



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

RELAZIONE DEL CONSIGLIO  
ALL' ASSEMBLEA

*THE COUNCIL REPORT  
TO THE ANNUAL GENERAL MEETING*

# Indice

## 5 PREMESSA DI GIOVANNI MONTANARI

---

## 7 LO SCENARIO

---

- 7 La congiuntura economica
- 10 Il nodo della logistica
- 11 Le coordinate del settore marittimo italiano
- 13 I cluster marittimi
- 14 La normativa in corso di attuazione

## Parte prima: l' Agenda

### 15 L' AGENDA : POLITICHE, STRATEGIE, PROGETTI

---

- 15 La competitività della flotta europea - *Tonnage-Tax*
- 16 La revisione delle Reti TEN-T
- 17 La logistica e le Autostrade del Mare
- 20 Il lavoro a bordo
- 21 Formazione e certificazione degli equipaggi
- 23 Sicurezza della navigazione (Safety) e protezione dell'ambiente marino
- 30 Security
- 32 Problemi portuali
- 33 Comunicazione

## Parte seconda: i Dati

### 35 I DATI: TRAFFICI MARITTIMI

---

- 35 Traffici marittimi mondiali
- 40 Traffici marittimi europei
- 43 Traffici marittimi italiani

### 47 I DATI: LA FLOTTA E LE COSTRUZIONI NAVALI

---

- 47 Flotta mondiale
- 60 Flotta europea
- 62 Flotta italiana

### 66 I DATI: IL MERCATO DEI NOLI

---

- 66 Petrolio greggio e prodotti petroliferi
- 67 Gasiere
- 68 Chimichiere
- 68 Carichi secchi alla rinfusa
- 69 Portacontenitori
- 69 Crociere

# Parte terza: Confitarma

## **71 ORGANIZZAZIONE DI CONFITARMA**

---

- 72 La struttura
- 72 I Consorzi e le società partecipate
- 73 Cariche confederali
- 74 Commissioni
- 75 Giovani Armatori

## **77 VERSIONE INGLESE / ENGLISH VERSION**

---

## **98 INDICE DEI GRAFICI E DELLE TABELLE**

---



# Premessa di Giovanni Montanari

*Presidente della Confederazione Italiana Armatori*



**N**onostante la leggera ripresa della congiuntura mondiale, soprattutto grazie alle buone *performance* di importanti paesi asiatici, l'economia europea non ha saputo rilanciare la propria crescita. In particolare per l'Italia il 2003 è stato un anno di sostanziale stagnazione.

In questo contesto, il settore dei traffici marittimi ha manifestato una marcata vivacità in tutti i segmenti del trasporto di merci e passeggeri, alimentando il circuito dell'interscambio internazionale dell'Italia e dell'Europa e fornendo una risposta flessibile e competitiva ai mutamenti dei mercati.

Purtroppo, però, in Italia perdurano gravi ritardi nell'organizzazione del sistema logistico, che non è ancora in grado di supportare adeguatamente la competitività dell'apparato produttivo e dei commerci. Congestione delle infrastrutture viarie e ferroviarie, inadeguatezza della dotazione degli snodi logistici e funzionali, frammentazione delle aziende di autotrasporto: questi i principali vincoli su cui intervenire nell'immediato futuro.

Se da un lato tale situazione favorisce l'espansione dei servizi offerti dalle imprese di navigazione, dall'altro la segmentazione e la scarsa interconnessione della rete logistica complessiva limitano pesantemente le potenzialità di sviluppo del trasporto marittimo.

L'offerta complessiva della flotta mondiale, in costante evoluzione, ha saputo far fronte alla crescente domanda di trasporto di merci e passeggeri. L'incontro tra domanda ed offerta di trasporto marittimo, espresso dal mercato dei noli marittimi, rivela, pur con le dovute eccezioni, una tendenza positiva del comparto, che potrebbe proseguire anche nel 2004.

Per quanto riguarda l'Italia, la nostra flotta si posiziona spesso ai primi posti nella graduatoria delle diverse tipologie di navi, dimostrandosi concorrenziale, innovativa e moderna, grazie agli ingenti investimenti delle imprese italiane di navigazione ed anche grazie ad una accorta politica del Governo italiano, che ha compreso l'esigenza di rinnovare il naviglio nazionale.

Le imprese italiane di navigazione sono dunque oggi un esempio di competitività:

- **produzione.** La produzione di servizi della navigazione mercantile italiana, aggiornata al 2003, ha un valore di oltre 13,3 miliardi di euro, che aumenta a quasi 17 miliardi di euro se si comprendono le attività collaterali: è cioè pari a quasi due volte la produzione nazionale di autoveicoli e a due volte e mezza quella di legno, arredamenti, prodotti plastici. Se poi si allarga la visione all'intero sistema marittimo, si raggiunge un valore di 27,6 miliardi di euro, pari al 2,3% del PIL nazionale;
- **occupazione.** Sul piano dell'occupazione, il settore marittimo italiano dà lavoro direttamente o indirettamente a 356.000 addetti, di cui circa 82.000 dipendono dall'industria armatoriale e dal suo indotto;
- **flotta mercantile.** Più di 1.400 navi e quasi 11 milioni di tonnellate di stazza lorda, con un aumento di circa il 4% del tonnellaggio rispetto alla fine del 2000: la flotta italiana oggi si pone al 16° posto nella graduatoria mondiale;
- **età della flotta.** La flotta italiana si conferma come una flotta giovane, in assoluto e rispetto alla media mondiale: il 55% del naviglio è di età inferiore a 10 anni ed il 34% risulta inferiore a 5 anni, con una età media di 12 anni;

- **investimenti.** Il rinnovamento del naviglio italiano prosegue, con la consegna negli ultimi anni di 457 unità per 6,2 milioni di tsl. Negli ultimi cinque anni gli armatori italiani hanno investito quasi 9,5 miliardi di euro per costruire 275 nuove navi.

Credo quindi si possa affermare che il comparto marittimo è uno dei principali segmenti vitali del Paese, in grado di contribuire alla crescita economica ed occupazionale, e che lo sviluppo economico è saldamente correlato con quello delle vie marittime e degli operatori coinvolti nel settore. Senza contare che il mare rappresenta un patrimonio di risorse ambientali e sociali per l'Italia, spesso sottovalutato e quasi dimenticato dalle istituzioni e dai media. Peraltro, vi sono ancora numerose questioni da affrontare come le Autostrade del Mare, la regolamentazione dei servizi portuali, la formazione dei marittimi, la sicurezza portuale e della navigazione, la gestione delle compatibilità ambientali.

Un importante segnale positivo è giunto a luglio con la definitiva approvazione da parte delle Istituzioni comunitarie dell'estensione del regime normativo del Registro internazionale alle navi di cabotaggio che effettuano viaggi superiori alle cento miglia, introdotta con la legge n. 326 del 2003.

L'evoluzione normativa potrà incidere, positivamente o negativamente, sullo sviluppo del settore marittimo italiano e pertanto dell'intero Paese.

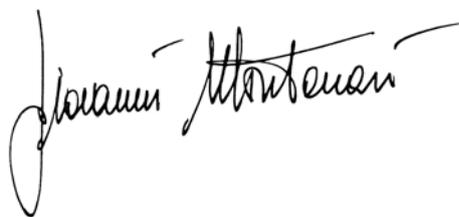
Mi riferisco in particolare:

- al rifinanziamento della Legge 88/2001 per gli investimenti navali;
- ai disegni di legge per la demolizione navale;
- alla definitiva approvazione europea del regime fiscale della *tonnage-tax*;
- alla determinazione degli interventi nazionali ed europei per favorire l'ulteriore espansione delle Autostrade del Mare.

Confitarma, cosciente di queste priorità e della necessità di portare avanti un atteggiamento propositivo e costruttivo, oltre a fornire il proprio contributo, sta impostando e realizzando numerose iniziative e progetti.

In particolare, ritengo fondamentale incentivare l'attività di comunicazione, affinché venga valorizzato questo comparto, che interpreta un ruolo di protagonista nella collettività sociale ed economica italiana ed europea.

Molto resta da fare, ed è indispensabile a tal fine il coinvolgimento di tutti i soggetti istituzionali, pubblici e privati interessati: solamente una partecipazione ampia e attiva potrà garantire all'Italia un significativo recupero di competitività nei settori della logistica e del trasporto marittimo.



## La congiuntura economica

### MONDO

Dopo tre anni difficili, l'economia mondiale nel 2003 ha registrato una leggera ripresa con un aumento della produzione pari al 2,5%, nonostante le perturbazioni derivanti dagli accadimenti bellici internazionali (in particolare la guerra in Iraq) e dagli effetti di trascinamento della epidemia SARS (Sindrome respiratoria acuta grave).

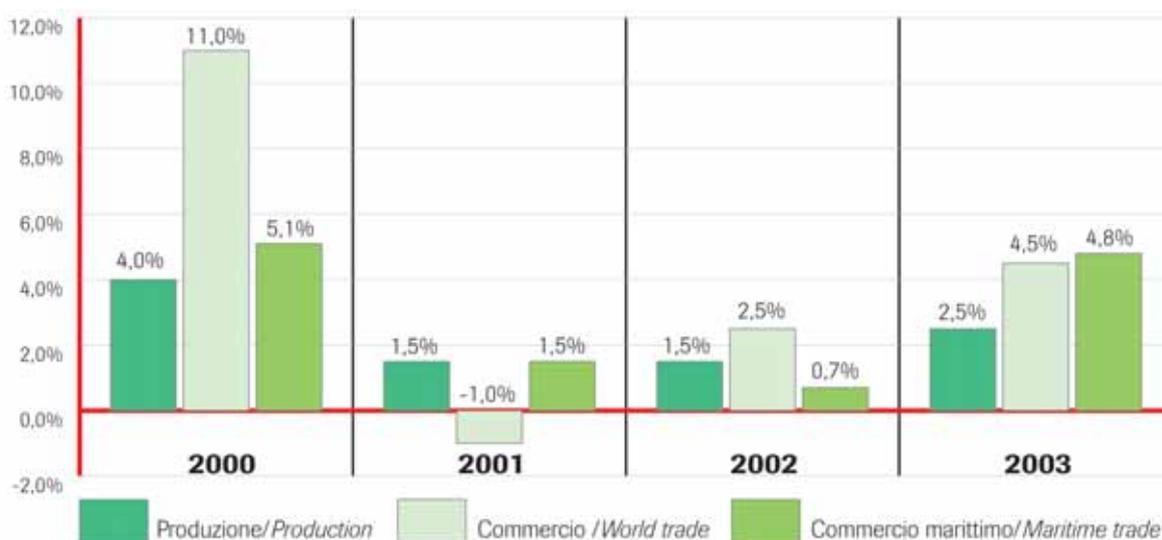
Una quota considerevole di tale espansione è imputabile a Stati Uniti e Cina, mentre la ripresa è stata più debole in Europa e in Giappone. Nel 2004 è prevedibile che la crescita prosegua sempre su livelli contenuti.

Il commercio mondiale registra una crescita complessiva del 4,5%, rispetto al 2,5% registrato nel 2002

### Economia mondiale

*World economy*

Var. % rispetto all' anno precedente



Fonte / Source: WTO e Fearnleys

### Principali paesi esportatori ed importatori nel commercio mondiale

*Leading exporters and importers in world merchandise trade, 2003*

Miliardi di dollari / Billion dollars

Esportatori / Exporters				Importatori / Importers			
	Valore / Value	%	Variazione annuale / Annual change		Valore / Value	%	Variazione annuale / Annual change
1 Germania / Germany	748,4	10,0	22%	1 USA	1305,6	16,8	9%
2 USA	724,0	9,7	4%	2 Germania / Germany	601,7	7,7	23%
3 Giappone / Japan	471,9	6,3	13%	3 Cina	412,8	5,3	40%
4 Cina / China	438,4	5,9	35%	4 Francia / France	388,4	5,0	18%
5 Francia / France	384,7	5,1	16%	5 Regno Unito / UK	388,3	5,0	12%
6 Regno Unito / UK	303,9	4,1	8%	6 Giappone / Japan	383,0	4,9	14%
7 Paesi Bassi / Netherlands	293,4	3,9	20%	<b>7 Italia / Italy</b>	<b>289,0</b>	<b>3,7</b>	<b>17%</b>
<b>8 Italia / Italy</b>	<b>290,2</b>	<b>3,9</b>	<b>14%</b>	8 Paesi Bassi / Netherlands	261,1	3,4	19%
9 Canada	272,1	3,6	8%	9 Canada	245,6	3,2	8%
10 Belgio / Belgium	254,6	3,4	18%	10 Belgio / Belgium	234,3	3,0	18%
<b>Mondo / World</b>	<b>7482</b>		<b>16%</b>	<b>Mondo / World</b>	<b>7765</b>		<b>16%</b>

Fonte / Source: WTO

## EUROPA

Nel 2003, a fronte di una accentuata ripresa delle economie statunitense e giapponese, in Europa si è protratta la fase di debolezza avviata nel 2001, con una crescita inferiore di mezzo punto in tutta l'Unione Europea ed in particolare in Francia e in Italia. Più positivo l'andamento economico della Spagna.

Su tali andamenti ha influito, oltre alla perdurante debolezza della domanda interna, il *trend* sfavorevole dell'interscambio, dovuto soprattutto all'apprezzamento dell'euro che non ha favorito la competitività dei paesi europei. Peraltro a fronte della stazionarietà delle esportazioni si è aggiunta una ripresa delle importazioni.

### Prodotto interno lordo nei Paesi dell'Ue

Real GDP in Eu Countries

Variazione percentuale annua / Annual percent change

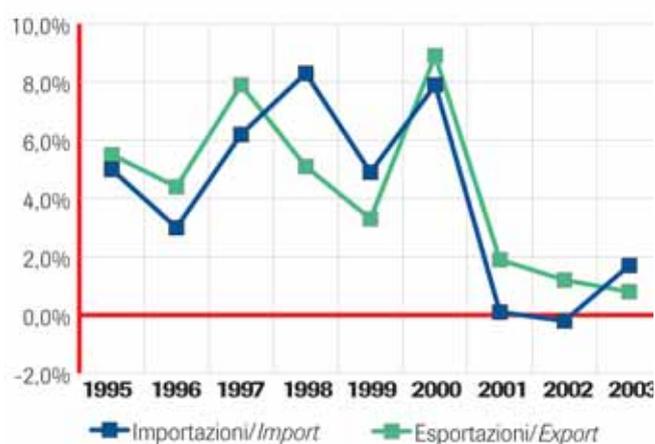
PIL / GDP	2000	2001	2002	2003
Europa / Europe	1.6	0.9	0.4	1.7
Germania / Germany	2.9	0.8	0.2	-0.1
Francia / France	4.2	2.1	1.2	0.2
<b>Italia / Italy</b>	<b>3.0</b>	<b>1.8</b>	<b>0.4</b>	<b>0.3</b>
Spagna / Spain	4.2	2.8	2.0	2.4
Paesi Bassi / Netherlands	3.5	1.2	0.2	-0.8
Belgio / Belgium	3.7	0.7	0.7	1.1
Austria	3.4	0.8	1.4	0.7
Finlandia / Finland	5.1	1.1	2.3	1.9
Grecia / Greece	4.4	4.0	3.8	4.2
Portogallo / Portugal	3.4	1.8	0.5	-1.3
Irlanda / Ireland	10.1	6.2	6.9	1.4
Lussemburgo / Luxembourg	9.1	1.2	1.3	1.2

Fonte / Source: International Monetary Fund

### Commercio estero dell'Ue

Trade of the European Union

Variazione percentuale annua / Annual percent change



Fonte / Source: WTO

### Commercio dell'Unione Europea con il resto del mondo per modo di trasporto

Trade of the European Union with the rest of the world by mode of transport

	Importazioni / Import		Esportazioni / Export		Total / Total	
	Tons	%	Tons	%	Tons	%
<b>Mare / Sea</b>	<b>1.041.055.013</b>	<b>70%</b>	<b>289.124.974</b>	<b>68%</b>	<b>1.330.179.987</b>	<b>70%</b>
Treno / Rail	53.088.951	4%	17.353.714	4%	70.442.665	4%
Strada / Road	80.582.794	5%	84.086.432	20%	164.669.226	9%
Aria / Air	2.834.120	0%	3.682.648	1%	6.516.768	0%
Idrovie / Inland waterways	23.873.908	2%	8.327.264	2%	32.201.172	2%
Altri / Other	278.274.947	19%	21.339.494	5%	299.614.441	16%
<b>Totale / Total</b>	<b>1.479.709.732</b>	<b>100%</b>	<b>423.914.526</b>	<b>100%</b>	<b>1.903.624.259</b>	<b>100%</b>

Dati / Data 2002 - Fonte / Source: Eurostat 2004

### Commercio intracomunitario per modo di trasporto

Intra-community trade by mode of transport

	Acquisti / Purchases		Vendite / Sales		Total / Total	
	Tons	%	Tons	%	Tons	%
<b>Mare / Sea</b>	<b>222.787.040</b>	<b>20%</b>	<b>214.569.456</b>	<b>18%</b>	<b>437.356.496</b>	<b>19%</b>
Treno / Rail	42.702.320	4%	48.964.722	4%	91.667.042	4%
Strada / Road	387.306.350	34%	400.762.545	34%	788.068.895	34%
Aria / Air	457.297	0%	2.710.431	0%	3.167.729	0%
Idrovie / Inland waterways	73.422.172	6%	113.040.729	9%	186.462.901	8%
Altri / Other	414.186.876	36%	414.801.052	35%	828.987.928	35%
<b>Totale / Total</b>	<b>1.140.862.055</b>	<b>100%</b>	<b>1.194.848.936</b>	<b>100%</b>	<b>2.335.710.991</b>	<b>100%</b>

Dati / Data 2002 - Fonte / Source: Eurostat 2004



## ITALIA

Nel 2003 si è protratta in Italia la fase di debolezza ciclica iniziata nel 2001, con un aumento del PIL dello 0,3% rispetto allo 0,4% del 2002.

Alla congiuntura economica nazionale complessivamente poco favorevole si contrappongono, però, andamenti positivi delle variabili relative al comparto marittimo.

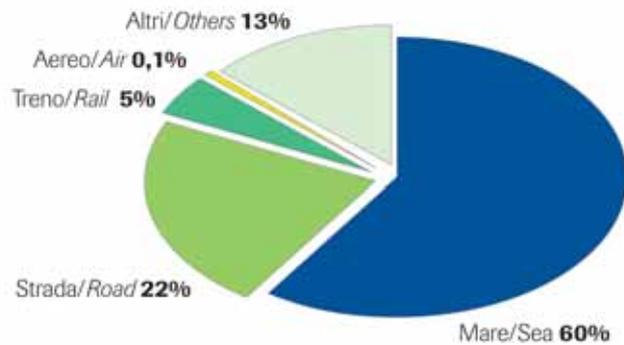
In particolare recenti rapporti sull'economia italiana ed internazionale evidenziano il rallentamento dell'economia italiana ed europea e le difficoltà strutturali che ne impediscono l'ulteriore rilancio. Al contrario, i dati sul movimento delle merci via mare manifestano una vivacità che si protrae nel tempo.

Per quanto riguarda gli scambi, la domanda interna ha scarsamente compensato, il contributo negativo della componente estera, caratterizzato dalla notevole riduzione delle esportazioni e da una modesta diminuzione delle importazioni.

### La Congiuntura italiana Italian economic Trend

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

### Commercio estero dell'Italia per modo di trasporto Italian foreign trade by mode of transport



Fonte / Source: Istat 2003

### Importazioni dell'Italia per modo di trasporto Italian import by mode of transport

migliaia di tonn. / thousand tons



Fonte / Source: Istat 2003

### Esportazioni dell'Italia per modo di trasporto Italian export by mode of transport

migliaia di tonn. / thousand tons



Fonte / Source: Istat 2003

## Il nodo della logistica

Il sistema della logistica italiano si presenta ancora fortemente penalizzato dalla carenza di infrastrutture e dalla congestione delle reti viarie e ferroviarie. Il complesso e frammentato apparato delle imprese per il trasporto e la logistica, nonché delle strutture funzionali di raccordo, non appare più in grado di supportare la competitività del Paese, sia per la mobilità interna che per le relazioni internazionali.

I nuovi progetti avviati e le azioni condotte nel 2003, pur segnalando una attenzione crescente, non sono comunque stati in grado di potenziare la rete logistica nazionale, per la quale appare rilevante avviare anche iniziative di coordinamento informatizzato dei diversi operatori coinvolti e delle merci movimentate.

In questo contesto, la rete del trasporto marittimo appare una alternativa necessaria per migliorare la capacità e la flessibilità del sistema logistico nazionale, anche nella prospettiva dell'allargamento progressivo dell'Unione Europea.

Le esigenze della logistica richiedono un sempre maggiore impegno e coinvolgimento del settore marittimo e ne richiederanno di più in futuro. Lo sviluppo del Paese, pertanto, risulta saldamente correlato con quello delle vie marittime e degli operatori coinvolti nel settore.



## Le coordinate del settore marittimo italiano

Il settore marittimo produce circa 26.300 milioni di euro, pari al 2,3 % del Pil, una misura equivalente a quanto prodotto dal comparto agricolo.

La parte prevalente dell'economia del mare ruota attorno al trasporto marittimo di merci e passeggeri, la cui dimensione produttiva, con 12.600 milioni di euro, è pari al 48% di tutto il sistema marittimo. Si tratta di un settore con una elevata capacità di generare reddito: ogni 100 euro aggiuntivi che vanno alla navigazione a seguito di nuovi investimenti o di incrementi di consumi e di esportazioni, il sistema nazionale crea produzione addizionale per oltre 270 euro.

Dal punto di vista occupazionale, le unità di lavoro dirette impiegate nei trasporti marittimi attivano nell'indotto oltre 54.700 unità di lavoro. La navigazione dà lavoro pertanto nel complesso a 81.500 addetti totali, con un moltiplicatore elevato, pari a 3,041: 100 unità di lavoro addizionali nei trasporti marittimi ne attivano complessivamente 304 in tutto il sistema economico.

### Prodotto e occupazione delle attività marittime

*Product and labour in the maritime activities*

Dati al 2002 / Data as of 2002	PIL/GDP Mil euro	Unità di lavoro totali Total labour units
<b>ATTIVITÀ MARITTIME INDUSTRIALI / MARITIME INDUSTRIAL ACTIVITIES (1)</b>	<b>24.230</b>	<b>310.540</b>
Trasporti marittimi / Maritime transports	12.600	81.510
Attività Ausiliarie ai trasporti marittimi / Services to shipping	3.455	44.460
Cantieristica / Shipbuilding	2.515	32.650
Totale / Total (1)	16.150	139.470
<b>ATTIVITÀ MARITTIME ISTITUZIONALI / MARITIME INSTITUTIONAL ACTIVITIES (2)</b>	<b>2.635</b>	<b>50.270</b>
<b>TOTALE / TOTAL (1)</b>	<b>26.290</b>	<b>356.075</b>

(1) al netto delle duplicazioni / net of possible duplications;

(2) Marina Militare, Capitaneria di Porto, Autorità portuali / Italian Navy, Coast Guard, Port Authorities

Fonte / Source: Federazione del Mare/Censis, Il Rapporto sull'economia del mare, Franco Angeli, Milano, 2002

E' notevole poi il gettito erariale creato dall'armamento, pari ad un totale di 1.603 milioni di Euro all'anno, di cui 457 milioni di Euro provenienti direttamente dalle imprese di navigazione e 1.146 milioni di Euro dall'indotto.

### BILANCIA DEI PAGAMENTI MARITTIMI

Nel corso del 2003 si conferma la forte proiezione marittima del commercio estero italiano, con un volume complessivo delle transazioni internazionali relative al trasporto marittimo di merci e passeggeri che si attesta sui 10.150 milioni di euro, a fronte di 13.100 milioni di euro per l'insieme degli altri sistemi di trasporto.

### Bilancia dei pagamenti internazionali della navigazione marittima italiana

*International balance of payments of Italian navigation*

Millioni di euro / Million euro	1999	2000	2001	2002	2003
<b>ATTIVITÀ DELLA FLOTTA ITALIANA / ACTIVITIES OF THE ITALIAN FLEET</b>					
Incassi per noli merci della flotta italiana <i>Proceeds for cargo charters of the Italian fleet</i>	1.766	2.211	1.979	1.854	1.632
Incassi per noli passeggeri della flotta italiana <i>Proceeds for passenger charters of the Italian fleet</i>	26	18	9	24	22
Pagamenti per spese della flotta italiana all'estero <i>Payments for the expenses of the Italian fleet abroad</i>	-2.776	-2.648	-2.484	-2.633	-2.527
Saldo / Balance	-984	-419	-496	-755	-873
<b>ATTIVITÀ DELLE FLOTTE ESTERE / ACTIVITIES OF FOREIGN FLEETS</b>					
Pagamenti per noli merci alle flotte estere <i>Payments for cargo charters of foreign fleets</i>	-3.196	-3.430	-3.058	-3.233	-3.244
Pagamenti per noli passeggeri alle flotte estere <i>Payments for passenger charters of foreign fleets</i>	-53	-59	-69	-85	-96
Incassi per spese delle flotte estere in Italia <i>Proceeds for expenses of foreign fleets in Italy</i>	2.252	2.395	2.310	2.466	2.273
Saldo / Balance	-997	-1.094	-817	-852	-1.067
<b>Saldo Totale / Overall Balance</b>	<b>-1.981</b>	<b>-1.513</b>	<b>-1.312</b>	<b>-1.607</b>	<b>-1.940</b>

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

## OCCUPAZIONE MARITTIMA

I posti di lavoro a bordo della flotta italiana risultano a fine 2003 pari a circa 27.200, di cui 19.000 coperti da marittimi italiani o europei, e 8.200 da personale non europeo. Su tali posti ruotano 35.300 marittimi. Il rapporto tra personale di terra e personale imbarcato è stimato oggi di uno a cinque, per cui i posti di lavoro a terra sono stimati a fine 2003 in circa 5.440 unità.

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

*Estimated jobs onboard Italian ships of more than 100 gt*

	Posti di lavoro a bordo / Jobs on board
<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO / LIQUID CARGO SHIPS</b>	<b>5.015</b>
Petroliere / Oil tankers	2.105
Gasiere / Gas tankers	830
Chimichiere (OIL-CHEM) / Chemical tankers	1.750
Altre cisterne / Other tankers	330
<b>NAVI DA CARICO SECCO / DRY CARGO SHIPS</b>	<b>2.615</b>
Carico generale / General cargo	395
Portacontenitori / Container ships	560
Portarinfuse / Bulk carriers	710
Traghetti / Ferries	950
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI / PASSENGERS SHIPS</b>	<b>16.950</b>
Navi passeggeri / Passengers ships	4.500
Traghetti / Ferries	5.550
Personale alberghiero / Hotel personnel	6.900
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI / AUXILIARY SERVICES SHIPS</b>	<b>2.665</b>
Rimorchiatori / Tugboats	1.800
Altri tipi di navi / Others	860
<b>TOTALE / Total</b>	<b>27.245</b>

Fonte: Confitarma. Valutazione fondata sulla composizione del naviglio e sulla consistenza delle tabelle di armamento, considerando anche il personale alberghiero impiegato a bordo delle navi passeggeri.

Source: Confitarma. Evaluation based on the break down of the fleet composition and the average manning scales, considering also the hotel personnel employed on passengers ships.





## I cluster marittimi

Per *cluster* marittimo si intende un'organizzazione che raggruppa e rappresenta le attività marittime di uno Stato: cantieristica, armamento mercantile e peschereccio, porti e servizi nonché istituti ed enti il cui oggetto riguarda lo shipping. In molti Stati, il *cluster* ha natura privatistica, in altri fa capo ai competenti Ministeri.

In Italia, la Federazione del Sistema Marittimo Italiano (Federazione del Mare) riunisce oggi gran parte delle organizzazioni del settore al fine di dare rappresentanza unitaria al mondo marittimo, per consentirne l'apprezzamento come fattore di sviluppo ed affermarne la comunanza di valori, di cultura e di interessi, che scaturisce anche dal costante confronto con l'esperienza internazionale.

Nell'aprile 2004, le organizzazioni appartenenti ai *cluster* marittimi di 9 paesi europei hanno rafforzato il loro legame durante l'incontro di due giorni che si è tenuto a Wassenaar in Olanda, ove i rappresentanti dei *cluster* marittimi di Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Italia, Olanda, Norvegia, Svezia e Regno Unito hanno concordato che il futuro delle attività marittime europee, che pure sono spesso leader a livello mondiale, va incoraggiato da azioni positive a largo raggio che coinvolgono l'intero settore marittimo, al fine di rafforzarne i collegamenti imprenditoriali e la percezione da parte delle istituzioni e del pubblico.

Le recenti iniziative dell'Unione Europea in campo marittimo sono state discusse ampiamente e si è concluso che esse offrono maggiori opportunità a un approccio più orientato a livello generale di settore.

