



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Assemblea dei soci

NAPOLI, 6 Giugno 2003



CONFINDUSTRIA



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

ASSEMBLEA DEI SOCI

Napoli, 6 giugno 2003

ANNUAL GENERAL MEETING
Naples, 6 June 2003



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori



Giovanni Montanari
Presidente

Nicola Coccia *Vice Presidente*
Giovanni Delle Piane .. *Vice Presidente*
Pierluigi Foschi *Vice Presidente*
Emanuele Grimaldi *Vice Presidente*



Gennaro Fiore
Direttore Generale

Erede di una tradizione associativa tra armatori e proprietari di navi che risale agli inizi del XX 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) e dello



Short Sea Shipping - Ufficio di Promozione Italia, partecipa attivamente ad organismi nazionali ed internazionali quali: Istituto Nazionale per il Commercio Estero (ICE), 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).

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

Sommario / Contents

Relazione
del Consiglio dell'Assemblea dei Soci
The Council Report to the Annual General Meeting

Versione inglese
English version



RELAZIONE DEL CONSIGLIO ALL' ASSEMBLEA DEI SOCI

*THE COUNCIL'S REPORT
TO THE ANNUAL GENERAL MEETING*

Commercio mondiale e traffici marittimi / World trade and maritime traffics

Flotta mondiale / World Fleet

Cantieristica mondiale / World Shipbuilding

Mercati marittimi / Maritime markets

Petrolio greggio e prodotti petroliferi / Crude oil and oil products

Gas e prodotti chimici / Gas and chemical products

Merci secche alla rinfusa / Dry bulk commodities

Merci in container / Containerised goods

Mezzi gommati / Wheeled vehicles

Crociere / Cruises

Grafici e tabelle / graphs and tables

1Economia mondiale / World economy

2Traffico marittimo mondiale / World seaborne trade

3Evoluzione della flotta mondiale / World merchant fleet evolution

4Flotta mondiale: tonnellaggio da carico controllato dai principali paesi marittimi
.World fleet: cargo tonnage controlled by principal maritime countries

5Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri nazionali / World fleet: ships on principal national registers

6Ordini di nuove navi ai cantieri mondiali. / Orders at shipyards worldwide for new ships

7Ripartizione delle commesse ai cantieri / Break-down of shipyards orders

8Petrolio trasportato per mare / Seaborne trade of oil

9Traffico marittimo di petrolio greggio / Maritime traffic of crude oil

10Flotta cisterniera mondiale / World tanker fleet

11Prezzi delle navi cisterna nuove e di seconda mano / New-building and second-hand tanker prices

12Andamento dei noli delle navi cisterna / Performance of tanker charter market

13Principali flotte mondiali di navi petroliere / World's leading tanker fleets

14LNG trasportato via mare / Seaborne LNG trade

15Flotta mondiale per il trasporto di LNG e LPG / World LNG and LPG fleet

16Prezzi delle navi LNG e LPG nuove e di seconda mano / New-building and second-hand gas carrier prices

17Andamento dei noli delle navi LPG / Performance of LPG charter market

18Principali flotte mondiali di navi gassiere / World's leading gas carrier fleets

19Flotta mondiale per prodotti chimici / World chemical fleet

20Andamento dei noli di navi chimiche / Performance of chemical ships charter market

21Principali flotte mondiali di navi chimichiere / World's leading chemical fleets

22Merci secche alla rinfusa trasportate per mare / Seaborne trade of dry bulk commodities

23Traffico marittimo di merci secche alla rinfusa / Maritime traffic of dry bulk commodities

24Flotta mondiale di navi portarinfuse / World bulk carrier fleet

25Prezzi delle navi portarinfuse nuove e di seconda mano / New- building and second-hand bulk carrier prices

26Andamento dei noli dei carichi secchi / Performances of dry bulk charter market

27Principali flotte mondiali di navi portarinfuse / World's leading bulk carrier fleets

28aTraffico mondiale di contenitori / World container traffic

28bMovimento di contenitori per aree geografiche / Container trade by geographic area.

