenno alla copertura assicurativa dei rischi terroristici, e alla responsabilità del vettore, temi tuttora in corso di definizione a livello internazionale, in sede IMO;

Parallelamente, la riflessione è portata in ambito comunitario, con l'adozione della proposta di Regolamento (CE) relativa alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare e per vie navigabili interne in caso di incidente, proposta che fa parte delle sette misure legislative del terzo pacchetto sulla sicurezza marittima, adottato dalla Commissione nel 2005.

La proposta legislativa, di particolare interesse per l'armamento italiano, mira a incorporare la Convenzione di Atene del 1974, come modificata dal Protocollo del 2002, nel diritto comunitario con le seguenti modifiche:

- estensione del campo di applicazione al traffico di cabotaggio e alle vie di navigazione interne;
- eliminazione della possibilità concessa agli Stati membri dalla Convenzione di Atene 1974/2002 di fissare limiti di responsabilità più elevati rispetto a quelli consentiti dalla Convenzione;
- per i danni o la perdita di apparecchiature mediche/ausili alla mobilità appartenenti ad un passeggero a mobilità ridotta, risarcimento massimo equivalente al valore di sostituzione dell'apparecchiatura o dell'ausilio;
- in caso di morte o di lesioni personali di un passeggero, il vettore effettua un anticipo di pagamento sufficiente a coprire le necessità economiche immediate, come quelli previsti per il settore aereo e ferroviario;
- informazione dei passeggeri sui loro diritti (limiti di risarcimento in caso di morte, lesioni personali, perdita o danni al bagaglio) prima del viaggio.

Tale proposta, che sta iniziando l'*iter* legislativo, prevede, nel quadro della procedura di codecisione, l'esame da parte del Parlamento e del Consiglio europei prima dell'adozione definitiva attesa entro il 2007. La proposta è stata inserita tra le priorità del programma di lavoro della Finlandia, che assumerà dal 1° luglio al 31 dicembre 2006 la presidenza di turno dell'UE.

4

IL LAVORO A BORDO E LA FORMAZIONE

OCCUPAZIONE MARITTIMA

I posti di lavoro a bordo della flotta italiana risultano a fine 2005 pari a circa 27.450, di cui 17.950 coperti da marittimi italiani o europei, e 9.500 da personale non europeo. Su tali posti ruotano 35.600 marittimi. Il rapporto tra personale di terra e personale imbarcato è stimato oggi uno a cinque, per cui i posti di lavoro a terra sono stimati a fine 2005 in circa 5.500 unità.

STIMA DEI POSTI DI LAVORO A BORDO DELLE NAVI ITALIANE SUPERIORI ALLE 100 TSL/ ESTIMATED JOBS ON BOARD ITALIAN SHIPS OF MORE THAN 100 GT

NAVI DA CARICO LIQUIDO/LIQUID CARGO SHIPS	5.350
Petroliere/Oil tankers	2.400
Gassiere/Gas tankers	750
Chimichiere (OIL-CHEM)/Chemical tankers	1.820
Altre cisterne/Other tankers	380
NAVI DA CARICO SECCO/DRY CARGO SHIPS	3.260
Carico generale/General Cargo	650
Portacontaineri e frigorifere/Container ships	530
Portarinfuse/Bulk carriers	880
Traghetti/Ferries	1.200
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI/PASSENGER SHIPS	16.120
Crociera/Cruise	7.500
Aliscafi, Catamarani e unità veloci/Hovercraft, Catamaran and fast units	700
Traghetti/Ferries	7.060
Altre navi trasporto passeggeri/Others passenger ships	860
PORTARINFUSE POLIVALENTI/MULTI PURPOSE CARRIERS	50
Ore/Oil, OBO	50
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI/AUXILIARY SERVICES SHIP	2.670
Rimorchiatori e navi appoggio/Tugboats	1.790
Altri tipi di navi/Others	880
PERSONALE ALBERGHIERO/HOTEL PERSONALE	6.950
TOTALE/TOTAL	27.450

Fonte/Source: Confitarma





PORTARINFUSE "ROSALIA D'AMATO"; PERSEVERANZA SPA

IL LAVORO A BORDO: PROBLEMATICHE COMUNITARIE E INTERNAZIONALI

Nel corso del 2005, la retribuzione dei marittimi secondo gli accordi collettivi dei paesi dell'Ue in cui risiedono è stata oggetto di discussione in seno all'ECSA (*European Community Shipowners Associations*) dati i problemi per l'impiego di marittimi provenienti dai paesi che hanno aderito all'Ue nel 2004 ed in particolare per quelli polacchi. Per l'imbarco sulle navi italiane è stata individuata una soluzione temporanea tramite accordi con le organizzazioni sindacali nazionali. E' probabile comunque che la questione verrà deferita all'esame della Corte di Giustizia Europea.

In sede internazionale, nel febbraio del 2006, dopo dieci anni di lavori, a Ginevra, in occasione della 94^a sessione della Conferenza Internazionale del Lavoro Marittimo dell'ILO (*International Labour Office*) è stata adottata all'unanimità la nuova Convenzione sul lavoro marittimo (*Commarcon - Consolidated Maritime Convention*), che riunisce in uno stesso testo oltre sessanta strumenti normativi internazionali, aggiornati e modificati.

La Convenzione, che interessa 1,2 milioni di marittimi, disciplina tutti gli aspetti del lavoro marittimo e definisce diritti e doveri di tutte le parti coinvolte nel rapporto di lavoro, armatori, marittimi ed anche *manning agents* e agenzie di collocamento. Alcune parti delle Convenzioni precedenti sono state modificate ed alleggerite per assicurare un ampio numero di ratifiche.

Si tratta di uno strumento innovativo che, accanto a norme obbligatorie, introduce sanzioni in caso di non osservanza, le quali possono arrivare all'arresto della nave per gravi inadempienze a seguito di verifiche attuate attraverso il sistema del *Port State Control*.

Inoltre, per la prima volta viene inserito il principio del "*no more favorable treatment*", in base al quale se una nave tocca il porto di una nazione che ha ratificato la Convenzione sarà

sottoposta alle verifiche previste dalla Convenzione stessa anche se lo Stato di cui la nave porta la bandiera non l'ha ratificata. L'applicazione di questo principio ha rilevanti conseguenze pratiche, in quanto qualsiasi paese intenda avere una marina mercantile, dovrà applicare gli *standard* previsti dalla Convenzione, che entrerà in vigore dopo la ratifica di 30 Stati con almeno il 33% della flotta mondiale: pur trattandosi di percentuali alte è probabile che questi risultati possano essere raggiunti, considerando che l'Unione Europea conta da sola 25 Stati, tutti propensi a ratificare rapidamente, con una percentuale sul tonnellaggio mondiale che varia dal 23% al 27%.

