



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

ASSEMBLEA dei SOCI

**RELAZIONE DEL CONSIGLIO
per l'anno 2004**

*THE COUNCIL REPORT
TO THE ANNUAL GENERAL MEETING*

INDICE

PREMESSA	5
LA CONGIUNTURA ECONOMICA	7
1.1 L'inarrestabile evoluzione mondiale	7
1.2 Le due velocità dell'Europa allargata	11
1.3 Le incertezze del quadro italiano.	13
I TRAFFICI MARITTIMI	21
2.1 I visibili effetti della globalizzazione	21
2.2 Il ruolo “strategico” del mare in Europa	27
2.3 Italia: la stagione delle Autostrade del Mare	34
LA FLOTTA E LE COSTRUZIONI NAVALI	39
3.1 L'esplosione dello scenario mondiale	39
3.2 Il potenziale europeo	55
3.3 L'eccellenza italiana	57
IL MERCATO DEI NOLI: ANCORA NELLA FASE ALTA DEL CICLO	60
L'APPROFONDIMENTO SULLE POLITICHE	63
5.1 Cabotaggio	63
5.2 Trasporti	63
5.3 Porti	65
5.4 Finanza e Tributi.	68
5.5 Relazioni Industriali	71
5.6 Formazione	72
5.7 Ambiente	73
5.8 Sicurezza e Security.	75
L'ORGANIZZAZIONE DI CONFITARMA	77
6.1 La struttura	78
6.2 Cariche confederali (al 31 Dicembre 2004)	79
6.2 Cariche confederali (al 6 Luglio 2005).	80
6.3 Commissioni.	81
6.4 Giovani Armatori	82
ENGLISH VERSION	83
INDICE DEI GRAFICI E DELLE TABELLE	101



Prefazione del Presidente di Confitarma Nicola Coccia

I principali indicatori dell'economia mondiale lasciano intravedere le avvisaglie di una seppur frammentata ripresa.

Nel 2004 a livello mondiale sono cresciuti contemporaneamente il PIL, la produzione industriale, il commercio, con tassi di incremento significativi.

Nel contempo, i segnali negativi della congiuntura europea e italiana, peraltro inaspriti durante il primo semestre di quest'anno sottolineano l'esigenza di attivare nuovi strumenti per tenere il passo sostenuto dei mercati emergenti.

E' indicativo in questa ottica che l'andamento del commercio marittimo internazionale abbia manifestato un segno di costante e durevole positività, confermando le sue rilevanti potenzialità di sviluppo.

Lo *shipping* italiano da parte sua, ha dato un contributo considerevole a questo sviluppo, concretizzando le aspettative di crescita, dimostrando ancora una volta di saper raccogliere le sfide della globalizzazione, raggiungendo un ruolo primario in molti settori delle attività marittime.

Per questo, ora si candida a costituire un punto di riferimento per il rilancio dell'economia nazionale e ad attivare una rete imprenditoriale internazionalizzata e competitiva.

L'osservazione delle dinamiche di trasformazione del sistema economico e logistico nazionale e internazionale mette in chiara evidenza l'ottimo stato di salute delle imprese italiane di navigazione.

Lo sforzo compiuto dalla Confitarma e dalle singole imprese armatoriali per rielaborare e ridefinire la competitività e le direttrici dei traffici marittimi rivela il ruolo di primo piano dell'industria della navigazione nel panorama nazionale e globale.

L'impegno prioritario è consistito nel mettere al servizio del comparto marittimo e di tutti gli operatori coinvolti una flotta moderna e strumenti innovativi, in grado di supportare i dispositivi formativi, tecnologici e finanziari del settore.

Ciò consente agli armatori italiani di affrontare con relativa serenità le molteplici sfide aperte dalla complessità e instabilità dello scenario mondiale, in continua evoluzione.

Lo sviluppo europeo e mondiale della logistica, le dinamiche emergenti del turismo globale l'esponentiale crescita della domanda di infrastrutture portano a prendere atto del fatto che uno dei pilastri fondamentali dell'economia globale è costituito dalla risorsa Mare, anche in considerazione del confortante andamento del sistema degli scambi mondiali e dell'incremento continuo e spontaneo delle cosiddette Autostrade del Mare, che rappresentano oggi una fitta rete di collegamenti già operativa ed efficiente.

La globalizzazione incide poi in maniera significativa sugli investimenti nei porti, nelle reti materiali e immateriali, nel trasporto marittimo.

In questo scenario ricco di contraddizioni ed opportunità, gli armatori italiani hanno scelto anche nel 2004 la strada dell'impegno costante, dell'innovazione, della valorizzazione delle risorse, della capacità di rischiare, della qualità imprenditoriale, in sostanza, della cultura d'impresa.

Gli sforzi della Confitarma si sono in particolare concentrati sull'ambizioso progetto per la realizzazione di un sistema logistico integrato, in grado di accelerare i processi della catena produttiva, di favorire l'allargamento di modalità di sviluppo sostenibili, di rendere realmente fluida la movimentazione delle merci e dei passeggeri.

La stagione appena trascorsa si è distinta, inoltre, per l'attivazione di strumenti finanziari volti a sostenere la crescita del flusso dei traffici marittimi e a rilanciare gli investimenti.

Tra mobilità ordinaria di merci e passeggeri, Autostrade del mare, integrazione logistica, capacità imprenditoriale densa di investimenti e fortemente internazionalizzata per vocazione, identità e cultura, l'armamento italiano può a ragione essere considerato la base portante per la valorizzazione del Sistema-Italia nel mercato globale.

L'industria armatoriale è disponibile ancora una volta a collaborare a tal fine, a rimettersi in giuoco, ad offrire i suoi servizi e la sua competenza per favorire una crescita continua e un'internazionalizzazione crescente del Paese.

1.1 L'inarrestabile evoluzione mondiale

L'analisi dei principali indicatori dell'economia mondiale lascia intravedere i segnali di uno scenario del commercio mondiale in continuo rilancio.

Nel 2004 crescono contemporaneamente il PIL, la produzione industriale, il commercio marittimo e complessivo del mondo, con tassi di incremento significativi.

L'aumento della produzione manifesta un andamento in consistente recupero, segnalando un progresso giunto a quota 3,6% rispetto al 2,2% dell'anno precedente.

L'indicatore più adeguato per verificare l'evoluzione della "tonnage demand" è la crescita della produzione industriale che, stando alle ultime rilevazioni, triplica il proprio incremento rispetto al 2003, passando da una performance dell'1,2% ad un tasso di sviluppo del 3,9%.

In linea con il trend generale, appare l'evoluzione del commercio mondiale che, dopo aver segnato un aumento del 4,5% nel 2003, continua a progredire a ritmi più che sostenuti: +9,5%.

Il commercio marittimo internazionale evidenzia nel 2004 un incremento del 6,7% con una performance assoluta che ammonta a 6.540 milioni di tonnellate trasportate lungo le rotte dei traffici globali.

Il "transportation work" misurato in tonnellate-miglia fa riscontrare un avanzamento del 6,9%, raggiungendo quota 27.640 miliardi tonnellate-miglia a conferma della già intensa crescita di sette punti percentuali fatta registrare nel precedente anno.

I principali indicatori dell'economia mondiale

World economic trend

	var. % rispetto all'anno precedente / annual % change on previous year	
	2003	2004
PIL / GDP	2,2	3,6
Produzione industriale / Industrial production	1,2	3,9
Commercio mondiale / World Trade	5,1	9,5
Commercio marittimo / Sea Trade (tons)	5,4	6,7
Commercio marittimo / Sea Trade (t/m)	7,0	6,9

Fonte / Source: OECD e Fearnleys

Tre variabili, in particolare, stanno incidendo sugli equilibri economici e commerciali del mondo: il forte apprezzamento dell'Euro nei confronti del Dollaro, il rialzo improvviso del prezzo del greggio e il leggero recupero dei mercati finanziari internazionali.

Il quadro analitico dei mercati finanziari offre alcune importanti evidenze: nel 2004 il Dow Jones tiene e sembra ritrovare stabilità dopo l'exploit del 2003 che ha visto crescere il suo giro d'affari di circa il 25%; il Nasdaq continua la sua fase di rilancio con un ritmo incalzante (+8,5%), ma meno energico rispetto alla scorsa stagione (+50%); il Mib 30 mostra, invece, una dimensione della ripresa più equilibrata.

L'andamento dei cambi valutari offre una connotazione fortemente orientata: il 2004, infatti, conferma la direzione del biennio precedente, mettendo in evidenza il sostanziale quanto progressivo deprezzamento del dollaro sia rispetto all'euro che nei confronti dello Yen.

Al contrario, la discontinuità delle variazioni di prezzo del petrolio consegna all'economia mondiale un'immagine di notevole instabilità e una prospettiva di incerta direzione.

L'evoluzione di alcuni parametri economico-finanziari mondiali

Evolution of some world's economic parameters

var. % rispetto all'anno precedente / annual % change on previous year							
	MERCATI FINANZIARI / BOURSES				VALUTE / CURRENCY		PETROLIO / OIL
	Dow Jones	Nasdaq	Nikkei	Mib30	EUR/USD	USD/JPY	Brent
2000	-6,2	-43,6	-27,1	1,7	-6,6	11,6	-6,5
2001	-7,1	-14,9	-23,5	-26,2	-5,6	14,5	-15,0
2002	-16,8	-31,5	-18,6	-26,0	17,8	-9,4	46,1
2003	25,3	50,0	24,4	11,8	20,2	-9,7	0,2
2004	-1,3	8,5	7,6	16,8	7,6	-4,4	34,6

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

Le peculiarità dell'economia globale si addensano con sempre maggiore frequenza attorno ai mercati emergenti.

I tassi di crescita della produzione industriale, in tal senso, costituiscono un banco di prova del dinamismo delle economie: nel 2004 spiccano i risultati della Cina (+16,3%), di Singapore (+16,0%), dell'Europa dell'Est (+11,3%), ma anche dell'Argentina (+7,8%) e del Brasile (+7,7%).

Di non trascurabile entità gli esiti produttivi degli Usa - che escono dalla stagnazione dello scorso anno (+0,3%) riscontrando nel 2004 un progresso del 4,4 % - e del Giappone, che giunge ad un incremento del 5,5%.

La crescita della produzione industriale nel mondo

Evolution of the World Industrial Production

var. % rispetto all'anno precedente / annual % change

	2003	2004
Argentina	12,5	7,8
Brasile / Brazil	0,7	7,7
Cina / China	16,7	16,3
Corea del Sud / Korea (south)	4,8	10,3
Europa dell'Est / East Europe	7,6	11,3
Giappone / Japan	3,2	5,5
India	6,0	7,8
Malesia / Malaysia	8,3	11,2
Russia	7,0	6,1
Singapore	2,9	16,0
Taiwan	6,6	10,1
Thailandia / Thailand	11,7	8,4
USA	0,3	4,4

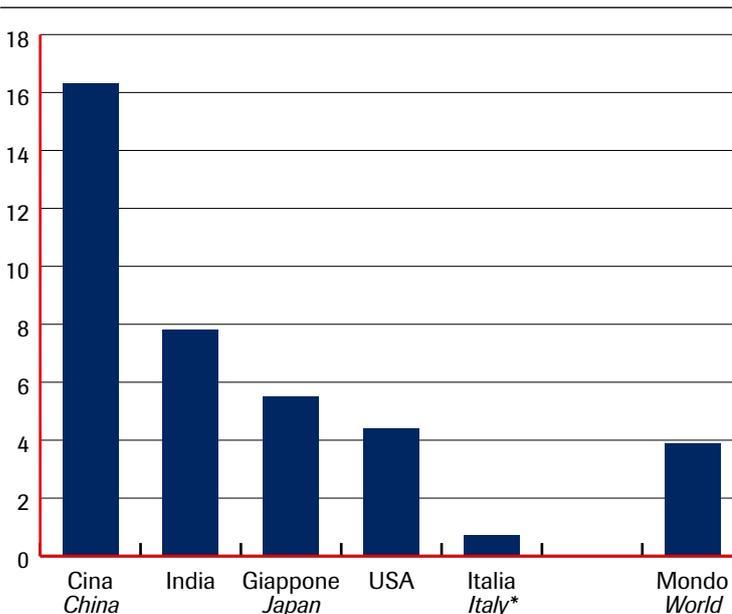
Fonte / Source: Clarkson Research Studies, 2005

La dinamica della produzione industriale nel mondo.

Tasso di crescita 2003/2004

Dynamics of the World Industrial Production.

Rate of increase 2003/2004



* Valore grezzo. Il dato corretto per i giorni lavorativi è pari a -0,4%.
Rough value. The corrected data for working day amount to -0,4%.

Fonte / Source: Clarkson Research Studies e Istat, 2005

L'osservazione della distribuzione geografica del commercio mondiale consente di avere una visione ancora più dettagliata dell'evoluzione del mercato globale.

La ripartizione dell'import e dell'export internazionale segnala il lento declino delle capacità attrattive dei Paesi economicamente avanzati e tecnologicamente progrediti a favore soprattutto dell'Oriente del pianeta.

I Paesi appartenenti all'OCSE (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico), che soltanto nel 1998 vantavano il 75,1% dell'esportazioni e il 74,6% delle importazioni mondiali, ora detengono appena il 69,8% dell'output globale e il 72,6% dell'input.

La Cina prosegue la sua esponenziale crescita economica con tassi di sviluppo, negli ultimi tre anni, mai inferiori al 20%, spostando il baricentro dei traffici commerciali e della produzione industriale verso il Far East.

La geografia del commercio mondiale: la ripartizione % dell'Export e dell'Import

Distribution of % value of World's Import and Export

	val. % medio / average % value						
Paesi / Country	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
EXPORT							
TOTALE OCSE / TOTAL OECD di cui / which of	75,1	74,5	71,9	72,2	71,4	70,7	69,8
Francia / France	5,6	5,3	4,8	4,9	4,9	4,9	4,7
Germania / Germany	9,2	8,9	8,1	8,6	9,0	9,4	9,4
ITALIA / ITALY	4,6	4,3	3,9	4,1	4,0	4,1	4,0
Giappone / Japan	6,2	6,4	6,5	5,7	5,6	5,5	5,5
Regno Unito / UK	5,6	5,5	5,2	5,2	5,2	4,9	4,7
USA	14,1	14,1	14,0	13,6	12,6	11,3	10,8
TOTALE NON-OCSE / TOTAL NOT OECD di cui / which of	24,9	25,5	28,1	27,8	28,6	29,3	30,2
Non-OECD Asia	14,7	15,1	16,3	16,0	16,8	17,1	17,3
America Latina / Latin America	2,9	2,8	2,9	2,9	2,7	2,7	2,7
IMPORT							
TOTALE OCSE / TOTAL OECD di cui / which of	74,6	75,8	74,6	74,3	73,8	73,5	72,6
Francia / France	5,1	4,9	4,6	4,6	4,6	4,8	4,7
Germania / Germany	8,8	8,7	8,0	8,1	7,9	8,4	8,2
ITALIA / ITALY	4,1	4,0	3,7	3,9	3,9	4,0	3,9
Giappone / Japan	5,2	5,5	5,7	5,3	5,0	4,8	4,8
Regno Unito / UK	5,9	5,9	5,5	5,7	5,8	5,5	5,4
USA	16,7	17,9	18,8	18,4	18,0	16,9	16,4
TOTALE NON-OCSE / TOTAL NOT OECD di cui / which of	25,4	24,2	25,4	25,7	26,2	26,5	27,4
Non-OCSE Asia / Non-OECD Asia	13,7	13,9	15,3	14,9	15,5	15,8	16,6
America Latina / Latin America	3,6	3,0	3,0	3,0	2,5	2,3	2,4

N.B.: Gli aggregati sono calcolati al lordo del commercio infra-regionale / Aggregates are calculated on infra-regional trade gross

Fonte / Source: OECD Economic Outlook Database



il porto di Salerno

La geografia del commercio mondiale: la distribuzione della crescita

Distribution of world's trade increase

var.% rispetto all'anno precedente, media dei valori di import ed export / annual % change, average of exp and imp

Area	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
CRESCITA DEL COMMERCIO (VAR.%) / WORLD'S TRADE % INCREASE							
Totale OCSE / TOTAL OECD	6,3	6,9	11,8	-0,1	2,2	3,0	8,4
di cui / which of							
NAFTA (a)	7,9	8,9	11,5	-3,7	1,1	2,5	9,6
OECD Europa / Europe	8,2	5,8	11,7	2,6	1,6	1,8	6,4
OECD Asia & Pacifico (b)	-3,9	7,0	12,6	-3,0	7,6	8,7	13,6
Totale Non-OCSE / TOTAL NOT OECD	-1,8	5,3	13,7	0,7	7,5	10,4	12,2
di cui / which of							
Cina / China	1,9	17,2	25,5	6,0	23,1	26,5	20,1
America Latina / Latin America	8,0	-5,2	5,9	3,4	-5,7	5,5	14,3
MONDO / World	4,0	6,5	12,3	0,1	3,6	5,1	9,5
CONTRIBUTO ALLA CRESCITA DEL COMMERCIO MONDIALE (PUNTI %) / CONTRIBUTION TO WORLD'S TRADE % INCREASE							
Totale OCSE / TOTAL OECD	4,5	5,1	8,7	-0,1	1,6	2,2	5,9
di cui / which of							
NAFTA (a)	1,7	2,0	2,6	-0,9	0,2	0,5	2,0
OECD Europa / Europe	3,2	2,4	4,8	1,0	0,7	0,7	2,5
OECD Asia & Pacifico (b)	-0,4	0,7	1,3	-0,3	0,7	0,9	1,4
Totale Non-OCSE / TOTAL NOT OECD	-0,5	1,4	3,6	0,2	2,0	2,9	3,6
di cui / which of							
Cina / China	0,1	0,5	0,8	0,2	0,8	1,1	1,0
America Latina / Latin America	0,3	-0,2	0,2	0,1	-0,2	0,2	0,4
MONDO / World	4,0	6,5	12,3	0,1	3,6	5,1	9,5

(a) Canada, Messico e USA; (b) Australia, Giappone, Corea e Nuova Zelanda

N.B.: Gli aggregati sono stati calcolati al lordo del commercio infra-regionale come somma dei volumi espressi in 2.000 US\$.
Aggregates are calculated on gross infra-regional trade as total volume expressed in 2,000 US\$.

Fonte / Source: OECD Economic Outlook Database

1.2 Le due velocità dell'Europa allargata

Il PIL della nuova Unione Europea, costituita a partire dal 1° Maggio 2004 da 25 Paesi membri, registra un tasso di crescita pari al 2,3%, sostanzialmente equivalente all'incremento fatto segnare dall'UE15 (+2,2%).

In un quadro di generico rallentamento economico, all'interno dello scacchiere europeo appaiono significativi i progressi fatti rilevare nel 2004 da alcuni Paesi che hanno appena aderito all'Unione: Polonia (+5,4%), Repubblica Slovacca (+4,9%), Ungheria e Repubblica Ceca (+3,9%).

La bilancia commerciale dell'UE

Ue Commercial balance

	miliardi / billion us\$		
	2002	2003	2004
Germania / Germany	10,4	12,2	16,2
Irlanda / Ireland	3,0	3,2	3,5
Italia / Italy	0,7	0,3	-0,1
Olanda / Netherlands	2,1	2,5	3,1
Polonia / Poland	-1,2	-1,2	-1,2
Regno Unito / UK	-5,1	-6,5	-9,3
Spagna / Spain	-3,3	-4,4	-6,3
UE 15	9,8	8,5	6,3

Fonte / Source: OECD

Il prodotto interno lordo nell'UE

Real GDP in Eu Countries

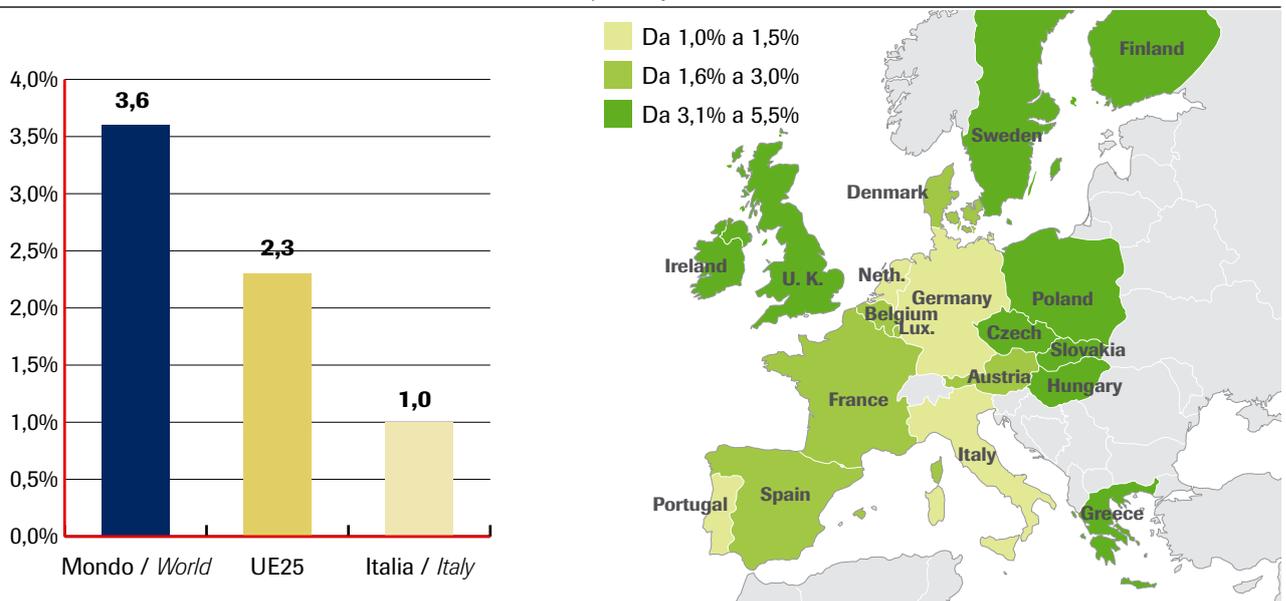
var. % rispetto all'anno precedente / annual % change on previous year

	2001	2002	2003	2004
Austria	0,7	1,2	0,8	1,8
Belgio / Belgium	0,9	0,9	1,3	2,7
Danimarca / Denmark	1,6	1,0	0,5	2,4
Finlandia / Finland	1,0	2,3	2,1	3,1
Francia / France	2,1	1,1	0,5	2,1
Germania / Germany	1,0	0,1	-0,1	1,2
Grecia / Greece	4,3	3,6	4,5	3,8
Irlanda / Ireland	6,0	6,1	3,6	4,9
Italia / Italy	1,7	0,4	0,4	1,0
Lussemburgo / Luxembourg	1,5	2,5	2,9	4,2
Norvegia / Norway	2,7	1,4	0,4	3,2
Paesi Bassi / Netherlands	1,4	0,6	-0,9	1,2
Polonia / Poland	1,0	1,4	3,8	5,4
Portogallo / Portugal	1,6	0,4	-1,2	1,5
Regno Unito / UK	2,3	1,8	2,2	3,2
Rep. Ceca / Czech Republic	2,6	1,5	3,1	3,9
Rep. Slovacca / Slovak Republic	3,8	4,4	4,2	4,9
Spagna / Spain	2,8	2,2	2,5	2,6
Svezia / Sweden	1,2	2,0	1,7	3,3
Ungheria / Hungary	3,8	3,5	2,9	3,9
EU 15	1,7	1,0	0,8	2,2
EU 25	1,7	1,1	0,9	2,3

Fonte / Source: Eurostat e OECD

Tasso di crescita del Prodotto Interno Lordo nel 2004. Mondo, Europa, Italia

Growth rate of Gross Domestic Product 2004. Word, Europe, Italy



Fonte / Source: elaborazione su dati Istat, Eurostat e OCSE, 2005 / processing of Istat, Eurostat and OCSE data, 2005

In termini quantitativi, il mare costituisce la prima modalità di trasporto sia per ciò che riguarda le esportazioni sia per ciò che attiene alle importazioni.

In dettaglio, nelle importazioni il contributo della modalità mare al commercio dell'UE25 ammonta al 67,1% del totale, mentre nelle esportazioni l'utilizzo delle rotte marittime per il flusso dei traffici è pari al 71,5%.

La propensione all'utilizzo della modalità strada è più intensa in uscita che in entrata: infatti, nelle importazioni il traffico via terra ammonta soltanto al 3,6% del totale, mentre nelle esportazioni il contributo della modalità strada risulta più che quadruplicato (15,8%).

Il quadro analitico muta se si prende in considerazione la dinamica del commercio intracomunitario: mantenendo il medesimo confronto, la modalità di trasporto "strada" risulta la più adoperata sia negli acquisti (34,8% contro il 20,9% della modalità mare) che nelle vendite (34,5% contro il 19,5% di quelle eseguite per via marittima).

L'utilizzo della modalità "treno" risulta maggiore nel traffico intracomunitario rispetto al commercio extra-UE25 (rispettivamente una media del 7,2% contro il 5,3%).

Commercio dell'Unione Europea per modalità di trasporto

Ue Trade by mode of transport

EU25, anno / year 2003

	Importazioni / Import		Esportazioni / Export		Totale / TOTAL	
	mil t	%	mil t	%	mil t	%
Mare / SEA	1.062,6	67,1	305,8	71,5	1.368,4	68,0
Treno / Rail	81,4	5,1	25,1	5,9	106,5	5,3
Strada / Road	57,8	3,6	67,8	15,8	125,6	6,2
Aria / Air	2,6	0,2	4,4	1,0	7,0	0,3
Idrovie / Inland waterways	20,3	1,3	7,3	1,7	27,6	1,4
Altri / Other	359,6	22,7	17,5	4,1	377,1	18,7
TOTALE / TOTAL	1.584,3	100	427,9	100	2.012,2	100

Fonte / Source: Eurostat

Commercio intracomunitario per modalità di trasporto

Intra-community trade by mode of transport

EU25, anno / year 2003

	Acquisti / Purchases		Vendite / Sales		Totale / TOTAL	
	mil t	%	mil t	%	mil t	%
Mare / SEA	293,4	20,9	283,1	19,5	576,5	20,2
Treno / Rail	99,4	7,1	107,2	7,4	206,6	7,2
Strada / Road	487,8	34,8	500,0	34,5	987,8	34,6
Aria / Air	0,6	0,0	4,0	0,3	4,6	0,2
Idrovie / Inland waterways	73,6	5,2	112,9	7,8	186,5	6,5
Altri / Other	447,8	31,9	441,0	30,5	888,8	31,2
TOTALE / TOTAL	1.402,6	100	1.448,2	100	2.850,8	100

Fonte / Source: Eurostat



Portacontainers "Grande Amburgo" e "Repubblica di Roma"; Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.a.

1.3 Le incertezze del quadro italiano

Il 2004 rappresenta per l'Italia una fase di cauta ripresa. Dopo un biennio di crescita molto vicina allo zero (2002 e 2003), la dinamica del PIL risulta pari all'1,0%.

Il segno positivo appena evidenziato viene ridimensionato se comparato con i tassi di crescita degli Stati membri dell'UE.

Allo stato attuale l'Italia occupa l'ultima posizione, in compagnia di Germania e Paesi Bassi, per incremento percentuale del Prodotto Interno Lordo.

In ripresa appaiono le esportazioni che, dopo i bilanci negativi del 2002 (-3,2%) e del 2003 (-1,9%), segnano nel 2004 un incoraggiante incremento del 3,2%.

L'occupazione attesta la propria crescita poco sotto il punto percentuale, per l'esattezza +0,8%, raddoppiando la performance del 2003, ma risultando al di sotto degli standard dei primi tre anni del nuovo millennio. Nel merito, poi, i risultati quantitativi andrebbero anche ragionati alla luce di considerazioni qualitative, quali, ad esempio, quella sulla tendenziale maggior precarietà dei percorsi occupazionali.

I principali indicatori dell'economia italiana

Italian economic trend

var. % rispetto all'anno precedente / annual % change on previous year

	2000	2001	2002	2003	2004
PIL / GDP	3,0	1,8	0,4	0,3	1,0
Esportazioni / Export	9,7	1,6	-3,2	-1,9	3,2
Occupazione / Employment	1,7	1,6	1,3	0,4	0,8

Fonte / Source: Istat

La quota dell'Italia sull'export mondiale continua a subire decrementi, passando dal 3,90% del 2003 al 3,87% del primo semestre 2004. Tiene la quota import, che risulta perfettamente in linea con quella registrata nel 2003.

Nonostante il rallentamento in termini percentuali, l'Italia raggiunge la settima posizione per ciò che concerne l'export mondiale, dopo aver occupato l'ottava dal 2000 al 2003. Stabile, invece, l'import: settima posizione come nel 2003.

Quote di mercato dell'Italia su export e import mondiale

Italian share of world's Export and Import

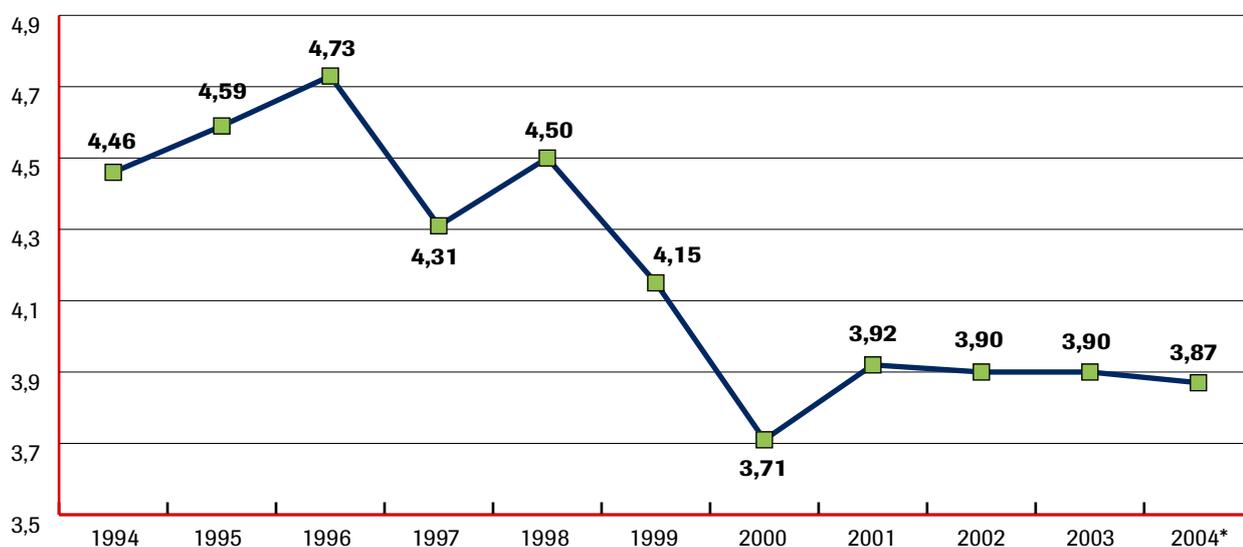
	prezzi correnti / current prices										
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Gen - Lug 2004
Quota Italia su export mondiale <i>Italian share of world's Export</i>	4,46	4,59	4,73	4,31	4,50	4,15	3,71	3,92	3,90	3,90	3,87
Posizione Italia su export mondiale <i>Italian position in world's Export</i>	6	6	6	6	6	7	8	8	8	8	7
Quota Italia su import mondiale <i>Italian share of world's Import</i>	3,88	4,00	3,84	3,72	3,91	3,78	3,57	3,64	3,66	3,74	3,74
Posizione Italia su import mondiale <i>Italian position in world's Import</i>	6	6	6	8	7	7	7	8	8	7	7

Fonte / Source: elaborazioni Osservatorio Economico MAP su dati FMI-DOTS, dic. 2004 / MAP processing of FMI-DOTS data

La quota dell'Italia sull' export mondiale

Italian share of world's Export

val%; anni 1994-2004* / val% years 1994-2004*



* Gennaio-Luglio / January-July

Fonte / Source: elaborazioni su dati FMI-DOTS, 2004 / processing of FMI-DOT, 2004 data

Il commercio estero dell'Italia per modalità di trasporto mette in evidenza una condizione di stabilità per ciò che riguarda l'utilizzo della modalità mare, che passa dal 59,1% del 2003 al 59,0% del 2004.