29Capacità della flotta portacontenitori / Container fleet capacity

30Andamento dei noli delle navi portacontenitori / Performance of container-ship charter market

31Principali flotte mondiali di navi portacontenitori / World's leading container fleets

32Principali flotte mondiali di navi traghetto / World's leading ro-ro fleets

33Mercato mondiale delle crociere / The worldwide cruise market

La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione / European shipping and the Union's maritime policy 27

Ruolo dell'Ue nei traffici mondiali e flotta mercantile / Ue role on world trade and merchant fleet

Competitività della flotta dell'Ue / Ue fleet competitiveness

Short sea shipping

Costruzioni navali / Shipbuilding

Servizi portuali / Port services

Grafici e tabelle / graphs and tables

34(a-b) .Commercio dell'Unione europea per modo di trasporto / Trade of the European Union by mode of transport

35Flotta dell'Unione Europea / The European Union fleet

36Flotta dei paesi che aderiranno all'Unione europea nel 2004 e nel 2007 / Fleets acceding to EU in 2004 and 2007

37Tonnage-tax in Europa: reddito forfetario della nave / Tonnage -tax in Europe: ship's presumptive income

38Importazioni dell'Unione europea per sistema di trasporto / Imports of the European Union by system of transport

39Acquisti intra-comunitari per sistema di trasporto / Purchases within the European Union by system of transport

40Esportazioni dell'Unione europea per sistema di trasporto / Exports of the European Union by system of transport

41Vendite intra-comunitarie per sistema di trasporto / Sales within the European Union by system of transport

42Movimento container nei principali porti europei / Movement of containers in the major European ports

Dimensione e composizione della flotta / Size and composition of the fleet
Bilancia dei pagamenti marittimi / Balance of maritime payments
Ruolo del sistema marittimo nell'economia / The role of maritime system in the economy

Grafici e tabelle / graphs and tables

- 43(a-d) .Flotta italiana / Italian fleet
- 44 Armamento Italiano / Ownership of the Italian fleet
- 45 Composizione della flotta mercantile italiana / Composition of the Italian merchant fleet
- 46 Età della flotta italiana e mondiale nel 2002 / Age of the Italian and of the world fleets in 2002
- 47 Rinnovamento della flotta mercantile italiana / Renewal of the Italian merchant fleet
- 48 Bilancia dei pagamenti internazionali della navigazione marittima / International balance of payments of Italian navigation
- 49 Prodotto e occupazione delle attività marittime / Product and labour in the maritime activities
- 50 Gettito fiscale e contributivo della navigazione / Tax revenue of the shipping industry

Autostrade del mare / Motorways of the sea
Andamento dei traffici portuali / Growth in port traffic
Questioni portuali / Harbour problems
Lavoro / Employment
Rifiuti prodotti dalle navi / Garbage produced by ships
Seveso II
Rimorchio / Towage
Pilotaggio e raccomandatori marittimi / Pilotage and ship's agents

Grafici e tabelle / graphs and tables

- 51 Servizi di trasporto ro-ro fra porti nazionali / Ro-ro services between Italian ports
- 52 Servizi di trasporto ro-ro con porti esteri / Ro-ro services between Italian and foreign ports
- 53 Servizi internazionali regolari di linea dell'armamento privato italiano / Regular routes of Italian private shipowners
- 54 I risultati economici del cabotaggio / Cabotage economic results
- 55 La rete dei porti mediterranei / The Mediterranean port network
- 56 Movimento container nei principali porti italiani / Movement of containers in the major Italian ports
- 57 Traffici nei principali porti italiani / Traffics in the major Italian ports
- 58 Importazioni dell'Italia per sistema di trasporto / Italian imports by system of transport
- 59 Esportazioni dell'Italia per sistema di trasporto / Italian exports by system of transport
- 60 Commercio estero dell'Italia per modo di trasporto / Italian foreign trade by mode of transport

Tutela dell'ambiente / Maritime environmental protection
Costi esterni / External costs
Protocollo di Kyoto / Kyoto Protocol
Sicurezza della navigazione / Shipping safety
Controlli e Port State Control / Controls and Port State Control
Iniziative europee... / European initiatives...
e italiane: l'Unità di Crisi / and Italian ones: the Crisis Unit