Per quanto riguarda la bandiera italiana, l'entrata in vigore della Convenzione dovrebbe essere positiva, dato che verranno meno i vantaggi concorrenziali derivanti alle marine di quei paesi che non applicano gli strumenti internazionali, visto che l'Italia ha già ratificato la maggior parte delle convenzioni precedenti. Eventuali conseguenze negative potrebbero derivare dalle modifiche che l'Amministrazione italiana potrà apportare in fase di traduzione e ratifica della Convenzione.

Un'altra attività che coinvolge direttamente Confitarma è la negoziazione dei contratti collettivi internazionali in seno all'IMEC (*International Maritime Employers Committee*), organizzazione internazionale con sede a Londra, che conta circa cento associati cui fanno capo navi con 42 bandiere differenti per un totale di circa 15 milioni di tonnellate.

Il coinvolgimento di Confitarma in questa attività è diretto a fissare una base di riferimento internazionale inferiore a quella imposta dall'ITF (*International Transport Workers Federation*), in modo che i contratti italiani siano inferiori sia a questi che a quelli negoziati dall'IMEC. L'ultimo accordo è stato firmato dall'IMEC con l'ITF nell'ottobre 2005 a Tokyo. La crescita spettacolare dell'IMEC, oltre ai problemi di tipo organizzativo derivanti dal fatto che i soci sono distribuiti in tutto il mondo ed è difficile organizzare riunioni frequenti, preoccupa altre organizzazioni internazionali per il nuovo ruolo che si sta venendo a creare nel contesto dei fenomeni generati dalla globalizzazione dei mercati, sebbene a tutt'oggi l'IMEC si occupa della contrattazione collettiva internazionale di lavoro svolgendo un'attività del tutto innovativa rispetto alle altre organizzazioni che si occupano della materia lavoristica a livello internazionale.

IL LAVORO A BORDO: PROBLEMATICHE NAZIONALI

Nel mese di dicembre del 2004, prima della sua naturale scadenza (31 dicembre 2004), è stato raggiunto l'accordo con le organizzazioni sindacali Filt/Cgil, Fit/Cisl e Uiltrasporti per il rinnovo della parte economica (biennio 2005 – 2006) dei contratti collettivi nazionali di lavoro del personale marittimo e di quello amministrativo e di terra. L'applicazione del metodo della concertazione ha favorito un approccio non ideologico alla trattativa, consentendo alle parti di arrivare ad una rapida conclusione, tenendo conto, sia dei parametri dettati dal Protocollo del 23 luglio 1993 che delle richieste avanzate dai sindacati. Nel mese di gennaio 2005 le aziende che operano nel cabotaggio inferiore alle 100 miglia hanno potuto dare applicazione all'incremento dello sgravio contributivo che era stato

umentato dal 25 al 50%, con decorrenza 1° gennaio 2004 e l'intervento di Confitarma ha reso possibile la rapida emanazione da parte dell'INPS della circolare con le istruzioni relative anche al conguaglio dei periodi pregressi.

Nei primi mesi dell'anno il Dipartimento della navigazione ed il trasporto marittimo ed aereo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha approvato i decreti ministeriali per l'istituzione dei libretti di addestramento per gli allievi ufficiali e per gli aspiranti comuni di guardia. Tali provvedimenti erano attesi da tempo al fine di dotare gli allievi e gli aspiranti del proprio libretto nel quale riportare l'addestramento ricevuto.

Particolare attenzione è stata rivolta alla corretta applicazione da parte delle imprese armatoriali delle procedure previste dall'accordo sindacale del 21 febbraio 2002, relativo alle deroghe per l'imbarco di marittimi extra-comunitari in caso di indisponibilità di marittimi italiani/comunitari, soprattutto in riferimento alle numerose richieste di deroga per qualifiche inferiori a quelle di ufficiale.

Nel mese di maggio 2005, Confitarma e Fedarlinea hanno sottoscritto con Filt/Cgil, Fit/Cisl e Uiltrasporti un accordo su alcuni importanti punti rimasti in sospeso nel corso dell'ultima contrattazione per il rinnovo dei CCNL e in particolare, l'aggiornamento della tabella retributiva per i marittimi extra comunitari imbarcati a bordo delle navi iscritte nel Registro internazionale, con integrazioni delle indennità per infortunio previste dal contratto; istituzione di un premio di fidelizzazione, anche nel contratto di lavoro dei comandanti e direttori di macchina, come strumento alternativo alla CRL; definizione, a livello di contratto nazionale, delle indennità di navigazione per i comandanti, i direttori di macchina, i comandanti in 2a e i direttori di macchina in 2a imbarcati sulle navi da crociera; chiarimento di alcuni aspetti relativi ai turni particolari nel protocollo di assicurazione del Fanimar.

Rimangono ancora da chiarire i problemi relativi alla concessione degli appalti dei servizi complementari a bordo delle navi operanti in cabotaggio, soprattutto a seguito delle circolari emanate dal Dipartimento della navigazione ed il trasporto marittimo ed aereo, che hanno dato luogo a problemi di applicazione e di contrasto con le circolari precedenti.

Nel corso dell'anno, in attuazione della Direttiva 1999/63/CE è stato approvato il decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108 relativo all'orario di lavoro della gente di mare che ha determinato difficoltà oggettive in quanto il recepimento della direttiva comunitaria scaturita dall'accordo raggiunto a livello europeo tra le organizzazioni dei datori di lavoro e dei lavoratori, che a sua volta riprende le norme contenute nella Convenzione OIL n. 180, introduce modifiche che incidono pesantemente sulla gestione delle navi battenti bandiera italiana, pregiudicandone la competitività in rapporto a navi con altre bandiere. In dicembre, a seguito di un incontro dell'armamento, privato e pubblico, e delle organizzazioni sindacali dei lavoratori, per un incontro con i dirigenti dei Ministeri delle Infrastrutture e Trasporti e del Lavoro e Politiche Sociali, è stata predisposta una lettera congiunta Confitarma-Fedarlinea nella quale sono stati evidenziate le questioni che destano la preoccupazione dell'armamento, alcune delle quali potranno essere risolte con una circolare interpretativa mentre per altri sarà necessaria una modifica legislativa.