### L'impatto economico dell'industria marittima europea

*Economic impact of european maritime industry*

Indicatori	Valori / Values
<b>IMPATTO DIRETTO / Direct impact</b>	
Fatturato / Revenues	159 miliardi € / 159 billion €
Valore aggiunto (v.a.) / Value added (v.a.)	70 miliardi di € / 70 billion €
Occupazione / Employment	1,5 milioni di persone / 1,5 million people
Entrate pubbliche / Public input	23 miliardi di € / 23 billion € (33% v.a.)
Spesa dei paesi UE + Norvegia / Expenses of EU countries + Norway	58 miliardi di € / 58 billion € (83% v.a.)
Spesa fuori dei paesi UE + Norvegia / Expenses outside of EU countries + Norway	12 miliardi di € / 12 billion € (12% v.a.)
<b>IMPATTO INDIRETTO / Indirect impact</b>	
Valore aggiunto / Value added	41 miliardi € / 41 billion €
Occupazione / Employment	0,9 milioni di persone / 0,9 million people
<b>IMPATTO COMPLESSIVO / Total impact</b>	
Valore Aggiunto / Value added	111 miliardi € / 111 billion €
generato all'interno / domestically generated	90%
diretto / direct	63%
indiretto / indirect	27%
generato in altri paesi UE / generated in other EU countries	10%
Occupazione / Employment	2,4 milioni di persone / 2,4 million people

Fonte / Source: U.E.-DG Industry, 2001

## La normativa in corso di attuazione

Dal punto di vista dell'evoluzione della normativa del settore, particolare rilevanza assumono le seguenti iniziative, il cui esito risulterà determinante nel definire la capacità competitiva della flotta italiana per i prossimi mesi ed anni:

- 1- il rifinanziamento della Legge n. 88 del 2001 che determina minori costi finanziari per gli Armatori in relazione agli investimenti navali. Tale disposizione è stata solo parzialmente rifinanziata in occasione del varo della finanziaria 2004; sarebbe ora opportuno che venisse coperto l'intero rifinanziamento, pari a circa quindici milioni di euro in termini di impegno per dodici anni, dal momento che interessa unità in larga parte già operative (tutti i contratti di costruzione navale conclusi entro il 31 dicembre 2000);
- 2- i disegni di legge che prevedono un intervento dello Stato per la demolizione navale di vecchie navi cisterna e traghetto, al momento al vaglio del Parlamento, di grande rilevanza per l'ulteriore ammodernamento della flotta italiana e per incrementare ulteriormente i livelli di sicurezza ambientale e della navigazione, peraltro già molto elevati;
- 3- l'approvazione da parte delle Istituzioni comunitarie dell'importante disposizione varata dal Parlamento Italiano con il Decreto legislativo n. 344 del 2003, che dà attuazione alla delega contenuta nella Legge n. 80 del 2003 in materia di *tonnage-tax*;
- 4- infine, non certo per minore importanza, le decisioni di intervento nazionale e comunitario che verranno adottate per dare attuazione al processo di revisione delle Reti TEN-T e all'ulteriore rilancio delle Autostrade del Mare, anche attraverso la recente istituzione della società Ram S.p.A., che vedono coinvolto il nostro Paese in una già densa articolazione di servizi marittimi di linea nazionali ed internazionali.

Un segnale positivo è giunto a luglio con la definitiva approvazione da parte delle Istituzioni comunitarie dell'estensione del regime normativo del Registro Internazionale alle navi di cabotaggio che effettuano viaggi superiori alle cento miglia, introdotta con la Legge n. 326 del 2003.





## La competitività della flotta europea - *Tonnage-Tax*

Da molti anni l'Unione Europea consente ai Paesi membri di adottare specifiche misure di incentivazione al proprio armamento con l'obiettivo di restituire competitività alle flotte comunitarie, garantendo nello stesso tempo la salvaguardia dell'occupazione e il miglioramento della sicurezza.

L'Italia, nel dicembre 2003, ha introdotto nel contesto normativo tributario un regime fiscale forfetario parametrato al tonnellaggio, alternativo al regime fiscale ordinario, la cosiddetta *tonnage-tax*. La sua entrata in vigore è prevista dopo le normali procedure di verifica di compatibilità da parte della Commissione europea agli orientamenti comunitari.

Il nuovo regime ricalca il modello olandese, si applica alle società residenti nel territorio dello Stato, alle navi iscritte nel Registro internazionale italiano. Si prevede che il reddito imponibile sia determinato in via forfetaria ed unitaria sulla base del reddito giornaliero di ciascuna nave, calcolato tenendo conto di coefficienti per scaglioni di tonnellate di stazza netta, da moltiplicare per i giorni di effettiva operatività della nave per ottenere il reddito annuo.

Come negli altri regimi europei anche la *tonnage-tax* italiana include le plusvalenze da cessioni delle navi. Al fine di incentivare l'ammodernamento della flotta è stato introdotto un correttivo del reddito annuo legato all'età della nave.

### **Tonnage-tax in Italia**

*Tonnage-tax in Italy*

Coefficienti correttivi in base all'età della nave / <i>Corrective based on ship age</i>	
da 0 a 5 anni	0,90
da 6 a 10 anni	0,95
da 11 a 25 anni	1,05
oltre 25 anni	1,10

Fonte / Source: Confitarma

### **Raffronto del costo fiscale in regime di *tonnage-tax* fra i principali paesi europei**

*Comparison between principal european countries of fiscal cost in tonnage-tax regime*

Su un'unità da 25.000 TSN / *Based on units of 25,000 NKT*

	Francia <i>France</i>	Germania <i>Germany</i>	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	Spagna <i>Spain</i>	Regno Unito <i>U.K.</i>	Italia <i>Italy</i>
Reddito da TT / <i>Income from TT</i>	52.450	51.209	50.540	48.180	53.070	<b>48.180</b>
Tax Rate	33,3%	40%	34,5%	35%	30%	<b>33%</b>
Imposta / <i>Tax</i>	17.465	20.483	17.436	16.863	15.921	<b>15.899</b>
<b>PER NAVI ENTRO I 5 ANNI DI ETÀ (COEFF. 0,90) / <i>Ships up to 5 years old</i> : EURO 14.309</b>						

Fonte / Source: Confitarma

### **Tonnage-tax in Europa: reddito forfetario della nave**

*Tonnage-tax in Europe: forfeiting of the income of the ship*

Euro al giorno x 100 tsn / *Euro per day x 100 nrt*

Fasce TSN <i>Class NRT</i>	Francia <i>France</i>	Germania <i>Germany</i>	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	Spagna <i>Spain</i>	Regno Unito <i>U.K.</i>	Italia <i>Italy</i>
0 - 1.000	0,93	0,92	0,91	0,9	0,6	<b>0,9</b>
1.001 - 10.000	0,71	0,69	0,68	0,7	0,45	<b>0,7</b>
10.001 - 25.000	0,47	0,46	0,45	0,4	0,3	<b>0,4</b>
oltre / <i>up</i> 25.000	0,24	0,23	0,23	0,2	0,15	<b>0,2</b>

Fonte / Source: Confitarma

## La revisione delle Reti TEN-T

Il Parlamento europeo, d'intesa con il Consiglio, nell'aprile 2004, ha approvato la revisione delle Reti transeuropee (*Trans European Networks - TEN*), includendo i nuovi Stati membri nei grandi progetti di infrastruttura di trasporto, al fine di creare veri e propri collegamenti transeuropei per tutte le modalità (strada, ferrovia, aviazione, navigazione, vie navigabili interne), concentrandosi essenzialmente sui grandi progetti transfrontalieri destinati a raccordare i sistemi nazionali.

È stato rielaborato l'elenco di progetti prioritari, che devono essere completati entro il 2010. Tra questi vi sono: l'eliminazione delle strozzature sulla principale via navigabile est-ovest che collega il Reno, il Meno e il Danubio; un programma per la regolazione del traffico sulle vie marittime trafficate al largo delle coste dell'UE; la modernizzazione di molte linee ferroviarie nord-sud ed est-ovest.

Conformemente alle indicazioni contenute nel Rapporto Van Miert del luglio 2003, gli aspetti innovativi della riforma, consistono nell'inserimento, tra i progetti prioritari dell'Allegato III della Decisione sugli orientamenti comunitari, del progetto n° 21 sulle Autostrade del Mare (AdM) e nel portare il contributo finanziario comunitario al 20% del costo totale degli investimenti infrastrutturali. Tale progetto comprende lo sviluppo di quattro Autostrade del Mare che, nel quadro della rete transeuropea dovranno conferire al lancio di linee transnazionali la stessa importanza delle autostrade o della ferrovia. Due di esse interessano in particolare l'Italia.

Con la riforma degli Orientamenti per lo sviluppo della Rete TEN-T, viene così definito il concetto di Autostrade del Mare: "La rete delle AdM intende concentrare i flussi di merci su alcuni itinerari marittimi in modo da migliorare le linee esistenti o stabilire nuovi collegamenti marittimi redditizi, regolari e frequenti per il trasporto di merci tra Stati membri, onde ridurre la congestione stradale e/o migliorare il collegamento degli Stati e regioni insulari e periferici. Le AdM non dovrebbero escludere il trasporto combinato di persone e delle merci, quando il trasporto merci è predominante".

### Progetto RETI TEN-T

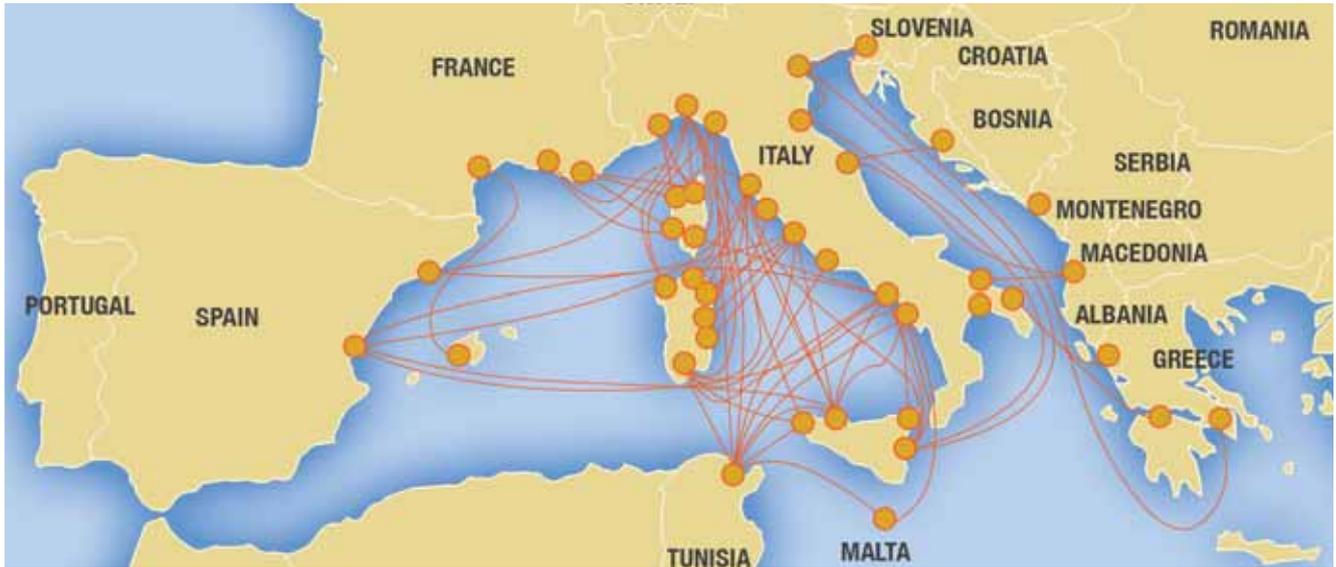
## AUTOSTRADE DEL MARE

- 1 Autostrade del Mare Baltico, tra gli Stati membri del Mar Baltico e gli Stati dell'Europa centrale e dell'Ovest;
- 2 Autostrade del Mare dell'Europa dell'Ovest, tra la Penisola Iberica, il Mare del Nord e il Mare d'Irlanda;
- 3 Autostrade del Mare dell'Europa del Sud-Est, tra Mar Adriatico, Mar Ionio e Mediterraneo orientale (Cipro);
- 4 Autostrade del Mare dell'Europa del Sud-Ovest, tra Spagna, Francia, Italia, Malta e Autostrade del Mare dell'Europa del Sud-Est (incluso il Mar Nero).



## Le autostrade del mare - linee nazionali ed internazionali

*Hightways of the sea, national and international lines*



## La logistica e le Autostrade del Mare

Le Autostrade del Mare sono in Italia una efficiente realtà ormai da diversi anni. Già nel 1993 si calcolava che il cabotaggio marittimo di linea in Italia, assicurato dall'armamento privato e pubblico, interessasse (escludendo il movimento dello stretto di Messina) 23,5 milioni di passeggeri, circa 3 milioni di autovetture e oltre 10 milioni di metri lineari di autoveicoli commerciali, peraltro per la metà movimentati proprio dagli armatori privati. Oggi l'ulteriore espansione dei servizi di linea rende disponibili oltre 210 viaggi A/R settimanali, con una offerta pari a circa 30 milioni di metri lineari di capacità. Tra il 1999 ed il 2004 l'offerta di stiva delle AdM per la Sicilia è aumentata del 114%, quella per la Sardegna del 137%, quella dei servizi mediterranei del 103%; l'attività di investimento in nuove navi finalizzate ai servizi di AdM è stata sino ad oggi ingente, stimabile intorno a 1.700 milioni di euro per gli ultimi cinque anni. Il servizio marittimo è attualmente in sovrapproduzione rispetto alla domanda.

Il problema chiave sono le infrastrutture, i raccordi, gli attraversamenti montani, che impediscono nei fatti qualsiasi programma di rilancio del sistema dei trasporti italiani. Qualsiasi progetto di sviluppo logistico si scontrerà inevitabilmente con tali nodi e colli di bottiglia, peraltro insiti nelle stesse realtà portuali ingabbiate in reti urbane sempre più dense e costrittive.

Per quanto riguarda i progetti, Confitarma e Fedarlinea hanno proposto il Progetto MITO (Mediterranean Intermodal Transports Organization) che prevede di prendere avvio dal quadro esistente di servizi offerti nel Paese e, attraverso un tavolo di confronto politico (Task Force) e una società di servizi (Marelog) garanti dell'intero progetto logistico - composti dal raggruppamento dei soggetti armatoriali, portuali, infrastrutturali, logistici, pubblici e privati, coinvolti - assicurare il coordinamento dei servizi informativi e di call-center, degli investimenti attivati nei singoli porti per realizzare i Terminal dedicati e le relative infrastrutture di collegamento e l'individuazione degli standard di servizio da applicare in ciascun ambito locale. Il progetto partirebbe dallo sviluppo dei porti già oggi coinvolti e verrebbe esteso gradualmente agli altri porti interessati. Seguendo il progetto MITO sarebbe possibile assecondare lo sviluppo dei trasporti marittimi facendo partecipare tutti i soggetti della filiera logistica e senza generare pericolose distorsioni nel mercato.

La recente evoluzione del quadro normativo europeo in materia, unitamente alla volontà del Governo italiano di rilanciare tale settore, hanno dato vita all'istituzione della Rete Autostrade Mediterranee - Ram S.p.A., società a larga partecipazione di Sviluppo Italia, la quale avrà il compito di sintetizzare tutte queste progettualità nazionali ed europee ed incentivare investimenti anche grazie all'utilizzo dei fondi messi a disposizione dalla Banca Europea degli investimenti (1,8 miliardi di euro).

Dal punto di vista delle proposte, il rilancio delle Autostrade del Mare troverà adeguato compimento se potrà disporre di una flotta sempre più competitiva (che possa avvalersi delle Linee Guida per gli aiuti di Stato al trasporto marittimo, quali *tonnage-tax*, sgravi contributivi, etc.), del potenziamento delle infrastrutture por-

tuali (con priorità alle realtà maggiormente congestionate), dell'armonizzazione delle procedure burocratiche fra le diverse modalità di trasporto e di misure volte alla semplificazione dell'iter burocratico relativo alle operazioni di imbarco/sbarco, dell'informatizzazione delle procedure doganali e di un significativo snellimento per i traffici intra-UE, dell'adozione di procedure relative alla Security che non pregiudichino l'efficienza delle operazioni commerciali, della adozione di tariffe per i servizi tecnico-nautici agevolate per le navi Ferry/RoRo adibite ai servizi di Autostrade del Mare, come anche auspicato dalla Commissione Europea, dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e come recepito, a titolo di esempio, dall'ultima Ordinanza

### L'evoluzione delle Autostrade del Mare Italiane

*Motorways of the Sea evolution*

		2004	Var % 1999-2004
<b>LINEE INTERNAZIONALI</b> <i>INTERNATIONAL LINES</i>	Offerta settimanale (metri lineari) / <i>Weekly offer (linear meters)</i>	104.800	103%
<b>LINEE PER LA SICILIA</b> <i>LINES TO SICILY</i>	Offerta settimanale (metri lineari) / <i>Weekly offer (linear meters)</i>	252.000	114%
<b>LINEE PER LA SARDEGNA</b> <i>LINES TO SARDINIA</i>	Offerta settimanale (metri lineari) / <i>Weekly offer (linear meters)</i>	281.000	137%

Fonte / Source: Confitarma

## Progetto



# Autostrade del Mare PROGETTO M.I.T.O.

Mediterranean Intermodal Transports Organization



In uno scenario di consolidamento del bacino Mediterraneo nasce il progetto M.I.T.O. volto alla promozione del trasporto strada-mare attraverso adeguamenti strutturali nei porti.

Le Autostrade del mare in Italia sono già oggi una realtà ben visibile e vitale, contando 210 viaggi settimanali A/R, una offerta complessiva di stiva pari a oltre 640.000 metri lineari (offerta incrementata negli ultimi anni con tassi di molto superiori al 100%, persino nei servizi mediterranei), circa 80 navi impiegate (30 entrate in funzione negli ultimi tre anni), 1.700 milioni di euro di investimenti degli armatori per nuove e più efficienti navi.

Il progetto M.I.T.O. prevede la possibilità di implementare ulteriormente tale rete di servizi di linea attraverso l'attivazione di un programma sistemico di livello nazionale e Mediterraneo che, coerentemente con le esigenze del Paese e con le direttive comunitarie, possa sviluppare un apparato di terminal portuali funzionalmente dedicati al trasporto di veicoli commerciali, con l'obiettivo di contribuire allo spostamento del traffico merci, sulle medie e lunghe distanze, dalla strada alla modalità del combinato strada-mare.

L'intervento consiste, in sintesi, nel prendere avvio dal quadro di servizi di Autostrade del Mare già presente nel Paese, concentrando l'attenzione sui servizi diretti (utilizzo della medesima nave tra origine e destinazione) per le merci varie effettuati con navi traghetto (trasporto merci e passeggeri) e ro-ro. A tale fine è prevista la costituzione di una apposita **Task Force** (organismo di coordinamento e indirizzo strategico) e di una società di servizio (**Marelog**), entrambe costituite con la partecipazione di tutti i soggetti coinvolti (Istituzioni, Confitarma, Fedarlinea, Assoporti, Autostrade, Ferrovie, Enti locali, etc.).

### LE AUTOSTRADE DEL MARE

**i dati :**

**LA FLOTTA** – 80 navi con un'età media di 17 anni ed una velocità di 21 nodi

**LA CRESCITA** – dal 1999 ad oggi sono entrate nel mercato 29 navi di cui 15 nuove costruzioni, per un'età media di 12 anni ed una la velocità media di 23 nodi (26,5 per le nuove costruzioni)

**GLI INVESTIMENTI** – 1,2 milioni di euro tra il 1999 ed il 2003, di cui 1,1 milioni di euro in nuove costruzioni

**GLI INVESTIMENTI FUTURI** – 500 milioni di euro per 6 navi in costruzione con consegna nel 2005

Tariffaria del Servizio di Ormeaggio. Infine, il programma progettuale per una rete sistemica di Autostrade del Mare potrà valorizzare l'attribuzione in concessione delle aree portuali disponibili agli Armatori che ne facciano richiesta e che possano dimostrare di avere una capacità tecnica e finanziaria tale da assicurarne la produttività, così come richiesto dalla normativa vigente.

D'altro canto rappresentano un'occasione favorevole anche le misure volte, da un lato, a rendere più rigorosi i controlli sul trasporto gommato al fine di un maggiore rispetto delle norme di sicurezza e del Codice della strada (patente a punti), e, dall'altro lato, le intenzioni di incentivare gli autotrasportatori affinché utilizzino maggiormente la via marittima, anche mediante l'eventuale introduzione di ticket ambientali.

**Progetto**

  
**CONFITARMA**  
Confederazione Italiana Armatori

## Autostrade del Mare

# LA RETE DI GESTIONE SATELLITARE

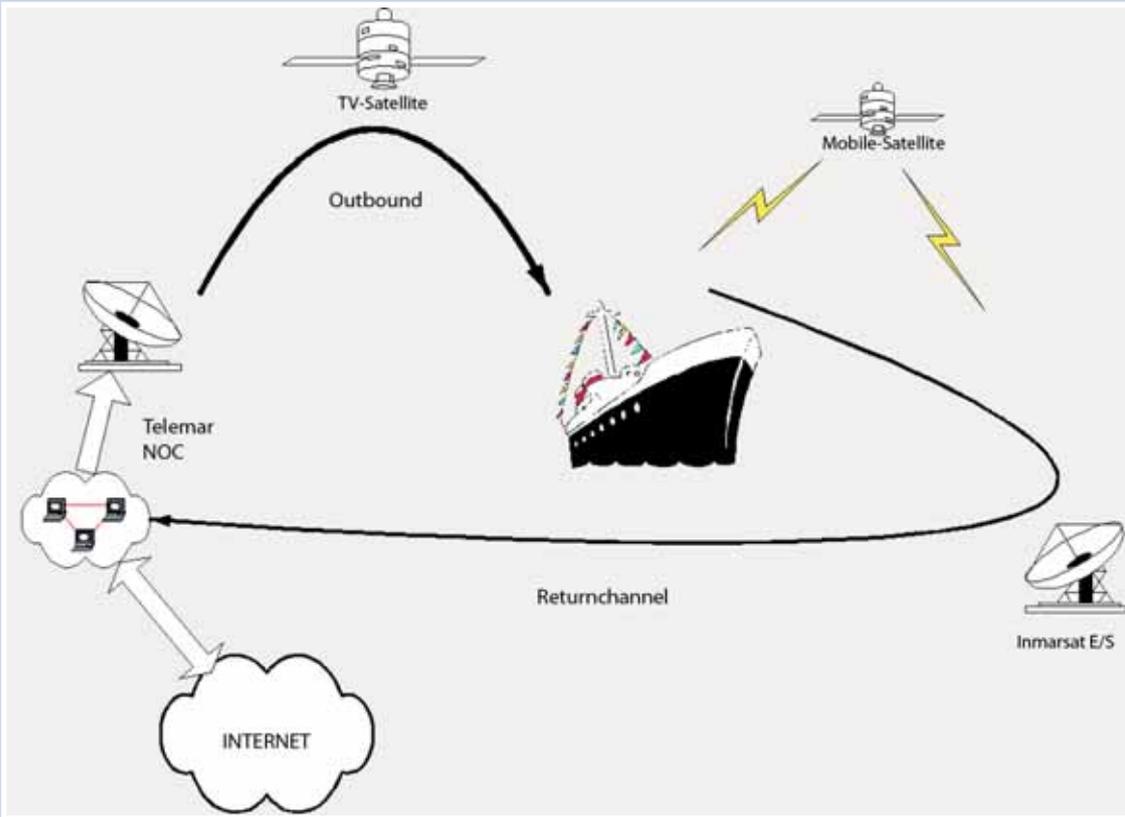


Fondamentale per la realizzazione di un efficiente funzionamento delle Autostrade del Mare è poter disporre di una rete di comunicazione indipendente, affidabile e tecnicamente avanzata per lo scambio, in tempo reale di tutte le informazioni e per la disponibilità in rete di applicazioni e database aggiornati istante per istante

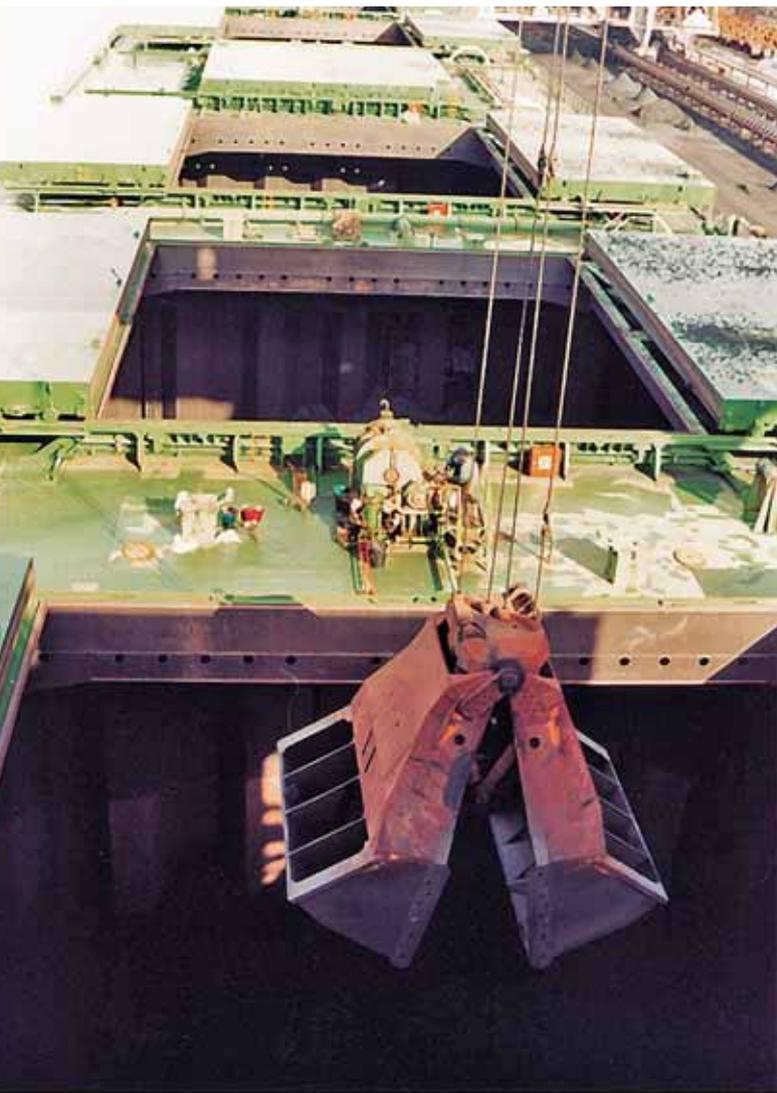
**I sistemi che entrano nella rete, ad ogni singolo nodo sono:**

Ambiente porto		Ambiente nave	Ambiente trasporto terrestre
Autorità portuale	Armatore	Navi operative	Automezzi
Ente di gestione delle Autostrade del Mare	Agenzie marittime e spedizionieri	Armatore	Proprietari delle flotte
Capitanerie di porto	Biglietteria	Fornitore	Responsabili della viabilità
Ogni altro soggetto coinvolto			

**Il progetto prevede di collegare via satellite tutti i soggetti coinvolti per poter trasmettere i dati in rete**



The diagram illustrates a satellite communication network. At the top, a TV-Satellite and a Mobile-Satellite are shown. The TV-Satellite is connected to a Telemar NOC (Network Operations Center) on the ground, which is in turn connected to the INTERNET. The Mobile-Satellite is connected to an Inmarsat E/S ground station. A ship is shown in the center, receiving data from the TV-Satellite via an 'Outbound' channel and sending data back via a 'Returnchannel' to the Inmarsat E/S ground station.



Operazioni di carico: nave portarinfuse "Filippo Lembo", Deiulemar Spa

## Il lavoro a bordo

### ISCRIZIONI NEL REGISTRO INTERNAZIONALE

I primi mesi del 2003 sono stati caratterizzati da una serie di incontri sindacali per l'iscrizione di nuove navi nel Registro Internazionale Italiano, e per la sottoscrizione di accordi di deroga, con aziende che imbarcano personale non comunitario.

L'estensione delle deroghe alle navi iscritte nel Registro Internazionale ma con equipaggio italiano, ha portato il sindacato a chiedere un nuovo accordo sui contributi sindacali, sottoscritto l'11 febbraio 2003.

La modifica della legge 30/98, con la possibilità di effettuare viaggi di cabotaggio oltre le 100 miglia, determinerà un incremento nelle richieste di iscrizione nel registro internazionale, che in parte si è già realizzato nel corso dei primi mesi del 2004.

### CONTRATTAZIONE COLLETTIVA

Il rinnovo dei contratti collettivi nazionali di lavoro si è inserito in un momento di forti contrasti all'interno delle confederazioni sindacali Cgil, Cisl e Uil. Il nostro settore, anche in virtù di corrette relazioni industriali tra la Confitarma e le tre segreterie nazionali, non ha risentito, in maniera significativa, degli aspri contrasti che hanno caratterizzato i rap-

porti interni al sindacato ed esterni nei confronti del Governo sui temi delle riforme.

La piattaforma rivendicativa, in linea con quelle presentate in altri settori industriali, non ha tenuto conto, nella richiesta degli incrementi salariali, dei criteri contenuti nel protocollo 23 luglio 1993. I tassi di inflazione programmata indicati dal Governo sono stati contestati dai Sindacati come improponibili e lontani dai tassi reali di inflazione. I problemi del salario si sommano a quelli relativi al settore del rimorchio, per la conflittualità locale, e al cabotaggio nazionale, per la drastica riduzione degli sgravi contributivi.

Dopo una paziente opera di limatura dei problemi, l'11 giugno 2003 si sono concluse positivamente le trattative per il rinnovo dei contratti, senza rotture all'interno dei tre sindacati e senza alcuna dichiarazione di sciopero. Gli aumenti sono stati in parte differenziati, prevedendo un minor onere per le attività di cabotaggio nazionale.

Il 1° luglio si è concluso anche il rinnovo del CCL per gli addetti amministrativi. A dicembre del 2004 scadrà il biennio economico dei contratti di lavoro, le parti dovranno negoziare gli incrementi retributivi per il biennio 2005-2006.