Security and Safety

Grafici e tabelle / graphs and tables

- 61 Costi esterni del trasporto merci in Italia / External costs of transport of goods in Italy
- 62 Traffico marittimo di petrolio e sversamenti annuali medi / Maritime traffic of oil and average spills per year
- 63 Port State Control - Performance della flotta italiana / PSC - Italian fleet performance

Occupazione marittima / Maritime occupation
Contrattazione collettiva / Collective negotiation
Rinnovo dei contratti / Renewal of contracts
Rimorchio / Towage
Formazione e certificazione della gente di mare / Training and certification of crews
Riforma scolastica / Educational reform
Convenzione STCW / STCW Convention

Grafici e tabelle / graphs and tables

- 64 Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane / Estimated jobs onboard Italian ships

La struttura / The structure
I consorzi e le società partecipate / Subsidiary and associated enterprises
Cariche confederali / Officers
Commissioni / Committees
Giovani Armatori / Young Shipowners

Fig. 1 **Economia mondiale / World economy**

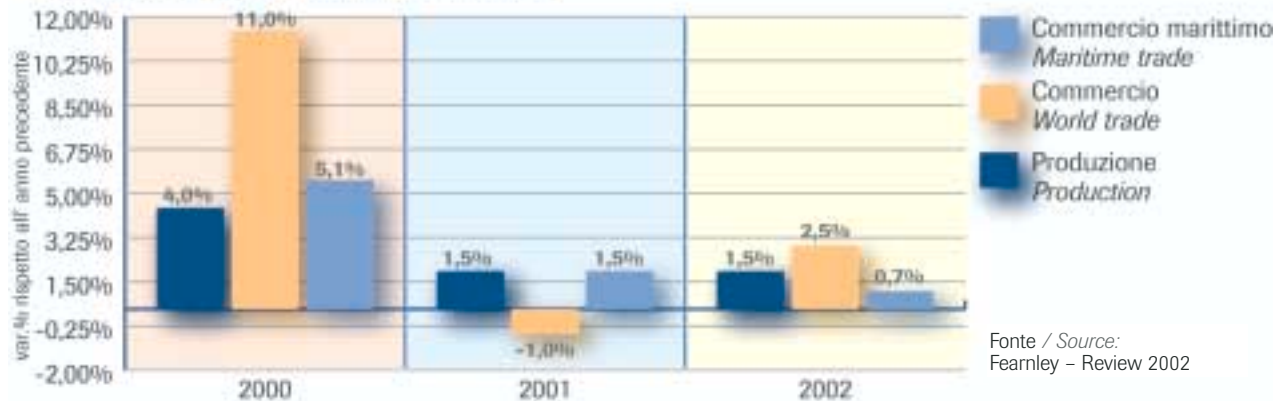


Fig. 2 **Traffico marittimo mondiale / World seaborne trade**

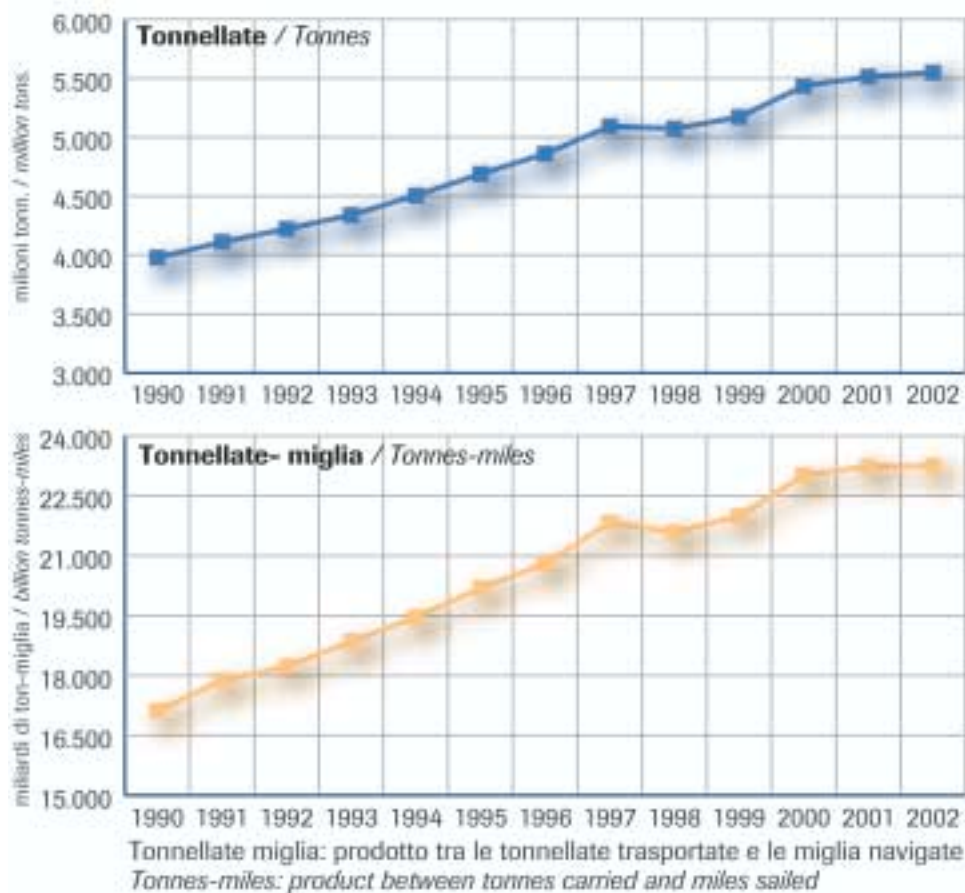