LA SEDE DELL'ACCADEMIA ITALIANA DELLA MARINA MERCANTILE A GENOVA

FORMAZIONE PROFESSIONALE

Un'attenzione particolare in questo anno è stata data alla formazione, principalmente per alcune figure di bordo marittimo ma anche per la riqualificazione di alcune categorie impiegate a terra.

Nel novembre 2005, dopo circa un anno di preparazione, è stata inaugurata a Genova l'Accademia Italiana della Marina Mercantile. Si tratta della prima Accademia a livello nazionale e lo scopo principale, almeno inizialmente, è di effettuare un corso post-diploma, che si svolge in parte a terra attraverso periodi di studio ed in parte a bordo con relativi imbarchi di allievi diplomati di coperta e macchina, provenienti da tutte le regioni italiane. Lo scopo finale è quello di preparare gli allievi attraverso il percorso accademico ad essere pronti, entro un periodo massimo di 24 mesi, a sostenere l'esame per il patentino di III° ufficiale.

Al corso del primo anno di Accademia si sono iscritti, attraverso concorso, oltre 300 diplomati e al percorso formativo sono stati ammessi 100 allievi, distribuiti in 60 di coperta e 40 di macchina. Inoltre è stato creato anche un corso post-diploma per 20 commissari di bordo. La presenza delle donne nei tre corsi sopra indicati è di circa il 10%. La distribuzione dei 120 ragazzi è ripartita quasi equamente tra le regioni del Nord, del Sud e del Centro. Le presenze più massicce vengono dalla Sicilia, Liguria, Campania, Toscana e Sardegna.

L'Accademia promossa dalla Provincia di Genova ha tra i Soci oltre a Confitarma e Fedarlinea le principali organizzazioni operanti nel settore marittimo, la Capitaneria del Porto di Genova, il Rina, gli Istituti Nautici, i Sindacati di Categoria.

Il progetto ha avuto inoltre l'approvazione ed il finanziamento, come corso IFTS (Istruzione Formazione Tecnica Superiore), da parte del MIUR (Ministero Istruzione

Università e Ricerca) oltre al riconoscimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministro del Welfare e - non ultimo - anche da parte della Commissione Trasporti dell'Ue. All'iniziativa hanno aderito le principali compagnie di navigazione iscritte a Confitarma, in quanto questa ritiene che sia importante avere a bordo delle navi italiane personale nazionale altamente qualificato, soprattutto nelle categorie degli ufficiali. E' già allo studio la seconda edizione del corso, che inizierà a settembre attraverso le previste selezioni.

Un'altra importante iniziativa nel settore della formazione è la creazione di un corso sperimentale per cuochi di bordo in quanto sulle navi nazionali si è evidenziata una mancanza di personale italiano proprio in questa categoria.

Patrocinato dalla Regione Campania, il primo corso per 20 allievi (da marzo a giugno 2006) prevede un periodo di esercitazioni a terra e *stage* di due mesi a bordo. Dopo gli esami gli allievi vengono subito imbarcati.

Anche nel settore amministrativo sono state portate avanti alcune rilevanti iniziative utilizzando le disponibilità messe a disposizione dal Fondo Sociale Europeo. Si sono infatti svolti corsi per dipendenti delle Compagnie di navigazione soprattutto relativi ad un perfezionamento della conoscenza della lingua inglese.

Una menzione a parte merita il progetto di formazione *Seamaster*, giunto ormai alla sua terza edizione. Dopo la prima esperienza romana (presso la *Link Campus University* con il patrocinio del Gruppo Giovani Armatori e dell'IPSEMA) e la seconda genovese (presso il campus di Savona con l'Università di Genova), quest'anno il *Master* è stato organizzato con l'Università di Trieste (ISTIEE), mantenendo le caratteristiche iniziali del progetto formativo: approfondimento accademico delle tematiche marittime (economia, diritto, geopolitica e pianificazione dei porti e delle rotte); incontro con i principali operatori del settore al fine di completare la formazione e la conoscenza del settore anche attraverso *visiting* in diverse realtà operative, composizione internazionale della classe studentesca, individuazione delle sedi di *stage* in funzione di inclinazioni e interessi manifestati, durante la fase di lezione frontale in aula, dai singoli studenti; sessioni di esame alla fine di ogni modulo di lezione al fine di valutare le conoscenze apprese ed eventualmente colmare le lacune; presentazione di una tesi di approfondimento alla fine del *master*.

5

LA TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO E LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

È indubbio il forte nesso esistente tra le tematiche ambientali e tutte le attività sociali ed economiche. E ciò vale certamente di più per un settore come il mare, che trova nell'ambiente il suo *habitat* di lavoro, la base della propria stessa esistenza.

Gli armatori sono molto attivi nell'impegno ambientale e hanno indirizzato larga parte dei loro sforzi imprenditoriali e finanziari a ribadire questa vocazione, alimentando e sostenendo un percorso che vede in primo piano la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e di un dialogo costante tra dimensione produttiva e contesto ambientale.

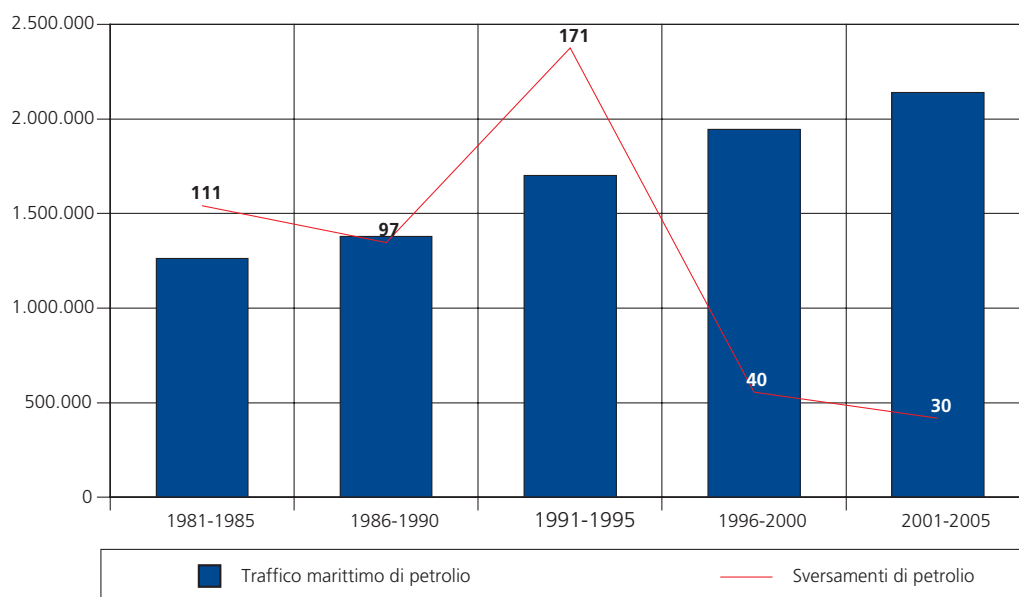
La convivenza tra ecologia, sviluppo commerciale e tecnologie costituisce il presente e il futuro dei traffici marittimi, il paradigma economico e culturale da cui far partire i prossimi modelli di sviluppo e le linee guida di una politica economica che integri competitività, innovazione e sostenibilità.