La modalità strada mostra, al contrario, un'inflexione di non lieve entità assestandosi a quota 21,6% rispetto al 22,8% del 2003.

Occorre considerare che dal 2001, nell'ambito delle semplificazioni sugli scambi intracomunitari, gli operatori che hanno realizzato nell'anno precedente o che presumono di realizzare nell'anno in corso spedizioni per un valore esterno a determinate soglie, non sono più obbligati alla dichiarazione del modo di trasporto, il quale nel dettaglio statistico viene specificato dall'item "altro".

Il computo delle importazioni e delle esportazioni offre un quadro decisamente positivo dell'andamento del commercio marittimo.

Per ciò che attiene la movimentazione input i traffici marittimi presentano un andamento al rialzo: dai 220,2 milioni di tonnellate trasportate del 2003 si è raggiunto il traguardo di 226,7 milioni di tonnellate trasferite del 2004.

Nel computo dell'import, perde quota la quantità di beni e servizi movimentata tramite la modalità strada che, nel passaggio dal 2003 al 2004, diminuisce di quasi un milione e mezzo di tonnellate trasportate.

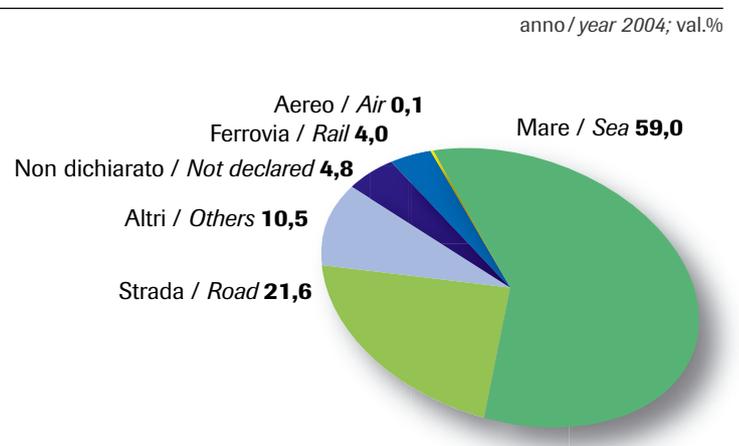
Speculare all'evoluzione dell'import si prefigura quella dell'export, che presenta un saldo positivo di beni e servizi movimentati via mare pari a tre milioni di tonnellate (da 54,6 nel 2003 a 57,6 nel 2004) e un bilancio dei traffici via strada praticamente invariato (da 50,5 nel 2003 a 50,4 nel 2004).

Commercio estero dell'Italia per modalità di trasporto

Italian foreign trade by mode of transport

	val. %	
	2003	2004
Mare / SEA	59,1	59,0
Strada / Road	22,8	21,6
Ferrovia / Rail	4,1	4,0
Aereo / Air	0,1	0,1
Altri / Others	10,3	10,5
* Non dichiarato / Not declared	3,6	4,8

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



Importazioni dell'Italia per modalità di trasporto

Italian import by mode of transport

	milioni di tonnellate / million of tons	
	2003	2004
Mare / SEA	220,2	226,7
Strada / Road	55,4	54,1
Ferrovia / Rail	15,4	15,6
Aereo / Air	0,2	0,3
Altri / Others	42,4	47,5
* Non dichiarato / Not declared	10,2	14,1

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

Esportazioni dell'Italia per modalità di trasporto

Italian Export by mode of transport

	milioni di tonnellate / million of tons	
	2003	2004
Mare / SEA	54,6	57,6
Strada / Road	50,5	50,4
Ferrovia / Rail	3,6	3,5
Aereo / Air	0,3	0,3
Altri / Others	5,7	3,4
* Non dichiarato / Not declared	6,6	9,2

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

* Dal 2001 - Nell'ambito delle semplificazioni sugli scambi intracomunitari, stabiliti dal Regolamento comunitario 1901/2000, e recepiti dai singoli Stati, gli operatori che hanno realizzato nell'anno precedente o che presumono di realizzare nell'anno in corso spedizioni per un valore esterno a determinate soglie, non sono più obbligati alla dichiarazione del modo di trasporto. Pertanto l'Istat ha ritenuto necessario creare la voce "Non dichiarato"



Petroliera "Antignano"; Dalmare S.p.a.

Il valore del commercio estero dell'Italia assume misure differenti in riferimento alle modalità di trasporto utilizzate e ai beni materiali movimentati.

La lettura immediata del quadro numerico fornisce una prima importante evidenza: il valore in termini monetari delle merci trasportate via strada (284.255,9 milioni di euro) è quasi il doppio del corrispettivo movimentato per via marittima (149.424,5 milioni di euro).

Il contributo strategico e il valore aggiunto logistico della modalità di trasporto marittima si concretizzano soprattutto nel capitale economico cumulato dalla movimentazione dei prodotti petroliferi, dei combustibili minerali solidi e dei prodotti metallurgici.

Nell'ottica di un'analisi orientata ad acquisire le coordinate della geografia politica ed economica del commercio estero marittimo dell'Italia, emerge con chiarezza l'arretramento dell'import/export nazionale sia in termini di beni che in chiave economica.

I saldi negativi sembrano riferirsi in particolar modo alle aree geografiche dove fioriscono i mercati emergenti, Asia, Europa Centro Orientale e Africa.

Di natura differente il saldo del commercio estero italiano con l'America Settentrionale per via marittima che verifica un segno positivo in termini monetari (+10.662,8 milioni di euro) e un parziale negativo nel peso dei beni (-4,7 milioni di tonnellate).

Il senso di questo andamento va ricercato nell'alto valore aggiunto dei beni esportati dall'Italia, evidenza, questa, del resto rilevabile anche nel dato riguardante gli altri continenti, da cui è desumibile che ad alti saldi negativi in termini di peso corrispondono saldi negativi in termini economici decisamente inferiori.

Nella transizione dall'UE15 all'UE25, l'Italia compie un notevole progresso in termini di commercio estero marittimo, guadagnando 1.100 milioni di euro e registrando un saldo attivo di 8,0 milioni di tonnellate.

Il valore del commercio estero dell'Italia per merce e modalità di trasporto

Italian trade by goods and mode of transport

milioni di, € anno 2004 / millions of €, year 2004

	Mare / Sea		Treno / Train		Strada / Street		Aereo / Air		Altri / Others		*Non dichiarato / Not declared	
	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export
Prodotti agricoli e animali vivi <i>Farm products and lives animals</i>	4.042,5	703,7	428,9	59,1	4.922,8	3.093,4	136,6	55,6	1,7	1,1	1.887,7	1.000,5
Derrate alimentari e foraggere <i>Foodstuffs and aricultural products</i>	4.914,9	4.594,2	710,8	195,3	12.431,2	8.512,4	171,2	82,7	3,9	1,5	1.833,5	1.876,8
Combustibili minerali solidi <i>Solid mineral</i>	1.736,4	27,4	3,5	3,1	32,7	33,6	0,0	0,0	0,0	0,0	16,7	3,1
Prodotti petroliferi <i>Oil products</i>	23.039,7	5.783,7	121,4	221,7	313,5	532,4	1,9	9,2	10.490,3	169,9	212,6	41,7
Minerali e cascami per la metallurgia <i>Mineral for metallurgy</i>	1.197,8	111,6	693,7	57,0	888,6	187,1	1,6	2,8	2,3	0,0	115,8	64,6
Prodotti metallurgici <i>Metallurgic products</i>	8.333,1	4.510,5	1.934,8	469,1	8.162,4	8.227,2	344,7	109,4	12,0	0,1	1.421,0	973,6
Minerali greggi o manufatti e materiali da costruzione <i>Crude mineral</i>	1.085,2	2.557,9	61,5	110,1	636,2	3.015,5	26,2	31,2	0,4	0,4	233,4	591,7
Concimi <i>Manures</i>	380,0	64,0	22,9	0,0	124,3	17,1	0,3	0,1	0,0	0,0	21,1	14,6
Prodotti chimici <i>Chimic products</i>	4.705,4	5.639,7	695,5	342,5	26.422,9	19.104,4	3.978,0	2.944,0	14,8	0,8	2.458,9	1.501,1
Macchine, veicoli, oggetti manufatti e transazioni speciali <i>Machines and cars</i>	30.935,1	45.061,7	11.372,8	3.638,6	78.236,9	109.361,4	14.037,7	19.768,5	402,8	1.136,8	15.790,2	24.074,3
TOTALE / TOTAL	80.370,1	69.054,4	16.045,9	5.096,5	132.171,5	152.084,5	18.698,1	23.003,4	10.928,3	1.310,8	23.991,0	30.142,0

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

* Dal 2001 - Nell'ambito delle semplificazioni sugli scambi intracomunitari, stabiliti dal Regolamento comunitario 1901/2000, e recepiti dai singoli Stati, gli operatori che hanno realizzato nell'anno precedente o che presumono di realizzare nell'anno in corso spedizioni per un valore esterno a determinate soglie, non sono più obbligati alla dichiarazione del modo di trasporto. Pertanto l'Istat ha ritenuto necessario creare la voce "Non dichiarato".



Portacontainer "LT Usodimare"; Lloyd Triestino di Navigazione S.p.a.

Commercio estero marittimo dell'Italia

Italian maritime foreign trade

milioni di € e milioni di t, anno 2004 / million of € and tons, year 2004

TRASPORTO MARITTIMO / MARITIME TRANSPORT

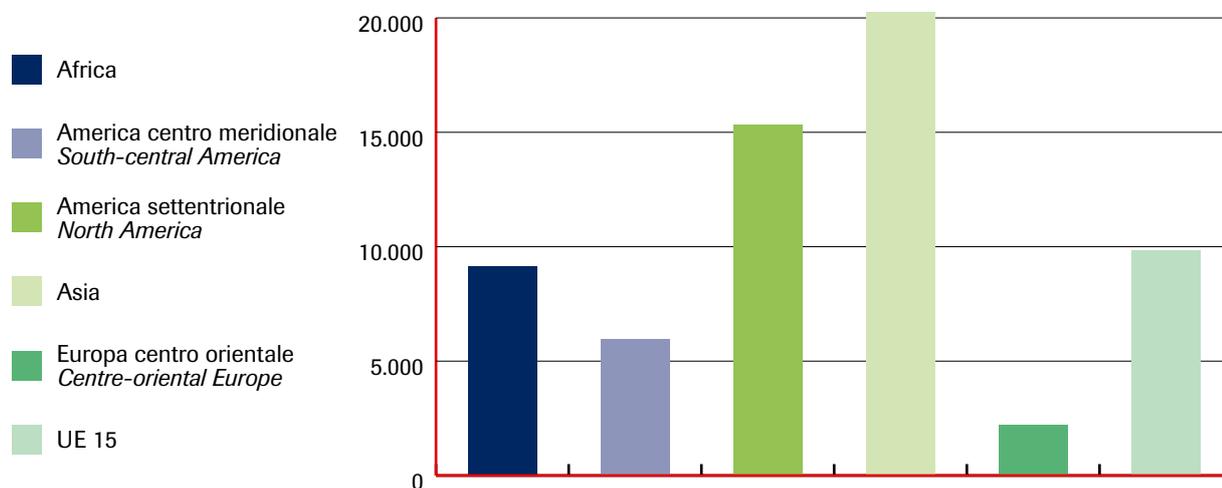
	Import		Export		saldo / balance	
	mil €	mil t	mil €	mil t	mil €	mil t
AFRICA	14.851,9	58,0	9.151,4	8,2	-5.700,5	-49,7
America centro meridionale / <i>South-central America</i>	6.760,2	27,2	5.954,0	2,0	-806,2	-25,2
America settentrionale / <i>North America</i>	4.674,8	14,3	15.337,6	9,6	10.662,8	-4,7
ASIA	31.030,7	54,9	20.254,1	11,0	-10.776,5	-43,9
Europa centro orientale / <i>Centre-oriental Europe</i>	9.145,4	42,3	2.184,3	3,4	-6.961,1	-38,9
UE15	8.536,7	10,7	8.723,9	16,4	187,2	5,7
UE25	8.747,7	11,1	9.848,7	19,2	1.100,9	8,0

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

L'export marittimo dell'Italia

Italian maritime Export

milioni di €, anno 2004 / million of €, year 2004



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

L'interscambio di servizi di trasporto dell'Italia

Italian transport service's exchange

milioni di € / million of €

Trasporti / Transport	2000	2001	2002	2003	2004
	CREDITI / CREDIT				
MARITTIMI / Maritime	4.624	4.298	4.344	3.935	4.598
Merci / Goods	2.211	1.979	1.854	1.595	1.895
Passeggeri / Passengers	18	9	24	22	17
Servizi logistici ausiliari / Logistic auxiliary service	2.395	2.310	2.466	2.318	2.686
AEREI ED ALTRI / Air and others	5.459	4.988	5.307	4.941	6.649
Merci / Goods	1.081	941	1.164	1.199	1.379
Passeggeri / Passengers	1.298	1.217	1.315	1.166	1.992
Servizi logistici ausiliari / Logistic auxiliary service	3.079	2.831	2.827	2.577	3.278
TOTALE / TOTAL	10.082	9.286	9.650	8.876	11.247
	DEBITI / DEBT				
MARITTIMI / Maritime	6.137	5.611	5.952	6.084	7.019
Merci / Goods	3.430	3.058	3.233	3.352	3.887
Passeggeri / Passengers	59	69	85	96	101
Servizi logistici ausiliari / Logistic auxiliary service	2.648	2.484	2.633	2.636	3.031
AEREI ED ALTRI / Air and others	8.103	7.535	8.505	8.083	8.759
Merci / Goods	2.352	2.357	2.725	2.567	2.825
Passeggeri / Passengers	2.632	2.393	2.869	2.728	2.803
Servizi logistici ausiliari / Logistic auxiliary service	3.120	2.785	2.911	2.789	3.131
TOTALE / TOTAL	14.241	13.146	14.457	14.167	15.778
	SALDI / BALANCE				
MARITTIMI / Maritime	-1.514	-1.312	-1.608	-2.149	-2.421
Merci / Goods	-1.219	-1.079	-1.379	-1.757	-1.992
Passeggeri / Passengers	-41	-59	-62	-74	-84
Servizi logistici ausiliari / Logistic auxiliary service	-254	-174	-167	-318	-345
AEREI ED ALTRI / Air and others	-2.644	-2.546	-3.199	-3.142	-2.110
Merci / Goods	-1.270	-1.416	-1.561	-1.368	-1.446
Passeggeri / Passengers	-1.334	-1.176	-1.554	-1.562	-811
Servizi logistici ausiliari / Logistic auxiliary service	-41	46	-84	-212	147
TOTALE / TOTAL	-4.158	-3.859	-4.807	-5.291	-4.531

Fonte / Source: elaborazione Confitarma su dati Banca d'Italia / Confitarma processing of Bank of Italy data

Le risorse umane attive sulle navi italiane superiori alle 100 tsl ammontano a quasi 29.000 unità. Di queste, quasi il 65% opera in navi miste e da passeggeri, il 17,2% in navi da carico liquido, il 9,4% in navi per servizi ausiliari, poco più del 9% in navi da carico secco e lo 0,2% in navi portarinfuse polivalenti.

La forte propensione della forza lavoro a concentrarsi all'interno dei vettori impegnati nella movimentazione dei passeggeri è comprensibile se si pensa che in questa porzione della flotta confluisce una forte componente di offerta professionale legata ai servizi.



Cisterna a doppio scafo "Mare Tirrenum" dei F.Ili d'Amico Armatori S.p.a.

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

Estimated jobs onboard Italian Ships of more than 100gt

anno / year 2004

NAVI DA CARICO LIQUIDO / LIQUID CARGO SHIPS	4.940
Petroliere / Oil tankers	2.175
Gassiere / Gas tankers	780
Chimichiere (OIL-CHEM) / Chemical tankers	1.655
Altre cisterne / Other tankers	330
NAVI DA CARICO SECCO / DRY CARGO SHIPS	2.615
Carico generale / General Cargo	540
Portacontaineri e frigorifere / Container ships and reefer	445
Portarinfuse / Bulk carriers	730
Traghetti / Ferries	900
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI / PASSENGER SHIPS	18.440
Crociera / Cruise ships	3.690
Aliscafi, Catamarani e unità veloci / Hovercraft, catamaran, and fast units	670
Traghetti / Ferries	5.475
Altre navi trasporto passeggeri / Others passenger ships	810
Personale alberghiero / Hotel personal	7.795
PORTARINFUSE POLIVALENTI / Ore / Oil, OBO	45
Multipurpose carriers ore / oil OBO	45
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI / AUXILIARY SERVICES SHIP	2.690
Rimorchiatori e navi appoggio / Tugboats	1.825
Altri tipi di navi / Others	865
TOTALE / TOTAL	28.730

2.1 I visibili effetti della globalizzazione

Il **traffico marittimo mondiale** continua la sua progressiva crescita passando da un incremento del 5,4% del 2003 ad un consolidamento quantitativo (milioni di tonnellate) dei traffici del 6,7%.

La variazione delle distanze complessivamente percorse fa rilevare una misura incrementale stabile rispetto all'anno precedente con un +6,9% a fronte di un +7,0% (miliardi di tonnellate-miglia).

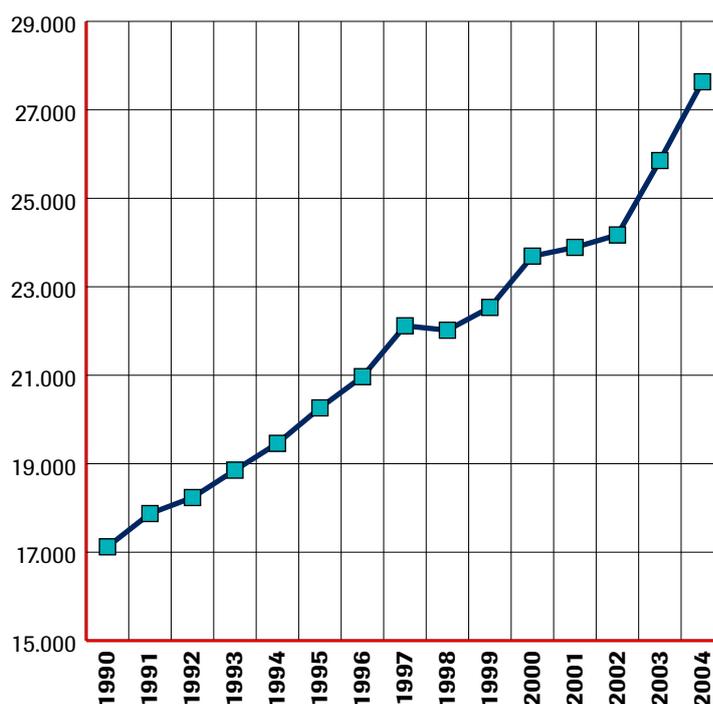
E' interessante valutare la serie storica delle miglia medie percorse per tonnellata: dal 1990 al 2004 le miglia medie sono diminuite in maniera sequenziale lasciando trasparire un ridimensionamento generale delle tratte più estese.

L'evoluzione del traffico marittimo mondiale

World maritime traffic evolution

Traffico marittimo / Maritime traffic		
milioni t million of tons	miliardi t/m billion of tons-miles	m medie per t average miles for tons
1990	3.977	17.121
1991	4.110	17.873
1992	4.221	18.235
1993	4.339	18.854
1994	4.506	19.461
1995	4.712	20.262
1996	4.906	20.968
1997	5.168	22.118
1998	5.172	22.018
1999	5.296	22.533
2000	5.595	23.693
2001	5.653	23.891
2002	5.820	24.172
2003	6.133	25.854
2004	6.542	27.635

miliardi di tonnellate-miglia / billion of tons-miles



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

Il volume complessivo del traffico marittimo di petrolio ha subito un incremento nel 2004 del 7,2%, dopo una performance del 5,5% nel 2003.

Il traffico di **petrolio greggio** è cresciuto del 7,6% fino a giungere a 1.800 milioni di tonnellate movimentate, mentre il movimento commerciale dei prodotti petroliferi ha segnalato un incremento leggermente inferiore, fissato a quota 5,7%, con 465 milioni di tonnellate trasportate.

La quota di mercato dell'OPEC (*Organization of the Petroleum Exporting Countries*) si è nuovamente ampliata, così come la Russia e il West Africa hanno visto sviluppare in maniera significativa le rispettive capacità di esportazione.

L'evoluzione del traffico marittimo di petrolio

Evolution of oil maritime traffic

milioni di tonnellate e miliardi di tonnellate-miglia / million of tons and billion of tons-miles

	Petrolio greggio / Crude Oil			Prodotti petroliferi / Oil product		
	milioni t million of tons	miliardi t-m billion of tons-miles	m medie per t average miles for tons	milioni t million of tons	miliardi t-m billion of tons-miles	m medie per t average miles for tons
1990	1.190	6.261	5.261	336	1.560	4.643
1991	1.247	6.757	5.419	326	1.530	4.693
1992	1.313	6.977	5.314	335	1.620	4.836
1993	1.356	7.251	5.347	358	1.775	4.958
1994	1.403	7.330	5.225	368	1.860	5.054
1995	1.415	7.224	5.105	381	1.945	5.105
1996	1.466	7.495	5.113	404	2.040	5.050
1997	1.519	7.830	5.155	410	2.050	5.000
1998	1.535	7.889	5.139	402	1.970	4.900
1999	1.550	7.980	5.148	415	2.055	4.952
2000	1.608	8.180	5.087	419	2.085	4.976
2001	1.592	8.074	5.072	425	2.105	4.953
2002	1.588	7.848	4.942	414	2.050	4.952
2003	1.673	8.390	5.015	440	2.190	4.977
2004	1.800	8.910	4.950	465	2.325	5.000

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

La mappa dei flussi marittimi di petrolio greggio

Maritime crude oil traffic

milioni di tonnellate e miliardi di tonnellate-miglia, anno 2003 / million of tons and billion of tons-miles, years 2003

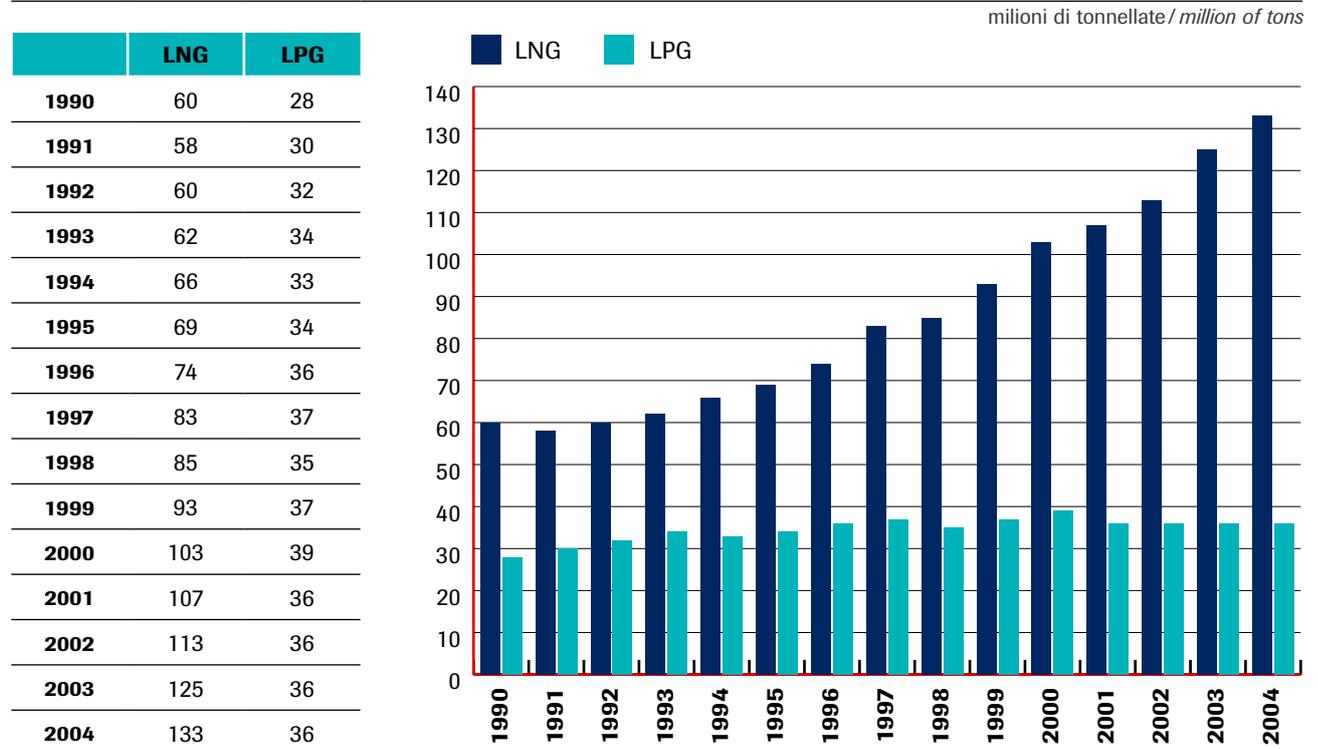
Area di IMBARCO / Embarkment			Area di SBARCO / Disembarkment		
Area	miliardi t-m billion of tons-miles	milioni t million of tons	Area	miliardi t-m billion of tons-miles	milioni t million of tons
Medio Oriente Middle East	5.620	828,3	Altri Asia Others Asia	2.731	444,5
Africa Occidentale West Africa	1.142	180,7	Nord America North America	2.676	501,2
Caraibi Caribbean	500	221,8	Giappone Japan	1.329	204,8
Altri Others	360	187,4	Europa Nord-Ovest North East Europe	666	167,2
Mare del Nord North sea	332	78,7	Mediterraneo Mediterranean	609	249,9
Nord Africa North Africa	211	98,5	Sud America South America	207	45,4
Sud Est Asiatico South East Asia	194	58,4	Altri Others	172	60,4
Vicino Oriente Near East	31	19,6			
TOTALE / TOTAL	8.390	1.673,4	TOTALE / TOTAL	8.390	1.673,4

Fonte / Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys-Review 2004 / Confitarma processing of Fearnleys-Review 2004 data

Il traffico marittimo di **LNG** (Liquefied Natural Gas) presenta un andamento al rialzo, passando da 125 milioni di tonnellate trasportate nel 2003 a 133 milioni di tonnellate movimentate nel 2004, mentre il movimento commerciale di **LPG** (Liquefied Petroleum Gas) per il quarto anno consecutivo è fermo a quota 36 milioni di tonnellate.

L'evoluzione del traffico marittimo di LNG e LPG

Evolution of LNG and LPG maritime traffic



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

Tra le **merci secche alla rinfusa**, sono soprattutto i traffici dei minerali di ferro e del carbone a segnalare una crescita che lascia presagire un'ottima prospettiva di sviluppo futuro.

Da rilevare, in particolar modo, la notevole crescita delle importazioni di minerali di ferro da parte della Cina, che sta condizionando favorevolmente le esportazioni dell'Australia e i volumi dell'export brasiliano. Non a caso, le esportazioni di minerali di ferro dell'Australia nel 2004 sono approdate a 210,4 milioni di tonnellate con un incremento rispetto all'anno precedente del 12,8% e il Brasile ha portato il proprio export a 202,7 milioni di tonnellate con un aumento rispetto al 2003 dell'8,2%.

Assieme, Brasile e Australia sommano il 70% dell'intero flusso di traffici marittimi di minerali di ferro.

Il commercio marittimo mondiale di minerali di ferro viene stimato nel 2004 a 590 milioni di tonnellate rispetto alle 524 milioni di tonnellate del 2003.

Il traffico marittimo di carbone ha realizzato una performance positiva, passando da 619 milioni di tonnellate del 2003 a 650 milioni di tonnellate del 2004.

L'export di carbone dell'Australia ha raggiunto 224,5 milioni di tonnellate, con un incremento del 4,5% rispetto al 2003, mentre le esportazioni della Cina nei primi 11 mesi del 2004 fanno riscontrare una leggera involuzione valutabile attorno al -5,6%.

In lieve flessione anche le esportazioni del Sud Africa (-8%), mentre la Colombia con un incremento del 14% e con 51 milioni di tonnellate trasportate realizza un vero e proprio exploit.

Il dato più interessante mostrato dall'andamento dei traffici delle granaglie non è legato tanto alla variazione della crescita, che appare sottodimensionata rispetto a quelle evidenziate dai minerali di ferro e dal carbone, quanto alla sensibile involuzione subita dalla media delle miglia per tonnellata fatta registrare dal 1990 al 2004. Un dato, questo, che mostra la flessione del raggio d'azione dei traffici marittimi di granaglie.

Bauxite e allumina annoverano un movimento commerciale marittimo che cresce di soli 4 milioni di tonnellate, con una media delle miglia percorse per tonnellata che tende a decrescere costantemente nel tempo.

Il traffico marittimo dei fosfati descrive la situazione più stazionaria, con valori numerici che si assestano a 30 mt e a 150 miliardi di tonnellate miglia percorse.