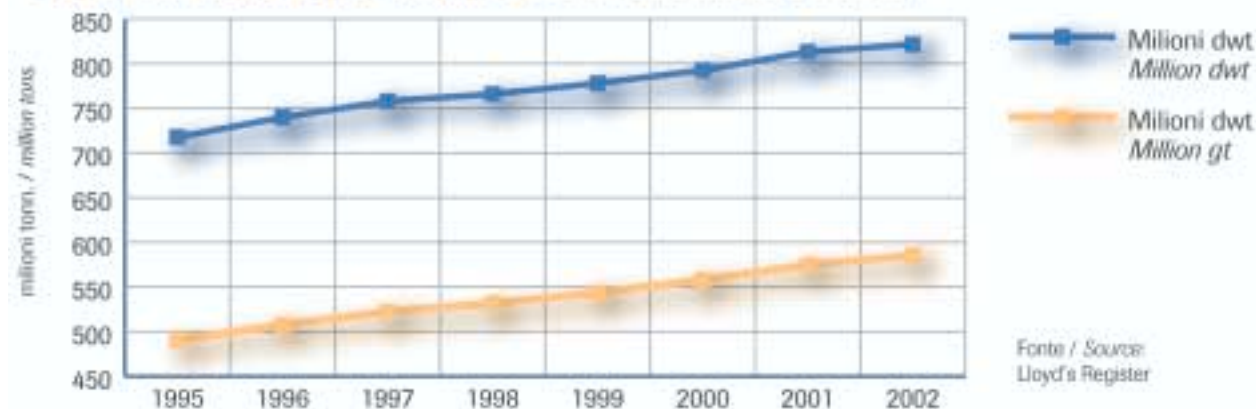


Fig. 3 **Evoluzione della flotta mondiale / World merchant fleet evolution**





La navigazione internazionale e i mercati marittimi

Commercio mondiale e traffici marittimi

Fig.1 ● Nel 2002 l'economia mondiale, dopo la ripresa registrata nella prima metà dell'anno, rallenta di nuovo dopo l'estate, a seguito dell'acutizzarsi delle tensioni internazionali alimentate dai timori di nuovi attentati, dal possibile conflitto con l'Iraq, dai contrasti tra Europa e Stati Uniti, dalla questione palestinese. In complesso, l'incremento della produzione è dell'1,5% come nel 2001. Il commercio mondiale mostra segni di ripresa nel 2002 registrando una crescita complessiva del 2,5%, rispetto alla flessione dell'1% registrata nel 2001. Tale tendenza positiva prosegue anche nei primi mesi del 2003, grazie soprattutto al basso valore del dollaro ed ai bassi tassi che incidono sulle transazioni internazionali di materie prime effettuate in valuta USA

Sulla seconda metà del 2003 pesano sulla crescita economica e lo sviluppo: il perdurare di una lenta dinamica dell'economia e la possibilità che continui a diffondersi la SARS (Sindrome respiratoria acuta grave).