BETTOLINA CISTERNA A DOPPIO SCAFO "GIULIANA"; GIULIANA BUNKERAGGI



Nel corso degli ultimi trenta anni si rileva, del resto, una notevole riduzione degli sversamenti di idrocarburi in mare a seguito di un sinistro marittimo o di operazioni delle navi.

TRAFFICO MARITTIMO DI PETROLIO E SVERSAMENTI ANNUALI MEDI/
OIL MARITIME TRAFFIC AND AVERAGE SPILL PER YEAR



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

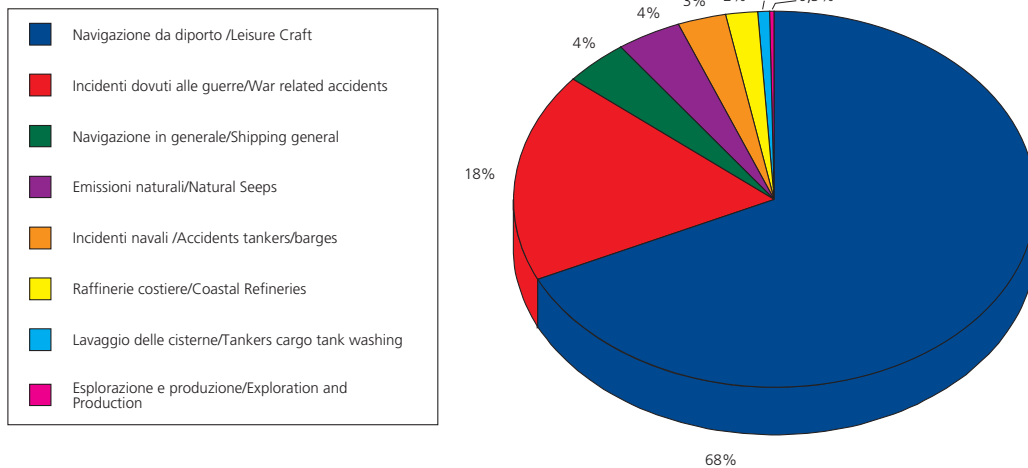
In questo contesto, le imprese di navigazione italiane sono impegnate nel raggiungimento del duplice obiettivo del rilancio dell'economia e della preservazione dello stato di salute del contesto marittimo e territoriale, attraverso azioni con le quali realizzare un programma per lo sviluppo eco-sostenibile della flotta, al fine di cogliere tutte le opportunità di sviluppo derivanti dalle specificità del settore marittimo e da una maggiore responsabilizzazione ambientale delle imprese armatoriali.

Non bisogna dimenticare infatti che, rispetto ai settori terrestri, il settore marittimo non richiede la realizzazione di infrastrutture e l'impatto sull'ambiente è limitato e circoscritto a determinate aree, piuttosto che ad interi corridoi territoriali.

Il primo e più importante impegno per uno sviluppo economico sostenibile e ambientalmente compatibile, le imprese italiane di navigazione lo stanno compiendo nella direzione di migliorare aziende e navi.

Pertanto, oggi è errata la convinzione che le navi cisterna siano la principale causa dell'inquinamento marino da idrocarburi: le statistiche dimostrano che la maggior parte non deriva dal trasporto petrolifero, ma è di origine naturale e terrestre.

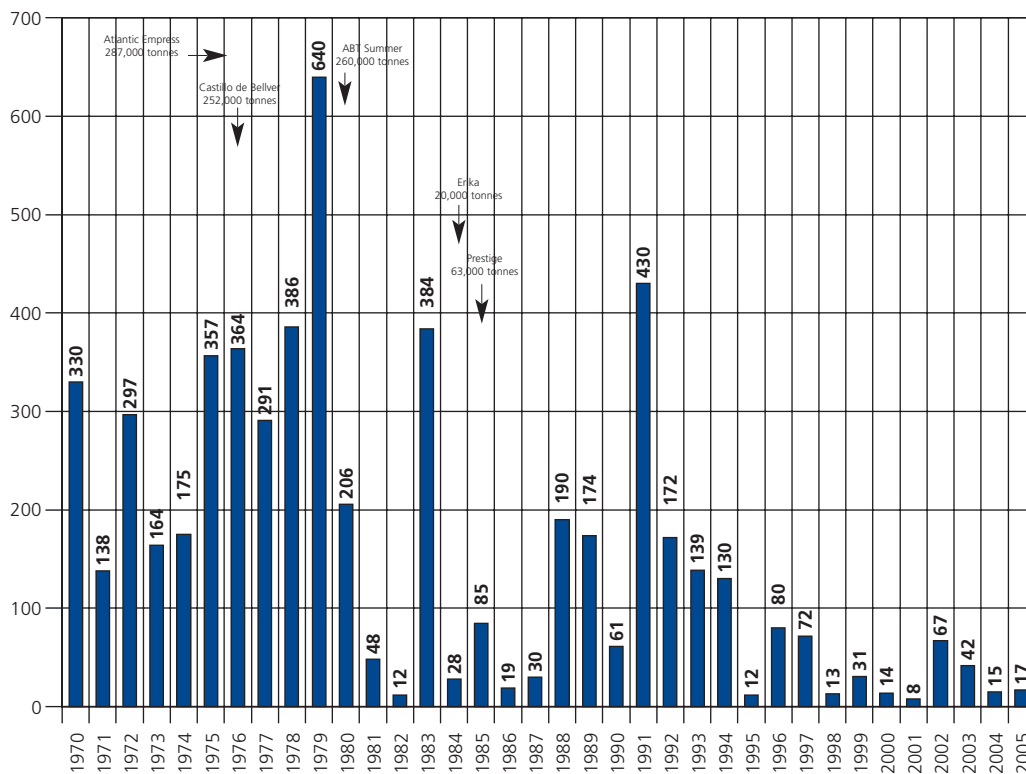
LE CAUSE DELL'INQUINAMENTO MARINO DA IDROCARBURI/SOURCES OF MARITIME OIL POLLUTION