Nel mese di settembre il Governo, su delega del Parlamento, ha emanato il decreto legislativo 276/2003 sulla riforma del mercato del lavoro (legge Biagi). Si tratta di una complessa opera di riorganizzazione delle varie tipologie di rapporto di lavoro che realizza un sistema integrato rispondente alle richieste aziendali di flessibilità. L'attuazione di una parte della riforma necessita di accordi interconfederali, in corso di realizzazione, e di regolamenti da parte del Ministero del Lavoro. Pertanto, nel corso del 2004 sarà necessario un confronto con il sindacato per l'applicazione di alcune forme di lavoro previste dalla riforma Biagi, nel settore degli amministrativi.

## Formazione e certificazione degli equipaggi

### RIFORMA SCOLASTICA

Il 28 marzo 2003 è stata approvata la legge di delega al Governo per la definizione delle norme generali sull'istruzione e dei livelli essenziali delle prestazioni in materia di istruzione e formazione professionale. I principi ed i criteri direttivi fissati dalla legge prevedono che il secondo ciclo del nuovo sistema educativo di istruzione e di formazione sia costituito dal sistema della formazione professionale, di competenza regionale, e dal sistema dei licei, comprendente anche i licei tecnologici articolati in indirizzi corrispondenti ai diversi fabbisogni formativi.

Nell'ambito delle consultazioni legate al processo di attuazione della legge, Confitarma dovrà impegnarsi affinché i licei tecnologici ereditino le attuali filiere dell'istruzione tecnica ed i settori operativi che caratterizzano le attività del *cluster* marittimo italiano trovino riferimento in un corrispondente indirizzo tecnologico liceale.

### SEAFARERS' IDENTITY DOCUMENTS CONVENTION, 2003 (SIDs 2003)

Il 3 giugno 2003, la Conferenza Generale dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro, nel corso della novantunesima sessione di lavori, ha adottato una convenzione denominata "Seafarers' Identity Documents Convention, 2003" concernente i documenti d'identità dei lavoratori marittimi. In base alla convenzione, i lavoratori marittimi saranno obbligati al possesso di un documento d'identità che, sotto forma di un codice a barre, includa le caratteristiche biometriche comprensive della rappresentazione elettronica delle impronte digitali del possessore.

Quando sarà implementata, la nuova Convenzione contribuirà in modo significativo a ridurre buona parte delle preoccupazioni connesse con la certezza dell'identità di migliaia di lavoratori marittimi di diverse nazionalità che si spostano da una parte all'altra del mondo e, allo stesso tempo, garantirà agli stessi lavoratori il diritto di usufruire di franchigie nei porti di scalo o di transitare nel territorio dei Governi contraenti al momento dell'imbarco e dello sbarco. La Convenzione SIDs 2003 entrerà in vigore sei mesi dopo la ratifica da parte di almeno due Stati; in questo contesto, Confitarma farà tutto il possibile affinché la Convenzione OIL relativa ai documenti d'identità dei lavoratori marittimi sia ratificata ed applicata al più presto.





*Sala macchine*

modello di corso dell'IMO e ad attestare l'avvenuto addestramento di ogni singolo SSO per ciascuna nave superiore a 500 tonnellate di stazza lorda. Per quanto attiene le necessità certificative e l'opportunità di incorporare l'addestramento SSO nel codice della Convenzione STCW, l'armamento proseguirà la sua attività di persuasione affinché la questione sia posticipata di almeno un anno per consentire un'entrata in vigore dell'ISPS Code più graduale.

## **STCW – WHITE LIST**

Nel corso del 2003, mediante la stipula di ulteriori accordi, è proseguita l'attività di conferma del riconoscimento dei certificati STCW rilasciati da Paesi Terzi a lavoratori marittimi impiegati a bordo di navi nazionali.

A partire da agosto 2004, i governi dei Paesi aderenti all'IMO dovranno presentare i loro rapporti quinquennali per comprovare il mantenimento degli standards qualitativi che avevano loro consentito di meritare un posizionamento nella cosiddetta "White List". A tale riguardo, è bene rammentare che la prescrizione della Regola I/8 della Convenzione STCW potrebbe generare spiacevoli conseguenze se si considera che alcuni Paesi potrebbero revocare il riconoscimento dei certificati nei confronti dei Paesi che non compariranno più nella "White List" aggiornata.

## **RIFORMA DELL' APPRENDISTATO**

Con il decreto legislativo 10 settembre 2003, n.276, il Governo ha dato attuazione alle deleghe in materia di occupazione e riforma del mercato del lavoro di cui alla legge 14 febbraio 2003, n.30 (Legge Biagi).

Sebbene potranno essere emanate disposizioni modificative del decreto legislativo 276/2003 di riforma del mercato del lavoro e l'operatività degli istituti richiamati nell'articolo potrà variare in funzione degli strumenti attuativi che saranno adottati, sarà necessario valutare con attenzione la nuova disciplina dell'apprendistato introdotta dal provvedimento, per verificare l'applicabilità del nuovo istituto formativo al settore marittimo.

## **ADDESTRAMENTO SSO**

Nel mese di settembre 2003, l'IMO - Organizzazione Marittima Internazionale - ha sviluppato un modello di corso per l'addestramento dei "Ship Security Officers", nuova mansione di bordo prevista dal codice ISPS adottato dall'IMO sotto forma di emendamenti alla convenzione SOLAS.

Entro il 1° luglio 2004, l'armamento sarà fortemente impegnato a sviluppare programmi aziendali di addestramento per SSO allineati al

## Sicurezza della navigazione (Safety) e protezione dell'ambiente marino

### MARPOL 73/78 – EMENDAMENTI ALL'ANNESSO I

#### DISMISSIONE DI CISTERNE A SCAFO SINGOLO E TRASPORTO OLI PESANTI

Alla fine del 2003, a seguito delle iniziative comunitarie già attuate in materia e delle richieste insistenti della Commissione Europea di riesaminare la normativa internazionale, il 50° MEPC (*Maritime Environment Protection Committee*) dell'IMO –*International Maritime Organisation* -ha elaborato ed approvato le nuove Regole 13 G e 13 H dell'Annesso I della Convenzione MARPOL 73/78 e si è così chiuso il secondo e, si spera, ultimo, ciclo di discussioni sulle modifiche delle date di *phasing out* per le petroliere a singolo scafo e sulle nuove norme per il trasporto di oli pesanti.

Infatti la ferma volontà manifestata dalla Commissione dopo l'incidente della nave cisterna "Prestige", di apportare ulteriori profonde modifiche alle norme sul doppio scafo da poco entrate in vigore a livello internazionale, ha messo l'IMO di fronte ad un preoccupante bivio: o ammettere una regionalizzazione di aspetti normativi fondamentali o accettare di ridiscutere alcuni essenziali aspetti dell'Annesso I della MARPOL che erano stati affrontati e risolti appena alcuni mesi prima dell'affare Prestige. Con grande fatica e dopo accesi confronti si è scelta questa seconda via e, come detto, nel corso del 50° MEPC si è raggiunto un soddisfacente accordo internazionale di compromesso che ha portato al varo di sostanziali modifiche alla Reg. 13 G sul *phasing out*, all'emendamento della nuovissima Reg. 13 H sul trasporto di oli pesanti e di un nuovo schema sul *Condition Assessment (CAS)*. In breve, la nuova Reg. 13 G prevede che tutte le navi cisterna di cat. 1 (le cosiddette navi PRE-MARPOL – le più vecchie) dovranno essere dismesse entro il 2005; che tutte le navi cisterna di cat. 2 (quelle a semplice scafo ma dotate di zavorra segregata dette navi MARPOL – le ultime di questo tipo) dovranno, in funzione dell'anno e del tipo di costruzione, essere dismesse non oltre il 2015.

Per le navi di categoria 3 (navi cisterna con portata massima di 20.000/30.000 dwt a seconda che trasportino petrolio greggio o prodotti raffinati) valgono gli stessi limiti previsti per la categoria 2.

L'altra norma innovativa adottata è la Reg. 13 H sul trasporto di oli pesanti (petrolio greggio, olio combustibile, bitume) che vieta, dopo il 2005, l'utilizzo di navi a semplice scafo per questi carichi, spostando peraltro tale divieto al 2008 per le navi di portata inferiore alle 5.000 dwt.

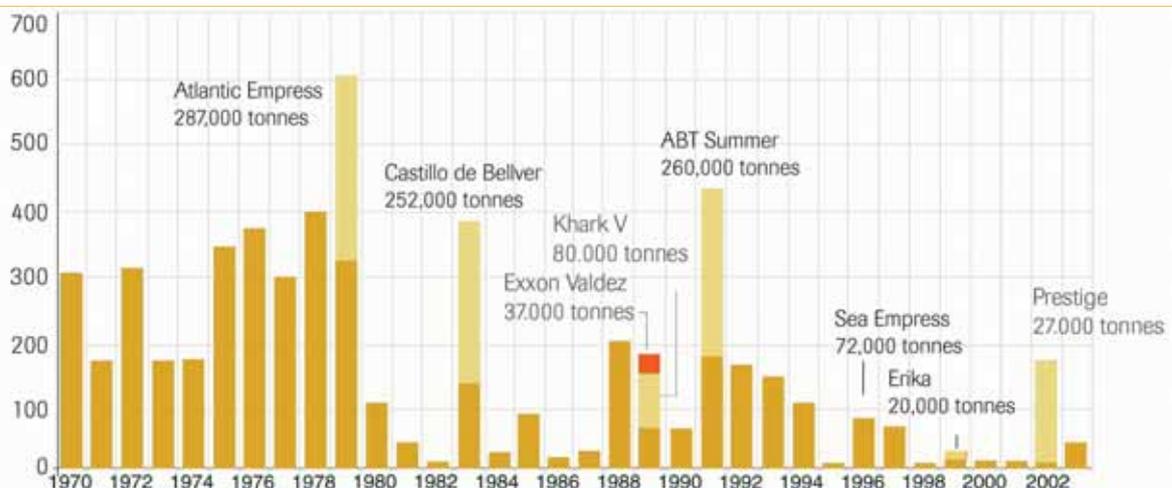
L'ultima modifica è stata apportata al regime del CAS che è norma tecnica che si riferisce alla frequenza e all'estensione delle ispezioni che la nave cisterna di età superiore a 15 anni deve superare per poter continuare nel suo traffico commerciale.

#### L' ANDAMENTO DEGLI SVERSAMENTI INCIDENTALI DI IDROCARBURI

È importante sottolineare che nel corso di più di trenta anni si rileva una notevole riduzione degli sversamenti di idrocarburi in mare a seguito di un sinistro marittimo. Anche i recenti eclatanti casi degli incidenti delle cisterne "Erika" e "Prestige" si collocano in un trend di miglioramento di lungo periodo.

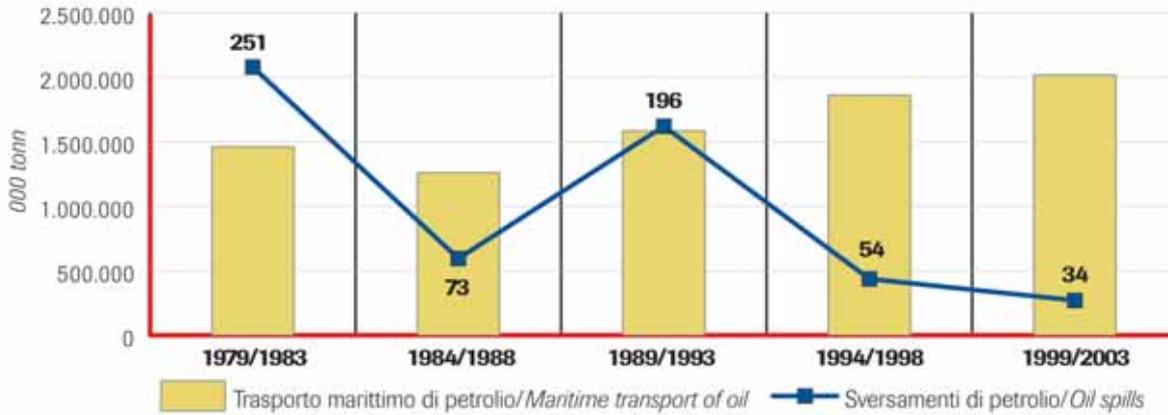
#### I principali incidenti marittimi con sversamento di idrocarburi dal 1970 ad oggi

*Principal maritime casualties with petroleum releases since 1970*



Fonte / Source: ITOFF

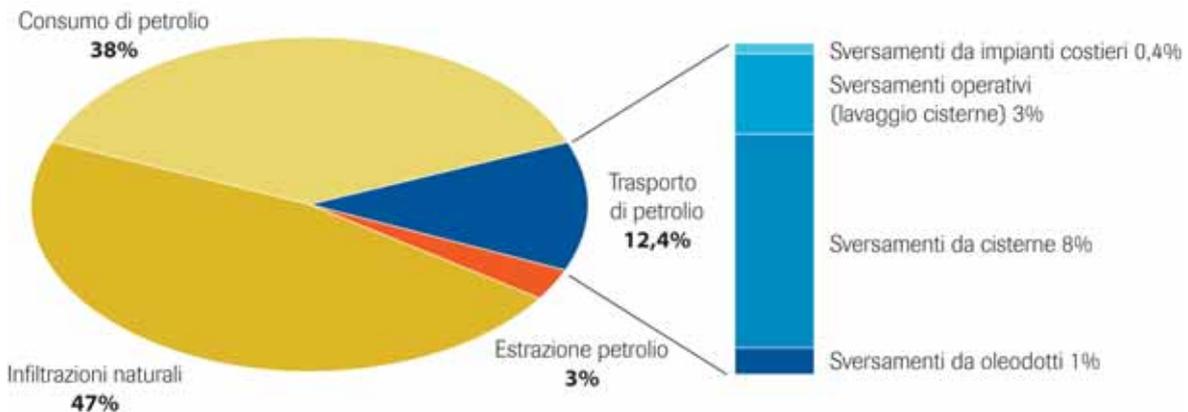
**Traffico marittimo di petrolio e sversamenti annuali medi**  
*Maritime traffic of oil and average spill per year*



Fonte: Elaborazione Confitarma su dati Fearnley e ITOPF / Source: Confitarma processing of Fearnley and ITOPF data

Inoltre le statistiche dimostrano come la maggior parte dell'inquinamento marino da idrocarburi non è costituito dal trasporto petrolifero ma è di origine naturale e terrestre.

**Media annuale mondiale di sversamenti di petrolio per diverse fonti**  
*Annual world average of petroleum releases by source*



Fonte / Source: National Research Council

**PSC - PORT STATE CONTROL**

La bandiera italiana è riuscita a risalire negli ultimi anni da una posizione abbastanza scomoda in lista "grigia" a una più consona del triennio 2000/2002 in lista "bianca". Nel 2003 questa posizione è scesa leggermente a causa del numero di detenzioni riscontrato nel corso dell'anno; infatti dopo un buon inizio, la situazione è declinata nell'ultimo trimestre dell'anno fino ad avere, a fine 2003, 13 navi detenute.

Il proseguimento di questo trend porterebbe un danno a tutta la flotta italiana, specie in un periodo come questo, nel quale l'obbligo alla massima qualità, prima che un'esigenza commerciale, è percepito come un dovere sociale. I risvolti sfavorevoli potrebbero essere di ampia portata e pertanto l'armamento italiano dovrà prestare la massima attenzione su questi aspetti della gestione della nave. Confitarma, in collaborazione con il Comando Generale delle Capitanerie di porto, ha da tempo intrapreso numerose iniziative a carattere istruttivo e organizzativo per far rientrare il numero di detenzioni nei limiti fisiologici e mantenere la bandiera italiana in lista "bianca".

**Port State Control - Performance della flotta italiana**  
*PSC - Italian fleet performance*

	2000	2001	2002	2003
Ispezioni / Inspections	265	247	287	337
Detenzioni / Detentions	17	13	10	13
	6,4%	5,2%	3,4%	3,8%

## CENTRO EMERGENZE MARE

Confitarma sta lavorando al progetto per la creazione di un Centro Emergenze Mare, gestito direttamente dall'armamento in collaborazione con Sviluppo Italia, per tutelare l'immagine di qualità del naviglio di bandiera nell'ambito della comunità internazionale e per fornire il proprio contributo al miglioramento della protezione del patrimonio naturalistico e turistico rappresentato dai nostri mari e dalle nostre coste affiancando le Istituzioni già preposte a questo scopo. Il progetto nasce dalla volontà di creare una struttura in grado di migliorare la tempestività e l'efficacia della risposta alle crisi marittime, agevolando la comunicazione fra i vari soggetti coinvolti in caso di crisi marittima: la nave, la società armatoriale, gli enti per l'assistenza in mare, i registri di classifica e gli esperti.

Il Centro Emergenze Mare si propone di salvaguardare la vita umana in mare e il più alto livello di prevenzione dell'inquinamento marino, mediante il pieno utilizzo, esteso a tutti i soggetti coinvolti, delle potenzialità oggi offerte dai più avanzati sistemi di telecomunicazione e di gestione delle emergenze.

### Progetto



## CENTRO EMERGENZE MARE S.r.l.

UNITÀ DI MONITORAGGIO E SUPPORTO NELLE CRISI MARITTIME

#### OBIETTIVI:

Il Centro Emergenze Mare nasce dalla volontà di creare una struttura in grado di:

- intervenire con tempestività ed efficacia agevolando la comunicazione fra i vari soggetti coinvolti in caso di crisi marittima: la nave, la società armatoriale, gli enti per l'assistenza in mare, i registri di classifica e gli esperti;
- salvaguardare la vita umana in mare;
- assicurare il più alto livello di prevenzione dell'inquinamento marino, mediante il pieno utilizzo, esteso a tutti i soggetti coinvolti, delle potenzialità oggi offerte dai più avanzati sistemi di telecomunicazione e di gestione delle emergenze;
- estendere il supporto tecnico ed informativo anche alle unità da diporto.

#### SEDE: GENOVA.

Sarà allestita una Sala Crisi dotata di un sistema centralizzato di raccolta, gestione e trasmissione di dati-nave, in funzione sia in situazioni di crisi sia nell'operatività ordinaria, dotata di Sistema satellitare Purplefinder, visualizzazione centralizzata mediante videowall, centralino con linee dedicate, etc.

#### FUNZIONI:

*Funzioni ordinarie:*

- Monitoraggio della posizione nave e trasmissione informazioni e dati-nave alle società armatrici
- Trasmissione automatica dati ARES a centrale operativa MRCC di MARICOGECAP

*Funzioni in caso di crisi:*

- Attivazione della Sala crisi dove si riunisce il "Team di crisi" operativa 24 ore su 24
- Collegamenti dedicati con il Comandante della nave, l'azienda, gli enti competenti, la società di classifica e altri soggetti necessari fornendo assistenza e agevolando lo scambio di informazioni con gli enti competenti nella gestione della crisi.

#### PERSONALE:

Due dirigenti responsabili della gestione operativa e della comunicazione, tre tecnici per il sistema di telecomunicazione e data base, due esperti addestrati al pronto intervento operativo e di comunicazione.



**PROTEZIONE DELL' AMBIENTE**

L'Italia è all'avanguardia tra i paesi europei nella tutela dell'ambiente, grazie ai numerosi interventi e attività di istituzioni pubbliche e private che hanno portato alla creazione di un elevato numero di aree protette e all'ottimizzazione della loro gestione.

In questo contesto è nata la collaborazione con il Ministero dell'Ambiente al fine di promuovere le Aree Protette del nostro Paese, nella consapevolezza della loro importanza sia in termini strettamente naturalistici che economici.

**Progetto**

**PROMOZIONE DEL SISTEMA NAZIONALE DELLE AREE PROTETTE**

**OBIETTIVI:**

Contribuire alla tutela delle aree di valore naturalistico sensibilizzando il pubblico alla salvaguardia dell'ambiente e nel contempo invitandolo a visitare l'intero territorio italiano.

**STRUMENTI:**

Per conseguire questo risultato saranno utilizzate, come strumento di comunicazione, le navi con passeggeri, in quanto, oltre ad essere uno dei mezzi di trasporto più impiegati nel periodo estivo, permettono al pubblico di conoscere e scoprire le aree protette in un'ottica diversa.

Sulle navi saranno a disposizione spazi dedicati con cartelloni, cartoline, depliant, cartine illustrative; inoltre verranno proiettati filmati sui parchi e sulle riserve naturali e verrà promosso un concorso fotografico i cui premi verranno assegnati nel corso di manifestazioni appositamente organizzate nei principali porti italiani.

**DURATA:**

Dal 1° luglio 2004 al 31 gennaio 2005

**Emozionatevi, naturalmente**  
Il Sistema Nazionale delle Aree Protette vi offre esperienze indimenticabili

**AREE MARINE PROTETTE**  
**Emozionatevi, naturalmente**  
Le Aree Marine Protette vi offrono esperienze indimenticabili

**PARCHI NAZIONALI**  
**Emozionatevi, naturalmente**  
I Parchi Nazionali vi offrono esperienze indimenticabili

## BALLAST WATER MANAGEMENT CONVENTION

Dopo oltre dieci anni di discussioni, il 50° Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO ha finalmente predisposto il testo finale della Convenzione sulle acque di zavorra e sui sedimenti, testo che è stato approvato in via definitiva nel corso di una Conferenza che si è tenuta presso l'IMO dal 9 al 13 febbraio 2004. Purtroppo il testo adottato dalla Conferenza, a causa del poco tempo disponibile per il dibattito sui punti lasciati ancora indeterminati, contiene un certo numero di ambiguità e non risponde in maniera chiara ed univoca ad alcuni irrinunciabili requisiti di una normativa applicabile al settore marittimo: che cosa una nave deve fare, dove lo deve fare e quando lo deve fare.

Forse il primo dei punti – che cosa una nave deve fare – è quello meglio definito e infatti le navi nuove ed esistenti dovranno, se previsto, effettuare durante il viaggio il cambio di almeno il 95% dell'acqua di zavorra e a tal fine sarà sufficiente, per il momento, far circolare attraverso le cisterne di zavorra un quantitativo d'acqua pari ad almeno tre volte il loro volume.

Le risposte al dove e al quando invece sono legate a parametri ancora da determinare. Per esempio, per il dove, tale cambio di zavorra dovrà essere effettuato ad almeno 200 miglia dalla costa ovvero 50 miglia se è fisicamente impossibile rispettare il limite precedente e in acque profonde almeno 200 m.; in alternativa, quando non è possibile osservare i limiti di cui sopra, in aree designate a tale scopo dai paesi limitrofi; il tutto senza che la nave debba deviare dalla rotta o subire indebiti ritardi.

Per il quando, viene da osservare che le date di implementazione previste, il 2009/2012/2014/2016, a seconda delle varie situazioni, sono slegate dalla data di ratifica che è ancora sconosciuta. Tale data sarà quella in cui almeno 30 paesi membri dell'IMO che rappresentano almeno il 35 % della stazza del naviglio mondiale avranno aderito alla Convenzione; è facilmente prevedibile che ciò potrà essere fonte di iniziative regionali differenziate.

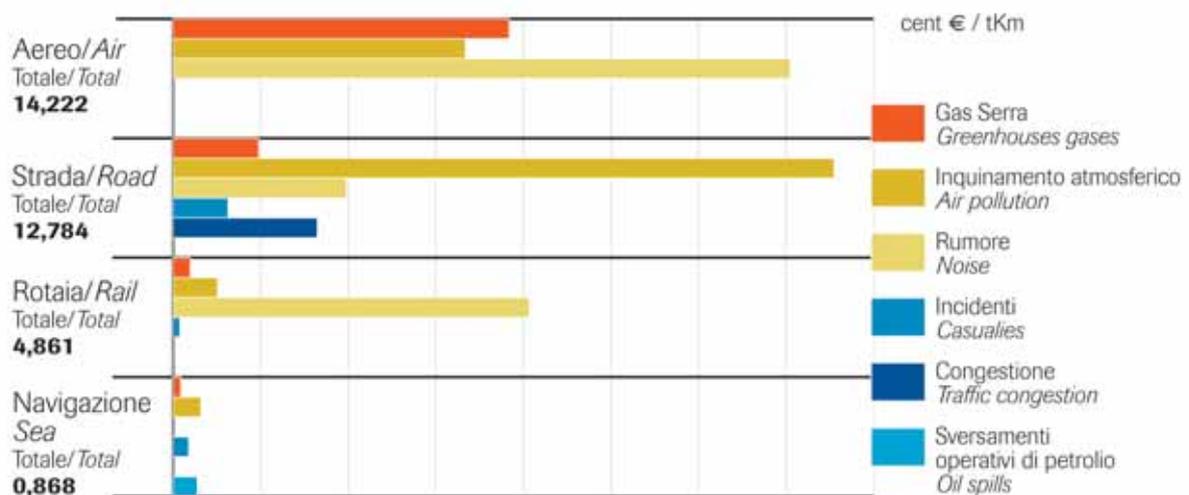
Per non insistere su particolari tecnici o normativi di difficile comprensione, si può sintetizzare il risultato della Conferenza come una nuova normativa di grande impatto futuro sull'armamento ma piuttosto confusa nella sua applicazione e fortemente soggetta a comportamenti individuali e locali non omogenei.

## I COSTI ESTERNI DEL TRASPORTO MARITTIMO

Il trasporto marittimo è la modalità che minimizza i costi che ricadono sulla collettività per tonnellata-km di merce trasportata. Per questa ragione la politica marittima dovrebbe guardare alla tutela ambientale evitando di adottare provvedimenti che potrebbero danneggiare la competitività del trasporto marittimo (come, ad esempio, la riduzione del tenore di zolfo al di fuori delle aree di controllo delle emissioni) e privilegiando quelli per l'integrazione fra le modalità di trasporto.

### Costi esterni medi del trasporto merci in Italia

*Average external costs of transport of good*



Fonte / Source: Amici della Terra



Nave ricerca " Italice ", Diamar spa

Ciò vale soprattutto per le opportunità offerte dalle vie del mare nel nostro Paese, che potrebbero consentire il superamento delle strozzature della rete di trasporto terrestre e il contenimento delle sue esternalità negative.

Questo scenario è reso ancor più stringente dalla Delibera del CIPE del 19 dicembre 2002, in attuazione della Legge 1 giugno 2002, n. 120 (ratifica del Protocollo di Kyoto alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici), con cui l'Italia ha varato il proprio Piano per la riduzione dei gas serra, che fa affidamento sulle "Autostrade del Mare" per contenere la crescita tendenziale delle emissioni di CO<sub>2</sub> del trasporto merci.

Le misure a sostegno del cabotaggio varate con la finanziaria del 2003 possono essere considerate un primo passo affinché il sistema marittimo possa contribuire al rispetto dell'obiettivo nazionale nel periodo 2008-2012.

## **PROPOSTA DI DIRETTIVA COMUNITARIA SULLA RIDUZIONE DEL TENORE DI ZOLFO NEI COMBUSTIBILI MARINI**

In sede comunitaria è stato assai intenso il dibattito sulla proposta di modifica della Direttiva 1999/33 relativa al tenore di zolfo nei combustibili marini utilizzati nelle acque comunitarie.

Confitarma ha più volte richiamato l'attenzione sulle pesanti conseguenze tecniche ed economiche per l'industria marittima senza reali benefici per l'ambiente, qualora dovessero essere approvate le proposte della Commissione e del Parlamento europeo per un combustibile con tenore massimo di zolfo dell'1,5% per le navi passeggeri di linea e dello 0,2% per le navi in porto. Oltre a richiedere interventi di adeguamento degli impianti di tutte le categorie di navi, tali proposte penalizzerebbero in modo ingiustificato proprio il traffico delle Autostrade del Mare ed i traghetti di collegamento con le isole, che invece già offrono un servizio ambientale e sociale al Paese e agli stati limitrofi. Inoltre, tale proposta risulta contraddittoria con le stesse politiche comunitarie a favore dello Short Sea Shipping e delle Motorways of the Sea.

Va peraltro segnalato che l'iniziativa comunitaria va ben oltre le prescrizioni contenute nella normativa internazionale che entrerà in vigore il 19 maggio 2005 (Annesso VI della Convenzione Marpol, per il controllo delle emissioni in atmosfera delle navi), che già prevede una riduzione del tenore di zolfo nelle aree europee più vulnerabili. Confitarma auspica un ripensamento di strategia da parte delle istituzioni comunitarie, al fine di evitare un'asimmetria europea in un settore necessariamente internazionale, che sarebbe di particolare danno, economico e ambientale, per gli interessi del nostro paese. La direttiva dovrebbe limitarsi a dare attuazione alle

misure di tutela ambientale previste dalla normativa internazionale, come già avvenuto nel controllo di altri fattori d'impatto ambientale del settore marittimo. La ratifica dell'Annesso VI anche da parte dell'Italia costituirebbe un importante segnale politico in questa direzione.

## MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELLA GESTIONE AMBIENTALE

Nell'ambito di una politica di promozione della qualità della gestione ambientale, che vede già alcune imprese italiane protagoniste di iniziative d'avanguardia, Confitarma ha avviato nel novembre 2003 il progetto Life Ambiente EMAS SHIP, con il supporto della Commissione Europea, finalizzato 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.

Si tratta di un progetto innovativo, che analizzerà le opportunità di un'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.

### Progetto "Shipping with Emas"



**EMAS SHIP**  
Programma LIFE AMBIENTE  
CON IL CONTRIBUTO DELLO STRUMENTO FINANZIARIO LIFE DELLA COMMISSIONE EUROPEA



**Shipping with EMAS** è un progetto innovativo per la sperimentazione volontaria dei requisiti del regolamento comunitario EMAS II (Eco-management and Audit Scheme, Reg. n.761/2001) nell'impresa marittima. Proposto da Confitarma alla Commissione Europea nell'ambito delle gare sui progetti Life Ambiente, ha lo scopo di sviluppare linee guida settoriali e strumenti metodologici tali da agevolare l'implementazione di tale schema di gestione ambientale da parte delle imprese interessate.