L'evoluzione del traffico marittimo di merci secche alla rinfusa

Evolution of dry bulk maritime traffic

milioni di tonnellate e miliardi di tonnellate-miglia / million of tons and billion of tons-miles

	Minerali di ferro <i>Iron ore</i>			Carbone <i>Coal</i>			Granaglie <i>Grain</i>			Bauxite e Allumina			Fosfati <i>Phosphate</i>		
	t <i>million tons</i>	t-m <i>billion tons-miles</i>	t <i>average miles for tons</i>	t <i>million tons</i>	t-m <i>billion tons-miles</i>	t <i>average miles for tons</i>	t <i>million tons</i>	t-m <i>billion tons-miles</i>	t <i>average miles for tons</i>	t <i>million tons</i>	t-m <i>billion tons-miles</i>	t <i>average miles for tons</i>	t <i>million tons</i>	t-m <i>billion tons-miles</i>	t <i>average miles for tons</i>
1990	347	1.978	5.700	342	1.849	5.406	192	1.073	5.589	52	205	3.942	35	154	4.400
1991	358	2.008	5.609	369	1.999	5.417	200	1.069	5.345	53	200	3.774	31	140	4.516
1992	334	1.896	5.677	371	2.001	5.394	208	1.091	5.245	48	177	3.688	29	133	4.586
1993	354	2.001	5.653	367	1.949	5.311	194	1.038	5.351	51	184	3.608	27	124	4.593
1994	383	2.165	5.653	383	2.014	5.258	184	992	5.391	49	180	3.673	29	132	4.552
1995	402	2.287	5.689	423	2.176	5.144	196	1.160	5.918	50	195	3.900	30	135	4.500
1996	391	2.227	5.696	435	2.217	5.097	193	1.126	5.834	51	195	3.824	31	133	4.290
1997	430	2.444	5.684	460	2.332	5.070	203	1.169	5.759	54	205	3.796	32	133	4.156
1998	417	2.306	5.530	473	2.419	5.114	196	1.064	5.429	53	205	3.868	31	135	4.355
1999	411	2.317	5.637	482	2.363	4.902	220	1.186	5.391	53	204	3.849	30	133	4.433
2000	454	2.545	5.606	523	2.509	4.797	230	1.244	5.409	53	208	3.925	28	132	4.714
2001	452	2.575	5.697	565	2.552	4.517	234	1.322	5.650	51	192	3.765	29	141	4.862
2002	484	2.731	5.643	570	2.549	4.472	245	1.241	5.065	54	206	3.815	30	152	5.067
2003	524	3.035	5.792	619	2.810	4.540	240	1.273	5.304	63	198	3.143	29	148	5.103
2004	590	3.415	5.788	650	2.965	4.562	250	1.325	5.300	67	210	3.134	30	150	5.000

Fonte / Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys-Review 2004 / Confitarma processing of Fearnleys-Review 2004 data

La mappa dei flussi marittimi di merci secche alla rinfusa

Maritime traffic of dry bulk commodities

milioni di tonnellate e miliardi di tonnellate-miglia, anno 2003 / million of tons and billion of tons-miles, years 2003

MINERALI DI FERRO / IRON ORE					
AREE DI IMBARCO / EMBARKMENT			AREE DI SBARCO / DISEMBARKMENT		
Area	miliardi / billion tons-miles	million tons	Area	miliardi / billion tons-miles	million tons
Sud America <i>South America</i>	1.425	193	Cina <i>China</i>	1.000	149
Australia	895	186	Giappone <i>Japan</i>	781	134
Africa	290	46	UK Continente <i>UK Continent</i>	481	90
Asia	233	58	Altri Far East <i>Others Far East</i>	445	65
Nord America <i>North America</i>	125	22	Altri <i>Others</i>	218	61
Europa <i>Europe</i>	67	20	Altri Europa <i>Others Europe</i>	61	12
			Mediterraneo <i>Mediterranean</i>	29	5
			Usa	20	7
TOTALE / TOTAL	3.035	525	TOTALE / TOTAL	3.035	525
CARBONE / COAL					
AREE DI IMBARCO / EMBARKMENT			AREE DI SBARCO / DISEMBARKMENT		
Area	miliardi / billion tons-miles	million tons	Area	miliardi / billion tons-miles	million tons
Australia	1.198	212	UK Continente <i>UK Continent</i>	661	102
Sud Africa <i>South Africa</i>	492	71	Giappone <i>Japan</i>	560	166
Indonesia	345	86	Altri <i>Others</i>	434	72
Sud America <i>South America</i>	251	50	Altri Far East <i>Others Far East</i>	403	163
Nord America <i>North America</i>	230	44	Altri Europa <i>Others Europe</i>	295	46
Cina <i>China</i>	163	89	Mediterraneo <i>Mediterranean</i>	269	45
Russia + Europa orientale <i>Russia + East Europe</i>	71	53	Sud America <i>South America</i>	188	25
Altri <i>Others</i>	60	14			
TOTALE / TOTAL	2.810	619	TOTALE / TOTAL	2.810	619
GRANAGLIE / GRAIN					
AREE DI IMBARCO / EMBARKMENT			AREE DI SBARCO / DISEMBARKMENT		
Area	miliardi / billion tons-miles	million tons	Area	miliardi / billion tons-miles	million tons
Usa	673	102	Oceano Indiano <i>Indian Ocean</i>	687	88
Sud America <i>South America</i>	358	52	Ovest Europa <i>West Europe</i>	152	30
Altri <i>Others</i>	124	62	Americhe <i>Americas</i>	142	39
Australia	60	11	Africa	142	37
Canada	58	12	Far East	82	29
			Altri <i>Others</i>	36	8
			Europa dell'Est <i>East Europe</i>	31	9
TOTALE / TOTAL	1.273	239	TOTALE / TOTAL	1.273	239

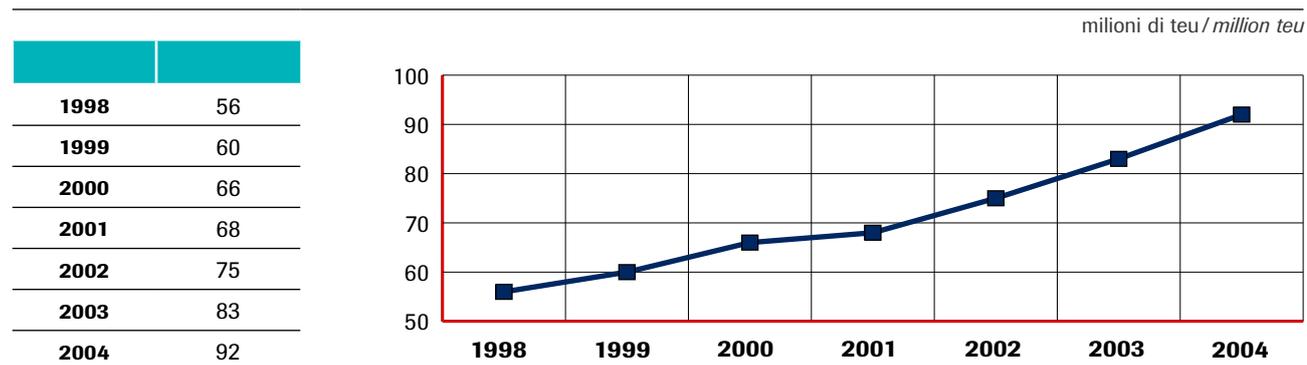
Fonte / Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys-Review 2004 / Confitarma processing of Fearnleys-Review

Il traffico di **container** cresce al ritmo del 10% dal 2001. Guida la crescita del settore la Cina, che soltanto nell'ultimo anno ha visto implementare i propri traffici del 18%. Non sono da meno le "Tigri" dell'Asia che chiudono la stagione con un incremento del 14%. I tassi di sviluppo di Europa (+6,6%) e Nord America (+5,5%) segnalano un maggiore ritardo.

Sebbene la gran parte dello sviluppo sia dovuto alle esportazioni della Cina verso l'Europa e il Nord America, non si deve sottovalutare la velocità con cui prosperano i traffici intra-asiatici.

L'evoluzione del traffico mondiale di contenitori

Evolution of world container traffic



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

Il movimento di contenitori per aree geografiche

Container trade by geographic area

milioni di teu/lifts / million teu/lifts

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Europa / Europe	41	43	50	51	57	60	64
Asia	76	83	106	115	134	152	174
Nord America / North America	27	29	30	30	33	36	38
Altri / Others	27	29	40	42	41	44	46
TOTALE / TOTAL	171	184	226	238	265	292	322

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

Nel 2004 il mercato crocieristico mondiale ha oltrepassato la soglia dei 13 milioni di passeggeri, raggiungendo per l'esattezza 13.350.000 unità.

Il contributo determinante all'evoluzione del settore sembra provenire dal mercato nordamericano che registra un'escalation pari a poco più di un milione di passeggeri rispetto al 2003.

Gli incrementi segnalati sulle coste europee indicano margini di miglioramento non meno marcati: il settore crocieristico cresce di 140.000 unità, segnalando, nell'ultimo quinquennio, un balzo in avanti complessivo lievemente superiore ad un milione di passeggeri.

L'evoluzione del mercato crocieristico mondiale

Evolution of worldwide cruise market

migliaia di passeggeri / thousands of passengers

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Nord America / North America	5.430	5.890	6.880	6.910	7.640	8.300	9.310
Europa / Europe	1.720	1.890	2.060	2.140	2.400	2.760	2.900
Altri / Others	680	850	800	870	970	1.050	1.140
TOTALE MONDIALE / WORLDWIDE TOTAL	7.830	8.630	9.740	9.920	11.010	12.110	13.350

Fonte / Source: G. P. Wild



Nave da crociera "Costa Magica"; Costa Crociere S.p.a.

2.2 Il ruolo "strategico" del mare in Europa

Le vie marittime rimangono il canale strategico attraverso cui viene veicolato il **sistema commerciale interno ed esterno** all'Unione Europea. Nel 2003 il 68% del commercio estero dell'Unione Europea a 25 membri (1.368,4 milioni di tonnellate) e il 20,2% dei traffici di merci interni all'Unione (576,5 milioni di tonnellate) hanno utilizzato la via marittima. L'allargamento dell'Unione a 25 Paesi membri contribuisce a riarticolare soprattutto il sistema dei traffici da e per la Germania.

Anche per quanto riguarda il mercato europeo, similmente al più ampio scenario mondiale, le prospettive di crescita del **settore crocieristico** appaiono decisamente significative.

I **porti** nordeuropei rivelano ottime capacità ricettive della crescita del commercio marittimo mondiale: Rotterdam, Amburgo e Anversa restano in vetta alla graduatoria con prestazioni, in termini di TEU, nettamente al di sopra dei risultati conseguiti dai porti sudeuropei.

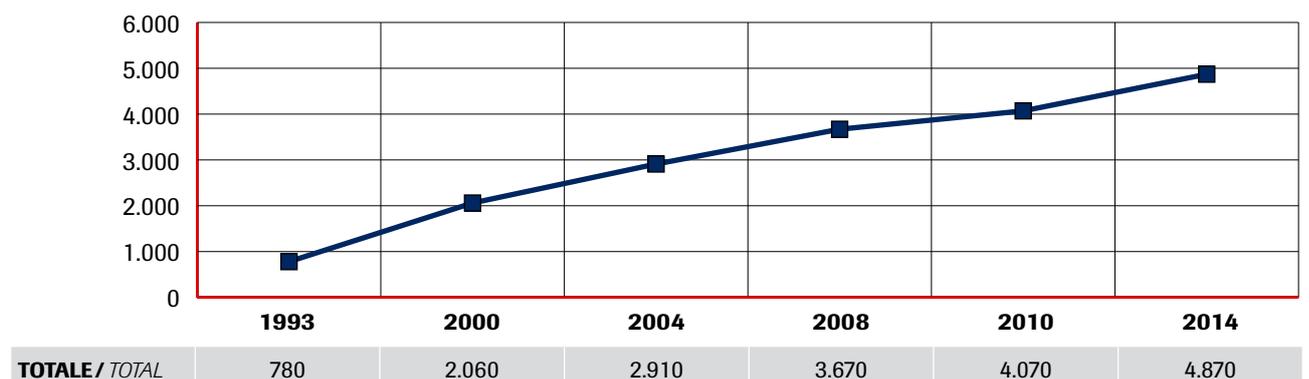
Gioia Tauro tiene il passo del porto di Brema, mentre i porti spagnoli compiono rilevanti exploit sia con Algeiras che con Valencia e Barcellona. Cagliari entra di diritto tra i primi 20 porti europei con una performance che supera i 500mila TEU e con un incremento dei traffici rispetto al 2003 del 59,6%.

I porti italiani incidono sul complesso dei traffici europei con un margine in lieve flessione: dal 15,7% del 2003 al 15,3% del 2004. Più preoccupante l'involuzione dell'incidenza dei porti italiani sull'incremento del totale dei porti europei: soltanto il 12,1% rispetto al 16,4% del 2003.

L'evoluzione del mercato crocieristico europeo

Evolution of european cruise market

migliaia di passeggeri / thousands of passengers



Fonte / Source: Costa Crociere, 2004

Importazioni dell'Unione Europea per modalità di trasporto

Imports of the European Union by sistem of transport

EU25 milioni di tonnellate e val.% / million tons and % change

	Totale Total		Mare Sea		Treno Train		Strada Road		Aria Air		Idrovie Inland waterways		Altri Others	
	mil t	mil t	%	mil t	%	mil t	%	mil t	%	mil t	%	mil t	%	
Austria	26,2	1,5	5,7	4,7	17,9	1,9	7,3	0,3	1,1	2,3	8,8	15,5	59,2	
Belgio Belgium	76,2	61,4	80,6	0,2	0,3	4,4	5,8	0,1	0,1	2,7	3,5	7,4	9,7	
Cipro Cyprus	2,4	2,3	95,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	4,2	0,0	0,0	0,0	0,0	
Danimarca Denmark	23,8	23,0	96,6	0,1	0,4	0,7	2,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Estonia	4,6	0,5	10,9	3,5	76,1	0,5	10,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	2,2	
Finlandia Finland	43,3	22,4	51,7	13,1	30,3	3,7	8,5	0,0	0,0	0,6	1,4	3,5	8,1	
Francia France	181,9	125,2	68,8	0,3	0,2	5,3	2,9	0,3	0,2	0,5	0,3	50,3	27,7	
Germania Germany	233,1	85,7	36,8	6,1	2,6	16,8	7,2	0,5	0,2	5,7	2,4	118,3	50,8	
Grecia Greece	38,1	32,4	85,0	0,5	1,3	1,5	3,9	0,0	0,0	0,0	0,0	3,7	9,7	
Irlanda Ireland	10,7	10,7	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
ITALIA ITALY	249,0	206,1	82,8	1,8	0,7	5,4	2,2	0,2	0,1	0,0	0,0	35,5	14,3	
Lettonia Latvia	3,2	0,2	6,3	2,4	75,0	0,4	12,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	6,3	
Lituania Lithuania	15,0	1,4	9,3	5,8	38,7	0,5	3,3	0,0	0,0	0,0	0,0	7,3	48,7	
Lussemburgo Luxemburg	0,3	0,1	33,3	0,1	33,3	0,1	33,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Malta	0,3	0,3	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	189,0	131,5	69,6	0,4	0,2	2,6	1,4	0,1	0,1	7,5	4,0	46,9	24,8	
Polonia Poland	50,7	9,2	18,1	16,3	32,1	2,4	4,7	0,0	0,0	0,0	0,0	22,8	45,0	
Portogallo Portugal	26,5	26,4	99,6	0,0	0,0	0,1	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Regno Unito UK	144,4	138,5	95,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9	0,6	0,0	0,0	5,0	3,5	
Rep.Ceca Czech Republic	24,6	0,0	0,0	9,6	39,0	1,8	7,3	0,0	0,0	0,1	0,4	13,1	53,3	
Rep. Slovacca Slovak Republic	20,7	0,0	0,0	9,3	44,9	0,7	3,4	0,0	0,0	0,0	0,0	10,7	51,7	
Slovenia	6,8	1,8	26,5	0,6	8,8	1,8	26,5	0,0	0,0	0,0	0,0	2,6	38,2	
Spagna Spain	165,3	155,5	94,1	0,0	0,0	2,1	1,3	0,1	0,1	0,0	0,0	7,6	4,6	
Svezia Sweden	30,3	26,3	86,8	0,7	2,3	3,1	10,2	0,1	0,3	0,0	0,0	0,1	0,3	
Ungheria Hungary	21,2	0,0	0,0	5,8	27,4	1,9	9,0	0,0	0,0	0,1	0,5	13,4	63,2	
TOTALE TOTAL	1.587,6	1.062,4	66,9	81,3	5,1	57,7	3,6	2,7	0,2	19,5	1,2	364,0	22,9	

Dati / Data: 2003

Fonte / Source: Eurostat

Esportazioni dell'Unione Europea per modalità di trasporto

Exports of the European Union by system of transport

EU25 milioni di tonnellate e val.% / million tons and % change

	Totale Total		Mare Sea		Treno Train		Strada Road		Aria Air		Idrovie Inland waterways		Altri Others	
	mil t	mil t	%	mil t	%	mil t	%	mil t	%	mil t	%	mil t	%	
Austria	8,1	1,9	23,5	2,5	30,9	3,4	42,0	0,0	0,0	0,3	3,7	0,0	0,0	
Belgio Belgium	34,9	25,3	72,5	1,0	2,9	6,6	18,9	0,7	2,0	1,3	3,7	0,0	0,0	
Cipro Cyprus	0,4	0,4	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Danimarca Denmark	9,0	8,2	91,1	0,0	0,0	0,8	8,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Estonia	1,7	1,3	76,5	0,2	11,8	0,2	11,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Finlandia Finland	11,9	9,5	79,8	0,6	5,0	1,8	15,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Francia France	48,3	33,9	70,2	1,5	3,1	9,2	19,0	0,3	0,6	1,2	2,5	2,2	4,6	
Germania Germany	63,8	35,3	55,3	2,2	3,4	11,4	17,9	0,6	0,9	1,9	3,0	12,4	19,4	
Grecia Greece	10,7	8,1	75,7	0,1	0,9	2,4	22,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,9	
Irlanda Ireland	2,0	2,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
ITALIA <i>ITALY</i>	43,1	34,2	79,4	1,0	2,3	7,3	16,9	0,3	0,7	0,0	0,0	0,3	0,7	
Lettonia Latvia	1,0	0,6	60,0	0,3	30,0	0,1	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Lituania Lithuania	5,8	0,7	12,1	4,5	77,6	0,4	6,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	3,4	
Lussemburgo Luxembourg	0,9	0,4	44,4	0,3	33,3	0,2	22,2	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	37,8	28,8	76,2	0,3	0,8	5,6	14,8	0,3	0,8	2,0	5,3	0,8	2,1	
Polonia Poland	14,3	7,7	53,8	3,1	21,7	3,4	23,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,7	
Portogallo Portugal	4,2	3,8	90,5	0,0	0,0	0,2	4,8	0,2	4,8	0,0	0,0	0,0	0,0	
Regno Unito UK	56,1	55,4	98,8	0,1	0,2	0,0	0,0	0,6	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	
Rep.Ceca Czech Republic	3,5	0,0	0,0	2,3	65,7	1,2	34,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Rep. Slovacca Slovak Republic	2,5	0,0	0,0	1,8	72,0	0,6	24,0	0,0	0,0	0,1	4,0	0,0	0,0	
Slovenia	2,8	0,1	3,6	0,2	7,1	2,0	71,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	17,9	
Spagna Spain	34,3	30,3	88,3	0,0	0,0	3,0	8,7	1,0	2,9	0,0	0,0	0,0	0,0	
Svezia Sweden	23,1	17,6	76,2	0,8	3,5	4,3	18,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	1,7	
Ungheria Hungary	6,6	0,0	0,0	2,1	31,8	3,7	56,1	0,0	0,0	0,5	7,6	0,3	4,5	
TOTALE <i>TOTAL</i>	426,9	305,6	71,6	24,9	5,8	67,8	15,9	4,0	0,9	7,3	1,7	17,3	4,1	

Dati / Data: 2003

Fonte / Source: Eurostat

Acquisti intracomunitari per modalità di trasporto

Purchases within the European Union by sistem of transport

EU25 milioni di tonnellate e val. % / million tons and % change

	Totale Total		Mare Sea		Treno Train		Strada Road		Aria Air		Idrovie Inland waterways		Altri Others	
	mil t	%	mil t	%	mil t	%	mil t	%	mil t	%	mil t	%	mil t	%
Austria	52,2		0,2	0,4	18,0	34,5	28,4	54,4	0,0	0,0	1,9	3,6	3,7	7,1
Belgio Belgium	185,2		25,4	13,7	3,4	1,8	34,8	18,8	0,0	0,0	12,3	6,6	109,3	59,0
Cipro Cyprus	1,1		1,0	90,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	9,1
Danimarca Denmark	25,7		22,5	87,5	0,0	0,0	0,7	2,7	0,0	0,0	0,0	0,0	2,5	9,7
Estonia	2,8		1,4	50,0	0,3	10,7	1,1	39,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Finlandia Finland	24,4		23,5	96,3	0,0	0,0	0,7	2,9	0,0	0,0	0,2	0,8	0,0	0,0
Francia France	160,1		29,6	18,5	9,0	5,6	90,0	56,2	0,0	0,0	5,1	3,2	26,4	16,5
Germania Germany	308,4		26,0	8,4	15,9	5,2	90,0	29,2	0,0	0,0	24,8	8,0	151,7	49,2
Grecia Greece	13,4		6,6	49,3	0,3	2,2	6,3	47,0	0,2	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Irlanda Ireland	19,2		9,8	51,0	0,0	0,0	2,1	10,9	0,0	0,0	0,0	0,0	7,3	38,0
ITALIA ITALY	94,7		14,0	14,8	13,6	14,4	50,1	52,9	0,0	0,0	0,0	0,0	17,0	18,0
Lettonia Latvia	3,0		0,5	16,7	0,8	26,7	1,7	56,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Lituania Lithuania	3,0		0,7	23,3	0,3	10,0	1,8	60,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	6,7
Lussemburgo Luxemburg	18,5		0,0	0,0	4,6	24,9	10,3	55,7	0,0	0,0	1,2	6,5	2,4	13,0
Malta	1,2		1,2	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	151,4		34,2	22,6	1,2	0,8	64,2	42,4	0,0	0,0	26,8	17,7	25,0	16,5
Polonia Poland	30,7		4,5	14,7	6,4	20,8	15,6	50,8	0,0	0,0	0,1	0,3	4,1	13,4
Portogallo Portugal	24,9		9,4	37,8	0,3	1,2	13,2	53,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	8,0
Regno Unito UK	96,0		8,2	8,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	87,8	91,5
Rep. Ceca Czech Republic	26,5		0,0	0,0	10,0	37,7	15,2	57,4	0,0	0,0	0,2	0,8	1,1	4,2
Rep. Slovacca Slovak Republic	13,2		0,0	0,0	6,4	48,5	6,5	49,2	0,0	0,0	0,3	2,3	0,0	0,0
Slovenia	8,0		1,2	15,0	2,0	25,0	4,7	58,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	1,3
Spagna Spain	77,8		30,0	38,6	1,6	2,1	41,6	53,5	0,0	0,0	0,0	0,0	4,6	5,9
Svezia Sweden	43,6		43,2	99,1	0,0	0,0	0,4	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ungheria Hungary	14,2		0,0	0,0	4,8	33,8	8,0	56,3	0,0	0,0	0,7	4,9	0,7	4,9
TOTALE TOTAL	1.399,2		293,1	20,9	98,9	7,1	487,4	34,8	0,2	0,0	73,6	5,3	446,0	31,9

Dati / Data: 2003

Fonte / Source: Eurostat

Vendite intracomunitarie per modalità di trasporto

Sales within the European Union by sistem of transport

EU25 milioni di tonnellate e val.% / million tons and % change

	Totale Total		Mare Sea		Treno Train		Strada Road		Aria Air		Idrovie Inland waterways		Altri Others	
	mil t		mil t	%	mil t	%	mil t	%	mil t	%	mil t	%	mil t	%
Austria	39,5		0,0	0,0	8,0	20,3	27,7	70,1	0,0	0,0	1,4	3,5	2,4	6,1
Belgio <i>Belgium</i>	169,3		13,5	8,0	7,6	4,5	62,1	36,7	0,0	0,0	16,3	9,6	69,8	41,2
Cipro <i>Cyprus</i>	0,8		0,8	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Danimarca <i>Denmark</i>	34,5		33,0	95,7	0,0	0,0	0,5	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,9
Estonia	7,9		6,3	79,7	0,5	6,3	1,1	13,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Finlandia <i>Finland</i>	27,9		26,0	93,2	0,3	1,1	1,0	3,6	0,0	0,0	0,6	2,2	0,0	0,0
Francia <i>France</i>	149,3		29,5	19,8	12,3	8,2	82,0	54,9	0,0	0,0	10,2	6,8	15,3	10,2
Germania <i>Germany</i>	254,4		19,5	7,7	15,5	6,1	85,8	33,7	0,0	0,0	10,5	4,1	123,1	48,4
Grecia <i>Greece</i>	7,4		4,5	60,8	0,0	0,0	2,9	39,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Irlanda <i>Ireland</i>	9,9		3,8	38,4	0,0	0,0	1,6	16,2	0,0	0,0	0,0	0,0	4,5	45,5
ITALIA <i>ITALY</i>	78,1		20,3	26,0	2,6	3,3	43,2	55,3	0,0	0,0	5,4	6,9	6,6	8,5
Lettonia <i>Latvia</i>	9,9		8,2	82,8	0,2	2,0	1,5	15,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Lituania <i>Lithuania</i>	8,7		4,0	46,0	2,2	25,3	2,2	25,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	3,4
Lussemburgo <i>Luxemburg</i>	8,4		0,0	0,0	1,6	19,0	6,6	78,6	0,0	0,0	0,2	2,4	0,0	0,0
Malta	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	234,6		24,1	10,3	2,5	1,1	73,4	31,3	0,2	0,1	62,5	26,6	71,9	30,6
Polonia <i>Poland</i>	56,2		16,6	29,5	20,2	35,9	17,1	30,4	0,0	0,0	1,9	3,4	0,4	0,7
Portogallo <i>Portugal</i>	15,0		4,0	26,7	0,1	0,7	10,9	72,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Regno Unito <i>UK</i>	132,2		1,3	1,0	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	130,7	98,9
Rep.Ceca <i>Czech Republic</i>	40,9		0,0	0,0	18,2	44,5	17,8	43,5	0,1	0,2	0,4	1,0	4,4	10,8
Rep. Slovacca <i>Slovak Republic</i>	20,0		0,0	0,0	9,5	47,5	8,1	40,5	0,0	0,0	1,5	7,5	0,9	4,5
Slovenia	5,7		0,0	0,0	0,5	8,8	3,4	59,6	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8	31,6
Spagna <i>Spain</i>	69,0		16,3	23,6	1,5	2,2	42,3	61,3	3,1	4,5	0,0	0,0	5,8	8,4
Svezia <i>Sweden</i>	53,3		51,0	95,7	0,4	0,8	1,0	1,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9	1,7
Ungheria <i>Hungary</i>	14,3		0,0	0,0	3,3	23,1	7,7	53,8	0,0	0,0	1,8	12,6	1,5	10,5
TOTALE <i>TOTAL</i>	1.447,2		282,7	19,5	107,2	7,4	499,9	34,5	3,4	0,2	112,7	7,8	441,3	30,5

Dati / Data: 2003

Fonte / Source: Eurostat

Il traffico di container nei principali porti europei

Movements of containers in the major european ports

migliaia di teu e var.% / thousands of teu and % change

Porti / Ports	2001	2002	2003	2004	Var. % / % change 2004 / 2003	Var. % / % change 2003 / 2002
Rotterdam	6.100,0	6.515,4	7.100,0	8.300,0	16,9	9,0
Amburgo	4.700,0	5.374,0	6.138,0	7.003,5	14,1	14,2
Anversa	4.200,0	4.777,4	5.445,4	6.064,0	11,4	14,0
Bremerhaven	2.973,0	3.031,6	3.190,7	3.469,1	8,7	5,2
Gioia Tauro	2.488,0	2.954,0	3.080,7	3.261,0	5,9	4,3
Algeciras	2.151,0	2.229,1	2.515,9	2.937,4	16,8	12,9
Felixstowe	2.800,0	2.750,0	2.700,0	2.700,0	0,0	-1,8
Le Havre	1.525,0	1.720,0	1.977,0	2.150,0	8,8	14,9
Valencia	1.506,0	1.821,0	1.992,0	2.127,0	6,8	9,4
Barcellona	1.400,0	1.461,2	1.652,4	1.883,0	14,0	13,1
Genova	1.527,0	1.530,9	1.605,9	1.628,6	1,4	4,9
Pireo	1.166,0	1.350,0	1.605,0	1.550,0	-3,4	18,9
Malta	1.205,8	1.244,2	1.300,0	1.461,0	12,4	4,5
Southampton	1.170,0	1.275,7	1.377,8	1.441,0	4,6	8,0
Zeebrugge	870,0	959,0	1.220,0	1.200,0	-1,6	27,2
La Spezia	975,0	975,4	1.006,6	1.040,0	3,3	3,2
Marsiglia	740,0	809,2	831,0	916,0	10,2	2,7
Taranto	186,0	471,0	658,0	763,3	16,0	39,7
Livorno	521,0	547,0	593,0	638,6	7,7	8,4
Cagliari	29,0	47,0	314,0	501,2	59,6	568,1
TOTALE / TOTAL	38.232,8	41.843,3	46.303,4	51.034,7	10,2	10,7

TOTALE PORTI ITALIANI <i>TOTAL ITALIAN PORTS</i>	5.726,0	6.525,4	7.258,3	7.832,7	7,9	11,2
INCIDENZA PORTI ITALIANI SU TOTALE <i>SHARE OF ITALIAN PORTS ON THE TOTAL</i>	15,0	15,6	15,7	15,3		

INCIDENZA PORTI ITALIANI SU INCREMENTO TOTALE PORTI EUROPEI <i>SHARE OF ITALIAN PORTS ON THE TOTAL EUROPEAN PORTS INCREASE</i>	2003 / 2002	16,4
	2004 / 2003	12,1

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



Portacontainer "Cala Paestum"; Costa Container Lines S.p.a.

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

Porti / Ports	2003	2004	migliaia di teu / thousands teu
			Var.% 2004-2003 % change 2004-2003
NORD EUROPA / NORTH EUROPE			
Rotterdam	7.100,0	8.300,0	
Amburgo	6.138,0	7.003,5	
Anversa	5.445,4	6.064,0	
Bremerhaven	3.190,7	3.469,1	
Felixstowe	2.700,0	2.700,0	
Le Havre	1.977,0	2.150,0	
Southampton	1.377,8	1.441,0	
Zeebrugge	1.220,0	1.200,0	
TOTALE NORD EUROPA / TOTAL NORTH EUROPE	29.148,9	32.327,6	10,9
SUD EUROPA / SOUTH EUROPE			
Gioia Tauro	3.080,7	3.261,0	
Algeciras	2.515,9	2.937,4	
Valencia	1.992,0	2.127,0	
Barcellona	1.652,4	1.883,0	
Genova	1.605,9	1.628,6	
Pireo	1.605,0	1.550,0	
Malta	1.300,0	1.461,0	
La Spezia	1.006,6	1.040,0	
Marsiglia	831,0	916,0	
Taranto	658,0	763,3	
Livorno	593,0	638,6	
Cagliari	314,0	501,2	
TOTALE SUD EUROPA / TOTAL SOUTH EUROPE	17.154,5	18.707,1	9,1

Fonte / Source: elaborazione Confitarma su fonti varie / Confitarma processing of different source



Traghetto "Eurostar Barcelona"; Atlantica S.p.a.

2.3 Italia: la stagione delle Autostrade del Mare

Lo scenario del traffico di container nei porti italiani descrive segnali di cedimento: l'incremento della movimentazione (al netto della voce "Altri") passa dal 9,3% del 2003 al 6,5% del 2004.

L'involuzione del mercato è probabilmente spiegabile con la flessione della crescita di un porto economicamente strategico come quello di Genova e con il tracollo dei porti di Napoli (-19,8%) e di Ancona (-14,2%).

Si consolida la crescita del porto di Taranto (+39,7% nel 2003 e +16,0% nel 2004) e si concretizza il rilancio del porto di Trieste, con una implementazione dei traffici del 45,1%.

Trieste e Taranto sono probabilmente i porti che più di altri sono riusciti ad approfittare del boom produttivo dell'Est europeo e della posizione geografica favorevole che li pone a ridosso dei Balcani.

Cagliari prosegue con un incalzante ritmo di crescita (+59,7%) mentre Savona si impone all'attenzione del comparto marittimo come nuova realtà dei traffici marittimi italiani (+56,8%).

Il traffico marittimo nei principali porti italiani

Maritime traffic in Italian ports

milioni di tonnellate e passeggeri, var.%/ millions tons and passengers, % change

	2002	2003		2004*	
	million t	million t	% change	million t	% change
MERCI / GOODS					
Rinfuse liquide / Liquid bulk	196,1	198,1	1,0	164,5	n.d.
Rinfuse solide / Dry bulk	82,8	85,4	3,1	77,0	n.d.
Merci Varie / General Cargo	161,4	170,2	5,5	132,3	n.d.
TOTALE / TOTAL GOODS	440,3	453,7	3,0	N.D.	N.D.
	million p	million p	% change	million p	% change
PASSEGGERI / PASSENGERS	42,1	45,0	6,9	26,9	n.d.