Fonte/Source: INTERTANKO

I PRINCIPALI INCIDENTI MARITTIMI CON SVERSAMENTI DI IDROCARBURI DAL 1970 AD OGGI/

PRINCIPAL MARITIME CASUALTIES WITH PETROLEUM RELEASES SINCE 1970



Fonte/Source: ITOFP

MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELLA GESTIONE AMBIENTALE

A fine 2003, Confitarma ha avviato con il supporto della Commissione europea il progetto *Shipping with EMAS*. Si tratta di un progetto-pilota innovativo, il cui obiettivo è la sperimentazione del sistema comunitario di gestione ambientale volontario (EMAS) e l'elaborazione di linee-guida per l'applicazione di tale sistema alle imprese di navigazione. EMAS recepisce al suo interno la certificazione ISO 14001, differenziandosi in primo luogo da essa per la maggiore attenzione posta nella comunicazione diretta all'opinione pubblica.

Nell'ambito delle varie attività previste dal progetto, di particolare rilevanza è l'analisi delle opportunità di integrazione di EMAS con il codice ISM (*International Safety Code*) e con le altre norme e procedure già vigenti nello *shipping*.

I risultati del progetto verranno presentati nel corso di un convegno finale internazionale, previsto per il mese di luglio 2006; le linee-guida sull'applicazione di EMAS allo *shipping*, pubblicate su *cd-rom*, saranno distribuite a tutte le compagnie di navigazione comunitarie.

PHASING OUT DELLE CISTERNE A SINGOLO SCAFO

Nel 2001 è stata favorita concretamente l'eliminazione in Italia di navi cisterna con più di venti anni di età, vietando inoltre l'iscrizione nei registri nazionali di navi analoghe di bandiera estera. Ciò ha consentito all'armamento italiano di essere all'avanguardia nel mondo per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e la salvaguardia dell'ambiente. La legge n.13 del 2006, approvata dal Parlamento alla fine del 2005, consente ora di completare l'ammodernamento della flotta cisterniera, favorendo l'uso di navi a doppio scafo attraverso un contributo per la demolizione anticipata delle navi cisterna a scafo singolo abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici aventi portata lorda superiore a 600 tonnellate, la cui entrata in esercizio alla data del 31 dicembre 2004 risalgia ad oltre 15 anni.

Il provvedimento inoltre, istituisce un fondo per favorire il potenziamento, la sostituzione e l'ammodernamento delle unità navali destinate al servizio di trasporto pubblico locale (unità con capacità di trasporto non superiore ai 350 passeggeri) effettuato per via marittima, fluviale e lacuale.

Per essere operativo il provvedimento dovrà ottenere il benestare dell'Unione europea.

PORT STATE CONTROL

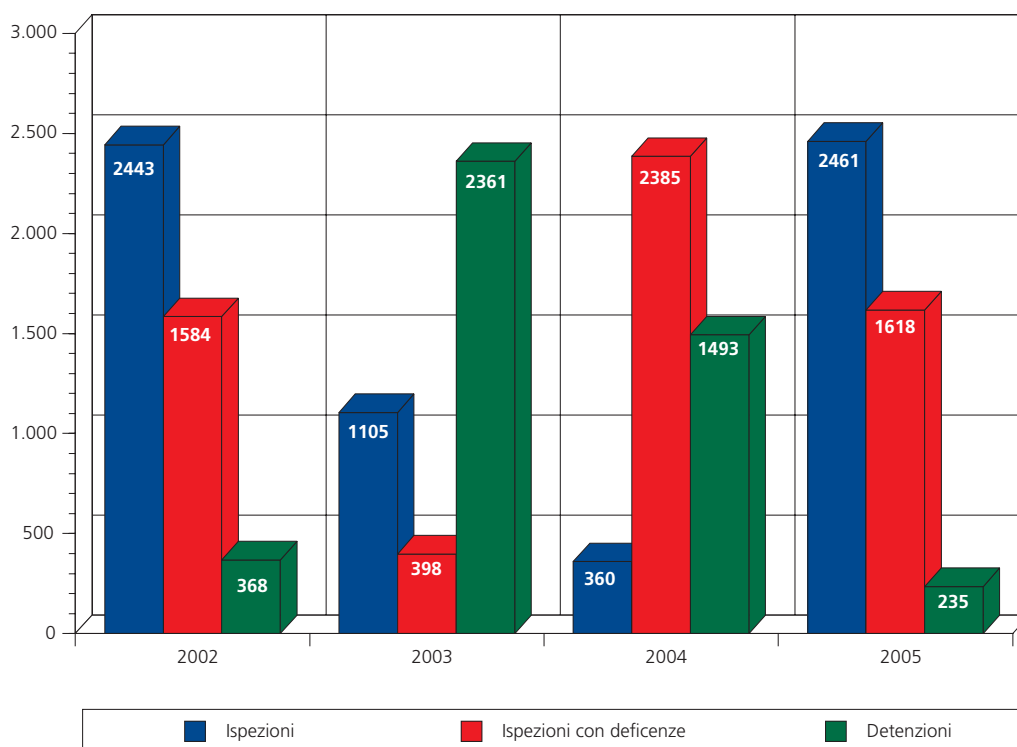
Nel 2005 la flotta di bandiera italiana, con solo 7 navi detenute, consolida la sua posizione nella *White List* del *Paris MoU* che comprende tutti gli Stati che garantiscono elevati standard di sicurezza per le proprie navi.

PORT STATE CONTROL - PERFORMANCE FLOTTA ITALIANA/PSC ITALIAN FLEET PERFORMANCES

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
ISPEZIONI	229	265	247	288	336	370	357
DETENZIONI	20	17	13	9	14	7	7

Inoltre, nel corso del 2005, per il 7° anno consecutivo, l'Italia consegue il primato, rispetto agli altri Stati membri del *Paris MoU*, in termini di numero di ispezioni effettuate, numero di deficienze riscontrate a bordo, numero di navi fermate (sino all'eliminazione delle gravi irregolarità rilevate), numero di navi bandite (ovvero delle navi allontanate dal porto con contestuale notifica del divieto di operare nell'intera Regione del *Paris MoU*).