#### Obiettivi del progetto

1. Effettuare una sperimentazione accurata dei requisiti del regolamento EMAS al fine di valutare eventuali ostacoli e individuare soluzioni che possano favorirne l'adozione da parte delle imprese.
2. Mettere a punto e diffondere fra le imprese di armamento "buone pratiche" e linee guida di interpretazione del regolamento EMAS nel settore marittimo, che possano integrare i sistemi già implementati a terra e a bordo a titolo obbligatorio (Safety Management System ai sensi dell'ISM Code).
3. Ridurre i costi d'apprendimento e implementazione del regolamento EMAS II da parte delle imprese, mediante la messa a disposizione di una guida settoriale contenente le metodologie consigliate.
4. Promuovere il monitoraggio ambientale e sostenere il miglioramento continuo delle prestazioni ambientali delle imprese del trasporto marittimo.

#### Partners del progetto:

**D'APPOLONIA**



**DEIULEMAR**

**CONFITARMA**  
Confederazione Italiana Armatori



**RINA**

## Security

A seguito dei tragici eventi del settembre 2001, accanto al tradizionale concetto di sicurezza (*safety*) della navigazione, unanimamente inteso come l'insieme di norme applicabili alla costruzione della nave ed alla gestione in sicurezza della navigazione, si è prepotentemente affacciato nel panorama dello shipping mondiale il concetto di "*security*", per indicare un insieme di nuove misure obbligatorie applicabili a società di navigazione, navi e porti per cercare di prevenire il più possibile, se non di evitare i rischi derivanti da azioni terroristiche, sabotaggi, atti di pirateria.

A livello comunitario, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato il Regolamento (CE) n. 725/2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali che traspone nell'ordinamento comunitario la normativa IMO del 2002 riguardante la prevenzione di atti di terrorismo contro le navi (*interfaccia nave/porto*), realizzata attraverso emendamenti alla Convenzione SOLAS 74/78, in particolare il nuovo Capitolo XI-2 e l'adozione del Codice ISPS. L'obiettivo è 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 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, nel gennaio 2003 è stato istituito, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, un Comitato interministeriale per la sicurezza dei trasporti marittimi (CISM) con il compito di coordinare l'intera materia ed in particolare di seguire l'applicazione in Italia del nuovo Codice International Ship and Port Facility Security (ISPS), adottato dall'IMO nel 2002.

Il CISM ha subito evidenziato come l'entrata in vigore del Codice ISPS - prevista per il 1° luglio 2004 e che interesserà circa 43.000 unità mercantili in tutto il mondo - sia fonte di estrema preoccupazione per l'armamento nazionale interessato. Infatti, il Codice dovrà essere applicato a tutta la flotta italiana impegnata in traffici internazionali (circa 500 navi) che per poter operare dovrà essere in possesso di un certificato di sicurezza rilasciato, al termine di una complessa procedura, dal Comando delle Capitanerie di porto.

La preparazione, la presentazione, l'esame (sentito anche il Ministero dell'Interno) e la successiva approvazione del piano di sicurezza cartaceo della nave - che precedono l'effettuazione delle visite tecniche della flotta, ovunque sia dislocata, per il rilascio del certificato finale - richiedono infatti tempi che appaiono di gran lunga maggiori di quelli concessi dal Codice ISPS.

Per tali motivi l'Armamento ha richiesto che l'Amministrazione delegasse alle RSO (Organizzazioni Riconosciute per la Security) quanto meno il compito di visitare le navi in navigazione estera continuativa, come peraltro fatto dalla maggioranza dei paesi marittimi, ad esclusione del Regno Unito.

Più in generale, si è registrato un evidente conflitto di competenza tra i Dicasteri (Trasporti ed Interno) e gli Enti (Autorità portuali e Comando delle C.P.) coinvolti in tema di *Maritime Security* che ha pesantemente ritardato soprattutto l'emanazione delle necessarie linee guida in ambito di sicurezza portuale.

Nell'ambito della strategia della Commissione europea, volta al rafforzamento delle politiche di *security* dell'intera catena del trasporto, è stata adottata nel 2003, una proposta di Direttiva che amplia a tutta l'area portuale le normative relative alla sicurezza marittima attualmente applicata agli impianti portuali, con una certa flessibilità che tiene conto delle specificità nazionali e locali.

L'iter legislativo di tale proposta è tuttora in corso, anche in attesa dei risultati che scaturiranno dal Gruppo di lavoro IMO-OIL (*International Maritime Organization/International Labour Organization*).

## Progetto



# LA TELEMEDICINA



La **telemedicina** ha la finalità di assicurare una assistenza medica a pazienti lontani dai centri sanitari, mediante i mezzi di telecomunicazione e d'informatica.

L'organizzazione mondiale della sanità (OMS) la definisce in maniera più rigorosa come "L'erogazione di servizi di cura e assistenza, in situazioni in cui la distanza è un fattore critico, da parte di qualsiasi operatore sanitario attraverso l'impiego delle tecnologie informatiche e della comunicazione per lo scambio di informazioni utili alla diagnosi, al trattamento e alla prevenzione di malattie e traumi, alla ricerca, alla valutazione ed alla formazione continua del personale sanitario, nell'interesse della salute dell'individuo e della comunità".

Oggi è necessario valutare le prestazioni non solo in termini di velocità di trasmissione ma anche di flessibilità e sicurezza globale offerta dal sistema di comunicazione utilizzato, e dal punto di vista dell'integrità dei dati che di rapidità del collegamento.

**Telemar S.p.A.** attraverso lo sviluppo dei terminali per la trasmissione di dati via satellite, installati a bordo della quasi totalità delle navi che effettuano viaggi internazionali, insieme alla realizzazione di specifiche applicazioni diagnostiche di telemedicina, consente di poter disporre di soluzioni in grado di trasmettere numerose e preziose informazioni a supporto della diagnosi e degli interventi medici a distanza per le navi in navigazione.

L'utilizzo dei sistemi satellitari, già presenti a bordo delle navi, combinati con il kit di Telemedicina, implementato grazie alla collaborazione con il C.I.R.M. - Centro Internazionale Radio Medico, operativo già dal 1935, costituisce uno strumento di grande valore sociale e di sicurezza e di salvaguardia della vita umana in mare.

**Telemar S.p.A.** con la sua presenza dimostra il suo appoggio allo sviluppo delle applicazioni di telemedicina a bordo, che sarà possibile integrare anche alla Centrale di Crisi di Confitarma.

Nave Appoggio " Blu Maden ", Bambini Srl



## Problemi portuali

### LAVORO PORTUALE

È stata emessa la sentenza relativa ai ricorsi presentati presso il TAR Lazio nel corso del 2002 contro la circolare ministeriale prot. n. DEM3/382 del 7/2/2001 e le relative ordinanze delle Autorità portuali applicative che hanno previsto l'obbligo per tutte le imprese portuali autorizzate, comprese le navi operanti in regime di self-handling, di applicare il contratto collettivo di lavoro previsto dall'art. 17, comma 13, della legge n. 84/1994, stipulato in data 1/2/2001 tra le OO.SS. dei lavoratori portuali, l'Assoportisti ed altre Associazioni. Il TAR ha ritenuto fondati i motivi di ricorso dichiarando in particolare l'impossibilità di estendere ad altri lavoratori le condizioni economiche e normative di un contratto collettivo nazionale che per legge può applicarsi esclusivamente ai lavoratori portuali temporanei.

Si è in attesa di conoscere le iniziative che il Ministero intenderà assumere sulla materia. Resta comunque l'auspicio che venga data piena attuazione alla sentenza.

### PROPOSTA DI DIRETTIVA DELLA COMMISSIONE EUROPEA SUI SERVIZI PORTUALI

Dopo un travagliato iter legislativo il Parlamento Europeo nella seduta plenaria del 20/11/2003 ha respinto definitivamente il progetto comune, approvato dal Comitato di Conciliazione in data 29/9/2003 riguardante la proposta di Direttiva sull'accesso al mercato dei servizi portuali.

Dopo tale bocciatura la Commissione europea ha dichiarato che continuerà comunque a garantire l'applicazione dei principi della libera concorrenza a tale settore analizzando i singoli casi concreti che le verranno sottoposti. Peraltro non sembra che il progetto sia stato completamente accantonato in quanto da più parti, in ambito comunitario, emerge la chiara volontà di riprendere il discorso interrotto con la predisposizione di una nuova proposta di Direttiva che si spera farà tesoro della esperienza acquisita sul campo.

### RIFIUTI PRODOTTI DALLE NAVI

Nel giugno 2003 è stato emanato il Decreto legislativo n.182, attuativo della Direttiva 2000/59/CE riguardante gli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico.

Le finalità perseguite dalla Direttiva erano quelle di ridurre gli scarichi in mare dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi nonché di migliorare la disponibilità e l'utilizzo dei relativi impianti portuali di raccolta. La nuova regolamentazione si applica a tutte le navi, a prescindere dalla loro bandiera, che scalano i porti nazionali, compresi pescherecci e imbarcazioni da diporto.

Il DLgs n. 182 del 2003 presenta notevoli aspetti innovativi, sia sotto il profilo della gestione dei rifiuti e dei residui del carico della nave, sia per quanto riguarda la disciplina tariffaria dei relativi servizi. Data la complessità della normativa, Confitarma è più volte intervenuta presso il Ministero dell'Ambiente e presso le varie Capitanerie affinché venissero chiariti alcuni dubbi interpretativi del decreto che potevano dare luogo ad applicazioni in contrasto con la lettera e lo spirito della Direttiva.

Inoltre, si sono venute a creare situazioni di elevata criticità operativa per le navi petroliere e chimichiere, a seguito della decisione presa dalle raffinerie e dai depositi costieri di sospendere il servizio di raccolta delle acque di lavaggio e di sentina dalle navi, a causa dei maggiori oneri economici e burocratici scaturiti dal Dlgs n. 182 del 2003.

La recente emanazione dell'art. 10bis della legge n. 47 del 2004 ha introdotto una soluzione temporanea a tale problema, in attesa dell'emanazione della disciplina delle procedure semplificate previste dagli artt. 31 e 33 del decreto n. 2 del 1997 (c.d. decreto Ronchi). Inoltre, al superamento di altre difficoltà derivanti dall'attuazione del Dlgs n.182, ha contribuito l'emanazione di una circolare del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, con la quale sono stati forniti importanti chiarimenti su alcuni aspetti controversi della normativa.

## RIMORCHIO

Dopo una lunga istruttoria il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato la Circolare Prot. n. DEM3/1589 del 17/6/2003 contenente i nuovi criteri e meccanismi di formazione delle tariffe del servizio di rimorchio portuale, dando così concreta attuazione anche per tale servizio alle disposizioni legislative contenute nell'art. 14 comma 1 bis della legge 28/1/1994 n.84. Le nuove disposizioni comportano sostanziali modifiche della precedente disciplina ministeriale riguardanti le istruttorie tariffarie del servizio di rimorchio e la loro prima applicazione avrà luogo nel biennio 2004-2005 a partire dal mese di aprile 2004.

## PILOTAGGIO - ORMEGGIO – RACCOMANDATARI MARITTIMI

A partire dal gennaio 2003 sono entrate in vigore le nuove tariffe di pilotaggio nei porti nazionali valide per il biennio 2003-2004. Detto adeguamento, intervenuto dopo una lunga istruttoria in sede ministeriale, ha comportato un incremento medio ponderato nazionale del 2,59% con un tetto invalicabile del +5% e del -5% nei singoli porti. In sede ministeriale sono stati avviati i lavori per la risoluzione di alcune importanti problematiche, individuate nel corso dell'istruttoria tariffaria, in particolare la revisione dell'attuale sistema della ripartizione delle quote dei pensionati piloti e superstiti nonché l'estensione del servizio di pilotaggio in VHF nei porti nazionali. Si dovrà inoltre affrontare la revisione della formula tariffaria e la individuazione di una proposta di agevolazioni tariffarie per il traffico marittimo di cabotaggio rientrante nel progetto delle Autostrade del Mare.

Sempre nel 2003 si è inoltre proceduto all'istruttoria tariffaria in sede ministeriale per rinnovo delle tariffe dei servizi di ormeggio e battellaggio svolti nei porti nazionali dai Gruppi Ormeggiatori e Battellieri. L'istruttoria si è conclusa con l'emanazione da parte del Ministero di una propria Circolare con la quale viene stabilito l'adeguamento delle tariffe di tali servizi per il biennio 2004-2005 a decorrere dall'1/2/2004. Detto adeguamento è intervenuto dopo circa 8 anni dall'ultimo incremento reale ed ha comportato variazioni differenziate da porto a porto con un incremento medio ponderato a livello nazionale pari al +3,35%. Al fine di incentivare il trasporto marittimo di persone e merci in linea con l'esigenza di un riequilibrio modale del sistema trasportistico nazionale, nell'ambito dell'istruttoria tariffaria ministeriale, è stato inoltre stabilito che i nuovi decreti tariffari contengano una tariffa agevolata per i servizi di ormeggio e disormeggio prestati alle navi traghetto ro-ro passeggeri, merci e miste impegnate in tratte marittime che collegano con regolarità due o più porti, prevedendo anche l'introduzione, negli scali dove non esiste una tariffa agevolata per tale tipologia di navi, di una riduzione della tariffa base non inferiore al 25%, fatte salve alcune limitate eccezioni relative a porti minori, individuate nel corso dell'istruttoria ministeriale.

Nel corso del 2003 sono state adeguate anche le tariffe degli agenti raccomandatari marittimi, previa istruttoria ministeriale, per il biennio 2003-2004 con un incremento del 4% e validità dal 1° febbraio 2003 al 31 dicembre 2004.

## Comunicazione

L'Italia è un Paese geograficamente e storicamente molto legato al mare ed alle navi. Larga parte della storia, della cultura, dell'economia italiana traggono origine dalla componente marittima nazionale. Nonostante ciò, sembra che gli italiani abbiano rimosso i loro legami con il mare e con la cultura marittima trascurandoli sia dal punto di vista delle funzioni pratiche che da quello dell'immaginario e degli stili di vita. I media, ad esempio, danno risalto al comparto marittimo soprattutto quando si verificano sciagure in mare. Oggi esigenze di sviluppo, di logistica e condizioni collettive sembrano consentire un effettivo rilancio della cultura marittima in Italia; inoltre il mare è un patrimonio di risorse ambientali e sociali per l'Italia, spesso sottovalutato e quasi dimenticato anche dalle istituzioni. Occorre dunque potenziarne presenza e immagine affinché possa apportare tutto il valore aggiunto che è in grado di produrre.

Per questo Confitarma ha elaborato il programma "L'Italia del Navigare", un contenitore di otto progetti per contribuire al rilancio ed alla riscoperta della cultura marittima in Italia ed in Europa, intervenendo su cultura, territorio, immagine, promozione, sociale, comunicazione, interessi, conoscenza. Il programma, presentato al Presidente della Repubblica il 22 marzo 2004, prevede l'indispensabile coinvolgimento di tutti i soggetti che operano nel mondo marittimo, dalle aziende alle istituzioni, senza i quali non sarà possibile agire per un credibile rilancio del Mare in Italia.

## Progetto



# L'ITALIA DEL NAVIGARE

Programma per il rilancio della cultura del Mare e dell' Armamento



Il programma L'Italia del Navigare è un "contenitore" di progetti ed attività complementari e sinergiche, tutte concorrenti ad ottenere le medesime finalità ma ciascuna agendo su aspetti diversi, talvolta parzialmente sovrapposti.

In particolare, L'Italia del Navigare consta di otto progetti differenti, in grado di contribuire al rilancio ed alla riscoperta della cultura marittima nazionale intervenendo su altrettanti ambiti, quali: cultura, territorio, immagine, promozione, sociale, comunicazione, interessi, conoscenza.

È un programma in continua elaborazione ed aggiornamento, che consente di introdurre nuove proposte e modificare i lavori già attivati.

PROGETTO	AMBITO
Orizzonti del mare	Cultura
In giro per ... l'Italia del mare	Territorio
La Giornata del Mare	Immagine
Il Mare per il Mare	Promozione
Un mare ... di solidarietà	Sociale
Comunicare il mare	Comunicazione
I forum di convergenza	Interessi
I quaderni del mare	Conoscenza

## I Progetti

### Orizzonti del mare - Spazio di riflessione culturale della Confederazione Italiana Armatori

Diffondere, promuovere e sostenere la cultura dell'armamento liberandola dall'isolamento che la circonda, realizzando un ciclo di incontri tematici con esperti del settore e non sulla base di una Indagine sugli italiani appositamente realizzata. I primi temi:

- Gli italiani e il mare: una passione senza confidenza (6 luglio 2004)
- Media e navigazione: un incontro possibile? (ottobre 2004)
- I giovani ed il lavoro, quali prospettive per chi sceglie il mare? (novembre 2004)

### In giro per ... l'Italia del mare - Le imprese italiane di navigazione incontrano il territorio

Riallacciare una rete di rapporti e di relazioni dirette con le singole realtà locali, attraverso un ciclo itinerante di incontri in tutti i porti italiani nel corso dei quali chiamare a ragionare i rappresentanti delle diverse realtà interessate sui temi marittimi e della portualità (comuni, province, regioni, associazioni locali, camere di commercio, porti, autonomie funzionali, università...).

Il calendario dei primi incontri:

- 26 Marzo 2004: Livorno
- 1 Aprile 2004: La Spezia
- 11 Maggio 2004: Trieste
- 10 Giugno 2004: Genova
- 2 Luglio 2004: Savona
- Settembre 2004: Napoli
- Ottobre 2004: Cagliari

### La Giornata del Mare

Ogni città di mare e non si aprirà al grande pubblico, musei del mare, acquari, porti, arsenali saranno visitabili gratuitamente per tutta la giornata, sarà possibile visitare le navi civili e militari.

Per far ricordare agli Italiani l'importanza della risorsa mare e dei suoi uomini riscoprendone la sua bellezza.

### Il Mare per il Mare - Le navi veicolo di comunicazione per la salvaguardia dell'ambiente

S'intendono portare avanti iniziative e proposte che possano offrire un contributo al mondo marittimo da parte del mondo marittimo stesso.

Sono allo studio diverse attività in grado di incrementare le sinergie interne al comparto marittimo e della navigazione, tra cui:

- Promozione delle aree marine protette a bordo di tutte le navi passeggeri italiane
- Finanziamento di borse di studio per orfani di marittimi attraverso vendita di gadget a bordo di navi passeggeri
- La promozione del comparto marittimo all'interno di tutte le sedi possibili di attività del settore

### Un mare ... di solidarietà'

L'armamento non si scorda dei più deboli, di chi è in difficoltà. Le navi sono state nel tempo un veicolo di speranza per tutti quegli uomini costretti dalla fame e dalle difficoltà ad abbandonare il proprio paese.

### Comunicare il mare

Si tratta di una vera e propria operazione di rilancio del mondo marittimo ed armatoriale utilizzando ogni possibile canale mediatico: stampa, radio, televisioni devono conoscere il ruolo economico e sociale che il cluster marittimo riveste per l'economia italiana.

### I forum di convergenza

Un'idea nata con l'obiettivo di avvicinare il mondo finanziario, quello del territorio e quello della comunicazione al grande settore del Mare, attraverso l'istituzione di tre tavoli permanenti di confronto: uno con gli operatori della finanza, uno con quelli della comunicazione, uno con i rappresentanti delle realtà territoriali.

### I quaderni del mare

Uno strumento di lavoro, di conoscenza, di divulgazione del mondo del Mare, da realizzare con cadenza almeno semestrale. Temi: approfondimenti, statistiche, dati, etc..



## Traffici marittimi mondiali

Nel 2003 il commercio marittimo mondiale, con un volume di merci trasportate pari a 5.840 milioni di tonnellate, registra un aumento del 4,4% rispetto all'anno precedente.

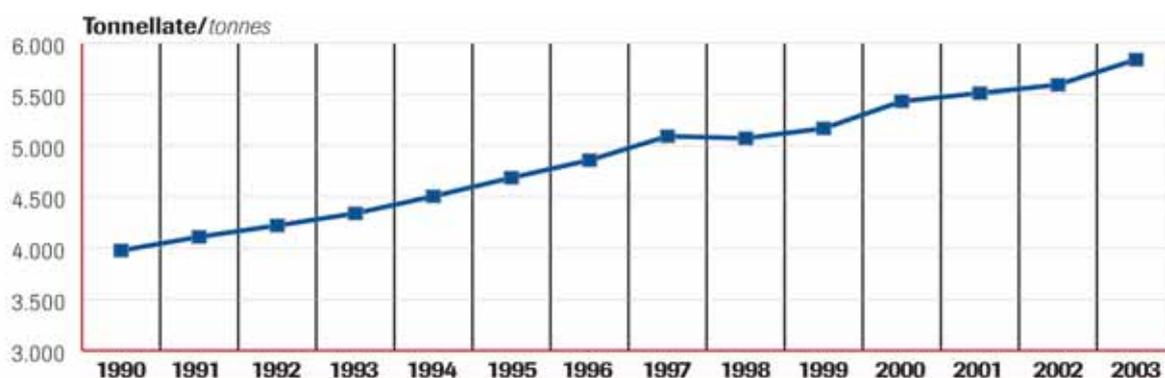
La domanda di servizi di trasporto marittimo, definita sia dalla quantità sia dalle distanze, pari a 24.589 miliardi di tonnellate-miglia, registra un aumento del 5,5% a fronte della modesta crescita pari allo 0,2% del 2002.

Nel 2003 la maggior parte dei mercati marittimi registra andamenti positivi anche se con significative variazioni nel corso dell'anno.

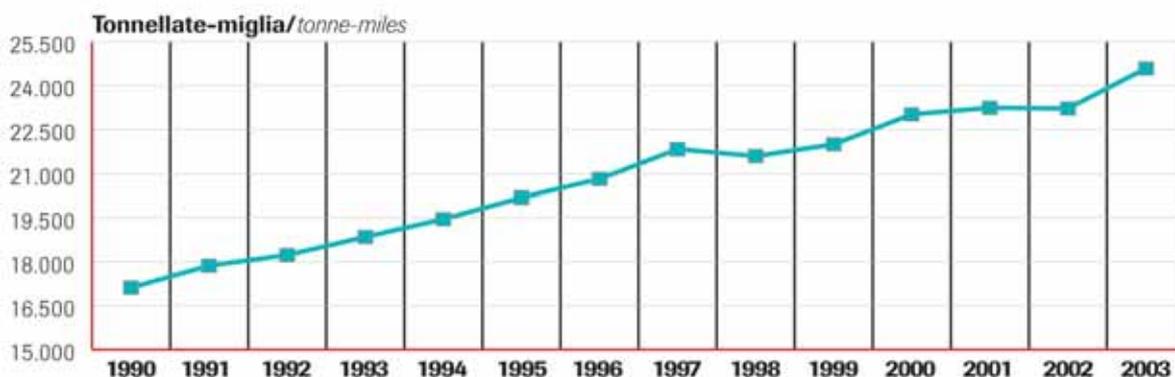
### Traffico marittimo mondiale

*World seaborne trade*

milioni di tonnellate / *million tons*



miliardi di tonnellate miglia / *billion tonne-miles*



Tonnellate miglia: prodotto tra le tonnellate trasportate e le miglia navigate / *Tonne-miles: product between tonnes carried and miles sailed*

Fonte / *Source: Fearnley - Review 2003*

Porto di Salerno



## PETROLIO GREGGIO E PRODOTTI PETROLIFERI

I traffici di petrolio via mare registrano nel 2003 un incremento del 4,1%, a seguito del forte aumento della domanda cinese, della ripresa economica statunitense nonché del clima rigido (+3,9% petrolio greggio e +5,1% prodotti petroliferi).

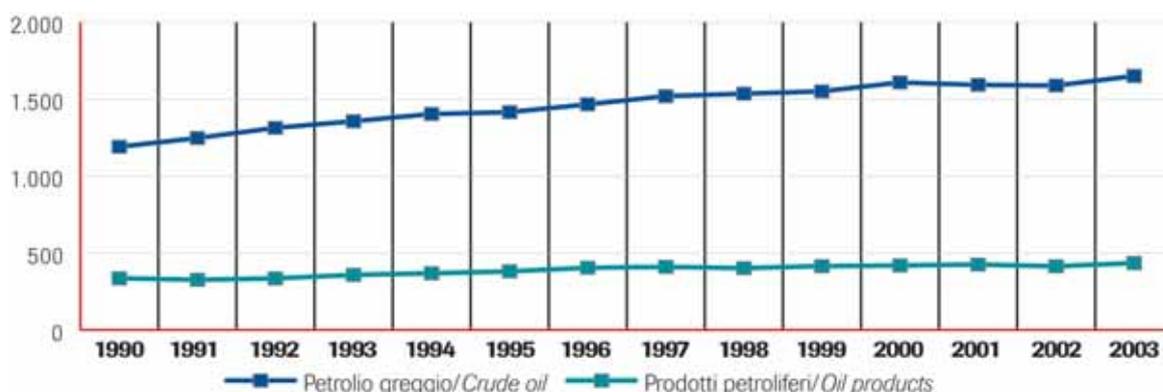
In generale si registra un aumento della produzione di petrolio sebbene sia modesto l'incremento della quota di mercato dei Paesi OPEC mentre continua l'ascesa delle esportazioni di petrolio dalla Russia.

Misurati in tonnellate-miglia (10.485 miliardi di tonnellate-miglia), i traffici marittimi di greggio aumentano del 6,1% e quelli di prodotti del 4,9%.

### Petrolio trasportato per mare

*Seaborne trade of oil*

milioni di tonnellate / million tons



Fonte / Source: Fearnley – Review 2003

### Traffico marittimo di petrolio greggio

*Maritime traffic of crude oil*

AREA DI IMBARCO <i>Embarkment</i>	tonn.		AREA DI SBARCO <i>Disembarkment</i>	tonn.	
	tonne miles			tonne miles	
Medio Oriente <i>Middle East</i>	721,1	4.991	Nord America <i>North America</i>	481,3	2.512
Caraibi <i>Caribbean</i>	228,3	539	Giappone <i>Japan</i>	203,4	1.342
Africa Occidentale <i>West Africa</i>	171,4	1.106	Europa Nord-Ovest <i>Europe North-West</i>	156,5	654
Nord Africa <i>North Africa</i>	80,8	164	Mediterraneo <i>Mediterranean</i>	239,5	554
Sud Est Asiatico <i>South East Asia</i>	62,1	197	Sud America <i>South America</i>	52,4	232
Vicino Oriente <i>Near East</i>	48,8	126	Altri Asia <i>Others in Asia</i>	396,4	2.389
Mare del Nord <i>North Sea</i>	87,1	360	Altri <i>Others</i>	58,7	166
Altri <i>Others</i>	188,6	366			
<b>TOTALE / Total</b>	<b>1588,2</b>	<b>7.849</b>	<b>TOTALE / Total</b>	<b>1588,2</b>	<b>7.849</b>



Dati in milioni di tonnellate e miliardi tonnellate-miglia, Anno 2002 / Data in million tons and billion tonne-miles, Year 2002

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati Fearnleys - Oslo, Dicembre 2003 / Source: Confitarma processing of Fearnleys data- Oslo, December 2003

## GAS E PRODOTTI CHIMICI

Levati livelli di attività ed aumento dei traffici caratterizzano il 2003 per il settore LNG (gas naturale liquefatto) grazie anche alla stabilità dei prezzi ed all'avvio di nuovi progetti per l'estrazione.

Inoltre, la forte domanda soprattutto del Giappone e degli Stati Uniti ha incentivato una produzione ai massimi livelli. In complesso il traffico di LNG cresce dell'8% da 112 milioni di tonnellate nel 2002 a 121 milioni di tonnellate nel 2003.

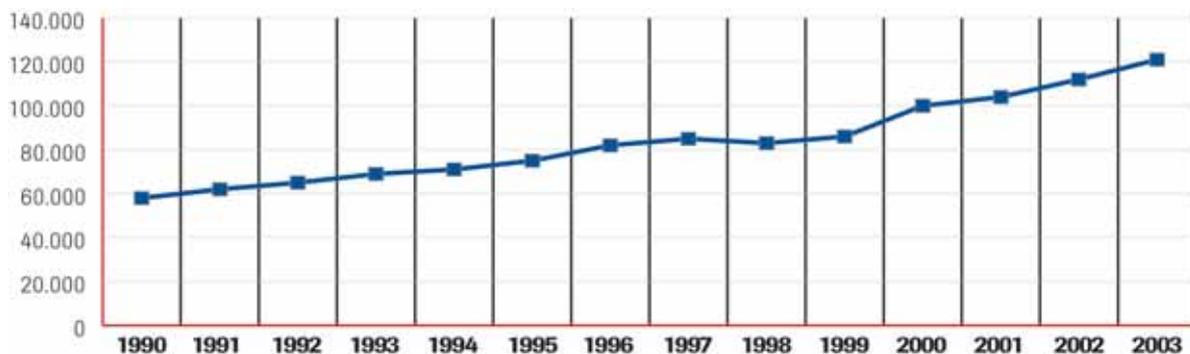
Più contrastati i traffici di prodotti chimici a causa di incertezze persistenti nella situazione finanziaria dell'industria petrolchimica su cui ha pesato anche l'aumento dei prezzi del petrolio e prodotti raffinati così come il costo del trasporto.

La debolezza del dollaro rispetto all'euro ha indebolito la competitività delle esportazioni europee. Solo i traffici verso la Cina hanno superato tutte le aspettative

### LNG trasportato via mare

*Seaborne LNG trade*

milioni di tonnellate / million tons



Fonte / Source: Fearnley – Review 2003

## MERCI SECHE ALLA RINFUSA

Le merci secche, con 2.340 milioni di tonnellate nel 2003, registrano un aumento dei traffici del 3,6%, grazie soprattutto all'ulteriore aumento del 6,1% della produzione mondiale di acciaio che, specialmente in Cina ha toccato punte del 21%.