Fig.2 ● Modesto l'incremento del commercio marittimo mondiale, con un volume di merci trasportate pari a 5.550 milioni di tonnellate, lo 0,7% in più rispetto all'anno precedente. La domanda di servizi di trasporto marittimo, definita dalle quantità trasportate e dalle distanze da queste percorse, è pari a 23.250 miliardi di tonnellate-miglia e si attesta sui livelli del 2001, risultando quindi stazionaria.

Flotta mondiale

Fig. 3 - 5 ● Si registra un ulteriore incremento della flotta mondiale: secondo le statistiche del Lloyd's Register, al 31 dicembre 2002 la sua consistenza è di 585,6 milioni di tonnellate di stazza e di 821,6 milioni di tonnellate di portata.

Fig. 4 Flotta mondiale: tonnello 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 2003 / Ships greater than 1.000 gt as of 1st January 2003

	FLOTTA CONTROLLATA <i>Controlled Fleet</i>		BANDIERA NAZIONALE <i>National flag</i>		BANDIERA ESTERA <i>Foreign flag</i>		(1)	(2)
	N.	000 DWT	N.	000 DWT	N.	000 DWT		
1 Grecia / Greece	3.064	148.905	755	44.906	2.309	104.000	69,8%	18,4%
2 Giappone / Japan	2.826	103.166	669	13.361	2.157	89.805	87,0%	12,8%
3 Norvegia / Norway	1.346	56.487	645	26.003	701	30.484	54,0%	7,0%
4 Cina / China	2.070	42.735	1.414	21.947	656	20.788	48,6%	5,3%
5 USA	984	41.587	416	12.178	568	29.409	70,7%	5,2%
6 Germania / Germany	2.274	40.726	368	7.568	1.906	33.158	81,4%	5,0%
7 Hong Kong	567	37.573	228	12.968	339	24.605	65,5%	4,7%
8 Corea del Sud / South Korea	779	25.577	410	8.828	369	16.749	65,5%	3,2%
9 Taiwan	520	22.475	129	6.400	391	16.075	71,5%	2,8%
10 Singapore	663	19.139	424	12.576	239	6.563	34,3%	2,4%
11 Regno Unito / UK	605	17.058	258	7.324	347	9.735	57,1%	2,1%
12 Danimarca / Denmark	587	16.457	296	8.325	291	8.131	49,4%	2,0%
13 Russia	1.725	14.821	1.378	7.097	347	7.724	52,1%	1,8%
14 ITALIA / Italy	573	11.850	460	8.151	113	3.699	31,2%	1,5%
15 Arabia Saudita / Saudi Arabia	102	10.986	44	915	58	10.071	91,7%	1,4%
16 India	288	10.298	253	9.323	35	975	9,5%	1,3%
17 Turchia / Turkey	569	8.912	437	7.338	132	1.575	17,7%	1,1%
18 Iran	129	7.027	127	6.875	2	152	2,2%	0,9%
19 Svezia / Sweden	311	6.852	155	1.422	156	5.429	79,2%	0,8%
20 Malaysia	283	6.518	233	5.690	50	828	12,7%	0,8%
21 Svizzera / Switzerland	231	6.509	12	691	219	5.818	89,4%	0,8%
22 Belgio / Belgium	114	6.460	2	5	112	6.455	99,9%	0,8%
23 Brasile / Brazil	157	6.082	138	4.729	19	1.353	22,2%	0,8%
24 Francia / France	211	5.586	115	2.584	96	3.001	53,7%	0,7%
25 Paesi Bassi / Netherland	648	5.564	491	3.402	157	2.161	38,8%	0,7%
26 Filippine / Philippines	320	4.829	290	4.062	30	766	15,9%	0,6%
27 Indonesia	567	4.238	481	3.157	86	1.081	25,5%	0,5%
28 Canada	208	4.231	103	885	105	3.346	79,1%	0,5%
29 Spagna / Spain	231	3.783	146	1.869	85	1.914	50,6%	0,5%
30 Kuwait	32	3.388	32	3.388	0	0	0,0%	0,4%
Altri / Others	3.237	50.956	2.007	23.076	1.230	27.879	54,7%	6,3%
Tonnello di ignoto controllo armatoriale <i>Tonnage controlled by unknown shipowners</i>	4.174	57.439						
TOTALE MONDIALE <i>Worldwide total</i>	30.395	808.215	12.916	277.045	13.305	473.731	63,1%	100%