ATTIVITÀ PSC IN ITALIA/PSC ACTIVITY IN ITALY



Fonte/Source: Elaborazione Confitarma su dati Comando Generale Capitanerie di Porto

La diminuzione del numero delle navi detenute, registrata negli ultimi anni nell'intera Regione del *Paris MoU*, è da attribuire all'efficacia dell'azione di controllo.

CONTENUTO DI ZOLFO NEI COMBUSTIBILI MARINI

Dopo un lungo iter legislativo, l'11 agosto 2005 è entrata in vigore la direttiva 2005/33/CE (sostitutiva della direttiva 32/1999/CE), relativa al tenore di zolfo nei combustibili marini,

che entro 12 mesi dovrà essere recepita dagli ordinamenti nazionali degli Stati membri dell'Ue.

Si tratta di un provvedimento di una certa rilevanza per il settore marittimo - al quale peraltro l'industria avrebbe preferito un intervento di mera applicazione dell'Annesso VI della Marpol - che ha visto anche una certa contrapposizione fra il Parlamento Europeo, orientato verso misure di lungo periodo, e il Consiglio UE, schierato invece per misure dislocate su un arco temporale più ristretto.

Durante il percorso della Direttiva, le associazioni armatoriali comunitarie, tra cui Confitarma, attraverso ECSA, ICS (*International Chamber of Shipping*) e Intertanko hanno sviluppato in maniera concertata un'intensa azione nei confronti del Parlamento europeo e del Consiglio, per invitarli ad adottare un approccio più vicino alle esigenze operative dell'armamento, onde evitare problematiche derivanti dalla attuale situazione del mercato dei combustibili e dalla difficoltà di adattamento a norme divergenti da quelle internazionali.

Sul piano strategico, la Direttiva va vista come primo provvedimento nell'ambito di un processo di abbattimento del livello delle emissioni causate dal trasporto marittimo, che riguarderà non solo il tenore di zolfo dei combustibili, ma anche altre emissioni inquinanti, quali NOx, VOCs, etc.

In sostanza, la direttiva da un lato riprende quanto già previsto dall'Annesso VI della Marpol (1,5% massimo di zolfo nel combustibile marino nelle aree SECA, sistema di monitoraggio e controllo del tenore di zolfo del combustibile fornito alle navi) e dall'altro, introduce norme che riguardando alcune categorie di navi (in particolare le navi passeggeri in traffico di linea intra UE) e specifiche situazioni (ad esempio la sosta prolungata in porto) prefigurando la necessità di importanti interventi di adeguamento tecnico.

NAVE APPOGGIO "MARE GRIGIO"; BAMBINI SRL



RECUPERO DEI RIFIUTI PERICOLOSI PROVENIENTI DALLA NAVE

La direttiva 2000/59/CE sulle “*reception facilities*”, recepita con il decreto legislativo n. 182 del 2003, aveva creato numerose incertezze di tipo interpretativo sulle modalità di recupero di alcune tipologie di rifiuti e di residui del carico provenienti dalle navi (acque di sentina e di lavaggio). Le conseguenti misure cautelative poste in essere dagli impianti di ricezione avevano portato al blocco di tali servizi. Questa temporanea sospensione del recupero dei rifiuti generati dalle navi aveva limitato gravemente l'operatività delle stesse: si è reso pertanto necessario un atto legislativo per riportare a una normale e abituale efficienza operativa l'attività di recupero delle acque di sentina e di lavaggio, contenenti residui del carico generate dalle navi nel corso delle loro operazioni commerciali.

Il percorso si è completato alla fine del 2005, con la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale del decreto emanato dal ministro dell'Ambiente, di concerto con i ministri delle Attività Produttive e della Salute, contenente il Regolamento attuativo degli Art. 31 e 33 del c.d. Decreto Ronchi cui possono essere ammessi i soggetti che ritirano i rifiuti delle navi. Di particolare interesse per il nostro settore è la possibilità concessa a tali impianti di effettuare queste operazioni avvalendosi di procedure amministrative e operative semplificate.

SECURITY

L'entrata in vigore della nuova normativa internazionale in materia di *security* ha dato origine ad una serie di problematiche, alcune legate alla difficoltà di introdurre le nuove procedure all'interno della “gestione nave”, consolidatasi nel tempo, altre dovute soprattutto allo scarso adeguamento della maggior parte dei porti alle misure di sicurezza richieste.

Il comune impegno di armamento ed Amministrazione ha fatto sì che a livello nazionale nel 2005 l'intera flotta interessata dall'ISPS *Code* risulta correttamente certificata.

Confitarma, soprattutto attraverso la commissione navigazione oceanica, ha seguito da vicino tale complessa materia fin dal suo insorgere, anche promuovendo la creazione di un Gruppo di lavoro *ad hoc* composto dai CSO aziendali e da rappresentanti istituzionali, al fine di trovare insieme le migliori soluzioni operative. Particolare attenzione è stata rivolta all'elaborazione del Programma Nazionale di Sicurezza Marittima (PNSM), attraverso l'attiva partecipazione al tavolo interministeriale CISM del Gruppo di Lavoro *ad hoc* costituito in seno alla Commissione Navigazione oceanica. Tale attività ha comportato un intenso lavoro di mediazione e proposizione al fine di riequilibrare gli sfavorevoli contenuti della prima bozza del documento.

L'attuazione delle nuove normative in materia sia di *security*, in particolare l'applicazione dell'ISPS *Code*, sia di *Port State Control* ha fatto riscontrare risultati ampiamente positivi. Dal 1° luglio 2004, data di implementazione dell'ISPS *Code* al 1° luglio 2005, risulta che su 197 navi ispezionate (169 ispezioni PSC e 56 ISPS), 161 unità sono risultate in regola, nessuna nave è stata detenuta e sono state riscontrate solo 40 deficienze di bassa gravità.

SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

A seguito degli attacchi subiti dalle navi “Jolly Marrone” della società I. Messina e “Cielo di Milano” della Società d’Amico di Navigazione nel luglio 2005 al largo delle coste della Somalia, Confitarma sollecita l’intervento della Marina Militare italiana al fine di garantire nelle acque del Mar Arabico la sorveglianza e la scorta delle navi mercantili e di prevenire e contrastare gli attacchi dei pirati. Il 6 agosto con l’invio della Nave Granatiere è avviata l’operazione “Mare Sicuro 2005”.