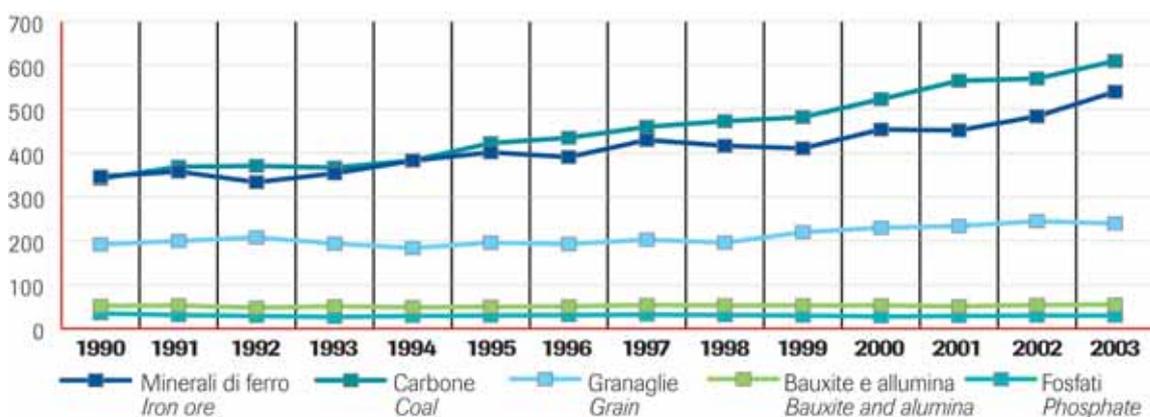
I traffici marittimi di minerali di ferro aumentano da 484 a 540 milioni di tonnellate e quelli di carbone da 570 a 610 milioni di tonnellate.

Si sono invece ridotti i traffici di granaglie da 245 a 240 milioni di tonnellate.

### Merci secche alla rinfusa trasportate per mare

*Seaborne trade of dry bulk commodities*

milioni di tonnellate / million tons



Fonte / Source: Fearnley – Review 2003

**Traffico marittimo di petrolio greggio**
*Maritime traffic of crude oil*

Migliaia di tonnellate / Thousands tons

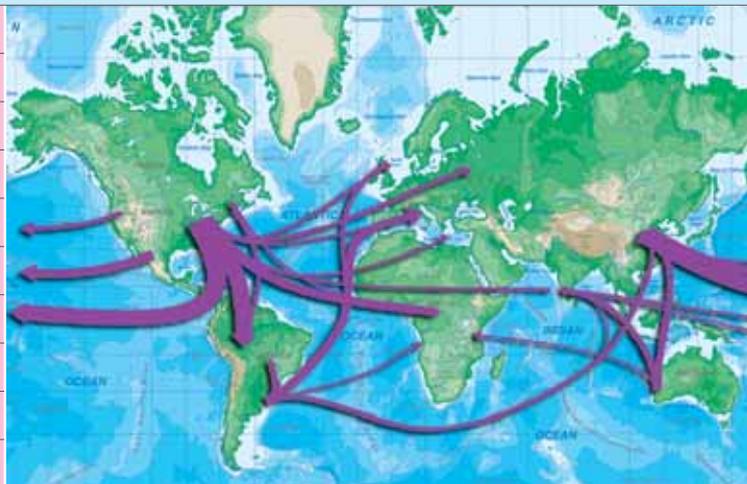
AREA DI IMBARCO <i>Embarkment</i>			AREA DI SBARCO <i>Disembarkment</i>		
	Tonn	Tonne miles		Tonn	Tonne miles
<b>MINERALI DI FERRO / IRON ORE</b>					
Sud America <i>South America</i>	184.852	171.930	Giappone <i>Japan</i>	129.286	120.950
Australia	171.131	155.510	Estremo Oriente <i>Far East</i>	173.650	159.640
Asia	49.605	46.220	UK / Continente <i>UK / Continent</i>	92.896	89.640
Nord America <i>North America</i>	21.009	19.170	Mediterraneo <i>Mediterranean</i>	18.901	18.490
Africa	33.393	29.780	Altri Europa <i>Others in Europe</i>	19.239	12.530
Scandinavia	15.610	10.600	Usa <i>USA</i>	9.395	9.080
Altri Europa <i>Others in Europe</i>	8.727	2.620	Altri <i>Others</i>	40.960	25.500
<b>TOTALE / Total</b>	<b>484.327</b>	<b>435.830</b>	<b>TOTALE / Total</b>	<b>484.327</b>	<b>435.830</b>



<b>CARBONE / COAL</b>					
Australia	199.222	1.122	Giappone <i>Japan</i>	158.334	553
Nord America <i>North America</i>	49.467	273	Estremo Oriente <i>Far East</i>	133.685	335
Sud Africa <i>South Africa</i>	59.830	416	UK / Continente <i>UK / Continent</i>	99.234	634
Sud America <i>South America</i>	38.511	188	Mediterraneo <i>Mediterranean</i>	37.881	211
Cina	84.436	164	Altri Europa <i>Others in Europe</i>	57.629	283
Russia+Europa Orientale <i>Russia+East Europe</i>	66,736	81	Sud America <i>South America</i>	23.443	172
Indonesia	54.219	228	-	-	-
Altri <i>Others</i>	17.926	75	Altri <i>Others</i>	60.142	360
<b>TOTALE / Total</b>	<b>570.347</b>	<b>2.548</b>	<b>TOTALE / Total</b>	<b>570.347</b>	<b>2.548</b>



<b>GRANAGLIE / GRAIN</b>					
Usa	103.566	674	Estremo Oriente <i>Far East</i>	58.032	100
Canada	11.189	54	Giappone <i>Japan</i>	30.510	-
Sud America <i>South America</i>	43.194	279	Americhe	41.614	150
Australia	19.448	100	Africa	43.772	167
-	-	-	Europa Orientale <i>East Europe</i>	4.198	29
-	-	-	Oceano Indiano <i>Indian Ocean</i>	21.078	614
-	-	-	UK / Continente <i>UK / Continent</i>	13.021	145
-	-	-	Mediterraneo <i>Mediterranean</i>	21.174	-
-	-	-	Vicino Oriente <i>Near East</i>	6.306	-
Altri <i>Others</i>	67.179	134	Altri <i>Others</i>	4.871	36
<b>TOTALE / Total</b>	<b>244.576</b>	<b>1.241</b>	<b>TOTALE / Total</b>	<b>244.576</b>	<b>1.241</b>



Dati in milioni di tonnellate e miliardi tonnellate miglia, Anno 2002 / Data in million tons and billion tonne-miles, Year 2002

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati Fearnleys - Oslo, Dicembre 2003 / Source: Confitarma processing of Fearnleys data- Oslo, December 2003

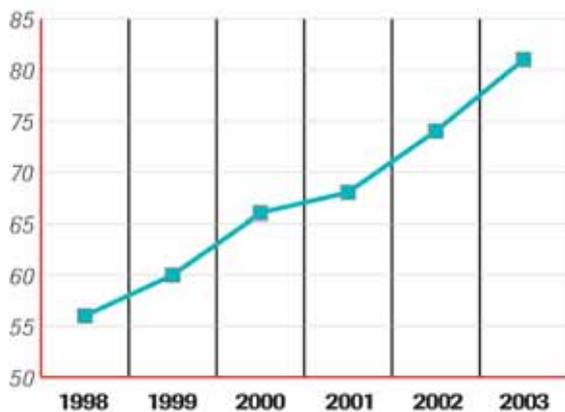
## TRAFFICI DI LINEA: CONTENITORI E MEZZI GOMMATI

Il traffico dei carichi containerizzati, nel 2003 ha registrato una ulteriore crescita pari al 10,2% rispetto al 2002. Ancora una volta i porti asiatici risultano leader con il 54% dei container movimentati in particolare negli scali cinesi. Nel 2003 si conferma al primo posto il porto di Hong Kong, che ha superato i 20 milioni di teu, seguito da Singapore (18,1 milioni di teu). I sette porti cinesi si sono classificati tra i primi 30.

Tra i porti occidentali Los Angeles ha registrato un aumento del 17,6%, mentre solo 3 porti europei hanno registrato aumenti consistenti (Amburgo +14,2%, Anversa +14% e Algeciras +12,9%).

### Traffico mondiale di contenitori *World container traffic*

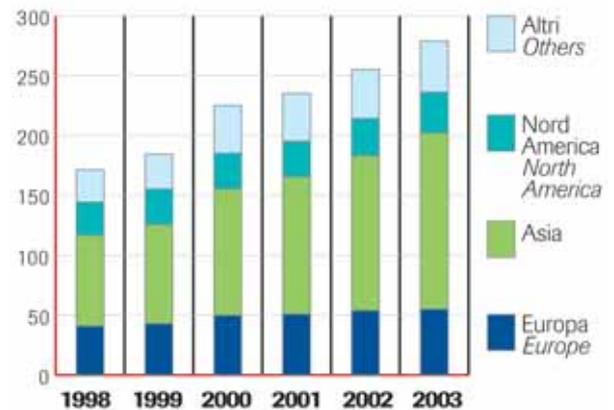
milioni di teu / million teu



Fonte / Source: Clarkson Research Studies 2004

### Movimento contenitori per aree geografiche *Container trade by geographic area*

milioni di teu / million teu



Fonte / Source: Clarkson Research Studies 2004

Per i traffici di mezzi gommati si registra un aumento pari a circa il 5%: le esportazioni asiatiche verso il Mediterraneo sono aumentate (+17% dalla Corea e +14% dal Giappone) mentre si sono ridotte quelle destinate al Nord America.

## CROCIERE

Nonostante uno scenario politico ed economico sfavorevole, il settore crocieristico ha reagito meglio di altri comparti dell'industria legati al turismo, grazie alla notevole flessibilità nel dispiegamento delle flotte che ha consentito una notevole crescita, ed anche grazie ad una politica commerciale, adottata in particolar modo nell'area europea.

Secondo le previsioni il 2004 dovrebbe attestarsi sugli stessi livelli del 2003 per poi aumentare del 5% all'anno dal 2005 al 2009, anno in cui si prevede di superare i 15 milioni di passeggeri.

### Mercato mondiale delle crociere *The worldwide cruise market*

Crociéristi / Cruise ship passengers

Paesi d'origine / Countries of origin	2003 (*)	2002	2001	2000	1999	1998
Nord America / North America	8.980.000	8.200.000	7.400.000	6.900.000	5.894.000	5.428.000
Europa / Europe	2.300.000	2.100.000	1.800.000	2.100.000	2.001.000	1.696.000
Altri / Others	770.000	700.000	720.000	700.000	850.000	680.000
<b>Totale mondiale / Worldwide total</b>	<b>12.050.000</b>	<b>11.000.000</b>	<b>9.920.000</b>	<b>9.700.000</b>	<b>8.745.000</b>	<b>7.804.000</b>

(\*) stime / Estimated

## Traffici marittimi europei

Nonostante la difficile congiuntura del 2003, l'Unione Europea si conferma come principale protagonista nell'interscambio mondiale di merci.

Il 70% del commercio estero (1.330 milioni di tonnellate) dell'Unione Europea e circa il 20% dei traffici di merci tra i paesi membri utilizzano la via marittima. Quote che salgono rispettivamente al 90% e al 43% se si tiene conto della distanza percorsa, quantificando i dati in tonnellate-chilometro.

Più di 1 miliardo di tonnellate di merci vengono movimentate ogni anno nei porti europei.

	Totale Total	Mare Sea		Treno Rail		Strada Road		Aria Air		Idrovie Inland waterways		Altri Other	
	Tons	Tons	%	Tons	%	Tons	%	Tons	%	Tons	%	Tons	%
<b>Importazioni dell'Unione europea per sistema di trasporto / Imports of the European Union by system of transport</b>													
Austria	41.753.153	1.595.184	4%	16.556.203	40%	6.852.094	16%	28.282	0%	4.758.867	11%	11.962.524	29%
Belgio Belgium	72.027.480	58.048.770	81%	364.633	1%	5.929.256	8%	115.610	0%	2.839.772	4%	4.729.439	7%
Danimarca Denmark	24.195.416	22.650.182	94%	105.603	0%	1.410.734	6%	27.469	0%		0%	1.427	0%
Finlandia Finland	42.480.856	23.260.321	55%	11.757.219	28%	3.684.070	9%	13.685	0%	551.973	1%	3.213.589	8%
Francia France	184.135.777	123.372.122	67%	824.363	0%	6.922.168	4%	289.203	0%	1.438.555	1%	51.289.367	28%
Germania Germany	262.187.436	86.220.131	33%	17.595.216	7%	34.793.662	13%	878.646	0%	10.751.338	4%	111.948.443	43%
Grecia Greece	35.544.200	31.613.332	89%	437.047	1%	1.519.421	4%	99.863	0%		0%	1.874.537	5%
Irlanda Ireland	11.233.718	11.010.305	98%	101.620	1%	49.672	0%	71.623	1%		0%	497	0%
<b>ITALIA Italy</b>	<b>248.569.616</b>	<b>200.794.740</b>	<b>81%</b>	<b>4.102.532</b>	<b>2%</b>	<b>9.200.609</b>	<b>4%</b>	<b>166.998</b>	<b>0%</b>	<b>4</b>	<b>0%</b>	<b>34.304.734</b>	<b>14%</b>
Lussemburgo Luxembourg	461.675	142.690	31%	73.458	16%	145.486	32%	22.440	5%	73.542	16%	4.060	1%
Paesi Bassi Netherlands	180.898.924	124.691.982	69%	190.366	0%	4.304.667	2%	60.436	0%	3.459.691	2%	48.191.782	27%
Portogallo Portugal	27.610.064	27.426.708	99%	2.658	0%	148.146	1%	29.439	0%		0%	3.112	0%
Regno Unito Utd. Kingdom	139.651.003	133.458.750	96%	90.900	0%	2.425	0%	804.474	1%		0%	5.294.455	4%
Spagna Spain	169.815.472	161.947.373	95%	44.079	0%	2.296.600	1%	166.469	0%	166	0%	5.360.786	3%
Svezia Sweden	39.144.944	34.822.426	89%	843.055	2%	3.323.785	8%	59.484	0%	0	0%	96.194	0%
<b>Totale / Total</b>	<b>1.479.709.732</b>	<b>1.041.055.013</b>	<b>70%</b>	<b>53.088.951</b>	<b>4%</b>	<b>80.582.794</b>	<b>5%</b>	<b>2.834.120</b>	<b>0%</b>	<b>23.873.908</b>	<b>2%</b>	<b>278.274.947</b>	<b>19%</b>
<b>Esportazioni dell'Unione europea per sistema di trasporto / Export of the European Union by system of transport</b>													
Austria	14.408.109	1.677.495	12%	4.444.618	31%	7.299.523	51%	57.226	0%	852.365	6%	76.882	1%
Belgio Belgium	28.384.808	19.695.939	69%	1.024.748	4%	6.771.950	24%	91.758	0%	776.158	3%	24.255	0%
Danimarca Denmark	10.285.640	8.974.338	87%	50.203	0%	1.212.671	12%	44.677	0%		0%	3.751	0%
Finlandia Finland	14.609.563	12.030.462	82%	531.875	4%	1.837.054	13%	38.812	0%	33.946	0%	137.416	1%
Francia France	48.965.772	31.929.788	65%	1.761.847	4%	11.733.752	24%	359.942	1%	1.161.791	2%	2.018.653	4%
Germania Germany	84.920.515	33.613.066	40%	4.982.182	6%	24.200.509	28%	849.772	1%	3.180.194	4%	18.094.793	21%
Grecia Greece	11.728.023	8.678.796	74%	129.032	1%	2.792.122	24%	97.124	1%		0%	30.948	0%
Irlanda Ireland	2.210.703	2.106.918	95%	0	0%	26.524	1%	77.131	3%		0%	130	0%
<b>ITALIA Italy</b>	<b>53.013.721</b>	<b>39.194.314</b>	<b>74%</b>	<b>1.539.509</b>	<b>3%</b>	<b>11.718.238</b>	<b>22%</b>	<b>290.602</b>	<b>1%</b>	<b>32</b>	<b>0%</b>	<b>271.026</b>	<b>1%</b>
Lussemburgo Luxembourg	1.033.010	456.221	44%	259.141	25%	290.313	28%	20.813	2%	5.028	0%	1.494	0%
Paesi Bassi Netherlands	39.224.049	28.431.902	72%	291.200	1%	7.308.668	19%	247.983	1%	2.315.932	6%	628.364	2%
Portogallo Portugal	3.277.898	3.053.585	93%	5.459	0%	186.186	6%	28.934	1%		0%	3.733	0%
Regno Unito Utd. Kingdom	54.196.856	53.432.550	99%	251.859	0%		0%	511.109	1%		0%	1.338	0%
Spagna Spain	31.872.447	26.711.927	84%	97.086	0%	4.182.731	13%	857.761	3%		0%	22.942	0%
Svezia Sweden	25.783.415	19.137.676	74%	1.984.957	8%	4.526.191	18%	109.003	0%	1.818	0%	23.770	0%
<b>Totale / Total</b>	<b>423.914.526</b>	<b>289.124.974</b>	<b>68%</b>	<b>17.353.714</b>	<b>4%</b>	<b>84.086.432</b>	<b>20%</b>	<b>3.682.648</b>	<b>1%</b>	<b>8.327.264</b>	<b>2%</b>	<b>21.339.494</b>	<b>5%</b>

	Totale	Mare		Treno		Strada		Aria		Idrovie		Altri	
	Total	Sea	%	Rail	%	Road	%	Air	%	Inland waterways	%	Other	%
	Tons	Tons		Tons		Tons		Tons		Tons		Tons	
<b>Acquisti intracomunitari per sistema di trasporto / Purchases within the European Union by system of transport</b>													
Austria	26.394.568,8	742.353,8	3%	3.316.529,9	13%	13.989.412,0	53%	6.858,0	0%	208.112,3	1%	8.213.298,4	31%
Belgio Belgium	129.139.140,1	11.014.524,3	9%	6.958.187,0	5%	67.726.845,6	52%	26.423,7	0%	17.621.081,6	14%	25.874.073,5	20%
Danimarca Denmark	30.144.416,0	17.008.295,1	56%	65.177,2	0%	3.762.606,1	12%	5.411,7	0%	102.014,6	0%	9.282.906,9	31%
Finlandia Finland	23.404.324,2	11.814.589,1	50%	465.499,5	2%	3.926.954,0	17%	5.044,2	0%	458.138,1	2%	6.816.094,9	29%
Francia France	137.796.922,6	17.956.029,5	13%	10.749.202,3	8%	56.899.854,7	41%	31.923,6	0%	6.692.940,9	5%	45.548.967,2	33%
Germania Germany	208.026.402,8	26.318.769,0	13%	12.379.892,3	6%	98.211.721,5	47%	87.026,7	0%	18.868.592,7	9%	52.242.396,2	25%
Grecia Greece	7.063.832,2	2.987.806,1	42%	57.800,9	1%	1.580.275,7	22%	1.848,5	0%	104.074,2	1%	2.414.022,4	34%
Irlanda Ireland	10.167.892,9	1.851.867,1	18%	57.186,4	1%	986.279,2	10%	16.992,9	0%	253.328,0	2%	7.084.234,9	70%
<b>ITALIA Italy</b>	<b>57.054.203,8</b>	<b>12.736.357,3</b>	<b>22%</b>	<b>1.606.172,0</b>	<b>3%</b>	<b>28.210.226,3</b>	<b>49%</b>	<b>21.250,1</b>	<b>0%</b>	<b>190.003,8</b>	<b>0%</b>	<b>14.372.189,9</b>	<b>25%</b>
Lussemburgo Luxembourg	8.652.981,0	297.762,9	3%	1.348.571,2	16%	4.303.593,5	50%	1.145,2	0%	431.983,8	5%	2.351.920,0	27%
Paesi Bassi Netherlands	263.136.784,4	18.965.920,4	7%	2.096.445,5	1%	43.300.931,3	16%	26.524,8	0%	26.019.954,4	10%	172.809.003,6	66%
Portogallo Portugal	13.405.853,0	1.971.219,8	15%	80.676,5	1%	8.902.481,7	66%	4.428,8	0%	191.588,1	1%	2.337.453,7	17%
Regno Unito Utd. Kingdom	125.996.499,3	68.486.190,4	54%	590.049,9	0%	17.434.630,3	14%	70.231,4	0%	1.485.587,9	1%	38.011.805,0	30%
Spagna Spain	55.169.158,3	9.420.994,6	17%	1.077.570,9	2%	30.792.482,5	56%	39.044,2	0%	239.949,8	0%	13.681.111,9	25%
Svezia Sweden	44.079.141,7	21.214.361,0	48%	1.853.358,3	4%	7.278.055,1	17%	113.143,7	0%	554.821,4	1%	13.147.397,8	30%
<b>Totale / Total</b>	<b>1.140.862.055,4</b>	<b>222.787.039,7</b>	<b>20%</b>	<b>42.702.320,0</b>	<b>4%</b>	<b>387.306.350,1</b>	<b>34%</b>	<b>457.297,4</b>	<b>0%</b>	<b>73.422.171,8</b>	<b>6%</b>	<b>414.186.876,4</b>	<b>36%</b>
<b>Vendite intracomunitarie per sistema di trasporto / Sales within the European Union by system of transport</b>													
Austria	29.138.731	1.549.325	5%	3.253.462	11%	13.403.255	46%	156.529	1%	528.952	2%	10.247.208	35%
Belgio Belgium	147.957.344	13.996.187	9%	4.847.960	3%	44.045.492	30%	243.786	0%	24.254.607	16%	60.569.313	41%
Danimarca Denmark	20.919.545	9.276.587	44%	700.190	3%	6.425.661	31%	170.339	1%	217.760	1%	4.129.007	20%
Finlandia Finland	18.081.991	12.039.046	67%	345.824	2%	2.632.700	15%	149.473	1%	185.108	1%	2.729.841	15%
Francia France	164.727.034	16.669.132	10%	9.059.237	5%	68.395.749	42%	233.156	0%	6.649.854	4%	63.719.906	39%
Germania Germany	256.137.915	36.324.640	14%	9.431.808	4%	89.430.840	35%	244.107	0%	58.467.996	23%	62.238.524	24%
Grecia Greece	11.480.847	5.548.946	48%	269.987	2%	3.640.942	32%	154.868	1%	52.773	0%	1.813.332	16%
Irlanda Ireland	25.758.571	3.318.135	13%	38.901	0%	2.215.889	9%	150.046	1%	88.977	0%	19.946.622	77%
<b>ITALIA Italy</b>	<b>87.249.866</b>	<b>11.334.154</b>	<b>13%</b>	<b>10.661.794</b>	<b>12%</b>	<b>40.941.365</b>	<b>47%</b>	<b>191.201</b>	<b>0%</b>	<b>772.365</b>	<b>1%</b>	<b>23.348.988</b>	<b>27%</b>
Lussemburgo Luxembourg	17.552.237	245.989	1%	2.915.387	17%	5.552.852	32%	143.847	1%	563.959	3%	8.130.202	46%
Paesi Bassi Netherlands	192.073.100	20.688.414	11%	2.052.998	1%	39.694.552	21%	159.283	0%	17.665.446	9%	111.812.407	58%
Portogallo Portugal	27.726.354	6.555.205	24%	468.751	2%	12.791.426	46%	149.487	1%	154.707	1%	7.606.778	27%
Regno Unito Utd. Kingdom	92.292.943	41.799.209	45%	1.368.665	1%	30.605.244	33%	230.383	0%	1.768.119	2%	16.521.323	18%
Spagna Spain	71.220.657	18.932.338	27%	2.206.367	3%	34.592.773	49%	181.887	0%	1.228.335	2%	14.078.957	20%
Svezia Sweden	32.531.803	16.292.151	50%	1.343.390	4%	6.393.805	20%	152.038	0%	441.773	1%	7.908.645	24%
<b>Totale / Total</b>	<b>1.194.848.935,6</b>	<b>214.569.456,1</b>	<b>18%</b>	<b>48.964.722,3</b>	<b>4%</b>	<b>400.762.545,0</b>	<b>34%</b>	<b>2.710.431,3</b>	<b>0%</b>	<b>113.040.728,9</b>	<b>9%</b>	<b>414.801.052</b>	<b>35%</b>

Dati / Data 2002 Fonte / Source: Eurostat 2004

Nel corso del 2003 si registra in particolare un aumento del movimento di contenitori nei principali porti europei pari al 10%.

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

	PORTI / Ports	2003	2002	2001	Var.% 2003 / 02	Var. ass. 2003-2002	Var.% 2002 / 01	Var. ass. 2002-01
1	Rotterdam	7.100.000	6.515.449	6.100.000	9,0	584.551	6,8	415.449
2	Amburgo	6.138.000	5.373.999	4.700.000	14,2	764.001	14,3	673.999
3	Anversa	5.445.437	4.777.387	4.200.000	14,0	668.050	13,7	577.387
4	Bremerhaven	3.190.707	3.031.587	2.973.000	5,2	159.120	2,0	58.587
<b>5</b>	<b>Gioia Tauro</b>	<b>3.080.710</b>	<b>2.954.000</b>	<b>2.488.000</b>	<b>4,3</b>	<b>126.710</b>	<b>19,00</b>	<b>466.000</b>
6	Felixstowe	2.700.000	2.750.000	2.800.000	-1,8	-50.000	-1,8	-50.000
7	Algeciras	2.515.908	2.229.141	2.151.000	12,9	286.767	3,6	78.141
8	Le Havre	1.977.000	1.720.000	1.525.000	14,9	257.000	12,8	195.000
9	Valencia	1.992.000	1.821.000	1.506.000	9,4	171.000	21,0	315.000
10	Barcellona	1.652.366	1.461.232	1.400.000	13,1	191.134	4,4	61.232
11	Pireo	1.605.000	1.350.000	1.166.000	19,0	255.000	15,8	184.000
<b>12</b>	<b>Genova</b>	<b>1.605.946</b>	<b>1.530.930</b>	<b>1.527.000</b>	<b>4,9</b>	<b>75.016</b>	<b>0,26</b>	<b>3.930</b>
13	Southampton	1.377.775	1.275.718	1.170.000	8,0	102.057	9,0	105.718
14	Malta	1.300.000	1.244.232	1.205.764	4,5	55.768	3,2	38.468
15	Zeebrugge	1.220.000	959.000	870.000	27,21	261.000	10,2	89.000
<b>16</b>	<b>La Spezia</b>	<b>1.006.641</b>	<b>975.427</b>	<b>975.000</b>	<b>3,2</b>	<b>31.214</b>	<b>0,04</b>	<b>427</b>
17	Marsiglia	831.000	809.153	740.000	2,7	21.847	9,3	69.153
<b>18</b>	<b>Taranto</b>	<b>658.000</b>	<b>471.000</b>	<b>186.000</b>	<b>39,7</b>	<b>187.000</b>	<b>153,2</b>	<b>285.000</b>
<b>19</b>	<b>Livorno</b>	<b>593.000</b>	<b>547.000</b>	<b>521.000</b>	<b>8,41</b>	<b>46.000</b>	<b>5,0</b>	<b>26.000</b>
<b>20</b>	<b>Napoli</b>	<b>430.000</b>	<b>446.000</b>	<b>430.000</b>	<b>-3,58</b>	<b>-16.000</b>	<b>+3,72</b>	<b>+16.000</b>
<b>TOTALE / Total</b>		<b>46.419.490</b>	<b>42.242.255</b>	<b>38.633.764</b>		<b>4.177.235</b>		<b>3.608.491</b>
<b>Totale porti italiani</b>		<b>7.374.297</b>	<b>6.924.357</b>	<b>6.127.000</b>	<b>6,49</b>	<b>449.940</b>	<b>13,0</b>	<b>797.357</b>
<b>Incidenza porti italiani su incremento totale</b>			<b>10,7%</b>		<b>22,0%</b>			

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

migliaia di teu / thousands teu



## Traffici marittimi italiani

Dai primi dati disponibili nel 2003 risulta molto positivo l'andamento dei traffici nei porti italiani con un generale aumento determinato in buona parte dalle rinfuse solide e dalle merci varie rispettivamente pari al 19% ed al 38% del traffico totale.

Il trasporto delle rinfuse liquide registra invece un andamento più modesto.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo di passeggeri, dopo un 2002 dai risultati incerti, nel 2003 si registra una crescita significativa della domanda soddisfatta, con un incremento del 6,7%.

### Traffico marittimo nei porti italiani

*Maritime traffic in italian ports*

Anno / Year	N. Passeggeri <i>N. Passengers</i>	Merci / Goods 000 tons			
		Rinfuse liquide <i>Liquid bulk</i>	Rinfuse solide <i>Dry bulk</i>	Merci varie <i>General cargo</i>	Totale merci <i>Total goods</i>
2002	42.163.363	196.118	82.770	161.451	440.340
2003	44.989.870	198.107	85.427	170.275	453.809
<b>Var. % 2002-2003</b>	<b>+6,7%</b>	<b>+1,0%</b>	<b>+3,2%</b>	<b>+5,5%</b>	<b>+3,1%</b>

Fonte / Source: Assoporti

Il traffico container nei porti nazionali ha registrato nel 2003 un incremento globale dell'8,4%, un buon risultato se si considera che nell'arco del quadriennio 2000-2003 l'incremento complessivo è stato del 25,15%.