* Dati provvisori relativi ai seguenti porti / estimated data for following ports: Ancona, Augusta, Bari, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Monfalcone, Napoli, Palermo, Piombino, Porto Nogaro, Ravenna, Sarroch, Taranto, Trieste e Venezia

Fonte / Source: Assoport

Il traffico di container nei principali porti italiani

Movement of containers in italian ports

migliaia di teu e var.% / thousands of teu and % change

Porti / Ports	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Var.% / % change 2004/2003	Var.% / % change 2003/2002
Gioia Tauro	2.372,0	2.653,0	2.488,0	2.954,0	3.080,7	3.261,0	5,9	4,3
Genova	1.234,0	1.501,0	1.527,0	1.530,9	1.605,9	1.628,6	1,4	4,9
La Spezia	802,0	910,0	975,0	975,4	1.006,6	1.040,0	3,3	3,2
Taranto	0,0	0,0	186,0	471,0	658,0	763,3	16,0	39,7
Livorno	458,0	519,0	521,0	547,0	593,0	638,6	7,7	8,4
Cagliari	26,0	37,0	29,0	47,0	313,9	501,2	59,7	567,9
Salerno	238,0	276,0	321,0	375,0	417,0	411,6	-1,3	11,2
Napoli	309,0	397,0	430,0	446,0	433,3	347,5	-19,8	-2,8
Venezia	200,0	218,0	246,0	262,0	284,0	290,9	2,4	8,4
Trieste	185,0	206,0	201,0	185,0	120,4	174,7	45,1	-34,9
Ravenna	173,0	181,0	158,0	161,0	160,0	169,4	5,9	-0,6
Savona	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	53,5	83,9	56,8	n.d.
Ancona	46,0	84,0	90,0	94,0	75,8	65,1	-14,2	-19,4
Altri / Others (*)	102,0	124,0	131,0	156,0	148,0	n.d.	n.d.	-5,1
TOTALE / TOTAL	6.145,0	7.106,0	7.303,0	8.205,0	8.950,6	9.375,8	4,8	9,1

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

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

Cistema "Punta Azzurra"; Ciane Anapo Compagnia di Navigazione S.p.a



Le Autostrade del Mare si manifestano come una realtà in costante evoluzione nello scenario del trasporto nazionale ed internazionale, continuando a crescere a ritmi sostenuti, in attesa degli auspicati interventi del Governo nazionale a favore di un miglior riequilibrio modale e grazie ad una costante attenzione dedicata in sede europea.

In sostanza, le Autostrade del mare sembrano aver maturato un orientamento all'internazionalizzazione che si esplicita attraverso la diversificazione delle tratte e che consente loro di assumere un ruolo sempre più strategico nella concretizzazione dei corridoi paneuropei. Sono attive le nuove linee: Civitavecchia-Barcellona, Civitavecchia-Tolone, Livorno-Tunisi, Palermo-Tunisi, Savona-Tarragona. E' imminente l'avvio della linea Civitavecchia-Tunisi.



Traghetto "La Suprema"; Grandi Navi Veloci S.p.a

Le Autostrade del Mare: servizi di trasporto ro-ro per la Sicilia

Motorways of the Sea: Ro-Ro services to Sicily

servizi di linea / regular lines service

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>
Civitavecchia	Palermo	4	13.200
Formia	Trapani	3	4.800
Genova	Palermo	6	27.600
Genova	Palermo (t.i.)	10	33.800
Livorno	Catania	4	12.800
Livorno	Palermo	3	10.800
Livorno	Trapani	4	13.280
Napoli	Palermo	14	57.400
Napoli	Catania	7	28.560
Ravenna	Catania	4	13.600
Salerno	Messina	7	28.000
Salerno	Palermo	1	4.400
Venezia	Catania	1	3.400
TOTALE FEBBRAIO 2005 / TOTAL FEBRUARY 2005		68	251.640
Direttrici / <i>Routes</i>	13		
Linee / <i>Lines</i>	15		
Semirimorchi / <i>Semitrailers</i>	838.800		
Autoarticolati / <i>Trailers</i>	686.291		
TOTALE 1999 / TOTAL 1999			117.800
VAR.% 2005/1999 / % change 05/99			113,6

Fonte / Source: Confitarma



Traghetto "Golfo degli Angeli"; Lloyd Sardegna Compagnia di Navigazione S.r.l.

Le Autostrade del Mare: servizi di trasporto ro-ro per la Sardegna

Motorways of the Sea: Ro-Ro services to Sardinia

servizi di linea / regular lines service

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>
Civitavecchia	Arbatax	2	5.600
Civitavecchia	Cagliari	7	9.800
Civitavecchia	Olbia	7	14.000
Genova	Cagliari	2	6.000
Genova	Arbatax	2	3.400
Genova	Olbia	3	5.100
Genova	Porto Torres	14	43.400
Livorno	Cagliari	5	18.400
Livorno	Golfo Aranci	7	16.100
Livorno	Olbia	25	75.600
Napoli	Cagliari	2	5.600
Piombino	Olbia	12	58.000
Cagliari	Trapani	1	2.800
Palermo	Cagliari	1	2.800
TOTALE FEBBRAIO 2005 / TOTAL FEBRUARY 2005		90	266.600
Direttrici / <i>Routes</i>	14		
Linee / <i>Lines</i>	19		
Semirimorchi / <i>Semitrailers</i>	888.667		
Autoarticolati / <i>Trailers</i>	727.091		
TOTALE 1999 / TOTAL 1999			118.200
VAR.% 2005/1999 / % change 05/99			125,5

Fonte / Source: Confitarma

Le Autostrade del Mare: servizi di trasporto ro-ro internazionali

Motorways of the Sea: Ro-Ro services to foreign ports

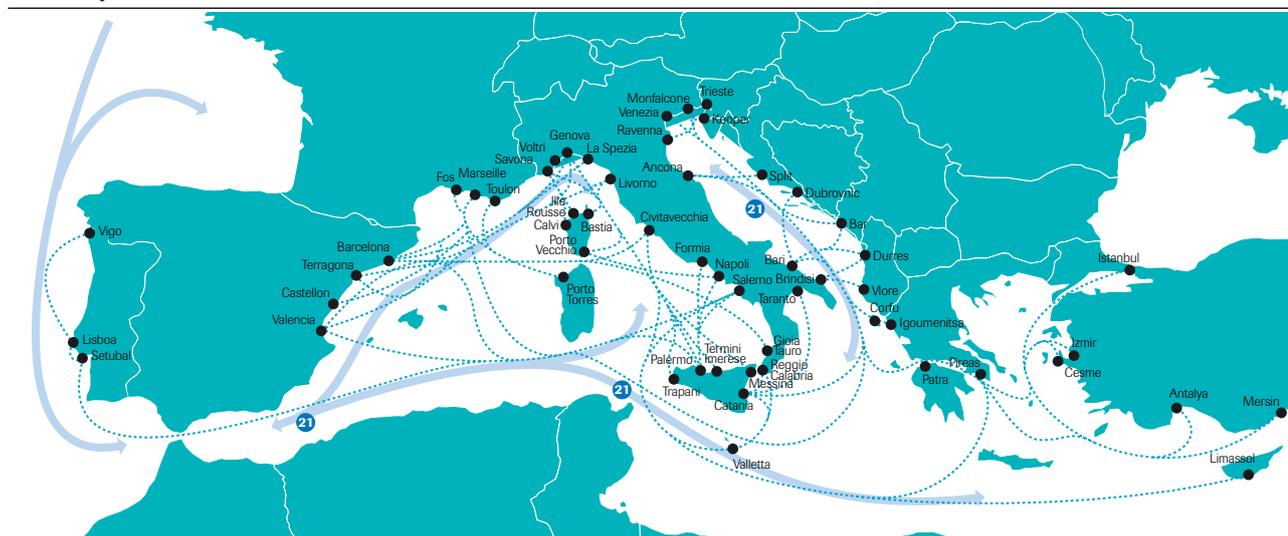
servizi di linea / regular lines service

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>
Ancona	Spalato	2	5.600
Bari	Durazzo	2	8.000
Brindisi	Patrasso	3	5.400
Civitavecchia	Barcellona	3	12.000
Civitavecchia	Tolone	3	13.200
Genova	Tunisi-(Malta)	2	8.000
Genova	Barcellona	6	28.800
Livorno	Bastia	7	6.300
Livorno	Tunisi	1	1.800
Livorno	Valencia	3	8.538
Palermo	Tunisi	1	4.400
Ravenna	Koper-Monfalcone-Pireo	1	3.000
Salerno	Malta	1	4.400
Salerno	Tunisi	1	4.400
Salerno	Valencia	3	14.100
Savona	Bastia	7	6.300

TOTALE FEBBRAIO 2005 / TOTAL FEBRUARY 2005		46	134.238
Direttrici / Routes	16		
Semirimorchi / Semitrailers	447.460		
Autoarticolati / Trailers	366.104		
TOTALE 1999 / TOTAL 1999		25	30.000
VAR.% 2005/1999 / % CHANGE 2005/1999		84,0	347,5

Fonte / Source: Confitarma

La rete delle Autostrade del Mare

Motorways of the Sea network

Fonte / Source: Short Sea Shipping - Ufficio di Promozione Italia

3.1 L'esplosione dello scenario mondiale

Nel 2004 la flotta mondiale annovera un numero di navi pari a 39.932 unità, avvicinandosi al tetto delle 40.000.

La capacità di trasporto (dwt) registra un incremento del 5,68%, il più sostenuto dal 1994 ad oggi.

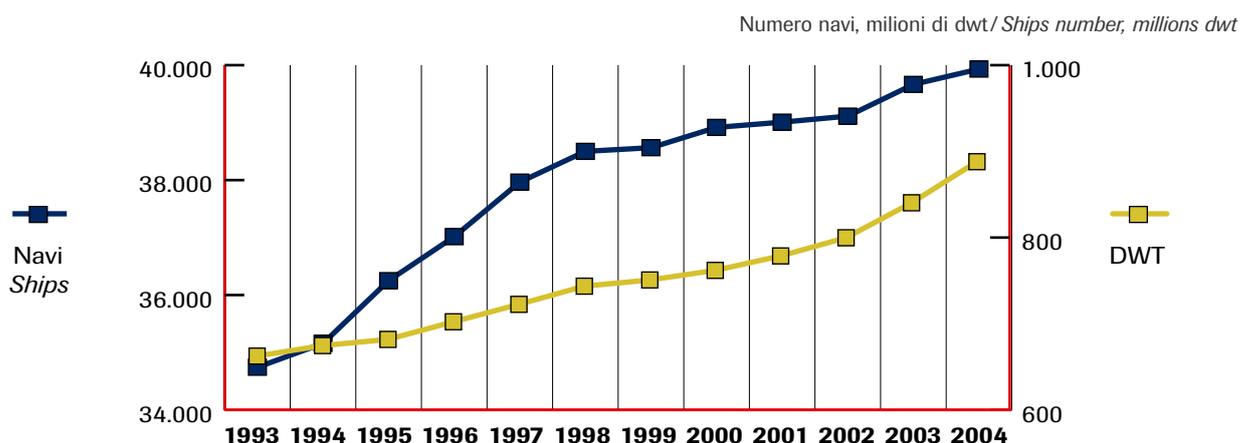
Continua a crescere la consistenza della flotta mondiale, che supera la soglia dei 600 milioni di tonnellate di stazza (gt).

L'evoluzione della flotta mondiale

World merchant fleet evolution

numero navi, milioni di gt, milioni di dwt e var.% dwt su anno precedente / ships number, millions gt, millions dwt, %dwt change over previous year

Anno / Year	Navi / Ships	gt (mil)	dwt (mil)	Var. % dwt / % change dwt
1993	34.743	420,7	662,5	-
1994	35.158	420,8	674,7	1,84
1995	36.250	438,4	681,8	1,05
1996	37.015	456,7	702,3	3,01
1997	37.965	472,6	722,5	2,88
1998	38.500	488,0	743,6	2,92
1999	38.564	496,2	750,8	0,97
2000	38.917	506,5	761,9	1,48
2001	39.008	520,9	778,7	2,21
2002	39.113	537,3	799,8	2,71
2003	39.665	570,3	840,3	5,06
2004	39.932	601,7	888,0	5,68



N.B.: Navi di almeno 300 gt / Ships of 300 gt and more

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

La flotta mondiale è composta principalmente da navi cisterne e da navi general cargo, che assieme comprendono quasi il 65% del numero di navi esistente (cisterne: 24,4%; general cargo: 39,1%) e che nel complesso racchiudono poco più del 50% della portata globale (dwt cisterne: 41,5%; dwt general cargo: 10,4%).



Petroliera "Ghetty Bottiglieri"; Giuseppe Bottiglieri di Navigazione S.p.a.

L'Europa e l'Asia/Oceania controllano circa l'80% della flotta mondiale e poco meno del 90% del dwt totale.

La consistenza della flotta mondiale per numero di navi iscritte nei primi 30 registri nazionali vede Panama, Liberia, Grecia e Bahamas concentrare il 42,5% della totale capacità di carico ed il 41,5% della stazza.

L'Italia guadagna una posizione ed è quindicesima nella graduatoria per consistenza della flotta; si pone al diciassettesimo posto in termini di portata lorda.

La graduatoria che verifica l'andamento del controllo della flotta mondiale, analizzata tenendo conto dei primi 30 Paesi per tonnellaggio controllato, registra alcune variazioni.

La Germania e la Cina guadagnano una posizione passando rispettivamente dalla quarta alla terza e dalla quinta alla quarta posizione, a scapito della Norvegia che viene scavalcata da entrambe.

Ottime conferme giungono dall'Italia, che migliora il suo posizionamento giungendo in quattordicesima posizione a discapito di India e Arabia Saudita.

La composizione della flotta mondiale per tipologia di nave *Composition of world fleet by ship typology*

Tipologia / Typology	Navi / Ships	dwt
Cisterne / Tankers	24,4%	41,5%
Portarinfuse / Bulk carriers	19,2%	36,2%
Portacontainer / Container fleet	10,4%	11,3%
General Cargo	39,1%	10,4%
Passeggeri / Passengers	6,9%	0,6%
TOTALE / TOTAL	100%	100%

N.B.: Navi di almeno 1.000 gt / Ships of 1,000 gt and more

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

Il controllo della flotta mondiale nel 2004 *World fleet control on 2004*

Area	Navi / Ships	dwt
Europa / Europe	42,6%	44,5%
di cui UE / which UE	31,0%	35,7%
Nord America / North America	4,0%	5,2%
America Centro Meridionale Central South America	1,9%	1,6%
Asia e Oceania	37,8%	42,1%
Africa	1,0%	0,6%
Sconosciuto / Unknow	12,7%	6,0%
TOTALE / TOTAL	100%	100%

N.B.: Navi di almeno 1.000 gt / Ships of 1,000 gt and more

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

Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri nazionali nel 2004

World fleet: ships on principal national registers on 2004

numero navi, migliaia di gt, migliaia di dwt e val.% / ships number, thousands gt, thousands dwt, %value							
Rank dwt	Rank tsl	Paese Country	N.	dwt		gt	
				migliaia thousands	%	migliaia thousands	%
1	1	Panama	5.408	195.323	22,0	130.522	21,7
2	2	Liberia	1.484	83.773	9,4	53.499	8,9
3	4	Grecia / Greece	1.153	55.368	6,2	32.330	5,4
4	3	Bahamas	1.113	45.422	5,1	33.539	5,6
5	5	Hong Kong	924	42.873	4,8	25.390	4,2
6	6	Singapore	1024	39.624	4,5	25.043	4,2
7	7	Malta	1.147	37.002	4,2	22.769	3,8
8	8	Isole Marshall / Marshall Islands	540	36.875	4,2	21.933	3,6
9	9	Cipro / Cyprus	1.005	34.174	3,8	21.234	3,5
10	10	Cina / China	2266	28.814	3,2	19.201	3,2
11	11	Norvegia / Norway	1.046	25.520	2,9	18.584	3,1
12	12	Regno Unito / UK	817	21.874	2,5	17.133	2,8
13	13	Giappone / Japan	2.607	14.957	1,7	11.874	2,0
14	14	USA	575	13.393	1,5	10.768	1,8
15	19	India	399	11.714	1,3	6.949	1,2
16	18	Corea del Sud / South Korea	913	11.090	1,2	6.976	1,2
17	15	ITALIA / ITALY	732	10.996	1,2	10.520	1,7
18	22	San Vincenzo / Saint Vincent	762	9.037	1,0	6.038	1,0
19	26	Iran	186	8.995	1,0	5.174	0,9
20	17	Danimarca / Denmark	377	8.832	1,0	7.356	1,2
21	20	Antigua & Barbuda	978	8.760	1,0	6.702	1,1
22	16	Germania / Germany	389	8.620	1,0	7.552	1,3
23	24	Malesia / Malaysia	483	8.446	1,0	5.876	1,0
24	29	Turchia / Turkey	829	7.169	0,8	4.690	0,8
25	25	Russia	1400	7.065	0,8	5.702	0,9
26	21	Paesi Bassi / Netherlands	787	7.040	0,8	6.443	1,1
27	27	Filippine / Philippines	826	6.971	0,8	4.923	0,8
28	23	Bermuda	108	6.966	0,8	5.977	1,0
29	28	Francia / France	224	6.630	0,7	4.903	0,8
30	30	Taiwan	171	5.686	0,6	3.475	0,6
TOTALE MONDIALE / WORLDWIDE TOTAL			39.932	888.036	100,0	601.673	100,0

N.B.: Navi di almeno 300 gt / Ships greater than 300 gt

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

Tonnellaggio controllato dai principali paesi marittimi

Cargo tonnage controlled by principal maritime countries

numero navi, migliaia di dwt e principali indicatori / ships number, thousands dwt, principal index

		Paese Country	Flotta controllata Controlled fleet		Principali indicatori / Principal index			
2004	2003		N.	000 dwt	% dwt	var.% 2004/2003 % change 2004-2003	% Bandiera Estera (Navi) % Foreign Flag (Ships)	% Bandiera Estera (dwt) % Foreign Flag (dwt)
1	1	Grecia / Greece	2.999	160.560	18,2	2,7	75,4	67,9
2	2	Giappone / Japan	2.915	118.625	13,5	8,3	77,9	89,5
3	4	Germania / Germany	2.617	57.459	6,5	18,9	88,1	85,4
4	5	Cina / China	2.315	54.140	6,2	18,9	36,5	51,5
5	3	Norvegia / Norway	1.234	43.997	5,0	-13,4	57,1	66,4
6	6	USA	1.036	41.257	4,7	-9,0	58,5	71,0
7	7	Hong Kong	575	39.014	4,4	24,3	53,9	57,6
8	8	Corea del Sud / South Korea	858	26.848	3,1	5,9	43,0	63,5
9	11	Regno Unito / UK	712	25.648	2,9	37,6	68,1	77,1
10	10	Taiwan	533	23.662	2,7	4,3	79,4	77,1
11	9	Singapore	674	22.246	2,5	-3,5	42,1	46,4
12	12	Danimarca / Denmark	541	16.334	1,9	-0,2	55,3	49,0
13	13	Russia	1.384	14.332	1,6	-6,1	22,6	58,5
14	16	ITALIA / ITALY	591	12.719	1,4	6,5	19,6	27,5
15	14	India	284	12.483	1,4	3,0	12,0	9,7
16	15	Arabia Saudita / Saudi Arabia	96	11.661	1,3	-3,2	59,4	93,2
17	17	Malesia / Malaysia	287	9.986	1,1	4,4	20,6	38,0
18	20	Svizzera / Switzerland	298	9.469	1,1	17,2	96,0	93,4
19	19	Iran	140	9.425	1,1	8,3	6,4	5,2
20	18	Turchia / Turkey	657	9.152	1,0	5,0	36,1	29,8
21	21	Belgio / Belgium	135	7.429	0,8	26,7	73,3	55,8
22	27	Francia / France	212	6.738	0,8	45,2	70,8	93,1
23	24	Paesi Bassi / Netherlands	610	6.061	0,7	20,1	36,2	47,3
24	22	Svezia / Sweden	306	6.008	0,7	4,8	52,3	76,2
25	23	Filippine / Philippines	324	5.253	0,6	-6,0	13,9	24,6
26	28	Indonesia	621	5.087	0,6	10,5	17,4	29,9
27	30	Emirati Arabi Uniti / EUA	218	4.854	0,6	36,8	86,2	91,6
28	25	Brasile / Brazil	134	4.530	0,5	-5,4	6,0	24,2
29	29	Canada	203	4.172	0,5	-3,5	49,8	80,6
30	26	Spagna / Spain	220	4.139	0,5	-13,0	36,8	73,9
TOTALE 30 PAESI / TOTAL			23.729	773.288	87,9	6,1	56,6	67,1
Altri / Others			3.264	54.045	6,1	6,0	39,0	50,3
Non attribuibile / Unknow			3.928	52.719	6,0	0,4	n.d.	n.d.
TOTALE MONDIALE / WORLDWIDE TOTAL			30.921	880.052	100,0	5,7	N.D.	N.D.

N.B.: Navi di almeno 1.000 gt / Ships greater than 1,000 gt

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

L'andamento al rialzo dei prezzi della **cantieristica mondiale**, iniziato nel 2003, ha guadagnato ulteriore velocità nel 2004.

Per quanto riguarda le "Tanker", crescono i prezzi delle VLCC (+42%), delle Suezmax (+31%), Aframax (+37%), MR prod (+26%).

Le variazioni di prezzo delle "Bulkers" sono altrettanto significative: Capesize (+30%), Panamax (+40%), Handymax (+33%).

Più modesti i progressi registrati sul mercato dei prezzi delle portarinfuse, che più di ogni altro hanno patito il "Chinese blow" verificatosi a metà anno: Capesize (+12%), Panamax (+8%) e Handymax (+11%).

Se è vero che l'incremento dei prezzi, contemporaneamente alla considerevole implementazione della domanda, ha restituito fiducia ai costruttori, allo stesso tempo i protagonisti della cantieristica mondiale sono rimasti bloccati da una congiuntura sfavorevole che ha visto precipitare il costo dell'acciaio e che ha assistito al crollo del valore del dollaro.

Tale situazione ha provocato un deterioramento dei risultati operativi e una contrazione in termini di navi costruite, che potrebbe protrarsi per tutto il 2005.

Gli armatori, stimolati dal rialzo dei noli e dai bassi tassi di interesse, hanno avviato una pressione nei confronti dei costruttori al fine di accelerare le consegne.

Le capacità dell'industria cantieristica si stanno estendendo soprattutto in Cina, mentre in Corea del Sud i cantieri stanno incrementando la consistenza produttiva applicando metodi di costruzione innovativi.

La cantieristica mondiale

Orders at shipyards worldwide for new ships

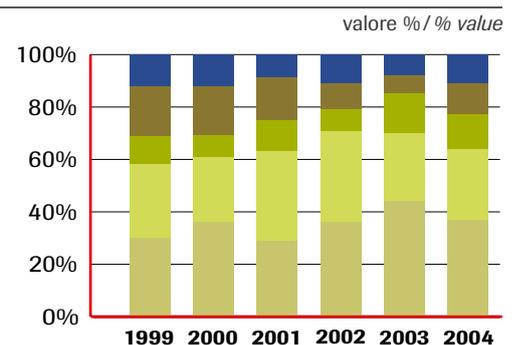
anno 2004; numero navi, migliaia di dwt, migliaia di gt e valore%/ year 2004, ships number, thousands gt, %value										
Tipo di nave Type of ships	ORDINI / ORDERS					COMPLETAMENTI / DELIVERIES				
	N.	dwt		gt		N.	dwt		gt	
		000	%	000	%		000	%	000	%
Cisterne / Tankers	1.266	85.299,6	40,7	47.527,7	32,3	410	29.359,7	48,7	16.519,5	41,8
Portarinfuse / Bulkcarriers	815	62.890,7	30,0	34.234,1	23,3	248	18.707,9	31,0	10.090,6	25,5
Carico secco / Dry Cargo	1.422	49.174,1	23,5	47.694,8	32,4	298	9.537,6	15,9	9.034,9	22,9
Gasiere / Gas carrier	167	9.553,9	4,6	12.298,5	8,4	39	1.853,6	3,1	2.345,9	5,9
Traghetti e Passeggeri Ferry & Passengers	181	423,2	0,2	3.262,6	2,2	51	123,6	0,2	1.009,9	2,6
Altro / Others	843	2.239,4	1,1	2.002,8	1,4	280	686,5	1,1	528,0	1,3
TOTALE / TOTAL	4.694	209.580,8	100,0	147.020,5	100,0	1.326	60.268,9	100,0	39.528,8	100,0

Fonte / Source: Assonave

L'andamento delle quote di mercato nella cantieristica mondiale

Performance of world's shipyard

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Corea del Sud / South Korea	30	36	29	36	44	37
Giappone / Japan	28	25	34	35	26	27
Cina / China	11	8	12	8	15	13
Ue	19	19	16	10	7	12
Resto del Mondo / Others	12	12	9	11	8	11
TOTALE / TOTAL	100	100	100	100	100	100



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



Chimichiera "Diego"; Diego Calì & C. S.r.l.

Continua a svilupparsi la **flotta cisterniera** mondiale sia in numero di navi, circa 150 in più del 2003, sia in dwt, con un aumento di quasi il 6%.

Si amplia in maniera rilevante il numero di ordini ai cantieri e la portata delle navi in costruzione. Crolla il numero e la portata delle demolizioni in favore di una vivace tendenza al rialzo nelle vendite di seconda mano.

La flotta cisterniera mondiale

World tanker fleet

	N.	dwt	
		milioni / million	var.% / % change 2004 / 2003
Flotta / Fleet	3.100	305,7	5,9
Ordini ai cantieri / Order book	958	82,9	9,8
Consegne di nuove navi / Deliveries	301	27,6	-6,1
Demolizioni / Demolitions	108	7,8	-57,6
Vendite di seconda mano / Second hand sales	386	46,3	24,1

N.B.: Navi di almeno 10.000 dwt / Ships greater than 10,000 dwt

Fonte / Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys-Review 2004 / Confitarma processing of Fearnleys-Review 2004 data

Al rialzo, soprattutto nel biennio 2003 e 2004, i prezzi delle navi cisterna sia di nuova costruzione che di seconda mano.

I prezzi delle nuove costruzioni Aframax (105.000 dwt) e Suezmax (150.000 dwt) crescono tra il 1998 e il 2004, rispettivamente, del 69,7% e del 59,5%. Gli importi delle navi di seconda mano Aframax (5 anni e 95.000 dwt) e VLCC (Very Large Crude Carrier di 5 anni e 280.000 dwt) raggiungono incrementi molto significativi: rispettivamente del 128,0% e del 114,0%.



Petroliera "Stena Italiana"; Gestioni Armatoriali S.p.a.

Prezzi delle navi cisterna nuove e di seconda mano

New-buiding and second-hand tankers prices

milioni / million US\$

Anno YEAR	Nuove costruzioni / New-buildings				Navi di seconda mano / Second-hand ships							
	Product Carriers Clean	Aframax	Suemax	VLCC	Product Carriers Clean		Aframax		Suemax		VLCC	
000 dwt	45	105	150	280	40	30	95	80	150	130	280	250
					5 anni 5 years	10 anni 10 years	5 anni 5 years	10 anni 10 years	5 anni 5 years	10 anni 10 years	5 anni 5 years	10 anni 10 years
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
Var.% 2004/2003	24,6	36,6	31,4	40,0	42,9	47,8	50,0	68,4	54,2	59,6	42,7	86,7
Var.% 2004/1998	52,0	69,7	59,5	50,0	100,0	36,0	128,0	77,8	100,0	53,7	114,0	89,2

Fonte / Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys-Review 2004 / Confitarma processing of Fearnleys-Review 2004 data

Grecia, Giappone, USA e Norvegia, insieme, controllano quasi il 50% del tonnellaggio movimentato dalla flotta cisterniera mondiale.

Nella graduatoria compie un indicativo balzo in avanti la Cina, che dalla tredicesima posizione passa alla nona.

L'Italia con 240 navi e con l'1,7% di dwt controllato sul tonnellaggio totale si attesta in sedicesima posizione.

Principali flotte mondiali di navi petroliere

World's leading tanker fleets

numero navi, migliaia di dwt e principali indicatori / ships number, thousands dwt, principal index

		Paese Country	Flotta controllata Controlled fleet		Principali indicatori / Principal index			
2004	2003		N.	000 dwt	% dwt	% change 2004-2003	% Bandiera Estera (Navi) % Foreign Flag (Ships)	% Bandiera Estera (dwt) % Foreign Flag (dwt)
1	1	Grecia / Greece	862	70.101	19,2	9,8	68,6	58,0
2	2	Giappone / Japan	823	42.620	11,7	7,2	72,8	84,9
3	3	USA	408	30.139	8,3	-7,7	71,3	81,0
4	4	Norvegia / Norway	411	28.189	7,7	-14,5	53,5	68,0
5	7	Hong Kong	175	15.897	4,4	39,1	70,9	71,4
6	5	Singapore	304	13.342	3,7	-4,5	34,2	51,0
7	8	Germania / Germany	292	12.088	3,3	30,7	94,2	96,8
8	6	Arabia Saudita / Saudi Arabia	75	11.383	3,1	-3,1	70,7	95,3
9	13	Cina / China	240	10.719	2,9	44,1	22,5	46,4
10	11	Regno Unito / UK	197	10.017	2,7	18,7	75,1	93,0
11	10	Corea del Sud / South Korea	246	9.117	2,5	7,6	44,7	86,2
12	12	India	122	8.257	2,3	9,4	4,9	4,4
13	9	Russia	324	8.138	2,2	-5,0	35,8	80,0
14	15	Malesia / Malaysia	131	7.021	1,9	16,0	24,4	50,0
15	16	Iran	36	6.283	1,7	9,6	2,8	2,3
16	17	ITALIA / ITALY	240	6.134	1,7	9,5	12,1	14,5
17	14	Danimarca / Denmark	156	5.887	1,6	-13,5	54,5	51,1
18	18	Svezia / Sweden	125	4.437	1,2	6,0	55,2	86,4
19	19	Belgio / Belgium	56	4.317	1,2	17,6	66,1	69,9
20	20	Taiwan	44	3.824	1,0	17,8	63,6	58,9
21	30	Francia / France	65	3.304	0,9	155,0	80,0	93,4
22	21	Kuwait	24	3.179	0,9	n.d.	n.d.	n.d.
23	22	Brasile / Brazil	70	2.904	0,8	9,1	7,1	22,1
24	26	Emirati Arabi Uniti / EUA	100	2.652	0,7	33,9	81,0	86,7
25	24	Indonesia	182	2.569	0,7	18,4	40,7	45,8
26	23	Spagna / Spain	55	1.831	0,5	-22,7	45,5	72,9
27	25	Cipro / Cyprus	17	1.763	0,5	-13,6	70,6	92,6
28	27	Turchia / Turkey	101	1.570	0,4	4,9	26,7	33,8
29	n.p.	Bermuda	5	1.492	0,4	n.d.	100,0	100,0
30	28	Venezuela	30	1.489	0,4	3,6	53,3	58,3
TOTALE 30 PAESI / TOTAL 30 COUNTRIES			6.016	328.666	90,0	6,8	54,3	66,5
Altri / Others			786	17.431	4,8	-4,5	35,5	53,8
Non attribuibile / Unknow			721	19.219	5,3	4,5	n.d.	n.d.
TOTALE MONDIALE / WORLDWIDE TOTAL			7.523	365.316	100,0	6,1	N.D.	N.D.

N.B.: Navi di almeno 1.000 gt / Ships greater than 1,000 gt

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



Gasiera "Valderice"; Navigazione Montanari S.p.a.

Un notevole incremento caratterizza gli ordini ai cantieri di navi gasiere per il trasporto di **LNG**, con una variazione percentuale calcolata sul dwt pari a +76,9%. Di uguale importanza, il dato degli ordini per le navi **LPG** che giunge a quota +63,9%.