I risultati ottenuti dall’azione della Marina Militare, oltre a rappresentare nel contesto internazionale un’efficace attività in sostegno all’identità nazionale e di collaborazione per la sicurezza del mare, rinsalda il legame già esistente con l’industria armatoriale italiana e sono alla base della collaborazione con Confitarma ed il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, che si esplica attraverso incontri periodici, per aggiornamenti sulla situazione, e scambi di informazioni, utili a rafforzare sempre più la sicurezza della navi mercantili italiane nei confronti di attacchi di pirateria.

Alla luce anche dei riconoscimenti in sede IMO sull’attività svolta dall’Italia per contrastare la pirateria nel Corno d’Africa, è emersa l’importanza del coordinamento delle azioni svolte dalle nazioni coinvolte nella succitata operazione, anche in relazione alla notevole ampiezza dell’area.

TRAGHETTO PORTACONTENITORI “JOLLY MARRONE”; I. MESSINA & C. SPA



6

L'ORGANIZZAZIONE DI CONFITARMA



GENNARO FIORE
DIRETTORE GENERALE

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, curando l'assistenza e la tutela degli interessi di tutte le imprese associate, rappresentandole di fronte alle autorità politiche, amministrative ed a qualsiasi organismo pubblico o privato di natura nazionale ed internazionale, 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 consulenza agli associati.

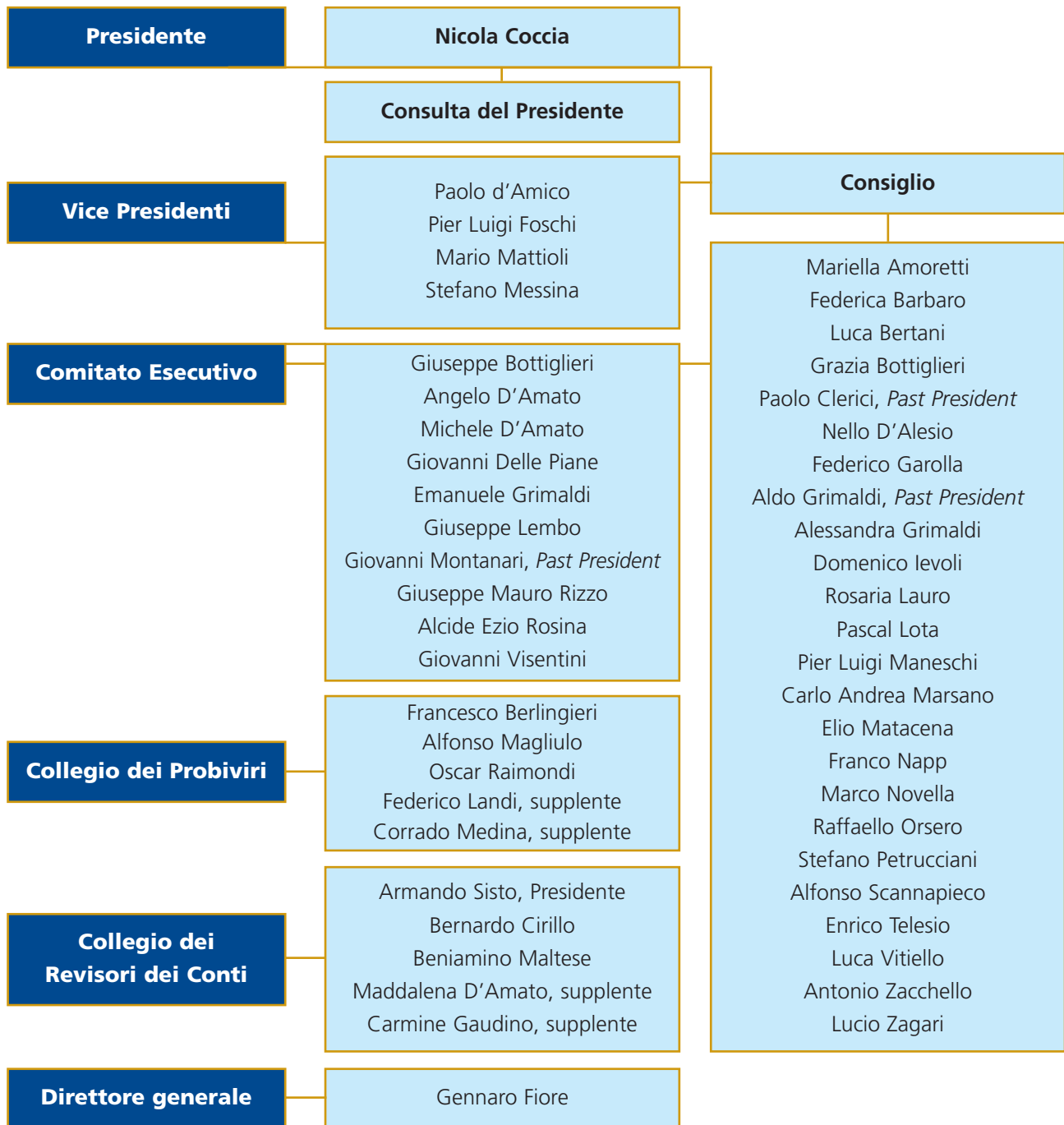
CONFITARMA aderisce a CONFINDUSTRIA ed a FEDERTRASPORTO – Federazione Nazionale dei sistemi e delle modalità di trasporto, è direttamente rappresentata nel CNEL - Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro e nell'IPSEMA – Istituto di Previdenza per il Settore Marittimo, inoltre è tra le fondatrici 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' Association*
- ICS - *International Chamber of Shipping*
- ISF - *International Shipping Federation*
- BIMCO - *Baltic and International Maritime Council Association*
- 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.