Peraltro, per quanto concerne la progressiva acquisizione dei traffici container da parte dei principali porti nazionali rispetto agli altri porti europei, nel 2003 si registra una flessione. Infatti, sul totale dei principali 20 porti europei considerati, solo il 10,7% dei Teu movimentati in aggiunta rispetto a quelli del 2002, riguardano i 6 principali porti container italiani (Gioia Tauro, Genova, La Spezia, Taranto, Livorno e Napoli) a fronte del 22% del 2002. (Cfr. tabella pag 41)

### Movimento container nei porti italiani dal 1999 al 2003

*Movement of containers in italian ports from 1999 to 2003*

TEU						
PORTI / Ports	1999	2000	2001	2002	2003	Variazione / Variation 2003 / 2002
Gioia Tauro	2.372.000	2.653.000	2.488.000	2.954.000	3.081.000	4,3%
Genova	1.234.000	1.501.000	1.527.000	1.531.000	1.606.000	4,9%
La Spezia	802.000	910.000	975.000	975.000	1.006.000	3,2%
Livorno	458.000	519.000	521.000	547.000	593.000	8,4%
Taranto	-	-	186.000	472.000	658.000	39,4%
Napoli	309.000	397.000	430.000	446.000	430.000	-3,6%
Salerno	238.000	276.000	321.000	375.000	417.000	11,2%
Cagliari	26.000	37.000	29.000	47.000	317.000	574,5%
Venezia	200.000	218.000	246.000	262.000	284.000	8,4%
Trieste	185.000	206.000	201.000	185.000	117.000	-36,8%
Ravenna	173.000	181.000	158.000	161.000	160.000	-0,6%
Ancona	46.000	84.000	90.000	94.000	76.000	-19,1%
Altri / Others (*)	102.000	124.000	131.000	156.000	148.000	-5,1%
<b>TOTALE / Total</b>	<b>6.145.000</b>	<b>7.106.000</b>	<b>7.303.000</b>	<b>8.205.000</b>	<b>8.893.000</b>	<b>8,4%</b>

(\*) Savona, Civitavecchia, Trapani, Bari, Catania, Palermo, Marina di Carrara, Brindisi

Inoltre, nel 2003 le linee regolari che soddisfano la definizione di Autostrade del mare presentano un'offerta settimanale di 205 partenze e 520.000 metri lineari fra porti nazionali, offerta che negli ultimi anni ha registrato tassi di incremento superiori al 100%.

I collegamenti internazionali offrono settimanalmente al traffico marittimo non obbligato 146 partenze e quasi 105.000 metri lineari con un incremento rispettivamente del 21% e del 103% anche nei servizi mediterranei.

**Servizi di trasporto ro-ro fra porti nazionali**  
*Ro-Ro services between Italian ports*

Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Viaggi A / R settimanali <i>Weekly round trips</i>	Metri Lineari a settimana <i>Weekly linear meters</i>
<b>LINEE PER LA SARDEGNA (1)</b> <i>LINES TO SARDINIA</i>			
Genova	Cagliari	6	16.400
Genova	Porto Torres	14	43.400
Genova	Arbatax	2	3.000
Genova	Olbia	3	4.500
Livorno	Cagliari	8	28.500
Livorno	Olbia	24	75.600
Livorno	Golfo Aranci	7	16.100
Piombino	Olbia	17	58.000
Civitavecchia	Arbatax	2	2.800
Civitavecchia	Cagliari	7	9.800
Civitavecchia	Olbia	7	14.000
Napoli	Cagliari	2	5.600
Palermo	Cagliari	1	1.500
Trapani	Cagliari	1	1.500
<b>Total Febbraio 2004 / Total February 2004</b>		<b>101</b>	<b>280.700 (2)</b>
<b>14 direttrici / 14 in routes</b> <b>21 linee / 21 lines</b>		<b>Totale / Total 1999</b>	<b>118.200</b>
		<b>Variazione</b>	<b>+137%</b>
<b>LINEE PER LA SICILIA</b> <i>LINES TO SICILY</i>			
Genova	Palermo	6	27.600
Genova	Termini Imerese (PA)	8	28.000
Livorno	Catania	4	9.600
Livorno	Palermo	3	9.600
Livorno	Trapani	4	11.200
Civitavecchia	Palermo	3	9.900
Formia	Trapani	3	3.900
Napoli	Palermo	14	53.200
Napoli	Catania	7	28.700
Salerno	Palermo	1	3.400
Salerno	Catania	6	24.000
Salerno	Messina	7	28.560
Venezia	Catania	1	2.400
Ravenna	Catania	3,5	11.900
<b>Totale febbraio 2004 / Total February 2004</b>		<b>71</b>	<b>251.960 (3)</b>
<b>14 direttrici / 14 in routes</b> <b>16 linee / 16 lines</b>		<b>Totale 1999</b>	<b>117.800</b>
		<b>Variazione</b>	<b>+114%</b>



Fonte / Source: Confitarma

- (1) Solo linee annuali (durante i mesi estivi l'offerta da e per la Sardegna subisce un sensibile incremento sia con l'apertura di nuovi collegamenti sia con il potenziamento di quelli annuali)  
*Only annual lines (the Sardinias's offering knows a particularly increase with opening of new connexions and strengthening of annual ones during the summer)*
- (2) La capacità di trasporto settimanale di 280.700 metri lineari, equivale ad una capacità di trasporto di circa 765.000 autoarticolati (trattore più semirimorchio) all'anno, oppure ad una capacità di trasporto di circa 935.000 semirimorchi all'anno.  
*The weekly transport capacity of 280.700 linear meters is equivalent to about 765.000 trailers transport capacity (tractor with semitrailer) yearly or to about 935.000 semitrailers transport capacity yearly.*
- (3) La capacità di trasporto settimanale di 251.960 metri lineari, equivale ad una capacità di trasporto di circa 685.000 autoarticolati (trattore più semirimorchio) all'anno, oppure ad una capacità di trasporto di circa 840.000 semirimorchi all'anno.  
*The weekly transport capacity of 251.960 linear meters is equivalent to about 685.000 trailers transport capacity (tractor with semitrailer) yearly or to about 840.000 semitrailers transport capacity yearly.*

**Servizi di trasporto ro-ro con porti esteri**  
*Ro-Ro services between Italian and foreign ports*

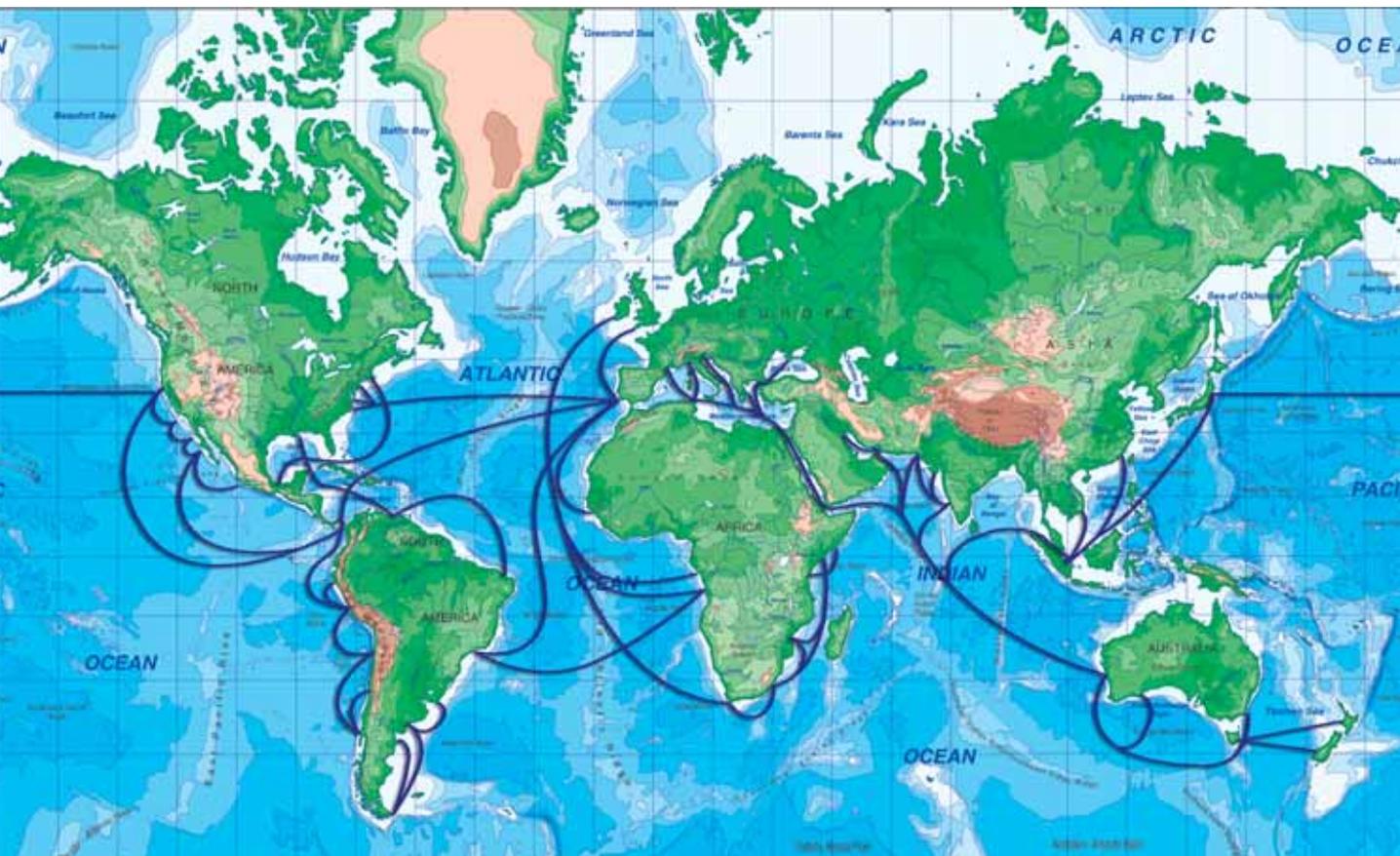
Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Viaggi A / R settimanali <i>Weekly round trips</i>	Metri Lineari a settimana <i>Weekly linear meters</i>
Ancona	Durazzo	4	11.280
Ancona	Spalato	2	5.600
Bari	Durazzo	2	8.000
Brindisi	Patrasso	3	5.400
Cagliari	Tunisi	1	2.800
Civitavecchia	Valencia	1	1.800
Genova	Tunisi-(Malta)	2	8.000
Genova	Barcellona	6	19.200
Livorno	Valencia	3	8.250
Livorno	Bastia	7	1.400
Palermo	Valencia	1	4.460
Ravenna	Koper-Monfalcone-Pireo	1	3.000
Salerno	Malta	1	4.460
Salerno	Tunisi	2	8.920
Salerno	Valencia	2	8.920
Savona	Bastia	7	510
Trapani	Tunisi	1	2.800
<b>Totale febbraio 2004 / Total February 2004</b>		<b>45</b>	<b>104.797</b>
<b>Totale / Total 1999</b>		<b>25</b>	<b>30.000</b>
<b>Variazione / Variation</b>		<b>52%</b>	<b>103%</b>

Fonte / Source: Confitarma

Traghetto "Partenope", I.T.I. Tommaso Transport Tourism Spa



**Servizi regolari di linea internazionali dell'armamento privato italiano**  
*Regular routes of Italian private shipowners*



Nave portacontaineri "Cala Ponente", Costa Container Lines Spa



## Flotta mondiale

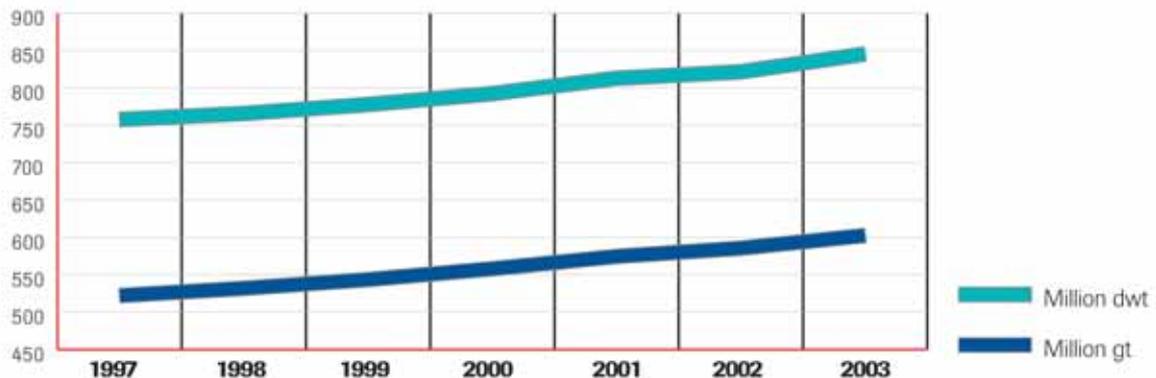
**A** fronte dell'aumento della domanda di trasporto via mare, si registra un ulteriore incremento del 2,9% della capacità di carico offerta dalla flotta mondiale. Secondo le statistiche dell'IsL di Brema, al 1° gennaio 2004 la consistenza della flotta mondiale è di 570,325 milioni di tonnellate di stazza e di 840,355 milioni di tonnellate di portata.

Nonostante l'aumento dei traffici e gli elevati livelli dei noli in tutti i settori, le demolizioni nel 2003 sono state numerose, pari a 1.132 unità per circa 32,7 milioni di dwt, di cui, in particolare, 336 cisterne (20,7 milioni di dwt) e 156 portarinfuse (6,6 milioni di dwt). Il 45% delle demolizioni è rappresentato da navi da carico generale con 518 unità (4,1 milioni di dwt), mentre delle 49 portacontaineri solo 7 avevano una capacità superiore ai 2.000 teu.

Si conferma nel 2003 il notevole ricorso all'iscrizione di navi nei registri di libera immatricolazione che detengono il 52,6% della flotta mondiale. Inoltre nel 2003 è aumentato di circa l'1,4% il tonnellaggio iscritto in registri esteri, per un totale pari ad oltre il 64% del totale tonnellaggio mondiale. Per contro si è ridotto dello 0,6% il tonnellaggio iscritto in registri nazionali.

### Evoluzione della flotta mondiale

*World merchant fleet evolution*



Fonte / Source: Lloyd's Register

Cisterna a doppio scafo "Vulcano", Augusta Due Srl



## Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri nazionali

World fleet: ships on principal national registers

Navi superiori alle 300 tsl al 1° gennaio 2004 / Ships greater than 300 gt as of 1<sup>st</sup> January 2004

	N.	Portata 000 dwt	% su totale % of total	Stazza 000 gt	% su totale % of total
1 Panama	5.257	185.860	22,1%	124.387	21,81%
2 Liberia	1.468	79.591	9,5%	50.881	8,92%
3 Grecia / Greece	1.175	53.257	6,3%	31.534	5,53%
4 Bahamas	1.097	44.848	5,3%	32.814	5,75%
5 Malta	1.241	41.176	4,9%	25.172	4,41%
6 Singapore	993	36.171	4,3%	22.890	4,01%
7 Cipro / Cyprus	1.104	35.348	4,2%	21.988	3,86%
8 Hong Kong	767	33.745	4,0%	20.068	3,52%
9 Norvegia	1.082	28.852	3,4%	20.066	3,52%
10 Isole Marshall / Marshall Islands	420	28.072	3,3%	16.846	2,95%
11 Cina / China	2.172	25.508	3,0%	17.136	3,00%
12 Regno Unito / United Kingdom (1)	788	20.154	2,4%	16.278	2,85%
13 Giappone / Japan	2.667	15.443	1,8%	12.196	2,14%
14 USA	560	13.074	1,6%	10.450	1,83%
15 India	394	11.033	1,3%	6.567	1,15%
<b>16 ITALIA / Italy</b>	<b>728</b>	<b>10.350</b>	<b>1,2%</b>	<b>9.867</b>	<b>1,73%</b>
17 Corea del Sud / South Korea	860	9.873	1,2%	6.132	1,08%
18 Danimarca / Denmark	406	8.926	1,1%	7.273	1,28%
19 San Vincenzo / Saint Vincent	786	8.819	1,0%	5.922	1,04%
20 Iran	170	8.287	1,0%	4.753	0,83%
21 Malaysia	478	7.594	0,9%	5.359	0,94%
22 Russia	1.705	7.580	0,9%	6.309	1,11%
23 Turchia / Turkey	855	7.578	0,9%	4.932	0,86%
24 Antigua & Barbuda	898	7.481	0,9%	5.734	1,01%
25 Germania / Germany	379	6.959	0,8%	6.041	1,06%
26 Paesi Bassi / Netherland (2)	832	6.887	0,8%	6.255	1,10%
27 Filippine / Philippines	818	6.797	0,8%	4.842	0,85%
28 Bermuda	93	6.206	0,7%	4.683	0,82%
29 Francia / France (3)	215	6.140	0,7%	4.511	0,79%
30 Taiwan	170	5.588	0,7%	3.408	0,60%
<b>TOTALE MONDIALE / Worldwide total</b>	<b>39.665</b>	<b>840.355</b>	<b>100,0%</b>	<b>570.325</b>	<b>100,00%</b>

(1) incl. Isola di Man / includes Isle of Man

(2) incl. Antille Olandesi / includes Netherland Antilles

(3) incl. Territori d'Oltremare e isole di Wallis e Futuna / includes the overseas territories and islands of Wallis and Futuna

Fonte / Source: ISL Bremen

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

Navi superiori a 1.000 tsl al 1° gennaio 2004 / Ships greater than 1.000 gt as of 1<sup>st</sup> January 2004

		Flotta controllata <i>Controlled Fleet</i>		Bandiera nazionale <i>National Flag</i>		Bandiera estera <i>Foreign Flag</i>		% bandiera estera <i>% foreign flag</i>	% sul totale <i>% of Total</i>
		N.	000 dwt	N.	000 dwt	N.	000 dwt		
1	Grecia / <i>Greece</i>	3.089	156.385	746	48.979	2.343	107.406	68,7%	18,79%
2	Giappone / <i>Japan</i>	2.871	109.540	652	12.756	2.219	96.784	88,4%	13,16%
3	Norvegia / <i>Norway</i>	1.285	50.788	609	22.646	676	28.142	55,4%	6,10%
4	Germania / <i>Germany</i>	2.425	48.335	288	6.851	2.137	41.484	85,8%	1,90%
5	Cina / <i>China</i>	2.156	45.552	1438	23.178	718	22.374	49,1%	1,90%
6	USA	1.037	45.348	424	11.999	613	33.349	73,5%	1,60%
7	Hong Kong	496	31.378	254	15.546	242	15.832	50,5%	1,60%
8	Corea del Sud / <i>South Korea</i>	800	25.353	428	8.443	372	16.910	66,7%	1,10%
9	Singapore	705	23.043	412	11.426	293	11.617	50,4%	1,00%
10	Taiwan	528	22.678	107	5.318	421	17.360	76,5%	0,80%
11	Regno Unito / <i>UK</i>	601	18.636	272	8.711	329	9.925	53,3%	0,70%
12	Danimarca / <i>Denmark</i>	561	16.373	263	8.398	298	7.975	48,7%	0,70%
13	Russia	1.712	15.258	1.345	6.947	367	8.311	54,5%	0,60%
14	India	295	12.124	256	10.664	39	1.460	12,0%	0,50%
15	Arabia Saudita / <i>Saudi Arabia</i>	100	12.042	40	895	60	11.147	92,6%	0,50%
<b>16</b>	<b>ITALIA / <i>Italy</i></b>	<b>581</b>	<b>11.942</b>	<b>472</b>	<b>8.715</b>	<b>109</b>	<b>3.227</b>	<b>27,0%</b>	<b>0,50%</b>
17	Malaysia	288	9.568	219	5799	69	3.769	39,4%	0,40%
18	Turchia / <i>Turkey</i>	571	8.715	408	6.556	163	2.159	24,8%	0,40%
19	Iran	134	8.700	126	8.199	8	501	5,8%	0,40%
20	Svizzera / <i>Switzerland</i>	265	8.080	14	769	251	7311	90,5%	0,40%
21	Belgio / <i>Belgium</i>	122	5.863	21	919	101	4.944	84,3%	0,30%
22	Svezia / <i>Sweden</i>	292	5.731	148	1384	144	4.347	75,9%	0,30%
23	Filippine / <i>Philippines</i>	336	5.591	300	4.327	36	1.264	22,6%	0,30%
24	Paesi Bassi / <i>Netherland</i>	627	5.045	481	3257	146	1.788	35,4%	0,20%
25	Brasile / <i>Brazil</i>	140	4.791	128	3.806	12	985	20,6%	0,20%
26	Spagna / <i>Spain</i>	240	4.759	156	2095	84	2.664	56,0%	0,20%
27	Francia / <i>France</i>	190	4.641	101	2.487	89	2.154	46,4%	0,20%
28	Indonesia	576	4.604	478	3.244	98	1.360	29,5%	0,20%
29	Canada	202	4.323	102	865	100	3.458	80,0%	0,20%
30	Emirati Arabi Uniti / <i>EUA</i>	171	3.548	32	397	139	3.151	88,8%	0,20%
	Sub Totale	23.396	728.734	10.720	255.576	12.676	473.158	64,9%	31,00%
	Altri / <i>Others</i>	3.090	50.981	1.926	24.992	1.164	25.989	51,0%	2,30%
	Tonnellaggio di ignoto controllo amatoriale / <i>Unknown tonnage</i>	4.117	52.513			4.117	52.513		2,60%
	<b>TOTALE MONDIALE / <i>Worldwide total</i></b>	<b>30.603</b>	<b>832.228</b>	<b>12.646</b>	<b>280.568</b>	<b>17.957</b>	<b>551.660</b>	<b>66,3%</b>	

Fonte / Source: ISL

Platform supply vessel fire fighting ffq1  
"Asso venticinque", Augusta Offshore Spa



## LA CANTIERISTICA MONDIALE

Il carnet degli ordini mondiali per la costruzione di nuove navi alla fine del 2003 è pari a 3.722 navi per 113,8 milioni di tonnellate di stazza (71,3 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata). Nel corso dell'anno sono state completate 935 unità per 27,1 milioni di tsl (16,8 milioni di tslc). Si registra un nuovo record pari all'80% in più rispetto al 2002, per un totale di 36,8 milioni di tslc.

Si rileva un incremento del 118% della domanda di navi standard (bulk carriers, containers, carico generale, petroliere) con un totale di 29,5 milioni di tslc, dovuto soprattutto alla richiesta di portacontainer di grandi dimensioni e di cisterne, mentre con 6,8 milioni di tslc gli ordini di navi ad elevata tecnologia (chimichiere, gasiere e traghetti) ha registrato un incremento della domanda del 5%.

Ancora una volta la cantieristica coreana è leader tra i costruttori mondiali raggiungendo una quota di mercato pari al 46% con il raddoppio in termini di volume delle commesse acquisite a discapito anche delle altre cantieristiche asiatiche, tranne di quella cinese che ha guadagnato 6 punti percentuali. Nel complesso la cantieristica estremo-orientale detiene l'86% degli ordini mondiali mentre quella europea ha toccato il record storico negativo del 7%. L'aumento della quota coreana oltre a confermare la sua supremazia nel comparto delle navi standard riflette il suo ingresso anche nel settore di navi high-tech.

Il 52% del totale di ordini per nuove navi proviene da armatori europei, ma di tale volume solo l'11% è stato assegnato a cantieri comunitari, il 59% a cantieri coreani, il 13% a cantieri cinesi, e il 17% è ripartito tra il Giappone ed il resto del mondo.

L'Italia si pone al quarto posto della graduatoria mondiale, superando la Polonia, ed è prima tra i paesi dell'Ue, seguita dalla Germania. Il nostro Paese è leader nella costruzione di navi da crociera con ordini per 9 unità (50,1% degli ordini totali) e nella costruzione di traghetti misti passeggeri / ro-ro merci con 11 unità (20,6% degli ordini mondiali).

### Ordini ai cantieri mondiali per la costruzione di nuove navi al 31 / 12 / 2003

*Orders at shipyards worldwide for new ships as of 31 / 12 / 2003*

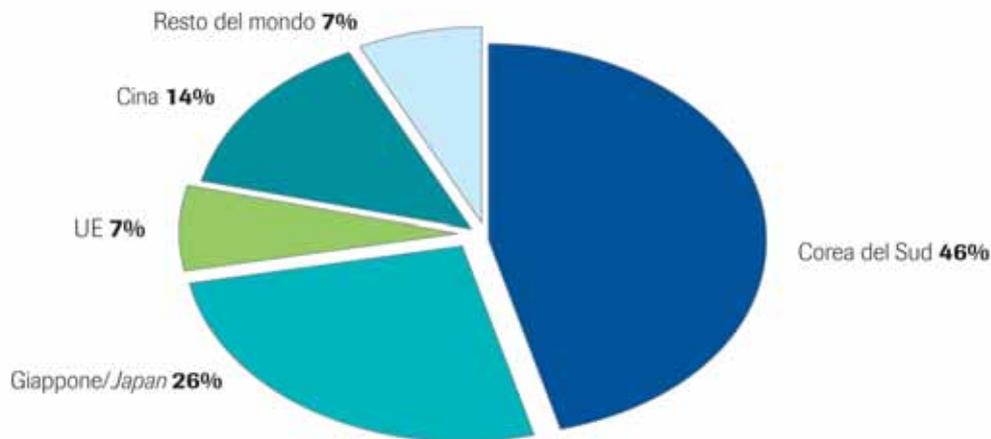
Tipo di navi / Type of ships	000 gt	% sul totale / % of total	000 tslc	% sul totale / % of total
Cisterne / Tankers	41.110	36,1	22.166	31,1
Gasiera / Gas carriers	7.452	6,6	5.679	8,0
Portarinfuse / Bulkcarriers	26.325	23,1	12.030	16,9
Altre navi da carico secco / Other dry cargo	34.248	30,1	23.883	33,4
Traghetti e Passeggeri / Ferry-Passenger	2.842	2,5	3.728	5,2
Altri tipi di navi / Others	1.764	1,6	3.861	5,4
<b>Totale / Total</b>	<b>113.741</b>	<b>100</b>	<b>71.347</b>	<b>100</b>

Fonte / Source: Awes - Association of European Shipbuilders and Shiprepairers

## Ripartizione delle commesse ai cantieri

*Break-down of shipyards orders*

Dati al 31 dicembre 2003 / Data as of 31 / 12 / 2003



Fonte / Source: Elaborazione Assonave su dati AWESr

## FLOTTA CISTERNIERA MONDIALE

La flotta mondiale di navi cisterna aumenta del 3,9% e raggiunge i 290 milioni di dwt, a seguito dell'elevato livello di nuove consegne pari a 30,7 milioni di dwt. Gli ordini per nuove cisterne, (79,6 milioni di dwt), pari al 27,4% della flotta esistente, risultano superiori a quelli del 2002.

La maggior parte delle vendite di cisterne per demolizione si sono verificate nella seconda metà dell'anno ed è prevedibile che le nuove regole dell'Ue e il nuovo calendario dell'Imo per la dismissione delle cisterne a singolo scafo influiranno notevolmente in futuro: nel 2003 sono state vendute per essere demolite 27 unità VLCC (*Very Large Crude Carriers*)

### Flotta cisterniera mondiale

*World tanker fleet*

Dati al 31 dicembre 2003 / Data as of 31 / 12 / 2003

	N. navi / ships	Milioni / Million dwt
Flotta / Fleet	2.954	290,0
Ordini ai cantieri / Order book	873	79,6
Consegne di nuove navi / Deliveries	293	30,7
Demolizioni / Demolitions sales	181	18,4

Fonte / Source :Fearnleys

Gasiera "Marola", Carbofin Spa



## Prezzi di navi cisterna nuove e di seconda mano

*New-building and second-hand tankers prices*

Dati in milioni di \$ USA / Data in million US \$

Anno Year	Nuove costruzioni / New-building				Navi di seconda mano / Second-hand ships							
	Product Carrier -Clean	Aframax	Suexmax	VLCC	Product Carrier -Clean		Aframax		Suexmax		VLCC	
000 dwt		105	150	280	40	30	95	80	150	130	280	250
Età Age					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
<b>1998</b>	25,0	33,0	42,0	70,0	20,0	12,5	25,0	18,0	37,0	27,0	50,0	37,0
<b>1999</b>	25,0	33,0	42,0	68,0	20,0	12,0	26,0	16,5	36,0	26,0	50,0	32,0
<b>2000</b>	28,5	41,0	51,0	76,0	26,5	14,0	39,0	24,5	49,5	34,0	71,0	46,0
<b>2001</b>	26,5	37,0	48,0	72,0	25,5	12,5	33,0	20,0	43,0	28,5	60,0	34,0
<b>2002</b>	26,0	34,0	43,5	63,0	24,0	10,0	30,0	19,5	41,5	25,5	53,0	32,0
<b>2003</b>	30,5	41,0	51,0	75,0	28,0	11,5	38,0	19,0	48,0	26,0	75,0	37,5

Fonte / Source: Fearnley - Review 2003



Cisterna a doppio scafo "Iblea", CA.I.I.SA Spa

## Principali flotte mondiali di navi petroliere

*World's leading tanker fleets*

Navi superiori alle 1.000 gt / Ships greater than 1,000 gt

	N.	000 dwt
1 Grecia / Greece	798	63.861
2 Giappone / Japan	800	39.765
3 USA	418	32.647
4 Norvegia / Norway	465	30.636
5 Singapore	316	13.964
6 Arabia Saudita / Saudi Arabia	78	11.751
7 Hong Kong	105	11.427
8 Germania / Germany	225	9.252
9 Russia	419	8.563
10 Corea del Sud / South Korea	235	8.473
11 Regno Unito / United Kingdom	165	8.441
12 India	125	7.544
13 Cina / China	314	7.437
14 Danimarca / Denmark	158	6.848
15 Malaysia	120	6.052
16 Iran	35	5.733
<b>17 ITALIA / Italy</b>	<b>238</b>	<b>5.604</b>
18 Svezia / Sweden	115	4.185
19 Belgio / Belgium	58	3.672
20 Taiwan	42	3.251
21 Kuwait	24	3.179
22 Brasile / Brazil	68	2.661
23 Spagna / Spain	59	2.367
24 Indonesia	164	2.170
25 Cipro / Cyprus	25	2.041

Fonte / Source: ISL - Brema

## FLOTTA DI NAVI GASIERE E CHIMICHIERE

La flotta di navi LPG è aumentata di circa il 13% rispetto al 2002 e si attesta sui 17,8 milioni di tonnellate di portata. Anche il mercato di questo settore ha registrato andamenti migliori rispetto al 2002, specialmente le unità di minori dimensioni.