La flotta mondiale per il trasporto di LNG e LPG

World LNG and LPG fleet

anno / year 2004

	LNG			LPG		
	N.	dwt		N.	dwt	
		million	% change 2004/2003		million	% change 2004/2003
Flotta / Existing fleet	176	20,6	16,6	933	14,4	0,3
Ordini ai cantieri / Order book	110	16,3	76,9	70	2,6	63,0

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

L'andamento dei prezzi delle navi LNG ricalca l'evoluzione della domanda: gli importi per le nuove costruzioni aumentano, soltanto nell'ultimo anno, del 22,6%.

Prezzi delle navi LNG e LPG nuove e di seconda mano

New building and second-hand gas carrier price

milioni / million US\$

Anno / Year	Nuove costruzioni / New-buildings				Navi di seconda mano / Second-hand ships			
	LNG	LPG			LPG			
000 m ³	138	15	24	75	15	24	75	75
					8 anni 8 years	3 anni 3 years	3 anni 3 years	8 anni 8 years
1999	150,0	32,0	33,0	58,0	24,0	32,0	52,0	44,0
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
Var.% 2004/2003	22,6	33,3	45,2	30,5	16,7	41,9	38,9	39,5
Var.% 2004/1999	26,7	25,0	36,4	32,8	16,7	37,5	44,2	36,4

Fonte / Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys-Review 2004 / Confitarma processing of Fearnleys-Review 2004 data

Le principali flotte mondiali di gasiere

World's leading gas carrier fleets

anno 2004; numero navi e migliaia di dwt / year 2004, ships number and thousands dwt

		Paese / Country	LNG		LPG		TOTALE / TOTAL	
2004	2003		N.	000 dwt	N.	000 dwt	N.	000 DWT
1	1	Giappone / Japan	31	2.074	120	2.425	151	4.499
2	29	Hong Kong	6	359	46	1.890	52	2.249
3	3	Regno Unito / UK	20	1.221	16	459	36	1.680
4	4	Corea del Sud / South Korea	17	1.277	32	314	49	1.591
5	2	Norvegia / Norway	7	384	65	856	72	1.240
6	6	Malesia / Malaysia	18	1.129	8	26	26	1.155
7	5	Grecia / Greece	0	0	49	976	49	976
8	7	USA	10	659	14	280	24	939
9	8	Nigeria	10	730	1	2	11	732
10	12	Australia	8	546	3	56	11	602
11	9	Emirati Arabi Uniti / UAE	8	579	1	3	9	582
12	10	Belgio / Belgium	2	149	22	371	24	520
13	11	Germania / Germany	3	68	57	447	60	515
14	15	Danimarca / Denmark	1	74	37	379	38	453
15	13	Algeria	6	392	4	27	10	419
16	14	ITALIA / ITALY	0	0	28	267	28	267
17	20	India	0	0	15	261	15	261
18	16	Francia / France	3	121	6	121	9	242
19	18	Kuwait	0	0	5	242	5	242
20	19	Indonesia	3	161	8	30	11	191

N.B.: Navi superiori alle 1.000 gt / Ships greater than 1,000 gt

Fonte / Source: Lloyd's Register Fairplay 2004

Nonostante un incremento del 12,0% in termini di dwt, la **flotta chimichiera** mondiale registra segnali di rallentamento: diminuisce il numero di navi, si delinea un andamento al ribasso della consegna di nuove navi pari al -14,3%, crollano gli ordini ai cantieri (-66,7%).

La flotta chimichiera mondiale

World chemical fleet

anno / year 2004

	Navi / Ships	Million dwt	% Change 2004/2003
Flotta / Fleet	1.312	9,1	12,0
Ordini ai cantieri / Order book	155	2,2	-66,7
Consegne di nuove navi / Deliveries	54	0,6	-14,3

N.B.: Navi di almeno 300 gt / Ships greater than 300 gt

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

Le principali flotte mondiali di chimichiere

World's chemical fleets

anno 2004; numero navi e migliaia di dwt / year 2004, ships number and thousands dwt

		Paese / Country	N.	000 dwt
2004	2003			
1	1	Norvegia / Norway	194	4.587
2	2	Grecia / Greece	146	4.230
3	3	Giappone / Japan	308	3.993
4	4	USA	115	3.533
5	5	ITALIA / ITALY	139	2.918
6	6	Germania / Germany	147	2.883
7	8	Russia	52	1.524
8	7	Svezia / Sweden	79	1.518
9	12	Regno Unito / UK	46	1.191
10	9	Singapore	47	1.009
11	26	Hong Kong	42	890
12	10	Danimarca / Denmark	52	890
13	13	Corea del sud / South Korea	116	721
14	11	Arabia Saudita / Saudi Arabia	21	604
15	20	Emirati Arabi Uniti / UAE	19	516
16	17	Malesia / Malaysia	26	468
17	15	Svizzera / Switzerland	16	467
18	18	Taiwan	16	442
19	14	Olanda / Netherlands	19	439
20	22	Francia / France	29	393
21	24	Spagna / Spain	18	357
22	16	India	14	356
23	29	Indonesia	46	352
24	19	Turchia / Turkey	55	341
25	30	Lettonia / Latvia	11	333

N.B.: Navi superiori alle 1.000 gt / Ships greater than 1,000 gt

Fonte / Source: Lloyd's Register Fairplay 2004

Nel 2004 la flotta mondiale **portarinfuse** annovera tra le proprie fila un numero di navi pari a 5.830.

Gli ordini ai cantieri crescono poco più dell'8% e aumentano del 20,2% le vendite di seconda mano. Ma soprattutto si incrementa a dismisura la consegna di nuove navi: +73,2%. Precipitano le demolizioni: -81,8%.

I prezzi delle nuove costruzioni e il costo delle navi di seconda mano registrano incrementi mai rilevati negli anni precedenti.

Una Capesized da 170 mila dwt è giunta a costare 61,0 milioni di US\$ con un prezzo al rialzo del 79,4% rispetto al 1998 e una Panamax di seconda mano da 70 mila dwt con 10 anni di età presenta un importo che cresce del 235,0% rispetto al 1998.

La flotta mondiale di navi portarinfuse

World bulk carrier fleet

	N.	anno / year 2004	
		dwt	
		million	% change 2004/2003
Flotta / Existing Fleet	5.830	320,1	5,9
Ordini ai cantieri / Order book	673	54,2	8,4
Consegne di nuove navi / Deliveries	264	19,4	73,2
Demolizioni / Demolitions	21	0,6	-81,8
Vendite di seconda mano / Second-hand sales	446	26,8	20,2

N.B.: Navi di almeno 10.000 dwt / Ships greater than 10,000 dwt

Fonte / Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys-Review 2004 / Confitarma processing of Fearnleys-Review 2004 data

Prezzi delle navi portarinfuse nuove e di seconda mano

New-building and second-hand bulkcarriers prices

Anno / Year	Nuove costruzioni / New-building			Navi di seconda mano / Second-hand ships					
	Handysize	Panamax	Capesized	Handysize		Panamax		Capesize	
	50	74	170	45	45	70	70	150	150
000 DWT				5 anni 5 years	10 anni 10 years	5 anni 5 years	10 anni 10 years	5 anni 5 years	10 anni 10 years
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
Var.% 2004/2003	33,3	40,0	29,8	46,3	53,1	46,4	67,5	39,0	45,5
Var.% 2004/1998	66,7	75,0	79,4	130,8	188,2	182,8	235,0	142,6	220,0

Fonte / Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys-Review 2004 / Confitarma processing of Fearnleys-Review 2004 data

I Paesi dell'area East (Giappone, Cina, Hong Kong, Corea del Sud, Taiwan) gestiscono da soli il 42,0% del tonnellaggio di portarinfuse.

Un dato reso ancora più eclatante dai forti ridimensionamenti subiti dalla Norvegia (-23,4%) e dagli USA (-33,4%).

L'Italia segnala un risultato positivo con un incremento del 5,2% rispetto al 2003 e un avanzamento nella graduatoria mondiale con il raggiungimento della 14^o posizione.

Principali flotte mondiali di navi portarinfuse

World's leading bulk fleets

numero navi, migliaia di dwt e principali indicatori / ships number, thousands dwt, principal index

		Paese Country	Flotta controllata Controlled fleet		Principali indicatori / Principal index			
2004	2003		N.	000 dwt	% dwt	% change 2004-2003	% Bandiera Estera (Navi) % Foreign Flag (Ships)	% Bandiera Estera (dwt) % Foreign Flag (dwt)
1	1	Grecia / Greece	1.326	78.829	24,7	0,6	78,9	75,4
2	2	Giappone / Japan	892	58.842	18,5	10,3	85,9	92,5
3	3	Cina / China	681	29.649	9,3	16,3	51,8	59,6
4	4	Hong Kong	228	19.238	6,0	14,7	39,0	50,9
5	5	Corea del Sud / South Korea	202	13.842	4,3	6,1	48,5	51,5
6	6	Taiwan	187	12.246	3,8	3,4	79,7	77,5
7	7	Norvegia / Norway	162	8.471	2,7	-23,4	63,0	56,9
8	8	Germania / Germany	180	8.259	2,6	22,4	100,0	100,0
9	12	Regno Unito / UK	97	8.084	2,5	86,7	84,5	82,8
10	10	Turchia / Turkey	132	5.268	1,7	3,2	21,2	24,2
11	11	Singapore	121	4.821	1,5	0,7	52,9	51,6
12	14	Filippine / Philippines	79	3.891	1,2	-0,5	38,0	30,9
13	13	India	96	3.819	1,2	-8,4	20,8	20,0
14	15	ITALIA / ITALY	53	3.733	1,2	5,2	47,2	42,4
15	9	USA	75	3.508	1,1	-33,4	80,0	80,9
16	20	Belgio / Belgium	22	2.748	0,9	48,3	45,5	28,4
17	25	Danimarca / Denmark	36	2.194	0,7	41,6	100,0	100,0
18	21	Russia	119	2.079	0,7	18,1	22,7	45,7
19	17	Iran	44	2.045	0,6	n.d.	13,6	16,7
20	16	Malesia / Malaysia	38	1.896	0,6	-18,6	13,2	81,1
21	18	Canada	42	1.656	0,5	-13,7	83,3	86,0
22	23	Spagna / Spain	32	1.585	0,5	1,4	71,9	97,3
23	19	Monaco	26	1.542	0,5	-18,7	100,0	100,0
24	26	Polonia / Poland	62	1.443	0,5	n.d.	100,0	100,0
25	35	Emirati Arabi Uniti / EUA	28	1.421	0,4	38,0	96,4	98,9
26	51	Thailandia / Thailand	54	1.345	0,4	120,7	9,3	8,8
27	29	Croazia / Croatia	33	1.338	0,4	18,0	33,3	27,2
28	22	Brasile / Brazil	22	1.294	0,4	-18,5	13,6	35,3
29	30	Bulgaria	51	1.192	0,4	5,4	35,3	26,6
30	38	Ucraina / Ukraine	33	1.185	0,4	60,3	81,8	86,5
TOTALE 30 PAESI / TOTAL 30 COUNTRIES			5.153	287.463	90,2	6,3	66,2	70,2
Altri / Others			354	12.398	3,9	16,1	46,3	55,7
Non attribuibile / Unknow			406	18.822	5,9	2,9	n.d.	n.d.
TOTALE MONDIALE / WORLDWIDE TOTAL			5.913	318.684	100,0	5,8	N.D.	N.D.

N.B.: Navi di almeno 1.000 gt / Ships greater than 1,000 gt

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



Portarinfusa "Orsolina Bottiglieri"; Bottiglieri di Navigazione S.p.a.

Nel computo della flotta mondiale di **portacontainer**, il contributo principale alla crescita della movimentazione proviene dalle navi "Deep Sea" che nel 2004 rilevano un ottimo risultato: +14,5%.

Nella graduatoria mondiale, l'Italia accusa un pesante ritardo, perdendo ben quattro posizioni (dalla 21° alla 25° posizione) con una diminuzione del tonnellaggio controllato pari al 23,8%.

I Paesi Bassi, al contrario, segnalano un contributo decisivo al commercio mondiale di container, conquistando otto posizioni nella graduatoria mondiale (dalla 24° alla 16° posizione) e registrando una performance in termini di tonnellaggio controllato del +479,2%, un incremento quasi 50 volte superiore al tasso di sviluppo mondiale.

La flotta mondiale di portacontainer

Container fleet capacity

		migliaia di teu e var% su anno precedente / thousands teu, % change on previous year				
		2000	2001	2002	2003	2004
Feeder (<1.000 Teu)	000 di Teu	528	529	540	556	582
	var.% / % change	4,5	0,3	2,1	3,0	4,6
Intermediate (1-3.000 Teu)	000 di Teu	2.150	2.302	2.410	2.530	2.628
	var.% / % change	4,4	7,0	4,7	5,0	3,9
Deep Sea (>3.000 Teu)	000 di Teu	2.166	2.597	3.053	3.447	3.946
	var.% / % change	18,6	19,9	17,5	12,9	14,5
Altri / Others	000 di Teu	1.906	1.897	1.909	1.959	2.038
	var.% / % change	1,9	-0,4	0,6	2,7	4,0
TOTALE FLOTTA / TOTAL FLEET	000 di Teu	6.750	7.325	7.912	8.493	9.194
	var.% / % change	12,6	8,5	8,0	7,3	8,2

Fonte / Source: Clarkson Research Studies

Principali flotte mondiali di navi portacontaineri

World's leading container fleets

		numero navi, migliaia di teu e principali indicatori / ships number, thousands teu, principal index							
		Paese Country	Flotta controllata Controlled fleet			Principali indicatori / Principal index			
2004	2003		N.	000 dwt	000 teu	% dwt	% teu	% change 2004-2003	% Bandiera Estera (dwt) % Foreign Flag (dwt)
1	1	Germania / Germany	1.006	29.993	2.249	30,2	31,4	17,9	74,4
2	2	Giappone / Japan	226	8.479	625	8,5	8,7	8,5	94,5
3	4	Danimarca / Denmark	134	7.073	503	7,1	7,0	5,8	27,9
4	5	Taiwan	183	6.659	490	6,7	6,8	0,5	84,7
5	7	Svizzera / Switzerland	154	6.072	417	6,1	5,8	36,5	98,1
6	3	Grecia / Greece	154	5.537	382	5,6	5,3	-23,1	62,2
7	6	Cina / China	235	5.370	364	5,4	5,1	13,4	46,4
8	8	Regno Unito / UK	110	4.849	369	4,9	5,2	22,0	35,8
9	9	Singapore	136	3.079	201	3,1	2,8	-3,1	17,8
10	10	USA	87	3.045	212	3,1	3,0	1,0	9,0
11	13	Francia / France	52	2.185	161	2,2	2,3	46,7	100,0
12	11	Corea del Sud / South Korea	104	2.045	145	2,1	2,0	-8,0	57,7
13	15	Hong Kong	44	1.918	146	1,9	2,0	32,9	13,4
14	12	Israele / Israel	42	1.771	123	1,8	1,7	16,0	47,7
15	14	Canada	40	1.563	117	1,6	1,6	7,0	99,9
16	24	Paesi Bassi / Netherlands	47	1.373	99	1,4	1,4	479,2	52,4
17	16	Malesia / Malaysia	28	580	39	0,6	0,5	-19,6	0,0
18	23	Iran	14	420	32	0,4	0,4	70,1	0,0
19	19	Thailandia / Thailand	27	362	26	0,4	0,4	2,0	41,8
20	17	Norvegia / Norway	10	348	24	0,3	0,3	-30,7	99,0
21	18	Turchia / Turkey	32	347	26	0,3	0,4	-10,2	8,7
22	20	Russia	25	339	22	0,3	0,3	2,9	12,2
23	22	Indonesia	32	283	16	0,3	0,2	-0,5	34,7
24	28	Emirati Arabi Uniti / UAE	17	257	14	0,3	0,2	55,2	100,0
25	21	ITALIA / ITALY	11	227	15	0,2	0,2	-23,8	9,5
26	27	Spagna / Spain	14	173	11	0,2	0,2	1,9	0,0
27	26	Monaco	4	149	9	0,1	0,1	-29,6	100,0
28	25	Cipro / Cyprus	7	140	11	0,1	0,2	-40,5	20,9
29	32	India	4	108	7	0,1	0,1	24,0	0,0
30	29	Australia	2	101	8	0,1	0,1	n.d.	100,0
TOTALE 30 PAESI / TOTAL 30 COUNTRIES			2.981	94.845	6.862	95,3	95,9	10,8	63,7
Altri / Others			54	657	43	0,7	0,6	2,8	32,5
Non attribuibile / Unknow			177	3.969	248	4,0	3,5	n.d.	n.d.
TOTALE MONDIALE / WORLDWIDE TOTAL			3.212	99.471	7.154	100,0	100,0	10,3	N.D.

N.B.: Navi di almeno 1.000 gt / Ships greater than 1,000 gt

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



Catamarano " Maia Celeste Lauro"; Volaviamare S.C.a.r.l.

Tra le principali flotte mondiali di **navi-traghetto**, l'Italia si conferma nella terza posizione per dwt complessivamente gestito.

Le principali flotte mondiali di navi-traghetto

World's leading Ro-ro fleets

anno 2004; numero navi, migliaia di gt e migliaia di dwt / year 2004; ships number, thousands gt and thousands dwt

Rank dwt controllato Rank dwt controlled		Paese / Country	Ro-ro cargo			Ro-Ro passengers			Totale / Total		
2004	2003		N.	000 gt	000 dwt	N.	000 gt	000 dwt	N.	000 gt	000 dwt
1	1	Giappone / Japan	362	9.891	3.838	130	958	389	492	10.849	4.227
2	2	Norvegia / Norway	114	3.828	1.812	103	674	106	217	4.502	1.918
3	3	ITALIA / ITALY	64	2.236	1.264	146	1.774	476	210	4.010	1.740
4	4	Svezia / Sweden	55	1.826	828	43	941	224	98	2.767	1.052
5	5	Grecia / Greece	56	1.238	505	130	1.653	393	186	2.891	898
6	6	USA	50	1.086	509	60	264	126	110	1.350	635
7	8	Germania / Germany	58	656	471	33	462	96	91	1.118	567
8	7	Corea del sud / South Korea	33	1.034	441	22	221	55	55	1.255	496
9	41	Hong Kong	34	1.232	434	5	22	5	39	1.254	439
10	10	Finlandia / Finland	38	432	283	26	690	109	64	1.122	392
11	9	Regno Unito / UK	21	434	224	61	774	168	82	1.208	392
12	12	Danimarca / Denmark	31	784	301	25	400	87	56	1.184	388
13	11	Francia / France	18	319	229	39	710	149	57	1.029	378
14	13	Spagna / Spain	32	310	162	37	376	92	69	686	254
15	15	Filippine / Philippines	18	136	96	51	316	124	69	452	220
16	14	Turchia / Turkey	14	236	136	48	199	79	62	435	215
17	19	Paesi Bassi / Netherlands	16	374	195	11	54	10	27	428	205
18	18	Cina / China	17	134	109	43	266	87	60	400	196
19	16	Arabia Saudita / Saudi Arabia	9	197	185	7	29	6	16	226	191
20	17	Canada	9	103	72	61	395	98	70	498	170

N.B.: Navi superiori alle 1.000 gt / Ships over 1,000 gt

Fonte / Source: Lloyd's Register Fairplay 2004



Chimichiere "Acquamarina" e "Turchese"; Finbeta S.p.a.

3.2 Il potenziale europeo

Nel 2004 la **flotta europea** ha raggiunto quota 7.698 navi. Con l'avvento della nuova UE composta da 25 membri, muta la situazione rispetto alla graduatoria precedente a 15. Malta e Cipro si posizionano, rispettivamente, in 2° e in 3° posizione, con Regno Unito e Italia a seguire. Queste cinque nazioni da sole gestiscono più di tre quarti del tonnellaggio complessivo.

L'attività cantieristica in Europa durante il 2004 è stata incentivata dal boom degli ordini e dal ritardo delle consegne riscontrato in Asia. Inoltre, l'incremento dei prezzi ha stimolato l'implementazione di nuovi ordini ai cantieri europei.

La condizione disastrosa degli ultimi anni del mercato cantieristico europeo è stata finalmente rianimata nel 2004. La controversia nata tra Unione Europea e Corea del Sud circa i presunti sussidi illegali impartiti per fornire benefici all'industria cantieristica coreana è stata respinta dal WTO (*World Trade Organization*).

Fincantieri sta mostrando ottime capacità attrattive nel mercato delle grandi navi da crociera, oltre a segnalare un cospicuo numero di ordini per traghetti e Ro-Pax. L'industria cantieristica italiana sembra prospettare uno scenario caratterizzato da significativi margini di sicurezza.

I cantieri croati proseguono il loro trend positivo incrementando ulteriormente gli ordini. Il boom dell'industria cantieristica turca sta attirando un numero sempre maggiore di interessi nello "small size product carrier market".

I cantieri principali stanno perfezionando un numero elevato di navi puntando l'attenzione soprattutto sugli standard qualitativi e hanno avviato una campagna per estendere incentivazioni fiscali agli investimenti.

I cantieri polacchi hanno ottenuto nuovi ordini durante il 2004 con "Stozcna Szczecinska Nowa", coprendo l'intera produzione fino alla fine del 2008. I problemi principali per l'industria cantieristica polacca non sembrano riguardare la lista degli ordini attuale, quanto piuttosto quella futura.

La flotta europea

The European Union Fleet

anno 2004; numero navi, migliaia di gt, migliaia di dwt e % / year 2004; ships number, thousands gt, thousands dwt, %

Bandiera / Flag	N.	dwt		gt	
		000	%	000	%
Grecia / Greece	1153	55.367,6	26,9	32.329,9	22,5
Malta	1147	37.001,7	18,0	22.769,1	15,8
Cipro / Cyprus	1005	34.174,3	16,6	21.233,5	14,8
Regno Unito / UK	817	21.873,6	10,6	17.133,2	11,9
ITALIA / ITALY	732	10.995,5	5,3	10.519,7	7,3
Danimarca / Denmark	377	8.831,8	4,3	7.355,5	5,1
Germania / Germany	389	8.619,7	4,2	7.551,9	5,2
Paesi Bassi / Netherlands	787	7.040,3	3,4	6.442,7	4,5
Francia / France	224	6.630,4	3,2	4.903,5	3,4
Belgio / Belgium	57	5.619,1	2,7	3.246,8	2,3
Spagna / Spain	205	2.123,3	1,0	2.208,3	1,5
Svezia / Sweden	241	2.049,1	1,0	3.483,0	2,4
Portogallo / Portugal	147	1.909,0	0,9	1.250,2	0,9
Finlandia / Finland	131	1.055,4	0,5	1.315,9	0,9
Lussemburgo / Luxemburg	41	776,7	0,4	630,0	0,4
Irlanda / Ireland	43	440,7	0,2	411,1	0,3
Lituania	64	385,4	0,2	388,4	0,3
Lettonia / Latvia	23	337,8	0,2	252,2	0,2
Estonia	53	197,6	0,1	338,5	0,2
Rep. Slovacca / Slovak Rep.	18	131,4	0,1	91,1	0,1
Austria	8	44,4	0,0	34,1	0,0
Polonia / Poland	35	38,2	0,0	50,9	0,0
Slovenia	1	0,1	0,0	0,4	0,0
TOTALE / TOTAL	7698	205.643,6	100,0	143.940,1	100,0

N.B.: Navi di almeno 300 gt / Ships greater than 300 gt

Fonte / Source: elaborazione Confitarma su dati ISL Bremen - Lloyd's Register Fairplay 2004 / Confitarma processing of ISL Bremen - Lloyd's Register Fairplay 2004 data

Portarinfusa "Marilena D'Amato"; Perseveranza S.p.a.



3.3 L'eccellenza italiana

La flotta italiana conta 1.422 navi, di cui 523 per servizi ausiliari, 429 miste e da passeggeri, 294 da carico liquido, 174 da carico secco e 2 portarinfuse polivalenti. Le variazioni più significative sono state evidenziate dalle navi da carico generale che, nel 2004, possono contare su un numero di navi maggiore del 37,9% e su una stazza (gt) che cresce quasi del 30% rispetto al 2003. Il numero di navi da crociera italiane aumenta del 20% con un incremento della stazza (gt) che ammonta al 22,9%. Le petroliere mitigano la diminuzione delle navi da carico liquido con una crescita della numerosità del naviglio che passa da 105 a 110 unità e con un progresso della stazza (gt) del 23,6%. Il risultato meno espansivo viene rilevato dalle navi portacontenitori e frigorifere, che perdono il 20% del naviglio e il 13,2% di stazza (gt) tra il 2003 e il 2004.

La flotta italiana

The Italian fleet

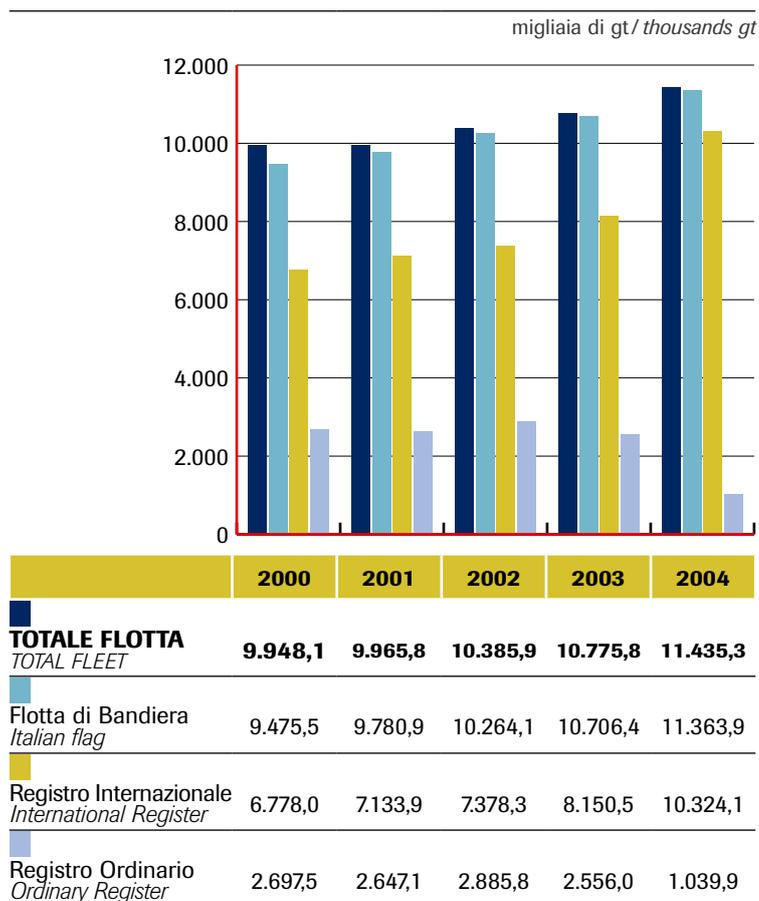
numero navi, migliaia di gt e var.% 2004-2003 / ships number thousands gt, % change 2004-2003								
	2004		2003		2002		Var.% 2004-2003	
	N.	000 gt	N.	000 gt	N.	000 gt	N.	gt
NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>LIQUID CARGO SHIP</i>	294	3.553,0	297	3.227,3	286	2.757,4	-1,0	10,1
Petroliere <i>Oil tanker</i>	110	1.903,5	105	1.539,8	96	1.228,6	4,8	23,6
Gassiere <i>Gas tanker</i>	49	385,8	52	399,1	48	355,0	-5,8	-3,3
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tanker</i>	103	1.229,5	109	1.259,5	109	1.143,3	-5,5	-2,4
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	32	34,2	31	28,9	33	30,4	3,2	18,2
NAVI DA CARICO SECCO <i>DRY CARGO SHIP</i>	174	4.433,5	172	4.264,0	186	4.557,1	1,2	4,0
Carico generale <i>General cargo ship</i>	40	220,2	29	170,8	31	146,1	37,9	28,9
Portacontenitori e frigorifere <i>Container and refrigerator ship</i>	24	723,3	30	833,5	36	1.010,3	-20,0	-13,2
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	37	1.486,5	36	1.364,3	41	1.543,5	2,8	9,0
Traghetti <i>Ferries</i>	73	2.003,5	77	1.895,4	78	1.857,2	-5,2	5,7
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI <i>PASSENGER SHIPS</i>	429	2.683,0	420	2.507,4	419	2.297,3	2,1	7,0
Crociera <i>Cruise ships</i>	18	953,7	15	776,2	16	630,3	20,0	22,9
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>Hovercraft, catamarans, and fast units</i>	84	23,5	84	23,5	82	22,4	0,0	-0,1
Traghetti <i>Ferries</i>	210	1.673,5	213	1.678,0	213	1.620,3	-1,4	-0,3
Altre navi trasporto passeggeri <i>Others passenger ships</i>	117	32,3	108	29,7	108	24,3	8,3	8,7
PORTARINFUSE POLIVALENTI <i>MULTIPURPOSE CARRIERS</i>	2	65,2	2	65,2	4	145,8	0,0	0,0
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>AUXILIARY SERVICE SHIPS</i>	523	700,6	516	711,9	536	628,3	1,4	-1,6
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	305	128,9	300	127,0	308	123,2	1,7	1,5
Altri tipi di navi <i>Others</i>	218	571,7	216	584,9	228	505,0	0,9	-2,3
TOTALE <i>TOTAL</i>	1.422	11.435,3	1.407	10.775,8	1.431	10.385,9	1,1	6,1

N.B.: Navi di oltre 100 gt / Ships over than 100 gt.

Fonte / Source: Confitarma

L'evoluzione della flotta italiana

Italian fleet evolution



Fonte / Source: Confitarma

Cresce la componente della flotta appartenente alle imprese italiane di navigazione: la quota del naviglio che fa riferimento agli armatori privati aumenta dal 93,7% del 2003 al 94,3% del 2004.

In calo il contributo della Tirrenia alla flotta nazionale, con un decremento pari a -0,6%.

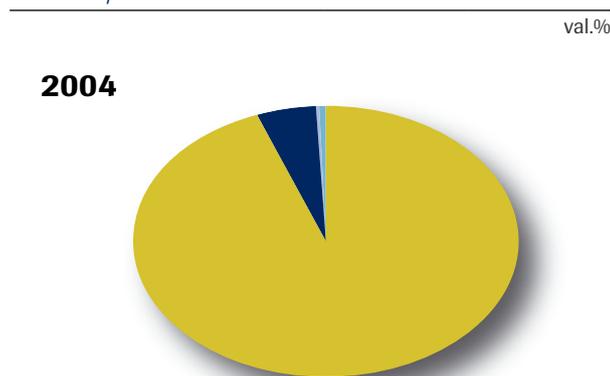
La flotta italiana prosegue con successo il suo progetto di rinnovamento: il 60% del naviglio nazionale fa registrare un'età inferiore ai 10 anni contro il 50% della flotta mondiale.

Diminuisce il gap tra Italia e Mondo nella porzione intermedia delle fasce d'età: il 24% del totale delle navi italiane riscontra un'età compresa tra i 10 anni e i 20 anni a fronte del 28% del naviglio mondiale.

Scende la quota di navi di provenienza nazionale di età superiore ai 20 anni dal 20% del 2003 al 17% del 2004 a dispetto della flotta mondiale che si assesta al 23% (stessa quota dello scorso anno).