COMMISSIONI

FINANZA E DIRITTO D'IMPRESA

Angelo D'Amato, *Presidente*

Bartolomeo Carini, Fabrizio Vettosi
Vicepresidenti

Federica Barbaro, Ugo De Carlini,
Angelo Della Gatta, Alessandro Dietrich,
Franco Di Geronimo, Carlo Lomartire,
Diego Pacella, Marco Tassara

Marco Quadrani, *Segretario*

GESTIONE TECNICA NAVI

Michele D'Amato, *Presidente*

Pasquale Della Gatta, *Vicepresidente*

Umberto D'Amato, Bruno Dionisi,
Emanuele Marrone, Franco Porcellacchia,
Leonardo Rondinella, Paolo Satriano,
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,
Alessandra Grimaldi, Carlo Andrea Marsano,
Franco Napp, Giuseppe Nocerino,
Gianpaolo Polichetti

Luca Sisto, *Segretario*

PORTI E INFRASTRUTTURE

Nicola Coccia, *Presidente*

Gianpaolo Polichetti, *Vicepresidente*

Giancarlo Balza, Grazia Bottiglieri,
Mariella Bottiglieri, Ferrero Cafaro,
Giorgio Cerboni, Mario Mattioli,
Giorgio Medi, Luigi Morgantini,
Luca Vitiello

Giuseppe Lombardi, *Segretario*

NAVIGAZIONE OCEANICA

Giuseppe Bottiglieri, *Presidente*

Cesare d'Amico, *Vicepresidente*

Federica Barbaro, Emanuele Calviello,
Girolamo Carignani, Giampaolo Cerruti,
Emilio Falsetti, Leonardo Lembo,
Alfonso Scannapieco, Enrico Sposato,
Antonio Zacchello

Luca Sisto, *Segretario*

RELAZIONI INDUSTRIALI

Stefano Messina, *Presidente*

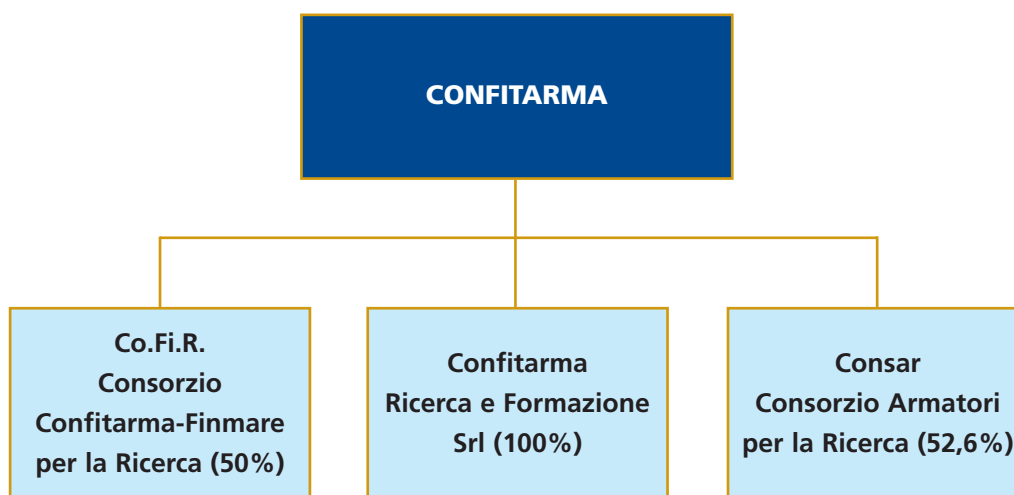
Michele Bottiglieri, *Vicepresidente*

Massimo Alessandri, Gabriele Arveda,
Maurizio Campagnoli, Danilo Chiaruttini,
Giuseppe Coccia, Fulvio Fossa,
Renato Giannantonio, Carlo Miccio,
Alfonso Vitale

Roberto Aglieta, *Segretario*

GRUPPO CSO

Cesare D'Amico, *Presidente*

COMMISSIONE REGOLE E COMPETITIVITÀ**Nicola Coccia**, *Presidente***Nicola Coccia** - Coordinatore della Commissione**Paolo d'Amico** - Vice Presidente Confitarma**Mario Mattioli** - Vice Presidente Confitarma**Giuseppe Mauro Rizzo** - Presidente Giovani Armatori**Francesco Berlingieri** - Presidente Associazione Italiana di Diritto Marittimo**Ivo Maria Braguglia** - Capo del Servizio del Contenzioso Diplomatico MAE**Luciano Dassatti** - Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto**Silvio Di Virgilio** - Capo del Dipartimento del Trasporto Marittimo e Aereo MIT**Ugo Salerno** - Amministratore Delegato del Rina S.p.a**Elda Turco Bulgherini** - Presidente del Comitato romano AIDIM**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 e Maurizia de Angelis****I CONSORZI E LE SOCIETÀ PARTECIPATE**

Il Gruppo Giovani Armatori, dopo un semestre di attività informale - in attuazione dell'art. 26 dello Statuto Confederale - si è costituito il 28 giugno 1995 con i seguenti scopi associativi:

- promuovere nel Gruppo 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 insieme agli altri associati presenziano alle Commissioni consultive, dedicate all'approfondimento delle problematiche del comparto armatoriale e del sistema marittimo.

Significativa la partecipazione dei Giovani Armatori ai Gruppi di lavoro ECSA nel 2005.

Costante l'interesse per l'evoluzione del sistema scolastico, in relazione soprattutto allo sviluppo delle professioni marittime. In tal senso, decisivo il contributo apportato dal Gruppo all'istituzione della prima Accademia del Mare italiana, inaugurata a Genova l'11 novembre 2005.

Grande impegno anche sul fronte della crescita personale, professionale e del marketing associativo, con l'organizzazione di incontri:

- esperienze associative a confronto, con apertura e coinvolgimento dei Giovani Imprenditori di Confindustria (Capri - ottobre 2005);
- momenti di formazione, dedicati alle abilità di comunicazione e di *leadership* (Roma - dicembre 2005);
- riunioni di aggiornamento in materia di *security* nella logistica in collaborazione con Wista (Roma - marzo 2006);
- incontri di approfondimento, su aziende familiari, nuove generazioni e *governance*, con l'intervento del Prof. Guido Corbetta dell'Università Bocconi e la partecipazione di Matteo Colaninno, Presidente dei Giovani Imprenditori (Cortina d'Ampezzo - marzo 2006);
- giornate di riflessione, sulla Dottrina sociale della Chiesa e il ruolo dell'uomo nell'economia, ospiti della Fondazione Centesimus Annus, con il coinvolgimento dei Giovani Imprenditori di Confindustria (Città del Vaticano - 25 maggio 2006).

CONSIGLIO DIRETTIVO/MANAGEMENT COUNCIL

Presidente/President	Giuseppe Mauro Rizzo
Vice Presidenti/Vice Presidents	Alessandra Bertani
	Franco Napp
<i>Past President</i>	Stefano Messina
	Mariella Bottiglieri
	Emanuele D'Abundo
	Valeria Novella
	Antonio Zacchello
Segretario/Secretary	Francesco Beltrano