### Flotta mondiale per il trasporto di LNG e LPG World LNG and LPG fleet

Dati al 31 dicembre 2003 / Data as of 31 / 12 / 2003

	LNG		LPG	
	N.	Mil. dwt	N.	Mil. dwt
Flotta / Existing fleet	155	17,8	938	14,4
Ordini / Order Book	65	4,5	37	1,1

Fonte / Source: : Fearnley – Review 2003

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

Dati in milioni di \$ USA / Data in million US \$

Anno / Year	Nuove costruzioni / New-building				Navi di seconda mano / Second-hand ships			
	LNG	LPG			LPG			
metri cubi cubic meters	138K	22 / 24K	52K	75K	24K	24K	75K	75K
Età Age					3 anni 3 years	8 anni 8 years	3 anni 3 years	8 anni 8 years
<b>1998</b>	190.0	34.0	48.00	58.0	32,0	26,0	52,0	44,0
<b>1999</b>	150.0	33.0	48.00	58.0	32,0	26,0	52,0	44,0
<b>2000</b>	165.0	32.5	51.00	60.0	31,0	26,0	55,0	44,0
<b>2001</b>	162.0	32.0	50.00	58.0	31,0	26,0	55,0	42,0
<b>2002</b>	150.0	30.0	48.50	55.0	31,0	26,0	57,0	42,0
<b>2003</b>	155.0	31.0		59.0	31,0	25,0	54,0	43,0

Fonte / Source: Fearnley – Review 2003

Gasiera "LNG Lerici", LNG Shipping Spa



## Principali flotte mondiali di navi gasiere

*World's leading gas carrier fleets*

Navi superiori alle 1.000 gt / Ships greater than 1,000 gt

	LNG		LPG		TOTALE	
	N.	000 dwt	N.	000 dwt	N.	000 dwt
1 Giappone / Japan	28	1.839	135	2.512	163	4.351
2 Norvegia / Norway	8	446	106	2.220	114	2.666
3 Corea del Sud / South Korea	17	1.700	34	319	51	2.019
4 Regno Unito / United Kingdom	20	1.220	16	421	36	1.641
5 Grecia / Greece	0	0	42	1.138	42	1.138
6 Malaysia	16	977	7	22	23	999
7 USA	8	518	11	269	19	787
8 Nigeria	9	651	1	2	10	653
9 Emirati Arabi Uniti / United Arab Emirates	8	578	1	3	9	581
10 Belgio / Belgium	2	146	20	415	22	561
11 Germania / Germany	3	68	57	406	60	474
12 Australia	6	401	3	56	9	457
13 Algeria	6	392	3	21	9	413
<b>14 ITALIA / Italy</b>	<b>4</b>	<b>122</b>	<b>33</b>	<b>281</b>	<b>37</b>	<b>403</b>
15 Danimarca / Denmark	0	0	38	399	38	399
16 Francia / France	3	121	8	159	11	280
17 Spagna / Spain	4	245	2	15	6	260
18 Kuwait	0	0	5	242	5	242
19 Indonesia	3	161	8	30	11	191
20 India	0	0	11	172	11	172

Fonte / Source: Lloyd's Register

## Flotta mondiale per prodotti chimici

*World chemical fleet*

Dati al 31 dicembre 2003 / Data as of 31 / 12 / 2003

	n. Navi / Ships	Milioni di dwt / Million dwt
Flotta / Existing fleet	5.497	8,7
Ordini / Order Book	362	6,6
Consegne / Deliveries	62	0,7

Fonte / Source : ISL Bremen



### Principali flotte mondiali di navi chimichiere

*World's leading chemical fleets*

Navi superiori alle 1.000 gt / Ships greater than 1,000 gt

		N.	000 dwt
1	Norvegia / Norway	196	4.569
2	Giappone / Japan	292	3.612
3	USA	93	2.729
<b>4</b>	<b>ITALIA / Italy</b>	<b>125</b>	<b>2.493</b>
5	Grecia / Greece	139	2.389
6	Germania / Germany	104	1.777
7	Svezia / Sweden	77	1.506
8	Russia	48	1.443
9	Singapore	59	1.384
10	Danimarca / Denmark	55	950
11	Arabia Saudita / Saudi Arabia	23	652
12	Regno Unito / United Kingdom	29	631
13	Corea del Sud / South Korea	103	580
14	Paesi Bassi / Netherlands	36	550
15	India	21	478
16	Malaysia	26	474
17	Taiwan	15	447
18	Turchia / Turkey	50	354
19	Emirati Arabi Uniti / United Arab Emirates	14	342
20	Cina / China	35	301
21	Cipro / Cyprus	8	298
22	Francia / France	28	297
23	Spagna / Spain	19	287
24	Australia	9	282
25	Hong Kong	23	277

Fonte / Source: Lloyd's Register

## FLOTTA MONDIALE DI NAVI PORTARINFUSE

La flotta di navi portarinfuse (303,6 milioni di dwt) cresce del 2,7%. Nel corso del 2003, si riducono rispetto al 2002, le consegne pari a 12,1 milioni di dwt, ma aumenta il volume degli ordini, pari in totale a 45,8 milioni di dwt, il 15,1% della flotta esistente.

Per quanto riguarda le navi per carichi combinati (12,1 milioni di dwt), si registra una ulteriore riduzione del 3,9%, a fronte di nessuna consegna e di nessun ordine.

### Flotta mondiale di navi portarinfuse

*World bulk carrier fleet*

Dati al 31 dicembre 2003 / Data as of 31 / 12 / 2003

	n. Navi / Ships	Milioni di dwt / Million dwt
Flotta / Existing fleet	5.633	303,6
Ordini / Order Book	618	45,8
Consegne / Deliveries	176	12,1
Demolizioni / Demolition sales	203	5,5

Fonte / Source : Fearnleys

### Prezzi di navi portarinfuse nuove e di seconda mano

*New-building and second-hand bulkcarriers prices*

Dati in milioni di \$ USA / Data in million US \$

Anno Year	Nuove costruzioni / New-building			Navi di seconda mano / Second-hand ships					
	Handysize	Panamax	Capesized	Handysize		Panamax		Capesized	
000 dwt	50	74	170	45	45	70	70	150	130
Età Age				5 anni 5 years	10 anni 10 years	5 anni 5 years	10 anni 10 years	5 anni 5 years	10 anni 10 years
<b>1998</b>	18,0	20,0	34,0	13,0	8,5	14,5	10,0	23,5	15,0
<b>1999</b>	19,99	19,5	22,0	36,0	15,5	12,0	17,0	12,0	27,5
<b>2000</b>	20,00	20,0	22,5	40,0	15,0	11,0	15,5	11,5	25,0
<b>2001</b>	20,01	18,0	20,0	36,5	12,0	8,0	13,5	9,0	22,0
<b>2002</b>	20,02	18,5	21,0	35,0	14,5	10,5	17,0	12,0	26,0
<b>2003</b>	20,03	22,5	25,0	47,0	20,5	16,0	28,0	20,0	41,0

Fonte / Source: Fearnley - Review 2003



## Principali flotte mondiali di navi portarinfuse

*World's bulk carrier fleets*

Navi superiori alle 1.000 gt / Ships greater than 1,000 gt

		N.	dwt
1	Grecia / Greece	1.340	78.396
2	Giappone / Japan	862	53.324
3	Cina / China	606	25.483
4	Hong Kong	228	16.772
5	Corea del Sud / South Korea	176	13.051
6	Taiwan	180	11.839
7	Norvegia / Norway	170	11.053
8	Germania / Germany	170	6.749
9	USA	98	5.270
10	Turchia / Turkey	131	5.160
11	Singapore	110	4.788
12	Regno Unito / United Kingdom	55	4.331
13	India	103	4.169
14	Filippine / Philippines	82	3.909
<b>15</b>	<b>ITALIA / Italy</b>	<b>52</b>	<b>3.547</b>
16	Malaysia	54	2.329
17	Iran	44	2.045
18	Canada	46	1.918
19	Monaco	33	1.896
20	Belgio / Belgium	15	1.852
21	Russia	114	1.760
22	Brasile / Brazil	25	1.588
23	Spagna / Spain	32	1.563
24	Svizzera / Switzerland	34	1.551
25	Danimarca / Denmark	25	1.550

Fonte / Source: ISL

Nave portacontaineri, Ignazio Messina & C. Spa



## FLOTTA MONDIALE DI NAVI PORTACONTENITORI

Nel 2003, la flotta mondiale di navi portacontenitori è cresciuta del 9,4% passando da 5,97 milioni di teu a 6,53 milioni di teu (Twenty Feet Equivalent Unit). Anche il carnet degli ordinativi è aumentato nel corso dell'anno e risulta pari a 2,58 milioni di teu, equivalente al 40% della flotta esistente.

### Capacità della flotta portacontenitori Container fleet capacity

	000 teu
Navi portacontenitori / <i>Containerships</i>	6.529
Multi-purpose	979
Ro-Ro	352
Navi di linea / <i>Cargo liners</i>	68
Navi volandiere / <i>Cargo Tramps</i>	30
Navi combinate / <i>Conbulker</i>	427
Barge / <i>hvy.Lift</i>	17
Navi portauto / <i>Pure car-carriers</i>	27
Navi frigorifere / <i>Reefer ships</i>	65
<b>TOTALE / Total</b>	<b>8.494</b>

Fonte / Source: Clarkson Research Studies 2004

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

Navi superiori alle 1.000 gt / *Ships greater than 1,000 gt*

	N.	dwt	teu
1 Germania / <i>Germany</i>	903	25.448	1.899
2 Giappone / <i>Japan</i>	220	7.812	567
3 Grecia / <i>Greece</i>	195	7.199	484
4 Danimarca / <i>Denmark</i>	129	6.683	430
5 Taiwan	184	6.623	479
6 Cina / <i>China</i>	220	4.734	309
7 Svizzera / <i>Switzerland</i>	109	4.447	301
8 Regno Unito / <i>United Kingdom</i>	96	3.974	290
9 Singapore	145	3.178	210
10 USA	85	3.016	219
11 Corea del Sud / <i>South Korea</i>	99	222	157
12 Israele / <i>Israel</i>	36	1.527	105
13 Francia / <i>France</i>	38	1.489	103
14 Canada	39	1.461	108
15 Hong Kong	37	1.443	105
16 Malaysia	34	721	47
17 Norvegia / <i>Norway</i>	16	502	32
18 Turchia / <i>Turkey</i>	35	386	30
19 Tailandia / <i>Thailand</i>	26	355	26
20 Russia	24	329	21
<b>21 ITALIA / <i>Italy</i></b>	<b>12</b>	<b>298</b>	<b>18</b>
22 Indonesia	32	285	16
23 Iran	9	247	19
24 Paesi Bassi / <i>Netherlands</i>	19	237	18
25 Cipro / <i>Cyprus</i>	10	236	18

Fonte / Source: ISL

## FLOTTA MONDIALE DI NAVI TRAGHETTO MERCI E PASSEGGERI

Alla fine del 2003 la flotta mondiale di navi traghetti per merci e passeggeri è pari a circa 3.480 unità per 27,2 milioni di gt.

In particolare la flotta di navi portaauto, con capacità superiore a 1.000 veicoli, registra una crescita nel 2003 ed alla fine dell'anno risulta pari a 465 unità. Dato che oltre il 25% della flotta di car-carrier ha un'età media di 20 anni, sono stati numerosi gli ordinativi per nuove costruzioni (80 unità rispetto alle 45 della fine del 2002) e si prevede che gran parte delle navi esistenti verranno dimesse non appena vi sarà tonnellaggio nuovo, più adeguato, disponibile.

L'Italia è anche nel 2003 ai primi posti tra le flotte di navi ro-ro. Come capacità di carico (portata) è al primo posto per i traghetti misti passeggeri / merci ed al terzo posto per quelli solo merci.

### Principali flotte mondiali di navi-traghetto

*World's leading Ro-ro fleets*

*Navi superiori a 1.000 gt / Ships greater than 1.000 gt*

	Ro-ro cargo			Ro-ro passengers			Totale / Total		
	N.	000 gt	000 dwt	N.	000 gt	000 dwt	N.	000 gt	000 dwt
1 Giappone / Japan	384	10.318	4.032	138	1.075	446	522	11.393	4.478
2 Norvegia / Norway	117	3.700	1.823	101	606	96	218	4.306	1.919
<b>3 ITALIA / Italy</b>	<b>65</b>	<b>2.118</b>	<b>1.225</b>	<b>148</b>	<b>1.752</b>	<b>491</b>	<b>213</b>	<b>3.870</b>	<b>1.716</b>
4 Svezia / Sweden	57	1.812	823	33	759	177	90	2.571	1.000
5 Grecia / Greece	49	1.008	420	139	1.726	406	188	2.734	826
6 Usa	53	1.174	557	49	244	115	102	1.418	672
7 Corea del Sud / South Korea	32	1.087	435	25	232	64	57	1.319	499
8 Germania / Germany	53	520	382	34	486	106	87	1.006	488
9 Regno Unito / United Kingdom	27	491	259	71	971	208	98	1.462	467
10 Finlandia / Finland	29	349	223	29	802	139	58	1.151	362
11 Francia / France	18	291	219	37	656	133	55	947	352
12 Danimarca / Denmark	27	690	262	22	363	79	49	1.053	341
13 Spagna / Spain	31	294	156	40	378	98	71	672	254
14 Turchia / Turkey	17	307	171	43	155	61	60	462	232
15 Filippine / Philippines	17	122	86	53	306	119	70	428	205
16 Arabia Saudita / Saudi Arabia	11	208	191	7	29	6	18	237	197
17 Canada	9	103	72	60	392	97	69	495	169
18 Cina / China	14	105	94	38	228	68	52	333	162
19 Paesi Bassi / Netherlands	14	313	148	13	70	13	27	383	161
20 Belgio / Belgium	22	278	147	0	0	0	22	278	147

Fonte / Source: Lloyd's Register

### Flotta di navi passeggeri

Alla fine del 2003, con 1.443 navi per 11,7 milioni di gt, la flotta di navi passeggeri rappresenta il 3,6% in termini di numero ed il 2,1% in termini di stazza della flotta mondiale.

A gennaio 2004 risultano 180 navi passeggeri e miste, per circa 2 milioni di gt. Inoltre il 90% delle consegne effettuate nel 2003 è rappresentato da navi crociera. Nel corso del 2004 è prevista l'entrata in esercizio di 11 nuove unità da crociera per circa 24.800 posti letto.



## Flotta europea

Nel 2003 la flotta dell'Unione Europea registra un aumento dell'11%, raggiungendo 12.432 navi per 92 milioni di tsl e 123 milioni di dwt. La flotta registrata nei paesi membri rappresenta il 15% del totale mondiale, ma considerando la flotta da essi controllata anche con bandiera estera, tale percentuale sale al 40%. Dal 1° maggio 2004 Cipro, Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Repubblica Slovacca e Slovenia diventano membri dell'Unione mentre Bulgaria e Romania aderiranno nel 2007.

Con l'adesione di dieci nuovi membri tra i quali Cipro e Malta nei cui registri è iscritto un cospicuo tonnellaggio marittimo, la flotta dell'UE allargata rappresenta il 26% della marina mercantile mondiale.

### Flotta dell'Unione Europea The European Union Fleet

Dati al 1 gennaio 2004 / Data as of 1 / 01 / 2004

	Bandiera / Flag	No.	gt 000	%	dwt 000	%
1	Grecia / Greece	1.175	31.534	34,2%	53.257	43,3%
2	Regno Unito / U.K	788	16.278	17,7%	20.154	16,4%
<b>3</b>	<b>ITALIA / Italy</b>	<b>728</b>	<b>9.867</b>	<b>10,7%</b>	<b>10.350</b>	<b>8,4%</b>
4	Danimarca / Denmark	406	7.273	7,9%	8.926	7,3%
5	Germania / Germany	379	6.041	6,6%	6.959	5,7%
6	Paesi Bassi / Netherland	832	6.255	6,8%	6.887	5,6%
7	Francia / France	215	4.511	4,9%	6.140	5,0%
8	Spagna / Spain	215	2.150	2,3%	2.299	1,9%
9	Svezia / Sweden	243	3.404	3,7%	2.024	1,6%
10	Belgio / Belgium	54	1.151	1,2%	1.659	1,3%
11	Portogallo / Portugal	156	1.037	1,1%	1.509	1,2%
12	Lussemburgo / Luxembourg	49	967	1,0%	1.300	1,1%
13	Finlandia / Finland	136	1.354	1,5%	1.104	0,9%
14	Irlanda / Ireland	44	372	0,4%	385	0,3%
15	Austria	7	32	0,0%	41	0,0%
	<b>Totale / Total</b>	<b>5.427</b>	<b>92.226</b>	<b>100%</b>	<b>122.994</b>	<b>100%</b>

Fonte / Source: ISL BREMEN

## Flotte dei paesi aderenti all' Unione europea dal 1 maggio 2004

*Fleets acceding to EU since 1<sup>st</sup> May 2004*

Dati al 1 gennaio 2004 / Data as of 1 / 01 / 2004

	Bandiera / Flag	N.	000 gt	000 dwt
1	Malta	1.241	25.172	41.176
2	Cipro / Cyprus	1.104	21.988	35.348
3	Lituania / Lithuania	64	373	374
4	Estonia	60	315	208
5	Polonia / Poland	42	169	237
6	Lettonia / Latvia	10	39	21
7	Rep. Slovacca / Slovakia	4	29	43
8	Ungheria / Hungary	2	8	10
9	Slovenia	1	0,7	0,10
	<b>Totale / Total</b>	<b>2.528</b>	<b>48.093</b>	<b>77.417</b>

Fonte / Source: ISL BREMEN

## CANTIERISTICA EUROPEA

**A**nche nel 2003 la cantieristica europea ha sofferto della concorrenza estremo-orientale. Infatti, a fronte degli ordini commissionati dall'armamento europeo, pari al 52% degli ordini mondiali (19,3 milioni di tslc), solo l'11% di questo volume è stato assegnato a cantieri dell'Ue mentre l'84% è andato a cantieri del Far East (59% Corea, 13% Cina, 12% Giappone).

Al fine di affrontare il problema della competitività della cantieristica europea, che ha anche risvolti strategici e militari, viene costituito dalla Commissione europea il gruppo consultivo ad alto livello per l'iniziativa Leader SHIP 2015, il cui rapporto è stato pubblicato nell'ottobre 2003, seguito a novembre dalla comunicazione della Commissione, in cui vengono espressi i seguenti indirizzi: mettere la cantieristica mondiale su un piede di parità, migliorare gli investimenti in ricerca e sviluppo e nell'innovazione sviluppare programmi avanzati di finanziamento e garanzia, impiegando a tal fine anche enti come la Banca europea degli investimenti, promuovere la costituzione di flotte più sicure e più compatibili con l'ambiente, nonché del trasporto marittimo a corto raggio, impostare un approccio europeo alle esigenze della cantieristica militare, proteggere i diritti di proprietà intellettuale, garantire l'accesso ad una manodopera qualificata, costruire una struttura industriale sostenibile.

Nel dicembre 2003 viene emessa una nuova disciplina europea degli aiuti di stato alla costruzione navale (2003/C317/06) in sostituzione di quella pubblicata nel 1999, ormai in scadenza. Il fine della nuova disciplina è di eliminare per quanto possibile le differenze tra le norme applicabili al settore e quelle destinate alle altre attività industriali, estendendo alla costruzione navale le disposizioni di carattere generale. Non sono pertanto più ammessi gli aiuti diretti o indiretti legati al singolo contratto di costruzione navale, mentre sono ammessi quelli alla ricerca, allo sviluppo e all'innovazione, quelli per la chiusura dei cantieri, quelli a favore dell'occupazione, quelli regionali, nonché gli interventi di credito navale conformi alla disciplina OCSE.

Con il Regolamento (CE) n. 502 / 2004 viene prorogato di un anno, fino al 31 marzo 2005, il meccanismo temporaneo di difesa a sostegno della costruzione navale nei cantieri europei. Tale meccanismo difensivo, entrato in vigore il 3 luglio 2002, dopo che la Commissione aveva avviato la procedura di risoluzione della controversia nei confronti della Corea del Sud in seno dell'Organizzazione Mondiale del Commercio (OMC).

Come in precedenza, gli aiuti diretti ai cantieri europei pari ad un'intensità massima del 6% del valore contrattuale della nave, disposti a sostegno di contratti per la costruzione solo in relazione a determinati segmenti di mercato più esposti alla concorrenza coreana, quelli delle navi portacontaineri, chimichiere, navi cisterna per i prodotti petroliferi, ovvero delle navi per trasporto di gas naturale liquefatto, sono considerati compatibili con il mercato comune nel caso in cui un cantiere navale coreano sia entrato in concorrenza per l'aggiudicazione del contratto, offrendo un prezzo inferiore.

## Flotta italiana

La flotta mercantile di proprietà italiana si compone a fine 2003 di 1.407 navi, per un totale di 10.775.799\* tonnellate di stazza lorda, così ripartite:

- oltre le 1.000 tsl: 676 navi, equivalenti a 10.537.899 tsl
- da 100 a 999 tsl: 731 navi, equivalenti a 237.900 tsl

Rispetto al 2002, si registra un aumento di circa il 4% del tonnellaggio e una riduzione del 2% nel numero delle navi.

Il naviglio battente bandiera italiana è pari a 1.403 unità per 10.706.439 tsl, grazie al gran numero di nuove costruzioni e, soprattutto a seguito delle numerose iscrizioni nel Registro internazionale italiano, ed è pari ad oltre il 99% della flotta mercantile di proprietà italiana.

Le unità di bandiera italiana iscritte nel Registro internazionale sono 406 per 8.150.468 tsl; quelle iscritte nel Registro ordinario sono 997 per 2.555.971 tsl..

Le navi di proprietà italiana battenti temporaneamente bandiera estera (bareboat charter) sono 4 per 69.360 tsl, con una consistenza pari a circa l'1% del tonnellaggio complessivo

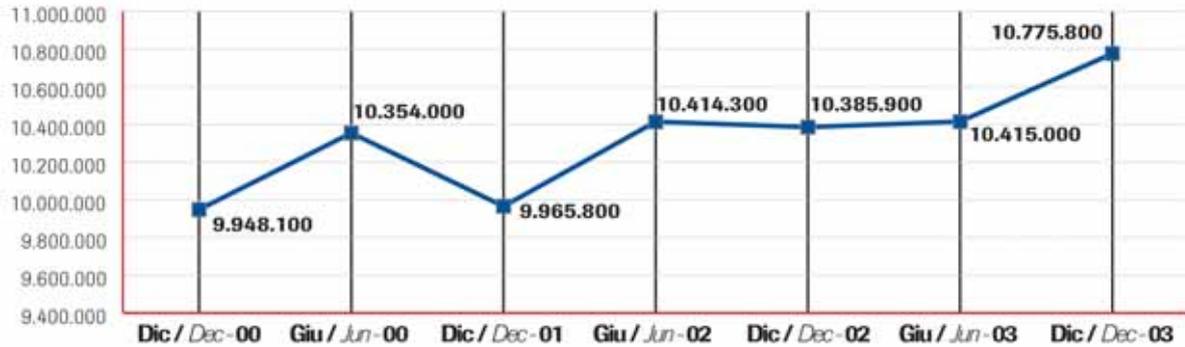
\* Unità superiori alle 100 tonnellate di stazza lorda. Ci sono poi 795 navi inferiori alle 100 tsl per 23.387 tsl.

### Composizione della flotta mercantile italiana Composition of the Italian merchant fleet

	31 dicembre 2003 31 december 2003		31 dicembre 2002 31 december 2002		Variazione Variation	
	N.	tsl	N.	tsl	N.	tsl
<b>Tipi di navi oltre le 100 gt</b>						
<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO / LIQUID CARGO SHIPS</b>	<b>297</b>	<b>3.227.299</b>	<b>286</b>	<b>2.757.381</b>	<b>4%</b>	<b>15%</b>
Petroliere / Oil tankers	105	1.539.776	96	1.228.585	9%	20%
Gasiere / Gas tankers	52	399.060	48	355.047	8%	11%
Chimichiere (OIL-CHEM) / Chemical tankers	109	1.259.534	109	1.143.312	0%	9%
Altre cisterne / Other tankers	31	28.929	33	30.437	-6%	-5%
<b>NAVI DA CARICO SECCO / DRY CARGO SHIPS</b>	<b>172</b>	<b>4.263.990</b>	<b>186</b>	<b>4.557.127</b>	<b>-8%</b>	<b>-7%</b>
Carico generale / General cargo ships	29	170.849	31	146.109	-7%	14%
Portacontaineri e frigorifere / Container and refrigerator ships	30	833.470	36	1.010.343	-20%	-21%
Portarinfuse / Bulk carriers	36	1.364.280	41	1.543.469	-14%	-13%
Traghetti / Ferries	77	1.895.391	78	1.857.206	-1%	2%
<b>NAVI MISTE / E DA PASSEGGERI / PASSENGER SHIPS</b>	<b>420</b>	<b>2.507.361</b>	<b>419</b>	<b>2.297.275</b>	<b>0%</b>	<b>8%</b>
Crociera / Cruise ships	15	776.153	16	630.344	-7%	19%
Aliscafi, Catamarani e unità veloci / Hovercraft, catamarans and fast units	84	23.520	82	22.361	2%	5%
Traghetti / Ferries	213	1.677.960	213	1.620.307	0%	3%
Altre navi trasporto passeggeri / Other passenger ships	108	29.728	108	24.263	0%	18%
<b>PORTARINFUSE POLIVALENTI Ore / Oil, OBO MULTIPURPOSE CARRIERS ORE / OIL, OBO</b>	<b>2</b>	<b>65.225</b>	<b>4</b>	<b>145.840</b>	<b>-100%</b>	<b>-124%</b>
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI / AUXILIARY SERVICE SHIPS</b>	<b>516</b>	<b>711.924</b>	<b>536</b>	<b>628.282</b>	<b>-4%</b>	<b>12%</b>
Rimorchiatori e navi appoggio / Tugboats and supply vessels	300	127.002	308	123.233	-3%	3%
Altri tipi di navi / Others	216	584.922	228	505.049	-6%	14%
<b>TOTALE / Total</b>	<b>1.407</b>	<b>10.775.799</b>	<b>1.431</b>	<b>10.385.905</b>	<b>-2%</b>	<b>4%</b>

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

**Totale Flotta / Total Fleet**



**Bandiera italiana / Italian Flag**



**Registro Internazionale / International Register**



**Registro Ordinario / Ordinary Register**



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

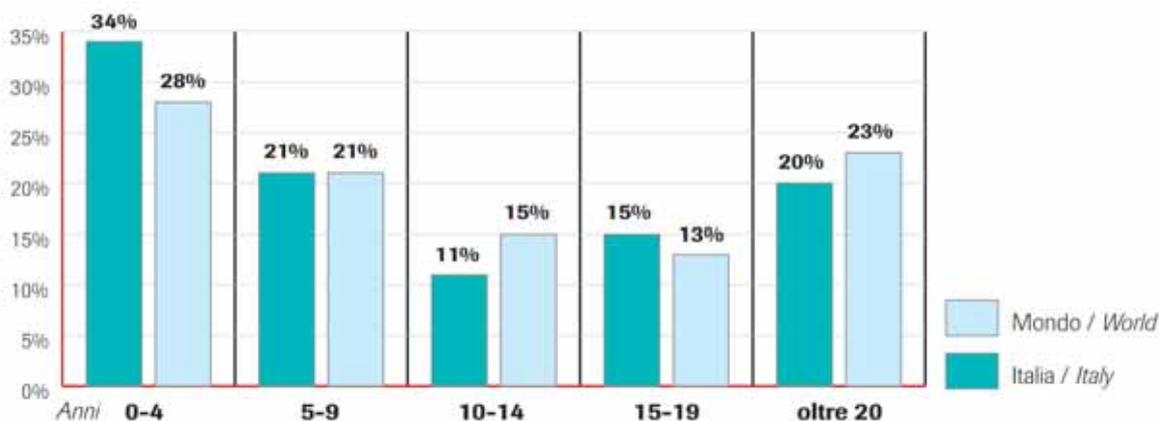
**Armamento italiano**  
*Ownership of the Italian fleet*



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

La flotta italiana si conferma come una flotta giovane, in assoluto e rispetto alla media mondiale: il 55% del naviglio è di età inferiore a 10 anni ed il 34% risulta inferiore a 5 anni, con una età media di 12 anni.

**Età della flotta italiana e mondiale nel 2003**  
*Age of the Italian and of world fleets in 2003*



Fonte: Elaborazione Confitarma su dati Rina e Lloyd Register / Source: Confitarma processing of Rina and Lloyd Register data



## LE COSTRUZIONI NAVALI IN ITALIA

Nel periodo 1994-2003 sono state consegnate 457 unità per 6,2 milioni di stazza lorda. Negli ultimi cinque anni gli armatori italiani hanno investito quasi 9,5 miliardi di euro per costruire 275 nuove navi.