La gestione della flotta italiana

Ownership of the italian fleet

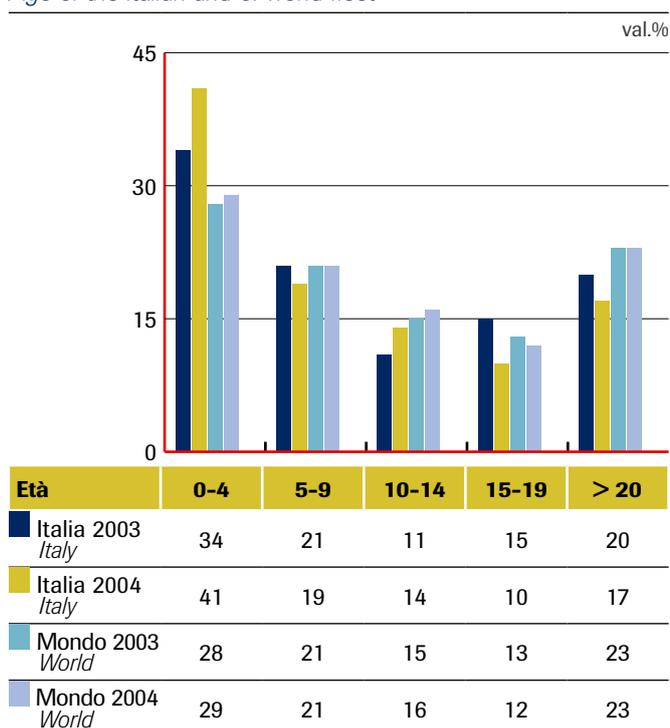


	2003	2004
Privati / Privates	93,7	94,3
Tirrenia	5,6	5,0
Ferrovie dello Stato	0,5	0,5
Altri pubblici / Others publics	0,2	0,3
TOTALE	100,0	100,0

Fonte / Source: Confitarma

L'età della flotta italiana e mondiale

Age of the italian and of world fleet



Fonte / Source: Confitarma e ISL Bremen

Salgono a 500 le navi consegnate tra il 1994 e il 2004, raffrontabili con le 457 tra il 1994 e il 2003.

In costruzione 36 navi per servizi ausiliari, 20 navi da carico liquido, 19 navi miste e da passeggeri e 4 navi da carico secco.

L'attenzione sembra concentrarsi soprattutto sulle navi passeggeri (di cui si attendono 15 nuove unità) e sulle chimichiere, con 14 costruzioni imminenti.

Il rinnovamento della flotta italiana

Renewal of the italian merchant fleet

	numero navi e migliaia di gt / ships number, thousands gt			
	Navi consegnate dal 1995 al 2004 <i>Ships delivered between 1995 and 2004</i>		Navi in costruzione al 31/12/2004 <i>Ships under construction as of 31/12/2004</i>	
	N.	000 gt	N.	000 gt
NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>LIQUID CARGO SHIP</i>	154	2.521.712	20	388.400
Petroliere <i>Oil tanker</i>	29	880.034	4	73.000
Gassiere <i>Gas tanker</i>	29	292.984	2	10.600
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tanker</i>	94	1.346.664	14	304.800
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	2	2.030	0	0
NAVI DA CARICO SECCO <i>DRY CARGO SHIP</i>	66	2.607.071	4	119.200
Carico generale <i>General cargo ship</i>	7	109.181	0	0
Portacontenitori e frigorifere <i>Container and refrigerator ship</i>	7	281.542	0	0
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	21	834.803	0	0
Traghetti <i>Ferries</i>	31	1.381.545	4	119.200
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	95	1.623.364	19	219.199
Navi passeggeri <i>Passenger ships</i>	38	594.665	15	115.649
Traghetti <i>Ferries</i>	57	1.028.699	4	103.550
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>AUXILIARY SERVICE SHIPS</i>	185	228.500	36	36.393
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply ships</i>	72	53.288	6	2.440
Altri tipi di navi <i>Others</i>	113	175.212	30	33.953
TOTALE / TOTAL	500	6.980.647	79	763.192

N.B.: Navi di oltre 100 gt; le navi ordinate ma non iniziate sono escluse / Ships of 100 gt and over

Fonte / Source: RINA

Il mercato dei noli delle **navi cisterna** registra un deciso andamento al rialzo, concentrando i margini di crescita più elevati soprattutto nell'ultimo trimestre del 2004.

Appaiono consistenti gli incrementi verificati nei noli delle **navi LPG**. In particolare, emerge la notevole variazione verificatasi nel mercato dei noli delle MHI (Mitsubishi Heavy Industries Ltd) 78K CBM (metri cubici) LPG che superano il tetto del milione di US\$ mensili (dato rilevato nell'ultimo bimestre del 2004).

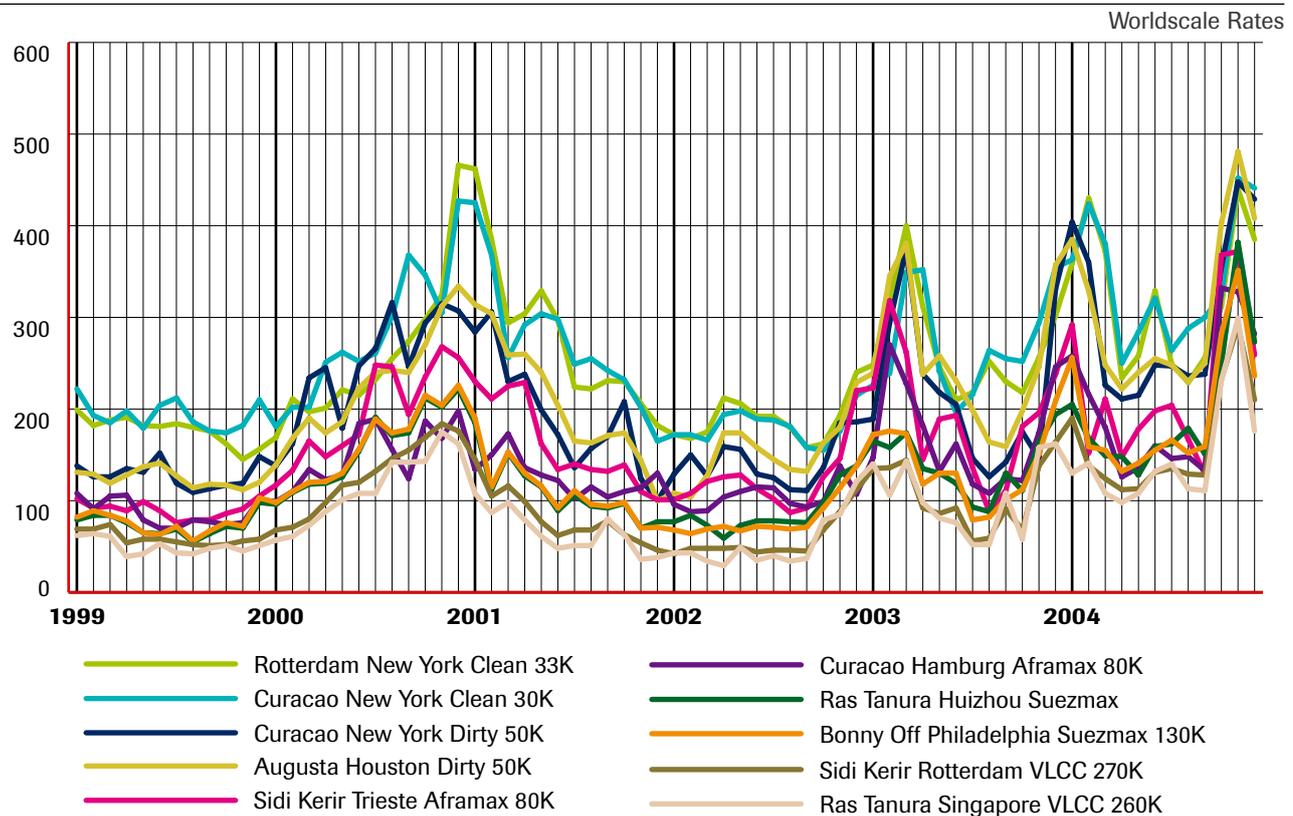
Variazioni progressivamente positive per tutto il 2004 si verificano per il noleggio delle navi Ethylene 7-8K CBM LPG, che arrivano alla fine dell'anno ad un valore pari a 500.000 US\$ al mese, una cifra mai raggiunta dal 2000 ad oggi.

In forte rilancio anche il mercato dei noli delle **navi chimichiere**. Su tutte le rotte scelte per esemplificare la misura del fenomeno, la crescita appare altalenante ma solida.

Dopo aver aperto il 2004 con un risultato molto significativo (7.599), l'andamento dei noli delle **navi per carico secco** calcolato sulla base dell'Average Baltic Capesize Index ha subito una tendenza al ribasso, che si è estesa ai 5 mesi successivi. Soltanto nella seconda metà del 2004 l'evoluzione dell'indice ha ritrovato un orientamento di segno positivo, fino a raggiungere un valore pari a 7.649.

Dalla fine del 2003 alla fine del 2004, gli importi relativi alle **navi portacontainer** Feedermax 725 teu grd e Handy 1700 teu grd si sono sostanzialmente raddoppiati.

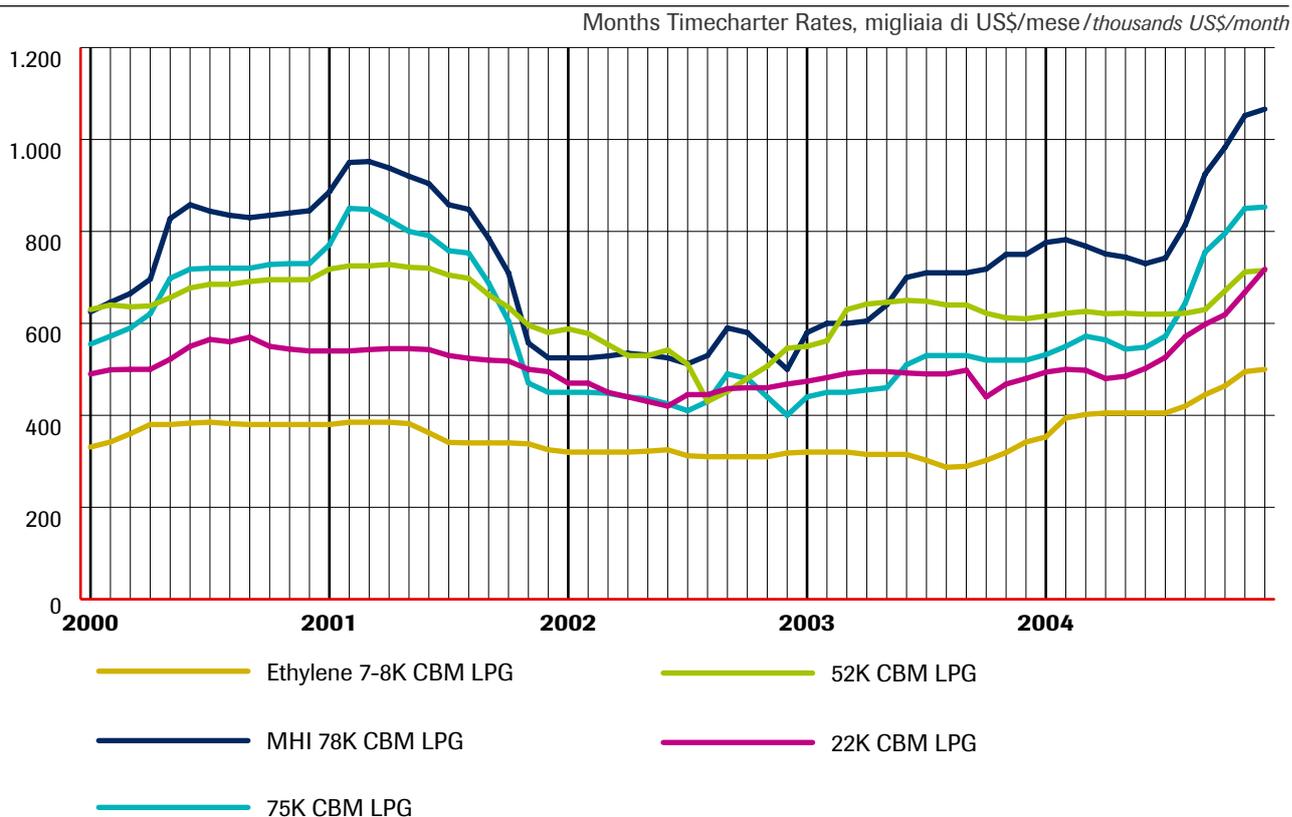
L'evoluzione dei noli delle navi cisterna
Performance of charter tanker market



Fonte / Source: Clarkson Research Studies

L'evoluzione dei noli delle navi LPG

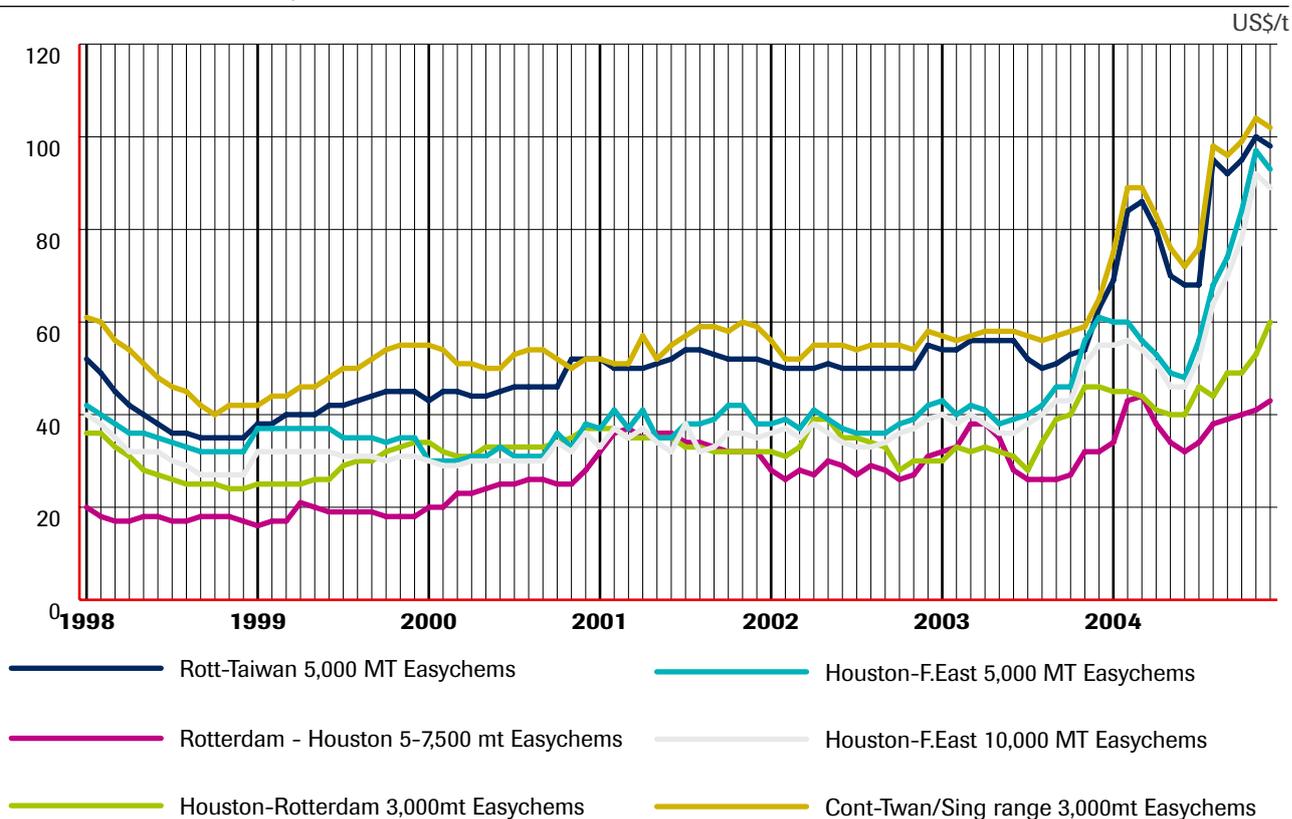
Performance of LPG charter market



Fonte / Source: Clarkson Research Studies

L'evoluzione dei noli delle navi chimichiere

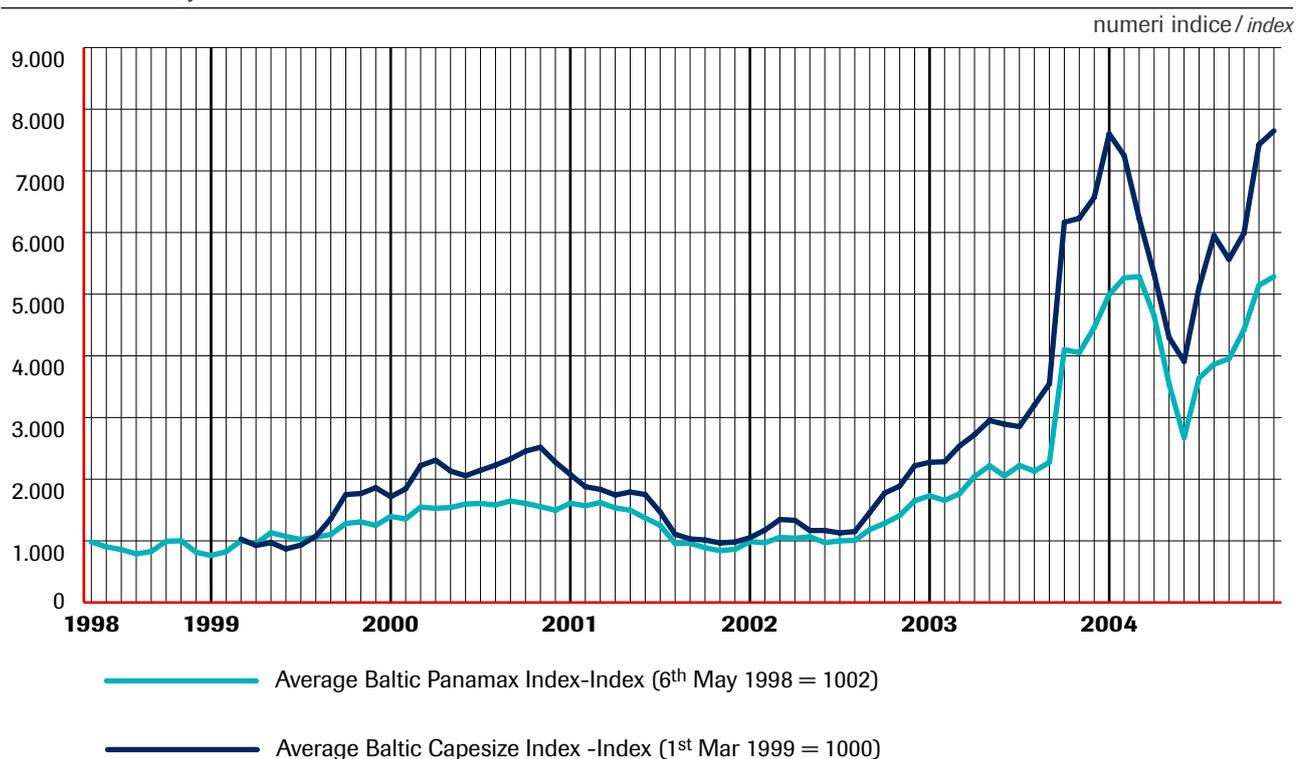
Performance of chemical ships charter market



Fonte / Source: Clarkson Research Studies

L'evoluzione dei noli delle navi per carico secco

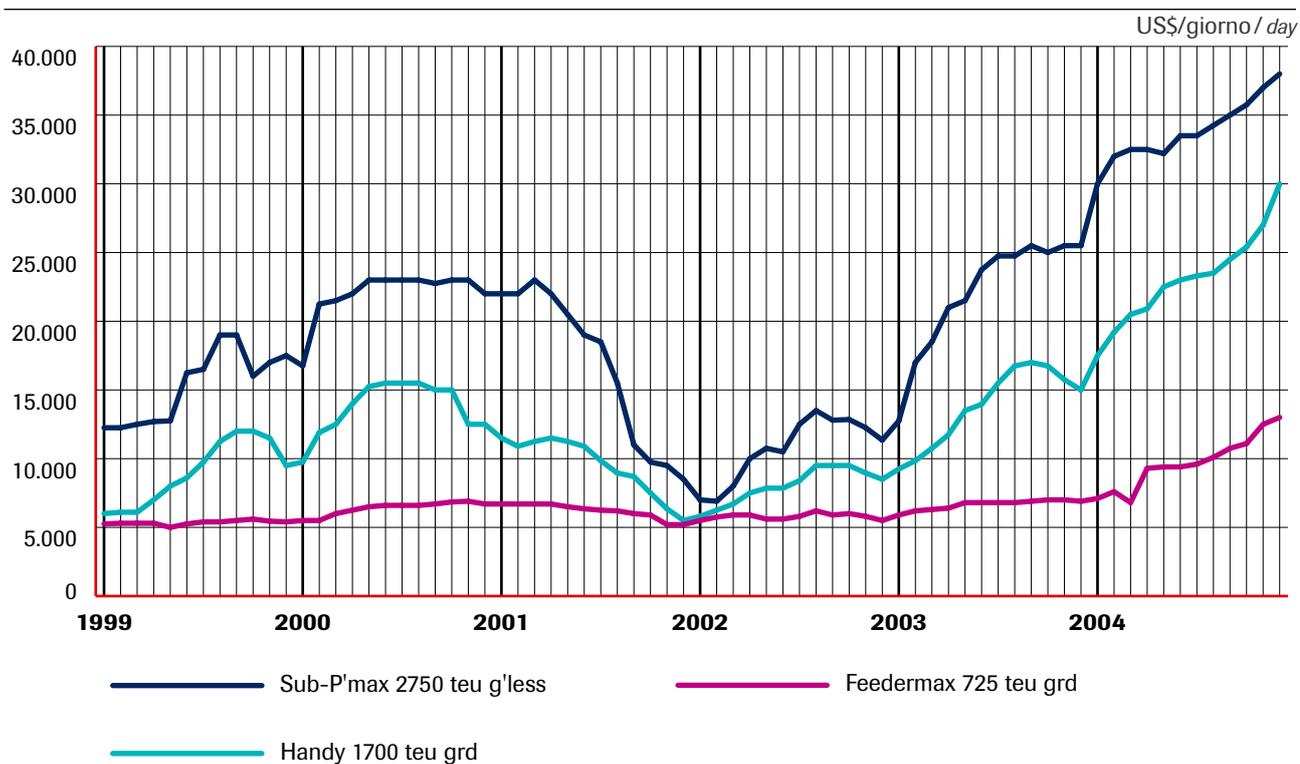
Performance of dry bulk charter market



Fonte / Source: Clarkson Research Studies

L'evoluzione dei noli delle navi portacontainer

Performance of container charter market



Fonte / Source: Clarkson Research Studies



Petroliera "Rita D'Amato"; D'Amato di Navigazione S.p.a.

5.1 Cabotaggio

Alla fine del 2004 è stato raggiunto un importante risultato per il comparto cabotiero. Infatti, con Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 21 dicembre, è stato concesso, per il biennio 2004-2005, l'innalzamento della percentuale di sgravio degli oneri contributivi previdenziali ed assistenziali corrisposti da INPS e IPSEMA dal 25 al 50%.

Tale misura, di straordinaria rilevanza, ha consentito una sensibile maggiore competitività a tutte le navi operanti nei traffici nazionali, ed in particolare in ambito regionale, iscritte nel Registro Ordinario italiano.

5.2 Trasporti

Bunkeraggio

Nel 2004 è stato istituito il Gruppo di Lavoro Bunkeraggio, che ha realizzato il Primo Rapporto sul Bunkeraggio marittimo in Italia.

Lo studio mette in evidenza la consistenza del settore, che movimentata ogni anno circa tre milioni di tonnellate di bunker nei sedici porti adibiti a tale servizio.

A causa dei costi italiani più elevati rispetto agli altri porti europei, il settore del bunkeraggio in Italia non è competitivo, tanto più che i benefici portati alla flotta italiana nel suo complesso dalla riforma della navigazione marittima si applicano solo marginalmente al settore.

La situazione è resa peraltro più precaria dalla recente normativa internazionale ed europea, ed in particolare dal Regolamento UE n.1726 del 2003 che impone dal 2008 il divieto di trasportare prodotti petroliferi pesanti (bunker incluso) per tutte le petroliere a scafo singolo di portata compresa tra le 600 e le 5.000 tonnellate.

Lo studio quindi propone una serie di azioni da adottare per rendere più competitivo il bunkeraggio italiano che si possono sintetizzare essenzialmente in tre punti:

- adozione di una deroga da parte dell'Amministrazione italiana per l'attività nei porti al fine di evitare che la flotta bunker italiana dal 2008 sia messa fuori mercato;
- estensione delle misure previste per le unità iscritte nel Registro internazionale, al fine di ridurre i costi

del lavoro ed i costi fiscali di tipo strutturale;

- adozione di misure simili a quelle già adottate per il naviglio cisterniero di maggiori dimensioni con la legge n.51 del 2001 al fine di favorire il rinnovo della flotta.

Consulta dell'autotrasporto

Confitarma ha partecipato alle riunioni della Consulta dell'Autotrasporto, al fine sia di monitorare da vicino il mondo dei trasporti terrestri sia di promuovere gli interessi del trasporto combinato marittimo in relazione al riequilibrio intermodale, alla promozione di linee marittime, all'inserimento di un ecobonus per incentivare l'utilizzo del vettore marittimo da parte degli autotrasportatori.

Reti Ten-T

Nel corso dell'anno l'Unione europea ha ribadito il sostegno al rafforzamento del ruolo del trasporto marittimo a corto raggio e l'impegno per la semplificazione della legislazione in materia, riconoscendogli un ruolo molto importante per regolare il traffico sulla rete stradale europea e considerandolo un obiettivo prioritario della politica dei trasporti, dato il suo impatto positivo sull'economia dell'Unione europea, nella salvaguardia dell'ambiente e per il rafforzamento degli obiettivi di coesione territoriale.

A tal fine, tra le principali misure che la Commissione europea intende porre in essere, oltre alla riduzione degli oneri amministrativi, alla soppressione delle procedure doganali e alla creazione di ispezioni più efficaci si evidenzia l'adozione di modalità di finanziamento efficaci, chiare e sufficienti per le "Autostrade del Mare" e linee di TMCR, permettendo una ottimale complementarità o una addizionalità dei finanziamenti che permetta l'avvio di nuove linee regolari, evitando ogni possibile distorsione di concorrenza con i servizi esistenti.

In tale contesto si inserisce l'azione della RAM Spa, società istituita nel marzo 2004 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per incrementare l'utilizzo della modalità marittima sia attraverso le Autostrade del Mare interfrontaliere previste dall'Unione europea, sia attraverso il potenziamento delle rotte nazionali in un sistema integrato di trasporto terra-mare.

Inoltre la RAM Spa avrà il compito di incentivare gli investimenti utilizzando i fondi messi a disposizione dalla BEI - Banca Europea degli Investimenti, fondi che alla fine del 2004 sono stati portati a 35 milioni di euro per i 15 Paesi già membri dell'UE.

Università

E' proseguita nel corso del 2004 l'attività di contatti, testimonianze in aula e coordinamento con le cattedre di economia e diritto dei trasporti marittimi delle principali Università italiane, anche in previsione di una nuova edizione del Sea Master, patrocinato dal Gruppo Giovani Armatori.

Il progetto, supportato dal neonato Centro Studi Marittimi della Link Campus University of Malta, dopo le esperienze positive di Roma e Genova, si accinge a rivolgersi ad altre realtà territoriali, Trieste in primis.

Convenzione di Atene 1974- Protocollo 2002

Nel corso del 2004 sono state prese in esame le problematiche connesse all'entrata in vigore del Protocollo 2002 alla Convenzione di Atene sul trasporto marittimo internazionale di passeggeri e bagagli.

Tale Protocollo, è all'esame della Commissione UE per la ratifica comune degli Stati membri e per essere recepito in una normativa interna nella UE entro il 2005. La Commissione UE intende estendere il nuovo regime anche ai servizi di trasporto passeggeri all'interno di un singolo Stato membro (cabotaggio marittimo).

Il Protocollo 2002 ha introdotto un limite di responsabilità oggettiva pari a 250.000 SDR per ciascun passeggero e sono stati elevati i limiti minimi di responsabilità vettoriale che devono essere coperti con assicurazione obbligatoria. In caso di responsabilità per colpa, il limite sale a 400.000 SDR per ciascun passeggero.



Chimichiera "Angelina Amoretti"; Marittima Emiliana S.p.a.

In pratica, nel 2005 la materia dovrà essere attentamente approfondita dato che gli Stati che ratificheranno il Protocollo dovranno certificare che la nave passeggeri è in possesso di una assicurazione che copre quanto previsto dalla normativa, come condizione per autorizzarne l'attività commerciale. E poiché l'*International Group of P&I* ha ribadito di non essere in grado di fornire agli armatori le coperture richieste dalla nuova normativa, precludendo loro la possibilità di ottenere la necessaria copertura della responsabilità, di fatto si renderebbe impossibile l'entrata in vigore della normativa.

Al fine di risolvere la situazione si sta lavorando in sede IMO per l'adozione di uno strumento giuridico che consenta la modifica del Protocollo 2002 senza ricorrere ad una nuova conferenza diplomatica.

L'ECSA e l'*European Cruise Council* (ECC), hanno formulato proposte alla Commissione UE al fine di calcolare i limiti di responsabilità oggettiva e di assicurazione obbligatoria per passeggero anziché in base alla capacità massima della nave, secondo i limiti definiti dalla Convenzione di Londra del 1976 entrata in vigore nel maggio 2004. In termini monetari il massimale di 250.000 SDR verrebbe ridotto a 175.000 SDR. La DG TREN si è resa disponibile a promuovere in sede IMO tale compromesso a condizione che venga sostenuto dagli Stati membri.

La Commissione adotterà nel giugno 2005, nell'ambito del Pacchetto Erika III, una proposta di Regolamento riguardante la trasposizione della normativa internazionale, dopo la riunione dell'*IMO Legal Committee* del mese di aprile 2005.

5.3 Porti

Lavoro

Nel 2004 ha assunto particolare rilevanza il problema della Cassa Integrazione per i lavoratori portuali temporanei. Ciò in quanto, sulla base degli orientamenti espressi dal Governo, tale istituto rischiava di non trovare applicazione per mancanza di fondi. Peraltro anche per l'indennità di mancato avviamento (IMA), prevista dalla legge di riforma portuale a favore di detti lavoratori, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non ha provveduto ad emanare alcuna disciplina.

Solo alla fine dell'anno 2004 il Ministero del Lavoro ha previsto anche per il 2005 l'erogazione ai lavoratori portuali temporanei della Cassa Integrazione straordinaria, sia pure ridotta del 20% rispetto alle somme stanziare per il 2004.

Pur in presenza di quattro sentenze del TAR Lazio che hanno dichiarato la non applicabilità ai lavoratori dipendenti delle imprese portuali private del contratto unico dei porti di cui all'art. 17, comma 13,

della Legge n. 84/1994, contratto applicabile ai soli lavoratori portuali temporanei, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non ha ritenuto opportuno conformarsi a tali decisioni preferendo ricorrere contro le stesse presso il Consiglio di Stato.

Nel secondo semestre del 2004 si sono quindi aperte le trattative per il rinnovo del contratto unico applicato a tutti i lavoratori dipendenti delle imprese portuali e delle Autorità portuali, che si sono concluse nel marzo del 2005 con un incremento medio salariale di circa il 10%.

Riforma della Legge n. 84/1994

Il Parlamento, pur riconoscendo la validità dell'impianto della legge n. 84 del 28/1/1994 ed il suo contributo al rilancio della portualità nazionale, ha comunque ritenuto opportuno procedere ad un aggiornamento della stessa in considerazione sia del mutato scenario costituzionale ed amministrativo (autonomie regionali) che della necessità di renderla più funzionale alle nuove esigenze operative dei porti.

Sia l'8ª Commissione del Senato che la IX Commissione della Camera hanno dato vita ad iniziative in tal senso.

Mentre la IX Commissione della Camera ha aperto una indagine conoscitiva sulla materia, presso l'8ª Commissione del Senato sono stati presentati alcuni disegni di legge il cui esame è stato affidato ad un apposito Comitato ristretto. Nell'ambito dei lavori di tale Comitato si è proceduto alla definizione di un testo unificato di riforma. Questo progetto è stato approvato a maggioranza dal Comitato nel mese di novembre 2004 ed ora è all'esame della Commissione per una sua approvazione definitiva.

I principali punti oggetto della riforma si possono così sinteticamente riassumere:

- nuova definizione della natura giuridica dell'Autorità portuale;
- nuova classificazione dei porti;
- ampliamento dei poteri del Presidente dell'Autorità portuale;
- snellimento delle procedure per l'approvazione del piano regolatore portuale;
- diversa ripartizione delle competenze tra Autorità portuale ed Autorità marittima;
- istituzione di un regime di autonomia finanziaria a favore delle Autorità portuali.

Già nel 2003, ma in modo particolare nel corso del 2004, sono emerse difficoltà nelle procedure di nomina dei Presidenti delle Autorità portuali che hanno indotto il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti a nominare, in molte realtà portuali, dei Commissari in sostituzione dei Presidenti.

Nel tentativo di superare queste difficoltà il Parlamento, con la legge 27/7/2004 n. 186, ha provveduto ad inserire un comma 1-bis all'art. 8 della legge n. 84/1994 con il quale si è cercato di rendere più snella la procedura di nomina dei Presidenti introducendo la facoltà del Ministro di scegliere tra tre nominativi indicati dal Presidente della Regione interessata. In assenza della terna proposta dal Presidente della Regione, il Ministro può proporre direttamente la nomina al Consiglio dei Ministri.

Proposta di direttiva della commissione europea sui servizi portuali

Dopo la bocciatura da parte del Parlamento europeo, avvenuta nel novembre 2003, del progetto comune approvato dal Comitato di Conciliazione, la Commissione europea, su iniziativa del Commissario uscente Loyola de Palacio, ha adottato in data 13 ottobre 2004 una nuova proposta di Direttiva sull'accesso al mercato dei servizi portuali. Il nuovo testo ripropone in buona parte quanto contenuto nella precedente proposta con alcuni correttivi riguardanti principalmente l'istituto dell'autoproduzione, la durata delle autorizzazioni e la trasparenza dei finanziamenti statali nel settore portuale. Tale testo seguirà la procedura di co-decisione prevista per l'approvazione delle direttive comunitarie e sarà pertanto sottoposto nei prossimi mesi all'esame del Consiglio e del Parlamento europei. Sul progetto sia l'Espo, che rappresenta le Autorità portuali, che la Feport, che rappresenta le imprese portuali, nonché le organizzazioni sindacali europee, hanno espresso forti critiche al contenuto della proposta che rischia pertanto di incontrare notevoli difficoltà nel procedimento di approvazione.

Rifiuti prodotti dalle navi

A seguito dell'emanazione del Decreto legislativo 24/6/2003 n. 182, attuativo della Direttiva 2000/59/CE, riguardante gli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, gli



Supply "Mare Bianco"; Bambini S.r.l.

impianti a terra destinatari dei carichi delle navi cisterna avevano sospeso la raccolta delle acque di lavaggio e delle acque di sentina in quanto, ai sensi dell'art. 2, comma 2, del citato decreto legislativo, veniva loro imposto l'obbligo di dotarsi di una speciale autorizzazione emessa ai sensi del decreto Ronchi, autorizzazione ritenuta eccessivamente onerosa sul piano economico e particolarmente vincolante sul piano amministrativo.

La sospensione di tale servizio ha creato una pesante situazione operativa per le navi cisterna. A tale problematica si è temporaneamente fatto fronte con l'emanazione dell'art. 10-bis della legge n. 47/2004 con il quale è stata differita l'entrata in vigore del citato comma 2, dell'art. 2 fino all'emanazione di una specifica normativa semplificata, emessa ai sensi degli artt. 31 e 33 del decreto Ronchi, da adottare entro e non oltre il 31/12/2005.

Si è quindi costituito, presso Confindustria, un apposito gruppo di lavoro, di cui fa parte anche Confitarma, che in stretto contatto con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio sta collaborando per la predisposizione di una apposita normativa sulle citate procedure semplificate riferite al settore portuale.

Attualmente la bozza del relativo decreto è al vaglio dei servizi interni dei competenti Ministeri.

Rimorchio

Al fine di completare la normativa disciplinante la formula tariffaria per il servizio di rimorchio, contenuta nella Circolare Prot. n. DEM3/1589 del 17/6/2003, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha provveduto ad emanare nel corso del 2004 due successive Circolari riguardanti, rispettivamente, la nomina dei broker incaricati di effettuare la valutazione di mercato dei rimorchiatori e l'indicazione dei numeri indice da inserire in formula. Tali circolari avrebbero dovuto consentire l'avvio delle procedure istruttorie per gli adeguamenti tariffari richiesti nel corso del 2004 ma alcune difficoltà sorte nella fase applicativa hanno di fatto rinviato l'apertura delle stesse ai primi mesi del 2005, dopo che il Ministero ha adottato una soluzione di mediazione sulle difficoltà emerse.

Il Ministero ha comunque ritenuto opportuno aprire un tavolo di confronto sulla materia in modo da affrontare e risolvere attraverso una concertazione tra le parti i problemi emersi nella prima fase di applicazione della formula tariffaria.

Pilotaggio - ormeggio - raccomandatari marittimi

Si è conclusa a fine anno l'istruttoria per il rinnovo delle tariffe del servizio di pilotaggio nei porti nazionali valide per il biennio 2005-2006. Le nuove tariffe, entrate in vigore il 1° gennaio 2005, hanno comportato un aumento medio ponderato nazionale per il biennio del +1,87%. E' stata inoltre per la prima volta applicata alla formula tariffaria del pilotaggio una modifica volta a ridurre l'incidenza delle quote dei pensionati piloti sulle tariffe. Tale modifica rientra in un più ampio progetto di revisione del sistema tariffario del servizio di pilotaggio concordato in sede ministeriale in occasione dell'istruttoria. Detto progetto verrà sviluppato e definito nei primi mesi del 2005 per essere poi valutato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che dovrà promuovere in sede parlamentare una modifica legislativa sulla materia. Si è altresì convenuto che nel corso del 2005 dovrà svolgersi un confronto con la Fedepiloti per una verifica della formula tariffaria e per l'individuazione di una proposta di agevolazioni tariffarie per il traffico marittimo rientrante nel progetto delle Autostrade del Mare i cui risultati dovranno essere sottoposti alla verifica ministeriale entro il 2005.

Per quanto concerne il *servizio di ormeggio* è stato aperto un tavolo in sede ministeriale per la verifica di alcuni parametri della formula tariffaria, verifica che dovrà concludersi prima del prossimo rinnovo biennale delle tariffe.

Nel corso del 2004 si è proceduto anche al rinnovo delle tariffe degli *agenti raccomandati marittimi*. L'incremento è stato pari al 3,5% e rimarrà in vigore fino al 31 dicembre 2006. L'aumento non ha comunque interessato il compenso previsto per l'espletamento del COW. In tale occasione sono state inoltre introdotte alcune modifiche normative, tra le quali spicca quella riguardante l'eliminazione dell'obbligo per l'armatore di appoggiarsi su un unico raccomandatario ai fini del riconoscimento degli sconti progressivi previsti nell'art. 14 del decreto tariffario.

5.4 Finanza e Tributi

Tonnage tax

Il decreto legislativo n. 344 del 2003, di riforma dell'imposizione sul reddito delle società, introduce, come noto, nel Testo unico delle imposte sui redditi la Tonnage Tax, e cioè un sistema di tassazione "forfetario" per i redditi derivanti dall'esercizio della navigazione marittima, adottabile dai contribuenti con un'opzione vincolante per un lungo periodo.

Tale provvedimento appare nel complesso coerente con le finalità della Legge delega per la riforma del sistema fiscale così come nella relativa relazione illustrativa, nella quale si afferma la volontà di incrementare la competitività del sistema produttivo nazionale, adottando un modello fiscale omogeneo a quelli più efficienti in essere in altri Paesi dell'Unione Europea.

Infatti, è opportuno ricordare che la Commissione Europea in materia di aiuti di Stato al trasporto marittimo ha tracciato le linee guida, promuovendo l'adozione da parte degli Stati comunitari di un sistema di tassazione forfetario.

Il nuovo istituto rappresentava il tassello mancante, nel quadro degli interventi agevolativi a sostegno del settore marittimo, in grado di - come risulta dalla stessa Relazione governativa di accompagnamento alla riforma fiscale - *"incrementare la competitività del sistema produttivo adottando un modello fiscale omogeneo a quelli più efficienti in essere nei Paesi della UE"*.

Il risultato dello sforzo operato dal Governo di riconoscere nella competitività del settore marittimo un valore imprescindibile per il sistema Paese può definirsi complessivamente soddisfacente, nella considerazione che assicura un allineamento alla gran parte dei regimi forfetari adottati negli altri Paesi dell'Unione Europea.

Ciò non solo per la ragione, sicuramente valida, che i citati orientamenti comunitari in materia auspicano che non vi siano sperequazioni tra Stati membri, ma anche perché nella costruzione del modello da parte del Governo vi è sempre stata la consapevolezza dell'importanza di rafforzare il radicamento delle nostre imprese sul territorio nazionale e nello stesso tempo il convincimento che l'occasione fosse ideale anche per attrarre in Italia interessi armatoriali collocati all'estero.

Infatti, un sistema impositivo di tipo forfetario, quale quello della Tonnage Tax, rispetto alle agevolazioni del Registro Internazionale ha il pregio della ridotta entità del reddito assoggettato a tassazione nonché della semplicità applicativa.

Tuttavia per la piena operatività della nuova tassazione forfetaria delle imprese marittime è necessario attendere l'emanazione di un Decreto attuativo da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze di cui purtroppo, al momento, non è possibile valutarne i tempi per sopravvenute difficoltà di natura procedurale-burocratica.

Soltanto una volta completato il quadro normativo sarà possibile valutare da parte delle imprese l'opportunità dell'esercizio dell'opzione per la Tonnage Tax italiana, stabilirne in sostanza la rispondenza agli obiettivi fissati dalla legge delega e quindi verificare la sua competitività rispetto alle analoghe previsioni già adottate da altri Paesi dell'Unione Europea.



Petroliera "Stena Conquest"; Gestioni Armatoriali S.p.a.

Nello stesso tempo, è opportuno affermare che fin da ora sono prevedibili alcuni aggiustamenti che dovranno essere apportati al quadro legislativo attuale del nuovo istituto, da considerarsi fisiologici con riferimento al carattere di novità che esso presenta nel contesto dell'ordinamento tributario italiano.

Tra questi sicuramente al primo posto si pone una migliore individuazione dell'ambito soggettivo, cioè del soggetto economico sul quale si impenna il nuovo istituto agevolativo.

Dalla lettura che viene fornita dal Ministero dell'Economia del termine "utilizzo" si percepisce infatti la volontà di riferire la Tonnage Tax *esclusivamente* a colui il quale assume l'esercizio della navigazione - l'armatore per così dire in senso "puro" - a prescindere dal titolo giuridico in base al quale tale soggetto detenga la nave (proprietà o locazione).

Ciò comporta che un utilizzo diverso (cioè slegato dall'armamento della nave) costituisca un impedimento pregiudiziale ai fini dell'acquisizione dei benefici fiscali.

Sul punto la Confitarma, pur convenendo sulla focalizzazione in prima battuta della figura armatoriale, ha tuttavia in più occasioni e sedi sottolineato come questo approccio fosse limitativo e soprattutto non aderente alla realtà che vede l'impresa armatoriale far ricorso spesso allo strumento del noleggio (anche di bandiera estera) per fronteggiare particolari situazioni di mercato che presuppongono il ricorso ad una maggiore flessibilità operativa.

E' proprio per queste ragioni che gli altri regimi forfetari adottati in ambito comunitario, prendendo atto di tali necessità, consentono all'impresa di navigazione di utilizzare navi armate ed equipaggiate da altri soggetti, seppure entro limiti predeterminati.

Quindi l'auspicio della categoria, interessata al pieno adeguamento delle proprie condizioni operative a quelle della concorrenza straniera con cui è chiamata a confrontarsi, è che alla prima occasione legislativa utile possa essere meglio ridefinito l'ambito applicativo della misura agevolativa.

Basilea 2

In merito all'accordo di Basilea 2 - che, come noto, intende creare un legame più diretto tra il costo e la quantità del credito e l'effettiva rischiosità delle imprese, incentivando nel contempo un più responsabile rapporto con le banche attraverso una maggiore trasparenza da parte delle imprese con riguardo alla propria informativa economica e finanziaria - Confitarma ha assunto una iniziativa, d'intesa con ABI, elaborando un "Position Paper" con la finalità di mettere in luce alcuni effetti distorsivi che si genererebbero sul settore a seguito dell'applicazione del nuovo accordo.

In particolare, è stato sottolineato come la collocazione di determinate forme di finanziamento nella classe dello *specialized lending* comporta un trattamento più penalizzante del normale portafoglio *corporate*.

Ciò appare ingiustificato alla luce di una serie di elementi oggettivi che comprovano la “normalità” del rischio attribuibile al settore marittimo e che dunque giustificano una “parità di trattamento” rispetto alla generalità del segmento *corporate*.

In altri termini è stata enfatizzata la preoccupazione che l'impatto della nuova disciplina possa aggravare ulteriormente l'onere economico e gestionale delle nostre imprese con riflessi negativi sui settori industriali a monte e a valle rispetto a quello marittimo.

Sono state pertanto avanzate delle proposte di revisione dell'ambito di applicazione dell'Accordo, da sottoporre alla Banca d'Italia nonché al Ministero dell'Economia, di cui si suggerisce il recepimento all'interno delle norme di vigilanza di prossima introduzione.

Si è inoltre organizzato un incontro informale, tenutosi in Confitarma il 10 novembre 2004, con rappresentanti di ABI, Banca d'Italia e Ministero dell'Economia che ha evidenziato la crescente sensibilizzazione del settore finanziario e bancario nei confronti dell'industria dello *shipping* ed ha rappresentato l'occasione per fare il punto circa l'evoluzione della fase di implementazione di Basilea II.

Tax lease

Confitarma, d'intesa con la cantieristica nazionale, si è fatta promotrice di una importante iniziativa nel campo degli investimenti navali, mediante la proposta di introduzione nella nostra realtà giuridica di uno strumento di sostegno sulla falsariga di quanto avvenuto in altri Paesi europei.

Ciò partendo dalla constatazione del particolare momento positivo di sviluppo che stanno attraversando le nostre imprese ma, allo stesso tempo, sicuramente delicato in considerazione dell'evoluzione del trasporto marittimo nel mutato scenario dell'economia internazionale.

Oggi la flotta italiana risulta nel complesso giovane e competitiva sui mercati grazie ad un processo intervenuto negli ultimi anni di progressiva internazionalizzazione a livello gestionale, realizzata attraverso l'istituzione del Registro Internazionale fino ai recenti provvedimenti di sostegno al cabotaggio marittimo nonché alle cosiddette Autostrade del Mare.

Va rilevato tuttavia che, dopo lo sforzo fatto nell'ultimo quinquennio, le imprese marittime trovano difficoltà nell'effettuare nuovi massicci investimenti.

Inoltre, nella fase attuale, è diffuso il convincimento che essendo i cantieri navali dei Paesi dell'estremo Oriente (e della Corea in particolare) prossimi alla saturazione della propria capacità produttiva, un ulteriore allargamento della domanda di nuove navi non potrà non rimettere in gioco 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 un recente passato Paesi come Francia e Spagna hanno sperimentato una forma di sostegno pubblico agli investimenti navali, denominato “*tax lease*”. Risulta inoltre che anche il Regno Unito stia attualmente elaborando analoghe misure di sostegno al settore armatoriale.

La proposta italiana di *tax lease scheme* si basa sulla costituzione da parte di investitori riuniti di un soggetto fiscalmente trasparente che sottoscrive un contratto di costruzione ed acquisizione della proprietà della nave. A ciò segue la definizione di un contratto di utilizzazione della stessa con una impresa di navigazione, con la previsione dell'obbligo da parte di quest'ultima di acquisire la proprietà della nave nei termini previsti nel contratto.

Il meccanismo agevolativo si impenna sulla possibilità di ammortizzare la nave da parte dell'ente concedente secondo coefficienti superiori a quelli attualmente previsti, anche in periodi d'imposta antecedenti a quello di consegna della nave da parte del cantiere. A ciò si aggiunge l'irrilevanza fiscale della plusvalenza realizzata in occasione della cessione della nave all'armatore, che comporta l'acquisizione definitiva del vantaggio economico conseguito.

La consistente riduzione dell'onere che gli armatori sono chiamati a sostenere per l'acquisto della nave viene assicurata dalla obbligatoria traslazione in capo ad essi – sotto forma di minori canoni o minor

prezzo di riscatto - di una quota parte, definita a livello normativo, del beneficio conseguito mediante il maggior ammortamento e la detassazione della plusvalenza.

Il tutto è sottoposto all'autorizzazione della competente amministrazione statale cui deve essere trasmesso preventivamente lo schema di ciascuna operazione con la evidenziazione degli interessi tutelati che con la stessa si intendono perseguire.

5.5 Relazioni Industriali

Con le modifiche alla legge istitutrice del Registro Internazionale Italiano (L.30/98), introdotte con l'art.39, comma 14/bis, della legge 326/2003 (Legge Finanziaria 2004) le navi iscritte in detto Registro possono operare in servizi di cabotaggio, purché ciascun viaggio risulti superiore alle cento miglia marine.

La modifica legislativa approvata dal Parlamento, così come la legge 30/98, è anch'essa frutto della concertazione con le organizzazioni sindacali dei lavoratori maggiormente rappresentative a livello nazionale nel settore marittimo.

Nel mese di gennaio 2004 si sono svolti incontri sindacali, a vari livelli, per definire le modalità della sottoscrizione dei verbali per i pareri di conformità necessari per l'iscrizione delle navi al Registro Internazionale.

Le organizzazioni sindacali hanno preventivamente richiesto la sottoscrizione di un impegno per l'utilizzo di solo personale italiano/comunitario, sulle navi che operano nei collegamenti con le isole maggiori, e una riconferma all'imbarco di allievi ufficiali, così come già previsto da precedenti accordi.

I rapporti con le organizzazioni sindacali hanno confermato la validità del metodo della concertazione, che nel nostro settore contraddistingue da molti anni le relazioni industriali.

Nel corso dell'anno si sono susseguiti a livello quindicinale gli incontri per l'iscrizione di nuove navi in Registro Internazionale

L'incremento del numero delle navi iscritte nel Registro Internazionale sta producendo una crescita importante della flotta di bandiera, con continui investimenti per la costruzione di nuove navi che pongono già oggi la flotta italiana tra quelle più moderne a livello mondiale.

Tutto ciò è però accompagnato da una sempre crescente carenza di marittimi italiani, in particolare ufficiali. Ne consegue che la richiesta di marittimi extracomunitari tenderà ad aumentare; su molte nostre navi già oggi sono in maggioranza. Verrà sempre più in evidenza il problema della lingua comune per le attività di bordo. L'insegnamento della lingua inglese per i marittimi italiani diventerà sempre più una necessità.

Tornando ai temi di natura contrattuale, nel corso del 2004 Confitarma ha sottoscritto con le organizzazioni sindacali, insieme alla Fedarlinea, un accordo per l'utilizzo dell'istituto dell'apprendistato per il personale di terra, impiegati e tecnici.

Nel mese di dicembre 2004 è stata raggiunta un'intesa per il rinnovo del biennio economico 2005/2006 sia per il personale marittimo che per il personale di terra. Nella trattativa si è tenuto conto della richiesta sindacale e dei parametri dettati dal Protocollo 23 luglio 1993, arrivando in breve tempo alla individuazione di una percentuale di incremento retributivo che sintetizzasse le due diverse proposte. Ancora una volta l'approccio non ideologico alla trattativa ha consentito di concludere l'accordo senza agitazioni e addirittura prima della naturale scadenza del 31 dicembre 2004.

Le attività hanno naturalmente riguardato anche gli aspetti legislativi e previdenziali in materia di lavoro in generale e di lavoro marittimo in particolare: 94 circolari di Confitarma su un totale di 200 sono state dedicate a fornire alle aziende una tempestiva informazione su tali materie.

I frequenti rapporti con l'INPS e con l'IPSEMA garantiscono la possibilità di affrontare e risolvere, a volte in termini preventivi, problematiche di natura previdenziale. Da ciò deriva anche la possibilità di ottenere dai due Istituti di Previdenza l'emanazione, in tempi relativamente brevi, di circolari applicative riguardanti il settore dell'armamento.

Con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministero del Lavoro sono stati mantenuti, nel corso del 2004, frequenti rapporti, in particolare per l'applicazione delle norme relative alla Convenzione Internazionale STCW '95 sulla certificazione della gente di mare, per la definizione delle tabelle di armamento definitive, e per le specificità del lavoro marittimo in materia di orario di lavoro e di sicurezza.

Con la Confindustria, nel corso del 2004, Confitarma ha mantenuto un costante rapporto, in particolare sulla riforma del mercato del lavoro e sul recepimento di direttive comunitarie in materia di lavoro, che molto spesso devono trovare una particolare applicazione al settore marittimo.

La Commissione Relazioni Industriali nell'anno 2004 si è riunita con cadenza bimensile affrontando, di volta in volta, i principali argomenti di interesse del settore e di competenza della Commissione stessa. La partecipazione alle riunioni della Commissione ha sempre registrato una discreta presenza delle aziende convocate.

A livello internazionale Confitarma ha continuato a partecipare alle riunioni in sede ECSA, ISF e ILO per seguire i temi all'ordine del giorno ed intervenire a tutela degli interessi dell'armamento nazionale.

5.6 Formazione

Sono state intraprese, da parte di Confitarma, importanti iniziative nell'ambito della formazione, che in parte hanno visto la pratica attuazione nel corso del corrente anno.

L'iniziativa più importante, che è stata presentata ufficialmente nel mese di aprile del 2005, è stata la creazione dell'Accademia Italiana Nazionale per la formazione degli Allievi Ufficiali della Marina Mercantile.

Si tratta di un importante progetto della Provincia di Genova al quale Confitarma ha dedicato molta attenzione soprattutto attraverso l'interesse manifestato dal Gruppo Giovani Armatori.

L'Accademia, che troverà la sua sede a Genova, ha come finalità quella di contribuire al miglioramento della preparazione formativa degli allievi che escono dagli Istituti Nautici Italiani.

E' un corso che si basa sull'alternanza tra *periodi a terra*, dove gli allievi potranno effettuare, oltre a tutti i corsi obbligatori previsti dalla Convenzione Internazionale STCW '95, anche altri corsi di specializzazione, seguiti da *periodi di imbarco* fino a raggiungere il patentino di III ufficiale.

Circostanza rilevante è la gratuità dei corsi e la possibilità, attraverso la residenzialità, di partecipazione degli allievi di tutti gli Istituti Nautici Italiani.

Nell'ambito della Legge 53/2003 relativa alla riforma della scuola, l'art. 4 prevede che nel corso dell'anno scolastico venga data l'opportunità ad alcuni allievi di alternare il periodo scolastico con un relativo periodo di stage a bordo.

Anche in questo caso le nostre Società hanno dato un'ampia disponibilità al progetto ed un numero consistente di allievi del 4° anno degli Istituti nautici ha potuto effettuare questa interessante esperienza a bordo delle nostre navi.

Alcune Società hanno evidenziato, nel corso dell'anno, una carenza tra i cuochi nell'equipaggio oltre ad un innalzamento notevole dell'età e pertanto una mancanza di ricambio di personale.

Il problema è stato portato all'attenzione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il quale si sta valutando la possibilità di consentire il riconoscimento del periodo di lavoro in servizio di cucina svolto nel settore della ristorazione a terra al pari dei periodi di navigazione in servizio di cucina a bordo.

Altra importante iniziativa, che verrà finalizzata nel corso del corrente anno, è relativa alla realizzazione di corsi di specializzazione mirati all'attività di bordo per le categorie di frigoristi, elettricisti ed operai meccanici. Tali qualifiche di sottufficiali risultano infatti carenti a bordo delle navi.

In ultimo, si sta valutando la possibilità di effettuare, insieme alle Capitanerie di Porto, alcuni corsi per riquilibrare i Radio Telegrafisti, che ancora svolgono l'attività presso alcune compagnie di navigazione, in ufficiali.

5.7 Ambiente

Rilascio del certificato di assicurazione per la responsabilità civile per i danni da inquinamento da idrocarburi

Nel gennaio 2004 l'ISVAP (Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo) ha chiesto ufficialmente ai *P & I Clubs* che il rilascio della certificazione assicurativa per la responsabilità civile per i danni da inquinamento da idrocarburi, previsto dall'art. 7 della Convenzione Internazionale di Bruxelles del 1969 – Protocollo di Londra del 1992, fosse preceduto da una comunicazione scritta attestante l'avvenuta emissione della Blue Card.

Dopo una intensa negoziazione tra ISVAP e *P & I Clubs*, coordinata da Confitarma, a fine anno è stato raggiunto un accordo che prevede il rilascio di un unico originale della *Blue Card* stampata su una speciale carta filigranata, quale strumento di certezza della prestazione assicurativa.

Miglioramento della qualità della gestione ambientale

Nel 2004 il progetto Life Ambiente EMAS SHIP avviato da Confitarma a fine 2003 con il supporto della Commissione Europea, è entrato nella fase operativa finalizzata alla sperimentazione del regolamento EMAS (Schema di gestione ambientale e audit promosso dall'Unione Europea) a bordo di alcune navi e alla predisposizione di linee guida per l'adozione volontaria da parte delle imprese marittime.

Nell'ambito delle varie attività previste dal progetto, di particolare rilevanza è l'analisi delle opportunità di integrazione dell'attuale sistema di gestione della sicurezza e della tutela ambientale, già obbligatorio per le navi in traffico internazionale, con un sistema volontario orientato alla raccolta sistematica dei dati sulle prestazioni ambientali e al miglioramento continuo.

Nell'ambito del compito di disseminazione, sensibilizzazione e divulgazione del progetto e dei suoi risultati è stato creato, fra l'altro, il sito internet www.life-emaship.it con lo scopo di divulgare, sia a livello nazionale che internazionale, gli obiettivi del progetto, i suoi risultati ed i possibili sviluppi futuri e di assicurare un'adeguata trasferibilità.

Contenuto di zolfo nei combustibili – Annesso VI della MARPOL

In ambito comunitario è proseguito l'esame in seconda lettura da parte del nuovo Parlamento Europeo della bozza di direttiva sul contenuto di zolfo nei combustibili marini che emenda la precedente 1999/32/CE. Con il cambio di legislatura è intervenuta anche la nomina di un nuovo relatore, la parlamentare finlandese del gruppo dei verdi, signora Satu Hassi; con essa si sperava che venissero apportate alcune opportune modifiche alla bozza precedente, cosa che purtroppo non si è verificata e anzi ciò che è stato variato va in senso opposto a quello da noi auspicato.

Sono stati infatti resi più restrittivi alcuni parametri sulla percentuale di zolfo nel combustibile e anticipate alcune date di implementazione così, per esempio, dopo il primo step dell'1,5% che verrà imposto a partire dal maggio 2006, a partire dall'1/1/2010 dovrà essere utilizzato un combustibile con non più dello 0,5% di contenuto di zolfo; inoltre viene anticipato all'1/1/2008 (anziché 2010) l'utilizzo di un combustibile con contenuto di zolfo minore dello 0,1% per nave in sosta nei porti.

Ciò è tanto più sconcertante in quanto siamo in prossimità della entrata in vigore dell'Ann. VI della MARPOL (Air Pollution) che tratta della medesima materia in ambito internazionale e non regionale come la direttiva, con previsioni normative e scadenze temporali più graduali; utilizzando le norme dell'Ann. VI vi è anche l'opportunità di creare aree SECA aggiuntive secondo le condizioni in esso prestabilite. Per non fare cenno al fatto che l'Annesso è stato approvato da tutti i Paesi membri e sicuramente verrà ratificato da tutti al più presto.

Confitarma, nel corso dei vari dibattiti ed esami parlamentari, si è sempre preoccupata di sensibilizzare i nostri MEPs sui gravi risvolti per l'economia e per l'ambiente di alcune delle disposizioni contenute nella bozza di direttiva, in specie quelle che concorrerebbero a penalizzare la competitività delle navi traghetto merci/passeggeri che rappresentano per il nostro Paese la migliore possibilità per

trasferire sul mare una parte del trasporto su strada e che vedrebbero crollare la loro competitività. Speriamo che tali continui richiami e allarmi possano sortire almeno qualcuno degli effetti sperati.

Halon

Dopo alcuni anni di incertezza comportamentale causata dalla non univoca interpretazione cui si prestava il testo del Regolamento CE 2037/2000 in tema di dismissione dell'Halon e soprattutto del suo Allegato VII in merito all' "uso critico", si sono finalmente definite a livello nazionale le linee da seguire per procedere alla cessazione dell'utilizzo del prodotto in questione quale agente estinguente degli impianti antincendio a bordo delle navi.

Infatti con il DM 2 settembre 2003, che modificava l'art. 2 del precedente DM 3 ottobre 2001, il Ministero dell'Ambiente ha previsto la dismissione dell'Halon secondo modalità contenute in uno specifico piano da presentarsi da parte delle Società di navigazione anche attraverso le Associazioni di categoria (Confitarma e Fedarlinea) e previa approvazione del Ministero stesso.

Il piano in questione è stato elaborato e approfonditamente discusso in ambito associativo ed infine presentato al Ministero dell'Ambiente. L'approvazione è puntualmente pervenuta a metà febbraio 2005 e con quest'ultimo adempimento si è giunti alla conclusione di un percorso non facile iniziato nel 2000 e proseguito attraverso successivi e numerosi confronti e contatti con la nostra Amministrazione.

Questo risultato è importante perché raggiunto attraverso una condivisione di obiettivi e di sensibilità con la nostra Amministrazione dell'Ambiente e con esso si danno finalmente date e comportamenti certi per le navi ancora dotate di impianto a.i. ad halon; date e comportamenti che, come detto, il citato Regolamento comunitario aveva non poco contribuito a rendere confusi e indeterminati.

Poiché l'operare in un regime regolamentare ben definito costituisce un elemento favorevole alla gestione armatoriale e considerando che i tempi di dismissione previsti nel piano rendono possibile un'adeguata programmazione degli interventi, tale conclusione è stata ben accolta dall'armamento associato.

CEM – Centro Emergenze Mare

Dal 20 settembre 2004, data di inaugurazione, è operativo presso la sede di CONFITARMA Genova, il Centro Emergenze Mare (CEM) che si propone, come principale compito, di offrire agli Associati un sistema centralizzato di raccolta e gestione dati nave, tra i quali, posizione istantanea della nave, velocità, rotta e percorso compiuto nell'ultimo viaggio. A tale sistema è collegata la possibilità di trasmettere i dati citati a tutti i soggetti interessati, per esempio Società armatrice, Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, noleggiatori ecc. In un futuro potranno essere aggiunte altre opzioni quali la possibilità di visualizzare notizie varie riguardanti la nave, il carico e la Società che, se ritenute utili, saranno inserite in un "data base" specifico. Il secondo campo di intervento, programmato ma non ancora attivo, sarà la messa a disposizione di un servizio di consulenza mediatica alla Società armatrice in caso di incidente. Con questo intervento di assistenza si potrà fiancheggiare la Società con un supporto professionale specifico mirato ad affrontare un incidente marittimo anche sotto l'aspetto della comunicazione, aspetto che in questi ultimi anni ha assunto una valenza sempre più importante.