La legge finanziaria 2004 ha disposto uno stanziamento di 10 milioni di euro per il 2004 al fine di permettere l'applicazione del Regolamento (CE) n. 1177/2002, stabilendo che le modalità di concessione del contributo siano stabilite con un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la cui esecuzione è comunque subordinata alla preventiva autorizzazione da parte della Commissione europea e alle condizioni da questa eventualmente imposte.

E' stata inoltre rifinanziata la legge n. 88 del 2001, sulla base dei cui incentivi molti armatori hanno effettuato investimenti: a tale scopo sono però stati destinati dalla legge finanziaria 2004 fondi insufficienti.

### Rinnovamento della flotta mercantile italiana

*Renewal of the Italian merchant fleet*

Tipi di navi oltre le 100 tsl / *Types of ships of over 100 gt*

	Navi consegnate dal 1994 al 2003 <i>Ships delivered between 1994 and- 2003</i>		Navi in costruzione al 31/12/2003 <i>Ships under construction as of 31/12/2003</i>	
	N.	gt	N.	gt
<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO</b> <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	<b>136</b>	<b>2.118.208</b>	<b>18</b>	<b>292.383</b>
Petroliere / <i>Oil tankers</i>	23	629.296	8	199.855
Gasiera / <i>Gas tankers</i>	26	284.840	3	7.400
Chimichiere / <i>Chemical tankers</i>	85	1.202.042	7	85.128
Altre cisterne / <i>Other tankers</i>	2	2.030		
<b>NAVI DA CARICO SECCO</b> <i>DRY CARGO SHIPS</i>	<b>62</b>	<b>2.467.095</b>	<b>3</b>	<b>142.800</b>
Carico generale / <i>General cargo ships</i>	6	109.051		
Portacontaineri e frigorifere <i>Container and refrigerator ships</i>	7	281.542		
Portarinfuse / <i>Bulk carriers</i>	21	834.803		
Traghetti / <i>Ferries</i>	28	1.241.699	3	142.800
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI</b> <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	<b>88</b>	<b>1.424.683</b>	<b>6</b>	<b>231.950</b>
Navi passeggeri / <i>Passenger ships</i>	35	490.978	1	101.350
Traghetti / <i>Ferries</i>	53	933.705	5	130.600
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI</b> <i>AUXILIARY SERVICE SHIPS</i>	<b>171</b>	<b>206.824</b>	<b>25</b>	<b>10.245</b>
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply ships</i>	67	51.189	6	3.790
Altri tipi di navi / <i>Other types of ships</i>	104	155.635	19	6.455
<b>TOTALE / TOTAL</b>	<b>457</b>	<b>6.216.810</b>	<b>52</b>	<b>677.378</b>

Le navi ordinate ma non iniziate sono escluse / *Ordered ships under construction are excluded*

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati Rina e Confitarma / *Source: Confitarma processing of Rina and Confitarma data*



Nave portacontaineri  
"Usodimare", Lloyd Triestino Spa



Cisterna a doppio scafo "Mare Salernum", Fr.lli d'Amico Armatori Spa

Nel 2003 l'aumento della domanda ha influenzato in generale il buon andamento del mercato dei noli in tutti i settori, con alcune differenziazioni.

## Petrolio greggio e prodotti petroliferi

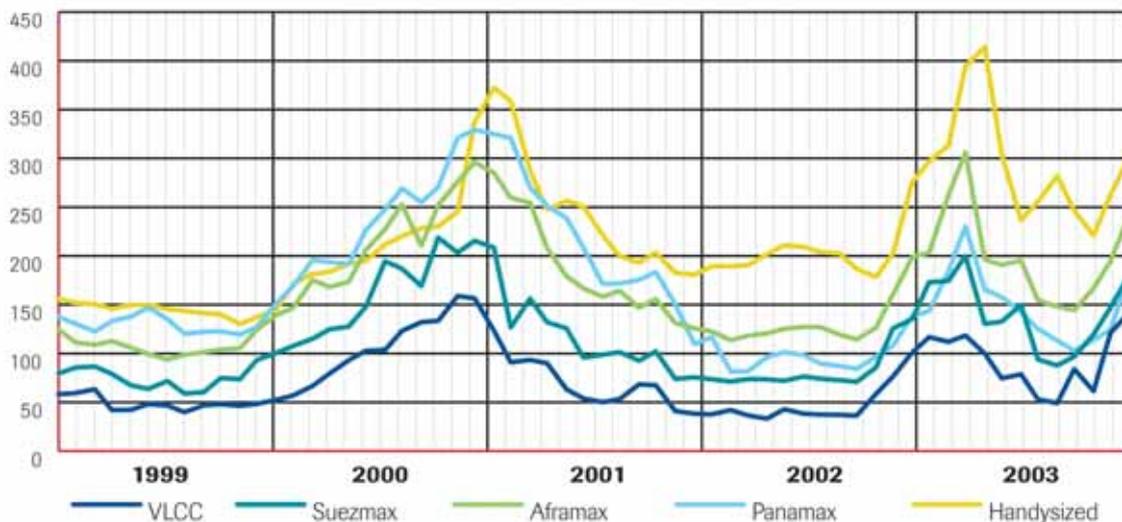
Dopo i bassissimi livelli registrati nell'estate 2002 e le spettacolari rimonte della fine dello stesso anno, gli andamenti dei noli nel settore petrolifero, sia spot che a viaggio, nel 2003 sono stati caratterizzati da punte elevate seguite da forti cadute.

I noli per VLCC, Suezmax e Aframax hanno registrato andamenti estremamente mutevoli e variabili da un mese all'altro se non da una settimana all'altra. Anche le unità adibite al trasporto di prodotti petroliferi hanno registrato in generale fluttuazioni forti ed evoluzioni rapide, sulle quali hanno naturalmente inciso anche le diverse dimensioni e rotte.

### Andamento dei noli delle navi cisterna

*Performance of charter tanker market*

Media WS (World Scale)



Fonte: Elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Studies 2004 / Source: Confitarma processing of Clarkson Research Studies 2004 data

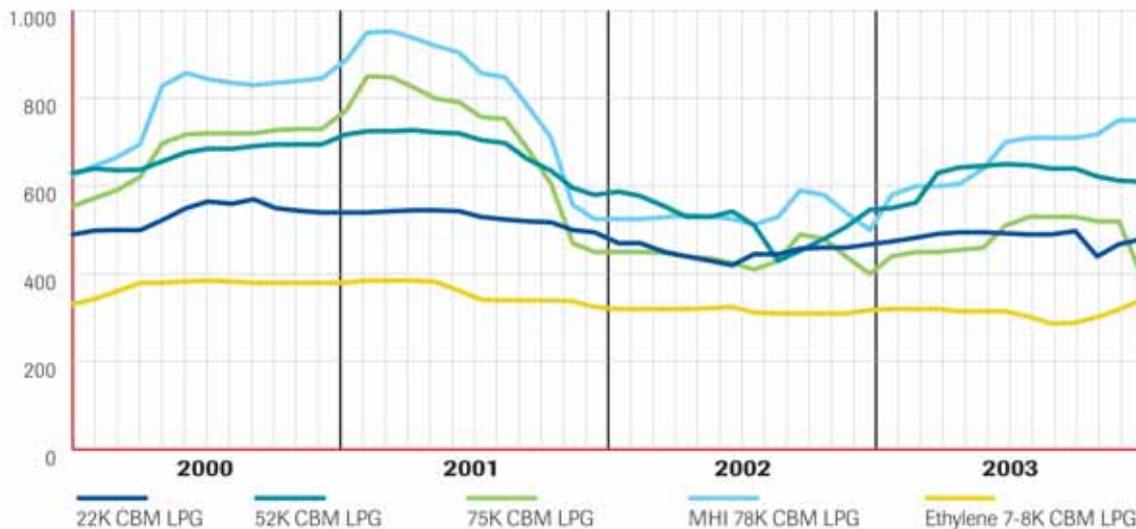
## Gasiere

Anche per il trasporto di gas (LNG-Gas naturale liquefatto e LPG-gas di petrolio liquefatto) il 2003 è stato in generale un buon anno, anche se si registrano differenti andamenti tra le varie unità impiegate, sia per le loro dimensioni sia per il tipo di prodotto trasportato. In media le variazioni sono oscillate tra il 3% e il 13% con punte del 40% per le unità maggiori.

### Andamento dei noli delle navi LPG

*Performance of LPG charter market*

Dati Time charter su 12 mesi / 12 months time charter data



Fonte / Source: Clarkson Research Studies 2004

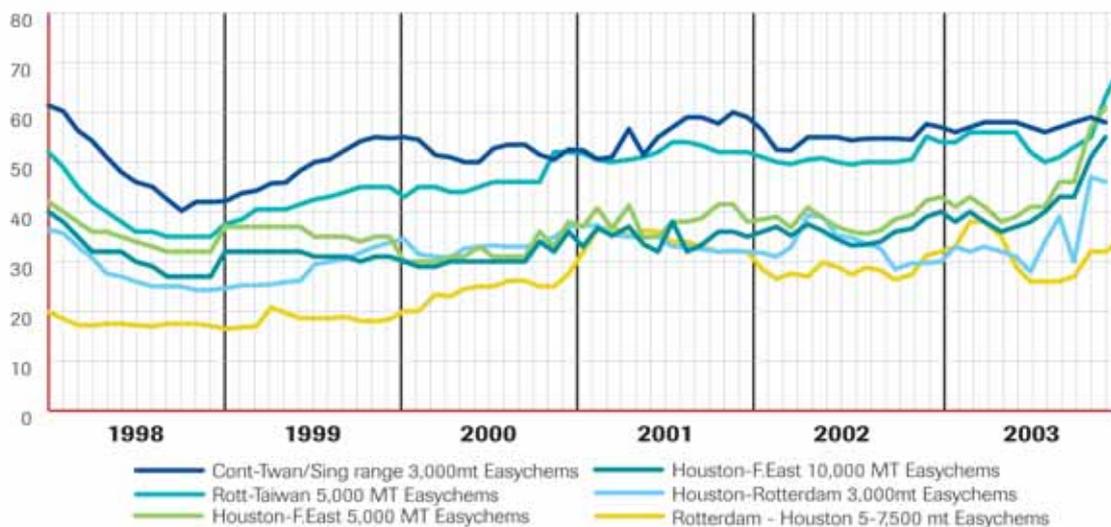
Cisterna a doppio scafo, "Valle di Siviglia" Navigazione Montanari Spa



## Chimichiere

L'andamento dei noli delle chimichiere, nonostante le difficoltà del mercato, nel 2003 si è mantenuto su buoni livelli.

### Andamento dei noli di navi chimichiere *Performance of chemical ships charter market*

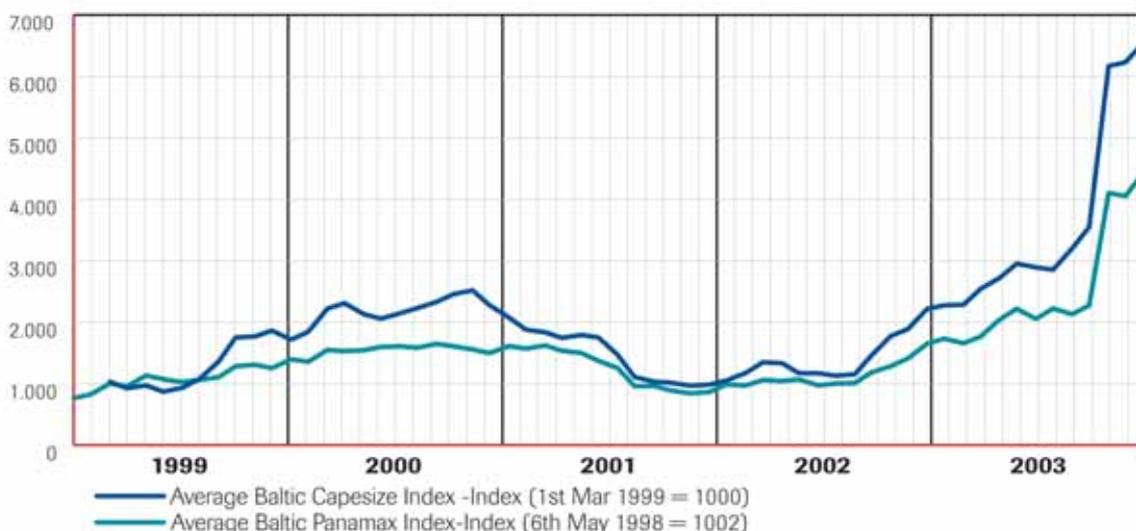


Fonte / Source: Clarkson Research Studies 2004

## Carichi secchi alla rinfusa

Dopo aver registrato i più bassi livelli fino al terzo trimestre del 2002, i noli delle navi portarinfuse registrano aumenti costanti fino al terzo trimestre 2003 per poi manifestare una eccezionale crescita a fine anno, valutata dal Baltic Dry Index pari al 174%. Particolarmente spettacolare lo sviluppo delle Capesize che in un anno hanno registrato il 190% di incremento.

### Andamento dei noli carichi secchi *Performance of dry bulk charter market*



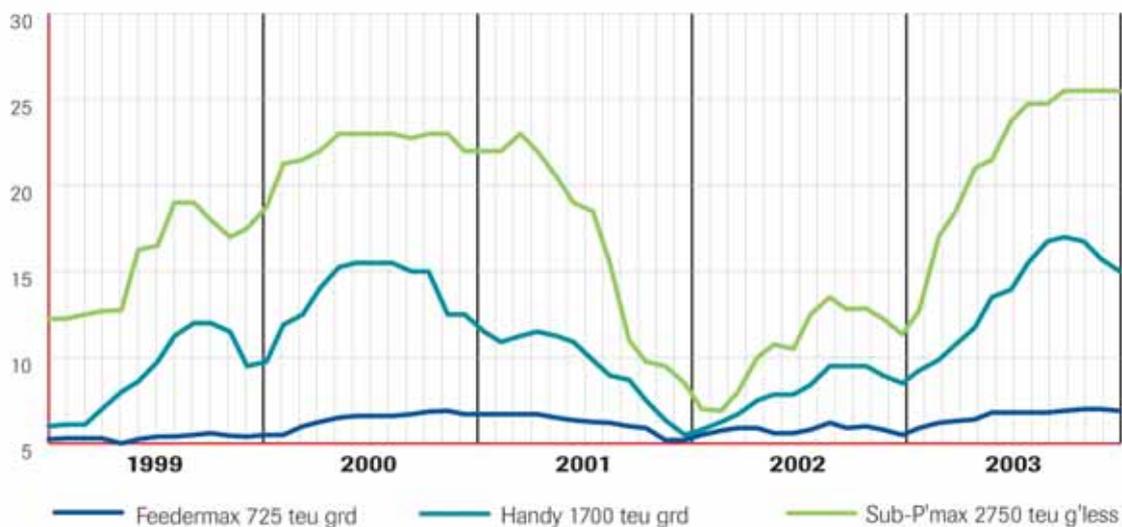
Fonte / Source: Clarkson Research Studies 2004

## Portacontenitori

Nel 2003 gli andamenti dei noli delle navi portacontenitori si sono mantenuti su livelli piuttosto elevati grazie soprattutto alla forte domanda dei mercati cinesi. In particolare sulle rotte Europa/Asia si sono registrate punte pari al 42% rispetto al 2002 e su quelle dall'Asia verso l'Europa o l'America del Nord in media vi sono stati aumenti dal 30% al 45% nel corso dell'anno.

### Andamento dei noli delle navi portacontenitori

*Performance of container charter market*



Fonte / Source: Clarkson Research Studies 2004

## Crociere

Dopo gli avvenimenti del settembre 2001 le compagnie di navi crociera hanno proceduto ad una revisione delle loro politiche commerciali, proseguite nel 2002 per attirare la clientela con risultati abbastanza positivi che hanno portato ad un nuovo aumento dei prezzi. La situazione politica in varie aree mondiali, nonché il timore di attentati e di epidemie, hanno costretto gli operatori ad evitare crociere nel Golfo Persico e nel Canale di Suez ed anche nell'oceano Pacifico e nell'Oceano Indiano sono state di difficile realizzazione. I prezzi non sono aumentati nel 2003 e si sono mantenuti a livelli storicamente bassi anche a causa della forte concorrenza che si è sviluppata tra le compagnie e per attirare passeggeri americani ed europei sempre molto diffidenti per via degli avvenimenti mondiali.





**E**rede di una tradizione associativa tra armatori e proprietari di navi che risale agli inizi del secolo, la CONFITARMA - Confederazione Italiana Armatori - si propone i seguenti scopi: promuovere lo sviluppo della marina mercantile italiana nel quadro di una politica che valorizzi il trasporto marittimo; rappresentare l'industria armatoriale di fronte alle autorità politiche ed amministrative ed a qualsiasi organismo pubblico e privato, sia sul piano nazionale che internazionale; stipulare accordi in ambito sindacale ed economico nonché contratti collettivi di lavoro; rappresentare e tutelare i soci in questioni sindacali ed economiche di interesse generale e particolare; provvedere informazione e consulenza agli associati.

CONFITARMA rappresenta oltre i nove decimi della flotta mercantile italiana e raggruppa imprese di navigazione e gruppi armatoriali che operano in tutti i settori del trasporto di merci e passeggeri, nelle crociere e nei servizi ausiliari del traffico.

CONFITARMA è direttamente rappresentata nel Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro (CNEL) e nell'Istituto di Previdenza per il Settore Marittimo (IPSEMA), aderisce alla Confederazione Generale dell'Industria Italiana (CONFINDUSTRIA) ed alla Federazione nazionale dei sistemi e delle modalità di trasporto e delle attività connesse (FEDERTRASPORTO), è tra le fondatrici della Federazione del Sistema Marittimo Italiano (FEDERAZIONE DEL MARE), dello Short Sea Shipping – Ufficio di Promozione Italia e dell'Italian Distribution Council - Agenzia Nazionale per la Logistica (IDC), partecipa attivamente ad organismi internazionali quali: Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Council of European and Japanese Shipowners' Associations (CENSA), European Community Shipowners' Associations (ECSA), International Chamber of Shipping (ICS), International Shipping Federation (ISF), International Maritime Organization (IMO), International Labour Organization (ILO).



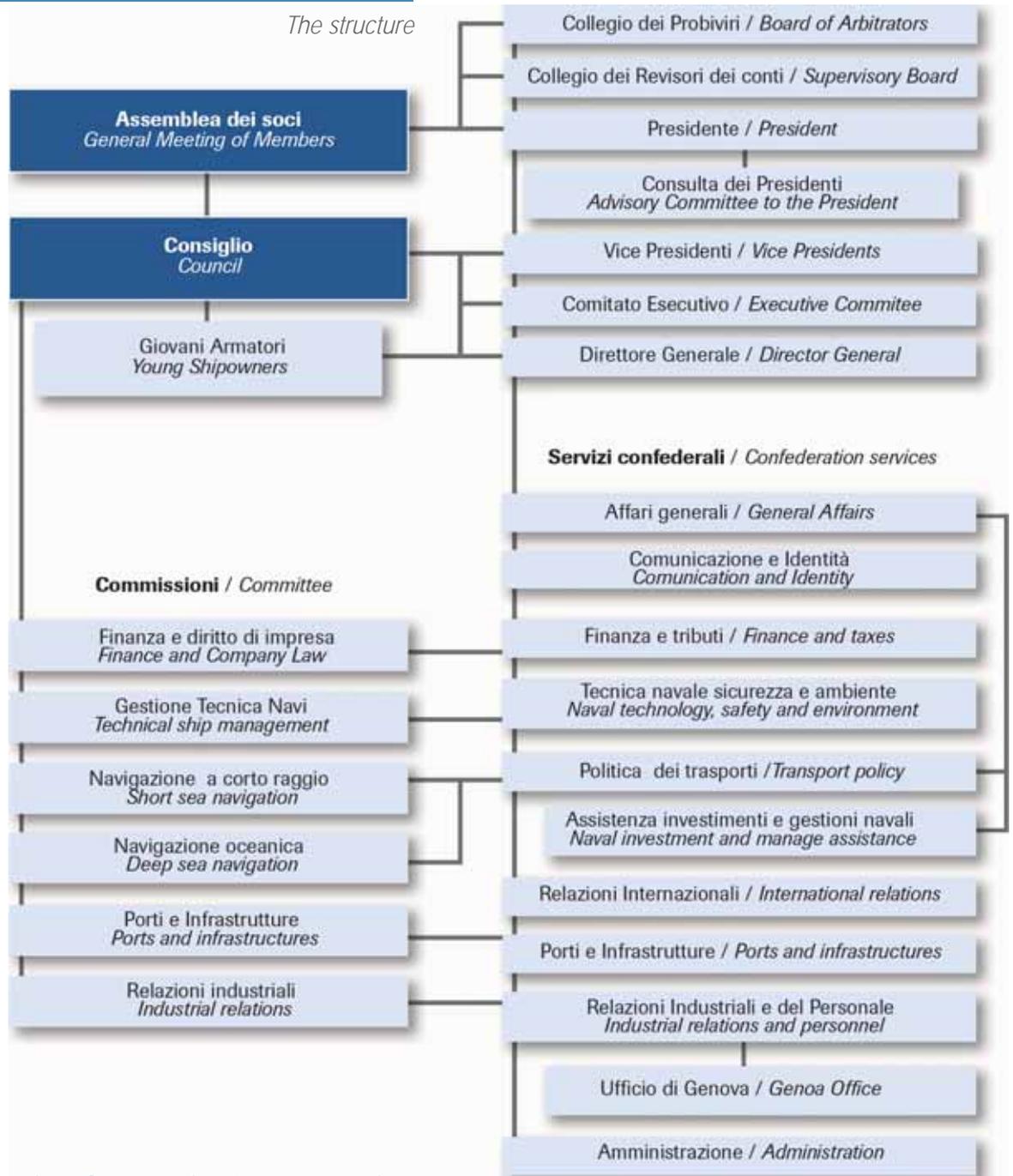
**Gennaro Fiore**  
Direttore Generale





## La struttura

The structure



## I Consorzi e le società partecipate

Subsidiary and associate enterprises



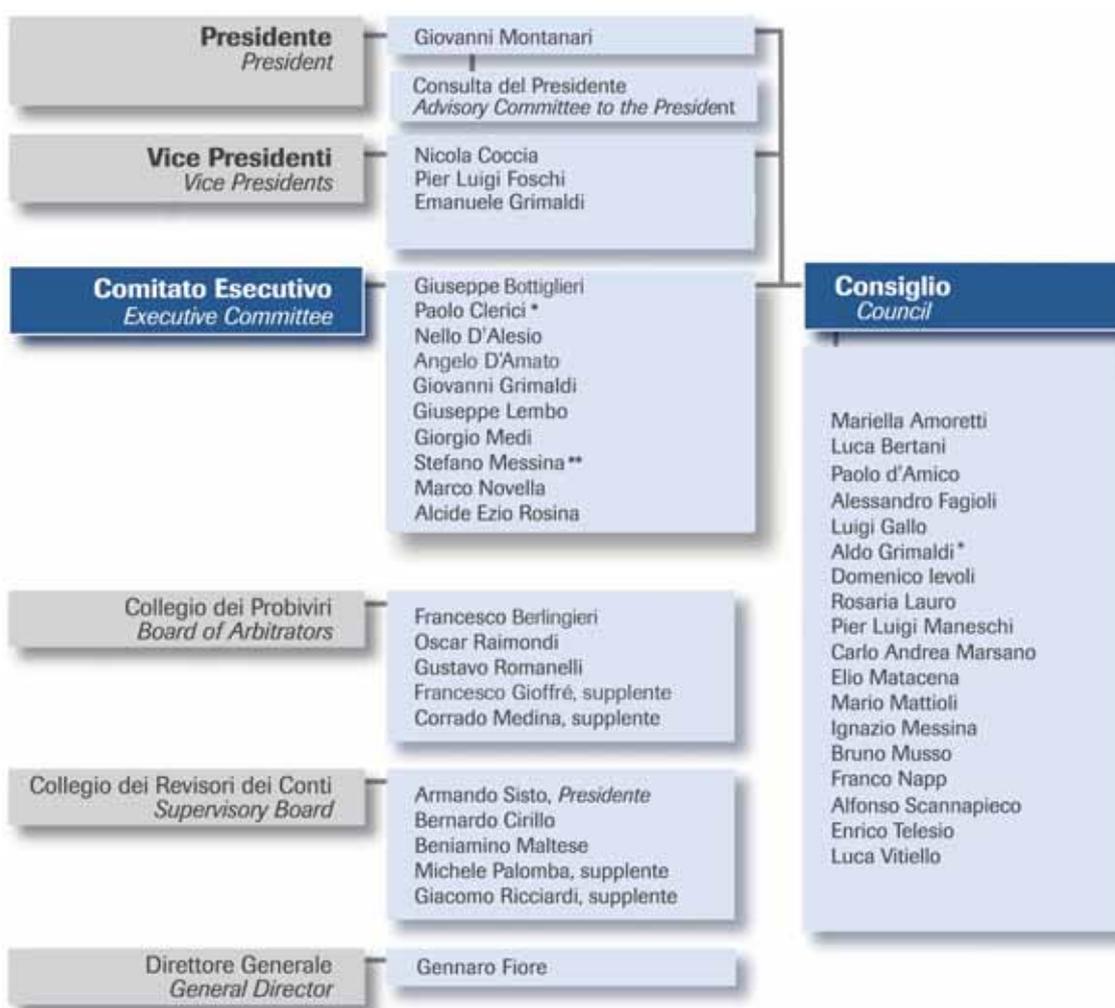


# Organizzazione di Confitarma

*Confitarma's organisation*

## Cariche confederali

*Officers*



\*Past President

\*\*Presidente Giovani Armatori / President of Young Shipowners



## Commissioni

*Committess*

### Finanza e Diritto di Impresa

*Finance and Company law*

#### **Nicola Coccia**

*Presidente / President*

Bartolomeo Carini  
Ugo De Carlini  
Angelo Della Gatta  
Paola De Martini  
Alessandro Dietrich

Luigi Gallo  
Francesco Organista  
Marco Tassara  
Fabrizio Vettosi  
Luca Vitiello

Marco Quadrani  
*Segretario / Secretary*

### Navigazione a corto raggio

*Short sea navigation*

#### **Marco Novella**

*Presidente / President*

Sergio Ambrosio  
Mariella Amoretti  
Vincenzo Franza  
Giovanni Grimaldi  
Rosaria Lauro

Euan Lonmon  
Carlo Andrea Marsano  
Gianpaolo Polichetti  
Giuseppe Mauro Rizzo  
Giovanni Steconi

Luca Sisto  
*Segretario / Secretary*

### Navigazione oceanica

*Deep sea navigation*

#### **Giuseppe Bottiglieri**

*Presidente / President*

Mario Coppola  
Paolo d'Amico  
Emilio Falsetti  
Leonardo Lembo  
Mario Mattioli

Ignazio Messina  
Luigi Morgantini  
Alfonso Scannapieco  
Arrigo Visconti

Luca Sisto  
*Segretario / Secretary*

### Porti e infrastrutture

*Ports and infrastructures*

#### **Giorgio Medi**

*Presidente / President*

Grazia Bottiglieri Rizzo  
Ferrero Cafaro  
Giorgio Carboni  
Gennaro Ievoli  
Mario Mattioli

Ignazio Messina  
Luigi Morgantini  
Franco Napp  
Gianpaolo Polichetti

Giuseppe Lombardi  
*Segretario / Secretary*

### Gestione tecnica navi

*Technical ship management*

#### **Nello d'Alesio**

*Presidente / President*

Mariella Amoretti  
Giuseppe Bottiglieri  
Umberto D'Amato  
Maurizio d'Amico  
Pasquale Della Gatta

Bruno Dionisi  
Fabrizio Freschi  
Ernesto Gori  
Giancarlo Maria Potenza  
  
Giulio Ercolessi  
*Segretario / Secretary*

### Gruppo di lavoro Bunkeraggio

*Bunker working group*

#### **Franco Napp**

*Coordinatore / Co-ordinator*

Francesco Carnio  
Manlio Cirilli  
Francesco D'Alesio  
Gaetano D'Alesio  
Federico Garolla  
Antonio Morfini

Valeria Novella  
Riccardo Parodi  
Stefano Parodi  
Marco Sardelli  
Luca Stegagnini

Luca Sisto  
*Segretario / Secretary*

### Gruppo di lavoro per i servizi internazionali di linea

*International line services working group*

#### **Giampaolo Cerruti**

*Presidente / President*

Giuseppe Bo  
Girolamo Carignani  
Guglielmo Darietto  
Pietro Eugeni

Emilio Falsetti  
Giorgio Musso  
Niccolò Poggiali  
Maurizio Salce

Francesco Beltrano  
*Segretario / Secretary*

### Relazioni industriali

*Industrial relations*

#### **Angelo D'Amato**

*Presidente / President*

Massimo Alessandri  
Sergio Ambrosio  
Maurizio Campagnoli  
Bartolomeo Cullati

Chiara De Poli  
Fulvio Fossa  
Renato Giannantonio  
Emilio Randone

Roberto Aglieta  
*Segretario / Secretary*



# Giovani Armatori

Il gruppo Giovani Armatori si è costituito il 28 giugno 1995, 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 2003, i Giovani Armatori hanno contribuito all'ideazione ed allo svolgimento del secondo Seamaster in economia e tecnica dell'impresa marittima e portuale, progettato da Confitarma, Autorità Portuale e Provincia di Savona. Il corso, finanziato con fondi dell'Unione Europea, si prefigge di formare professionisti con conoscenze, competenze ed attitudini adeguate a definire la programmazione gestionale ed economica finanziaria dell'impresa di navigazione e portuale.

Inoltre, 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*.

## Consiglio Direttivo

*Steering committee*