Tale tipo di esperienza è strutturalmente lontana dalle professionalità normalmente presenti in una società di navigazione, pertanto si ritiene che un appoggio in questo settore, concordato e coordinato a livello centralizzato, potrà fornire un notevole valore aggiunto ai servizi forniti dal CEM.

Pacchetto ERIKA III

La Commissione europea ha avviato le consultazioni in vista dell'adozione di un ulteriore pacchetto di misure mirate al rafforzamento della sicurezza marittima delle navi da carico e passeggeri, il cosiddetto "Pacchetto Erika III". Tali misure hanno costituito oggetto di due riunioni di consultazione con gli Stati membri e l'industria e verranno probabilmente adottate dalla Commissione entro giugno 2005.

Gli obiettivi principali sono:

- I. Proposta di direttiva sui criteri minimi dello Stato di bandiera. Tali criteri, in base alle risoluzioni IMO in materia, consentirebbero l'adozione di *standards* obbligatori per le amministrazioni dello Stato di bandiera e consentirebbero alla Commissione e all'EMSA (*European Maritime Safety Agency*) di ope-

- rare un regime di auditing obbligatorio per le bandiere EU;
- II. Parallelamente, la Commissione intende intervenire radicalmente sul regime attuale dei controlli dello Stato di approdo (PSC). La Commissione suggerisce di perfezionare il sistema di “targeting” attraverso un miglior utilizzo delle cosiddette “liste nere”, del divieto di accesso ai porti nonché la possibilità di un regime preferenziale per lo Stato di bandiera qualora fossero soddisfatte alcune condizioni (*auditing*);
 - III. La Commissione propone di trasporre nell'ordinamento giuridico comunitario le norme internazionali ILO (*International Labour Organization*) onde assicurare un'applicazione uniforme nell'UE. Con l'attuazione di queste regole su tutte le navi UE, attraverso l'applicazione da parte dello Stato di bandiera, e alle navi di bandiera terza attraverso il meccanismo dei controlli dello Stato di approdo (PSC), la Commissione mira a raggiungere un “*level playing field*” riguardante le condizioni di vita e lavoro dei marittimi;
 - IV. La Commissione rinnova la sua intenzione, già manifestata in una precedente comunicazione del 2002, di intervenire in materia di responsabilità e di compensazione sia nel settore del trasporto petrolifero (*CLC – Civil Liability Convention e IOPC Fund – International Oil Pollution Convention*) che nel settore del trasporto passeggeri (Convenzione di Atene 1974/2002);
 - V. La Commissione avanza alcuni suggerimenti per migliorare la Direttiva 58/2002 riguardante il monitoraggio e il controllo delle navi, in particolare le regole di procedura attinenti ai porti di rifugio;
 - VI. Infine, in relazione alle inchieste a seguito di incidenti, la Commissione propone di sviluppare una metodologia europea comune sul modello vigente nel settore aereo.

5.8 Sicurezza e Security

PSC – Port State Control

Dopo un 2003 non eccellente, terminato con un numero di detenzioni che, pur mantenendosi entro limiti onorevoli, è risultato essere abbastanza elevato, nel 2004 la flotta italiana si è presa un pronto riscatto e l'anno è terminato con un risultato in significativo miglioramento e anzi con dei numeri molto soddisfacenti.

Ricordiamo che l'attività del Port State Control – PSC – è volta a garantire attraverso continue ispezioni da parte degli organi preposti che le navi rispettino e mantengano elevati standards di sicurezza; e l'Italia, nel 2004 ha confermato e incrementato la propria “classifica” nella cosiddetta “white list” ovvero nella lista dei paesi ritenuti in grado di garantire i più alti standards di sicurezza a bordo delle navi.

Riteniamo che il traguardo raggiunto nel 2004 dalle nostre navi che, con un numero di detenzioni molto basso (7) rispetto al numero di ispezioni subite (370), si ritrova con un “excess factor” - indice di qualità utilizzato per valutare le prestazioni della bandiera molto vicino a -1 (valore massimo conseguibile) - sia diretta conseguenza del grande impegno espresso da tutti i soggetti interessati. Gli equipaggi debitamente istruiti e competenti, la diligenza degli uffici armatoriali nelle attività di indirizzo, l'essenziale funzione di guida e sprone esercitata dalla nostra Amministrazione, gli efficaci controlli applicati dagli Organismi riconosciuti, non trascurando per ultimo il continuo richiamo al massimo impegno espresso dalla nostra Associazione, hanno portato la flotta italiana a conquistare le prime posizioni nella “white list” delle performance PSC.

Ora il compito che attende è forse più difficile: si deve mantenere la posizione. Per questo è necessario non allentare la guardia e, anzi, dedicare la massima attenzione anche alle visite PSC effettuate da altri Memorandum (per es. “Tokyo Mou”) o Amministrazioni come l'USCG, rispetto ai quali al momento non possiamo vantare gli stessi successi. E' verosimile che essi entreranno in futuro a fare parte di un Mou generale all'interno del quale verranno valutate le “performance” delle navi.

Non dubitiamo del continuo impegno dei nostri Associati affinché le loro navi vengano sempre condotte nel pieno rispetto delle Convenzioni Internazionali.

ISPS code

Il 1° luglio 2004 è entrato in vigore il nuovo Codice ISPS (International Ship and Port Facility Security) adottato dall'IMO (International Maritime Organization) nel dicembre 2002, che comporta una serie di misure obbligatorie applicabili a società di navigazione, navi e porti per evitare i rischi derivanti da azioni terroristiche, sabotaggi, atti di pirateria

L'Unione Europea, con il Regolamento (CE) n.725/2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali, ha trasposto nell'ordinamento comunitario la normativa IMO del 2002 con l'obiettivo di garantire l'applicazione della normativa internazionale entro il 1° luglio 2004 per il traffico internazionale (navi per il trasporto di merci e passeggeri) assicurando un'applicazione armonizzata negli Stati membri.

Tale normativa, che interessa circa 43.000 unità mercantili in tutto il mondo, prevede in particolare l'adozione di piani di sicurezza attinenti alle navi, alle compagnie e agli impianti portuali e la nomina di ufficiali addetti alla sicurezza di bordo (*Ship Security Officer*), delle singole compagnie di navigazione (*Company Security Officer*) nonché degli impianti portuali (*Port Facility Security Officer*).

I due aspetti innovativi del Regolamento risiedono nell'estensione del campo di applicazione anche alle navi operanti nei traffici nazionali dal 1° luglio 2005 (navi passeggeri classe A), alle loro società e agli impianti portuali che ad esse prestano servizi, e alla possibilità degli Stati membri, a partire dal 1° luglio 2007, di modulare l'applicazione, dopo una valutazione obbligatoria dei rischi per la sicurezza, delle disposizioni del Regolamento alle altre categorie di navi che effettuano servizi di cabotaggio nazionale (merci e passeggeri classe B, C e D); nel rendere obbligatorie alcune sezioni della parte B (valenza di raccomandazione) del Codice ISPS.

A livello nazionale, alla fine del 2004, risultano 494 navi italiane operanti in traffico internazionale dotate di un piano di sicurezza approvato; di queste 490 hanno ottenuto la certificazione ISSC. Per quanto riguarda i porti, dei 394 impianti portuali che necessitano di un piano di sicurezza, 342 hanno ottenuto l'approvazione e per i restanti 52 l'approvazione è in corso.

Il CISM (Comitato interministeriale per la sicurezza dei trasporti marittimi) istituito nel gennaio 2003 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel corso del 2004 ha svolto una importante attività di coordinamento per l'applicazione in Italia del nuovo Codice ISPS.

L'entrata in vigore della nuova normativa ha dato origine ad una serie di problematiche soprattutto dovute allo scarso adeguamento della maggior parte dei porti alle misure di sicurezza richieste.

Un problema particolarmente rilevante è quello dell'introduzione di una ISPS surcharge da parte di numerosi porti e terminal portuali che incidono soprattutto sui traffici contenitori.

Confitarma, attraverso la Commissione navigazione oceanica, segue molto da vicino tale problematica, in stretto raccordo con i CSO delle aziende associate.

Portacontainer "Jolly Platino"; Ignazio Messina & C. S.p.a.



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 Ravenna



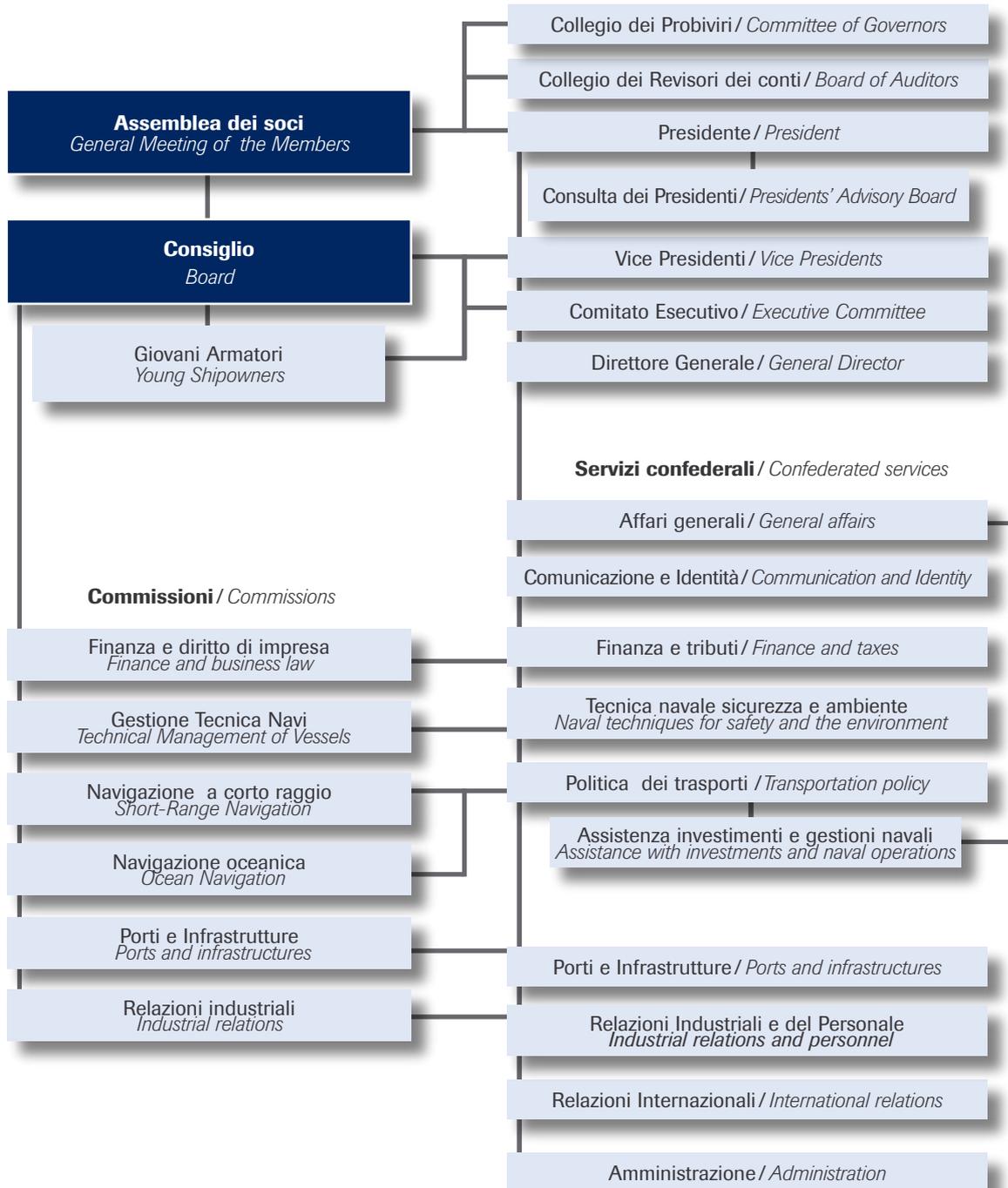
Gennaro Fiore
Direttore Generale / General Director



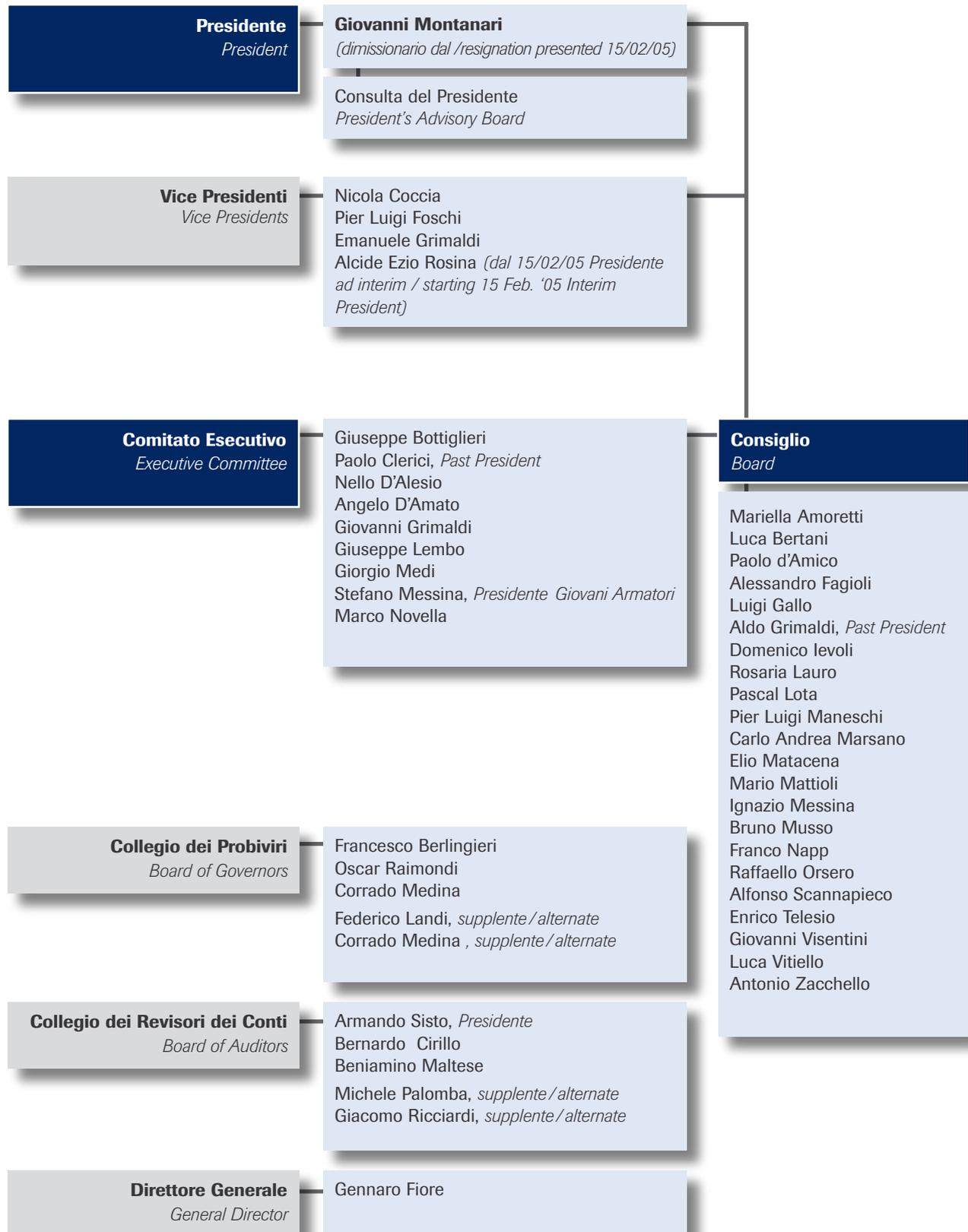
CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Piazza SS. Apostoli, 66 00187 Roma • Tel: +39.06.674811 Fax: +39.06.69783730 • e-mail: confitarma@confitarma.it
[http:// www.confitarma.it](http://www.confitarma.it)

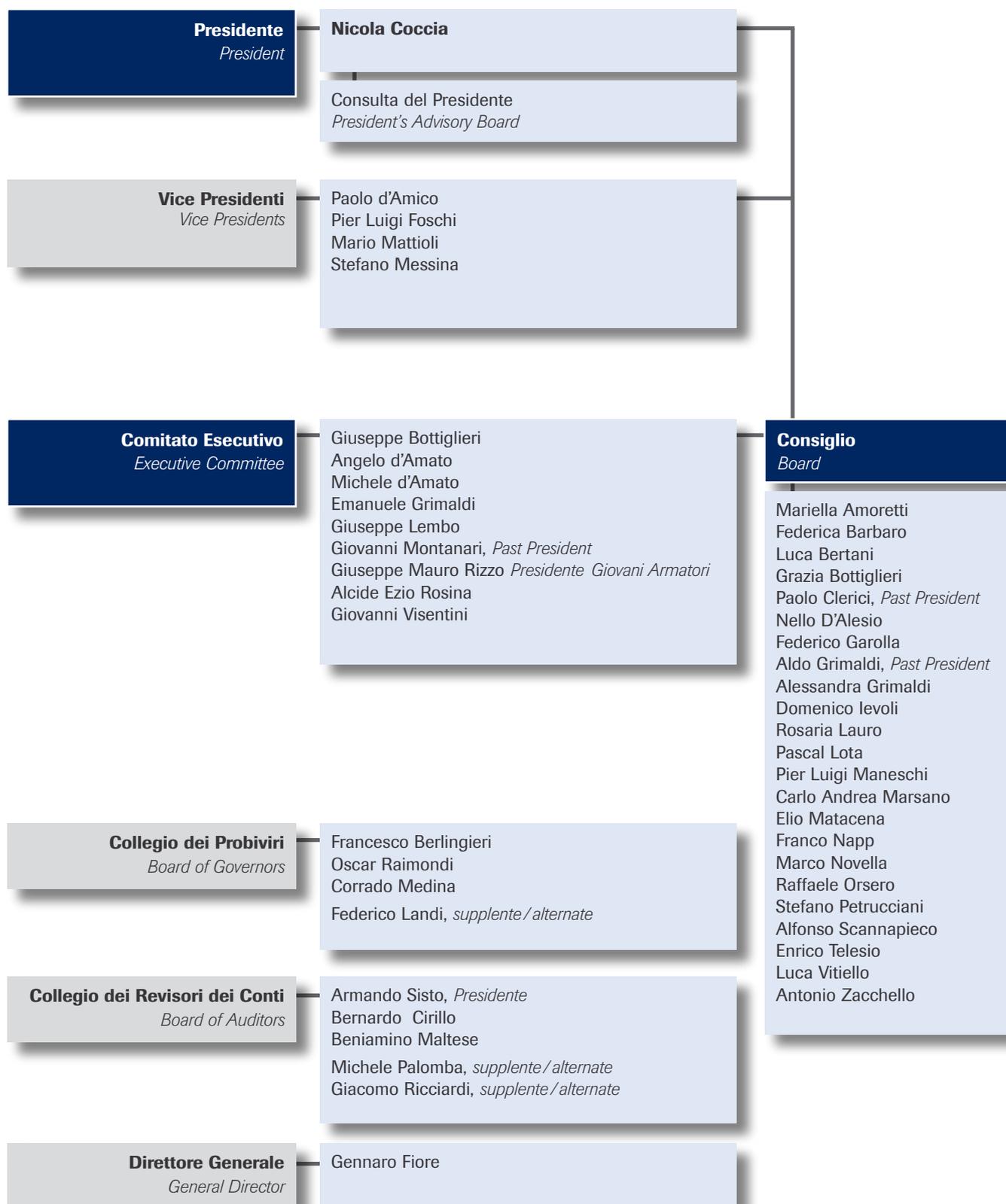
6.1 La struttura / *The structure*



6.2 Cariche confederali (al 31 Dicembre 2004) / Officers (as of 31 December 2004)



6.2 Cariche confederali (al 6 Luglio 2005) / Officers (as of 6 July 2005)



6.3 Commissioni / *Commissions*

Finanza e diritto di impresa

Finance and Company law

Angelo D'Amato

Presidente / President

Bartolomeo Carini

Fabrizio Vettosi

Vicepresidenti / Vicepresidents

Marco Quadrani

Segretario / Secretary

Federica Barbaro

Ugo De Carlini

Angelo Della Gatta

Alessandro Dietrich

Franco Di Geronimo

Carlo Lo Martire

Diego Pacella

Marco Tassara

Gestione tecnica navi

Technical ship management

Michele D'Amato

Presidente / President

Pasquale Della Gatta

Vicepresidente / Vicepresident

Giulio Ercolessi

Segretario / Secretary

Umberto D'Amato

Bruno Dionisi

Emanuele Marrone

Franco Porcellacchia

Leonardo Rondinella

Paolo Satariano

Antonio Sorrentino

Vincenzo Spadafora

Fabio Tagliavia

Navigazione a corto raggio

Short sea navigation

Giovanni Visentini

Presidente / President

Bruno Castaldo

Vicepresidente / Vicepresident

Luca Sisto

Segretario / Secretary

Luca Bertani

Alessandra Bottiglieri

Gaetano D'Alesio

Federico Garolla

Alessandra Grimaldi

Carlo Andrea Marsano

Franco Napp

Giuseppe Nocerino

Gianpaolo Polichetti

Porti e infrastrutture

Ports and infrastructures

Nicola Coccia

Presidente / President

Gianpaolo Polichetti

Vicepresidente / Vicepresident

Giuseppe Lombardi

Segretario / Secretary

Giancarlo Balza

Grazia Bottiglieri

Mariella Bottiglieri

Ferrero Cafaro

Giorgio Cerboni

Mario Mattioli

Giorgio Medi

Luigi Morgantini

Luca Vitello

Navigazione oceanica

Deep sea navigation

Giuseppe Bottiglieri

Presidente / President

Cesare d'Amico

Vicepresidente / Vicepresident

Luca Sisto,

Segretario / Secretary

Federica Barbaro

Girolamo Carignani

Giampaolo Cerruti

Emilio Falsetti

Leonardo Lembo,

Alfonso Scannapieco

Enrico Sposato

Arrigo Visconti

Antonio Zacchello

Relazioni industriali

Industrial relations

Stefano Messina

Presidente / President

Michele Bottiglieri

Vicepresidente / Vicepresident

Roberto Aglieta,

Segretario / Secretary

Massimo Alessandri

Maurizio Campagnoli

Daniilo Chiaruttini

Giuseppe Coccia

Fulvio Fossa

Renato Giannantonio

Carlo Miccio

Pietro Torrente

Alfonso Vitale

6.4 Giovani Armatori

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

- promuovere nei Giovani Armatori 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 della Confitarma al mutare delle condizioni economiche e sociali dell'industria armatoriale, nonché alla formazione di nuove leve per la conduzione delle aziende e delle correlate attività associative.

Fanno parte del Gruppo circa cinquanta tra armatori, figli di armatori, dirigenti e collaboratori di aziende associate, direttamente impegnati nelle realtà imprenditoriali rappresentate da Confitarma.

I Giovani Armatori sono coinvolti in modo attivo nella vita della Confederazione, attraverso la partecipazione del loro Presidente al Consiglio e al Comitato Esecutivo, quale membro di diritto, e la diffusa presenza nelle Commissioni Consultive, che concorrono allo sviluppo dei principali temi dell'industria armatoriale e del sistema marittimo. Nel corso del 2004 i membri del Consiglio Direttivo hanno anche partecipato attivamente ai Gruppi di lavoro dell'Ecsa.

I Giovani Armatori continuano a seguire la riforma scolastica del Governo ed in particolare la crescita professionale legata al passaggio generazionale nelle aziende armatoriali, prevalentemente a carattere familiare, in relazione anche alle nuove regole sulla *corporate governance*. Di particolare rilevanza l'impegno a sostegno delle professioni marittime e il supporto decisivo apportato alla istituzione della prima Accademia del Mare italiana di Genova.

Consiglio Direttivo

Management Council



Indice dei grafici e delle tabelle

Summary of graphs and tables

- 7 I principali indicatori dell'economia mondiale
World economic trend
- 8 L'evoluzione di alcuni parametri economico-finanziari mondiali
Evolution of some world's economic parameters
- 8 La crescita della produzione industriale nel mondo
Evolution of the World Industrial Production
- 8 La dinamica della produzione industriale nel mondo. Tasso di crescita 2003/2004
Dynamics of the World industrial Production. Rate of increase 2003/2004
- 9 La geografia del commercio mondiale: la ripartizione % dell'Export e dell'Import
Distribution of % value of World's Import and Export
- 10 La geografia del commercio mondiale: la distribuzione della crescita
Distribution of world's trade increase
- 11 Il prodotto interno lordo nell'UE
Real GDP in Eu Countries
- 11 Tasso di crescita del Prodotto Interno Lordo nel 2004. Mondo, Europa, Italia
Growth rate of Gross Domestic Product 2004. Word, Europe, Italy
- 11 La bilancia commerciale dell'UE
Ue Commercial balance
- 12 Commercio dell'Unione Europea per modalità di trasporto
Ue Trade by mode of transport
- 12 Commercio intracomunitario per modalità di trasporto
Intra-community trade by mode of transport
- 13 I principali indicatori dell'economia italiana
Italian economic trend
- 14 Quote di mercato dell'Italia su export e import mondiale
Italian share of world's Export and Import
- 14 La quota dell'Italia sull' export mondiale
Italian share of world's Export
- 15 Commercio estero dell'Italia per modalità di trasporto
Italian foreign trade by mode of transport
- 15 Importazioni dell'Italia per modalità di trasporto
Italian import by mode of transport
- 15 Esportazioni dell'Italia per modalità di trasporto
Italian Export by mode of transport
- 17 Il valore del commercio estero dell'Italia per merce e modalità di trasporto
Italian trade by goods and mode of transport
- 18 Commercio estero marittimo dell'Italia
Italian maritime foreign trade
- 18 L'export marittimo dell'Italia
Italian maritime Export
- 19 L'interscambio di servizi di trasporto dell'Italia
Italian transport service's exchange
- 20 Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane superiori alle 100 tsl
Estimated jobs onboard Italian Ships of more than 100gt
- 21 L'evoluzione del traffico marittimo mondiale
World matitime traffic evolution
- 22 L'evoluzione del traffico marittimo di petrolio
Evolution of oil maritime traffic
- 22 La mappa dei flussi marittimi di petrolio greggio
Maritime crude oil traffic
- 23 L'evoluzione del traffico marittimo di LNG e LPG
Evolution of LNG and LPG maritime traffic
- 24 L'evoluzione del traffico marittimo di merci secche alla rinfusa
Evolution of dry bulk maritime traffic
- 25 La mappa dei flussi marittimi di merci secche alla rinfusa
Maritime traffic of dry bulk commodities
- 26 L'evoluzione del traffico mondiale di contenitori
Evolution of world container traffic
- 26 Il movimento di contenitori per aree geografiche
Container trade by geographic area
- 26 L'evoluzione del mercato crocieristico mondiale
Evolution of worldwide cruise market
- 27 L'evoluzione del mercato crocieristico europeo
Evolution of european cruise market
- 28 Importazioni dell'Unione Europea per modalità di trasporto
Imports of the European Union by sistem of transport
- 29 Esportazioni dell'Unione Europea per modalità di trasporto
Exports of the European Union by sistem of transport
- 30 Acquisti intracomunitari per modalità di trasporto
Purchases within the European Union by sistem of transport
- 31 Vendite intracomunitarie per modalità di trasporto
Sales within the European Union by sistem of transport
- 32 Il traffico di container nei principali porti europei
Movements of containers in the major european ports
- 33 Confronto tra Porti del Nord Europa e del Sud Europa
Comparison between Northern and Southern european ports

- 34 Il traffico marittimo nei principali porti italiani
Maritime traffic in Italian ports
- 35 Il traffico di container nei principali porti italiani
Movement of containers in Italian ports
- 36 Le Autostrade del Mare: servizi di trasporto ro-ro per la Sicilia
Motorways of the Sea: Ro-Ro services to Sicily
- 37 Le Autostrade del Mare: servizi di trasporto ro-ro per la Sardegna
Motorways of the Sea: Ro-Ro services to Sardinia
- 38 Le Autostrade del Mare: servizi di trasporto ro-ro internazionali
Motorways of the Sea: Ro-Ro services to foreign ports
- 38 La rete delle Autostrade del Mare
Motorways of the Sea network
- 39 L'evoluzione della flotta mondiale
World merchant fleet evolution
- 40 La composizione della flotta mondiale per tipologia di nave
Composition of world fleet by ship typology
- 40 Il controllo della flotta mondiale nel 2004
World fleet control on 2004
- 41 Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri nazionali nel 2004
World fleet: ships on principal national registers on 2004
- 42 Tonnellaggio controllato dai principali paesi marittimi
Cargo tonnage controlled by principal maritime countries
- 43 La cantieristica mondiale
Orders at shipyards worldwide for new ships
- 43 L'andamento delle quote di mercato nella cantieristica mondiale
Performance of world's shipyard
- 44 La flotta cisterniera mondiale
World tanker fleet
- 45 Prezzi delle navi cisterna nuove e di seconda mano
New-building and second-hand tankers prices
- 46 Principali flotte mondiali di navi petroliere
World's leading tanker fleets
- 47 La flotta mondiale per il trasporto di LNG e LPG
World LNG and LPG fleet
- 47 Prezzi delle navi LNG e LPG nuove e di seconda mano
New building and second-hand gas carrier price
- 48 Le principali flotte mondiali di gasiere
World's leading gas carrier fleets
- 48 La flotta chimichiera mondiale
World chemical fleet
- 49 Le principali flotte mondiali di chimichiere
World's chemical fleets
- 50 La flotta mondiale di navi portarinfuse
World bulk carrier fleet
- 50 Prezzi delle navi portarinfuse nuove e di seconda mano
New-building and second-hand bulkcarriers prices
- 51 Principali flotte mondiali di navi portarinfuse
World's leading bulk fleets
- 52 La flotta mondiale di portacontainer
Container fleet capacity
- 53 Principali flotte mondiali di navi portacontenitori
World's leading container fleets
- 54 Le principali flotte mondiali di navi-traghetto
World's leading Ro-ro fleets
- 56 La flotta europea
The European Union Fleet
- 57 La flotta italiana
The Italian fleet
- 58 L'evoluzione della flotta italiana
Italian fleet evolution
- 58 La gestione della flotta italiana
Ownership of the Italian fleet
- 58 L'età della flotta italiana e mondiale
Age of the Italian and of world fleet
- 59 Il rinnovamento della flotta italiana
Renewal of the Italian merchant fleet
- 60 L'evoluzione dei noli delle navi cisterna
Performance of charter tanker market
- 61 L'evoluzione dei noli delle navi LPG
Performance of LPG charter market
- 61 L'evoluzione dei noli delle navi chimichiere
Performance of chemical ships charter market
- 62 L'evoluzione dei noli delle navi per carico secco
Performance of dry bulk charter market
- 62 L'evoluzione dei noli delle navi portacontainer
Performance of container charter market



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Sede
Head Office

Piazza SS. Apostoli, 66
00187 ROMA
Telefono : 0039 06 674811
Fax : 0039 06 69783730
e-mail : confitarma@confitarma.it
www.confitarma.it

Delegazione
Branch

Via Roma 8/6
16121 Genova
Telefono : 0039 010 5701885
Fax : 0039 010 5701735

Rappresentanza
Representation

Via Barbiani, 8/10
48100 Ravenna
Telefono : 0039 0544 210411
Fax : 0039 0544 35258
e-mail : assira@assind.ra.it

Progetto grafico
Marco Di Lorenzo

Stampa
ORPI S.r.l. Napoli