(1) Quota con bandiera estera / Portion under foreign flag

Fonte / Source: ISL

(2) Quota su flotta mondiale / Portion of world fleet

Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri nazionali **Fig. 5**

World fleet: ships on principal national registers

Navi superiori alle 100 tsl al 1° gennaio 2003 / *Ships greater than 100 gt as of 1st january 2003*

	N.	Gt	% SU TOTALE % of total	DWT	% SU TOTALE % of total
1 Panama	6.247	124.729.059	21,30%	184.185.556	22,42%
2 Liberia	1.535	50.400.182	8,61%	76.270.555	9,28%
3 Bahamas	1.348	35.798.075	6,11%	47.976.438	5,84%
4 Grecia / <i>Greece</i>	1.548	28.782.843	4,92%	48.047.611	5,85%
5 Malta	1.350	26.331.381	4,50%	42.866.402	5,22%
6 Cipro / <i>Cyprus</i>	1.325	22.997.023	3,93%	36.057.562	4,39%
7 Norvegia / <i>Norway</i>	2.299	22.194.543	3,79%	31.280.829	3,81%
8 Singapore	1.768	21.148.090	3,61%	32.597.810	3,97%
9 Cina / <i>China</i>	3.326	17.315.517	2,96%	24.635.331	3,00%
10 Hong Kong	766	16.164.263	2,76%	26.993.185	3,29%
11 Isole Marshall / <i>Marshall Islands</i>	428	14.672.878	2,51%	23.766.557	2,89%
12 Giappone / <i>Japan</i>	7.458	13.917.948	2,38%	16.727.346	2,04%
13 Regno Unito / <i>United Kingdom</i> (1)	1.808	13.717.025	2,34%	15.669.323	1,91%
14 Russia	4.943	10.379.992	1,77%	7.563.155	0,92%
15 USA	6.080	10.371.488	1,77%	11.386.715	1,39%
16 ITALIA / <i>Italy</i>	1.486	9.595.897	1,64%	9.722.345	1,18%
17 Danimarca / <i>Denmark</i>	1.043	7.602.927	1,30%	9.004.893	1,10%
18 Paesi Bassi / <i>Netherland</i> (2)	1.517	7.055.398	1,20%	6.692.267	0,81%
19 Corea del Sud / <i>South Korea</i>	2.532	7.049.734	1,20%	10.394.799	1,27%
20 San Vincenzo / <i>Saint Vincent</i>	1.304	6.583.995	1,12%	9.203.532	1,12%
21 Germania / <i>Germany</i>	857	6.545.767	1,12%	7.485.333	0,91%
22 India	1.010	6.142.073	1,05%	9.517.915	1,16%
23 Turchia / <i>Turkey</i>	1.147	5.658.754	0,97%	8.758.054	1,07%
24 Malaysia	915	5.394.356	0,92%	7.389.961	0,90%
25 Filippine / <i>Philippines</i>	1.686	5.319.573	0,91%	7.308.021	0,89%
26 Antigua & Barbuda	886	5.066.005	0,87%	6.534.266	0,80%
27 Bermuda	113	4.798.336	0,82%	6.780.972	0,83%
28 Francia / <i>France</i> (3)	815	4.731.478	0,81%	5.869.387	0,71%
29 Taiwan	649	4.289.028	0,73%	6.576.429	0,80%
30 Iran	380	4.128.389	0,71%	6.899.929	0,84%
TOTALE MONDIALE <i>Worldwide total</i>	89.010	585.583.396	100%	821.601.819	100%

(1) incluso Isola di Man / *includes Isle of Man*

Fonte / *Source*: Lloyd's Register

(2) incluso Antille Olandesi / *includes Netherland Antilles*

(3) incluso Territori d'Oltremare e isole di Wallis e Futuna / *includes the overseas territories and island of Wallis and Futuna*

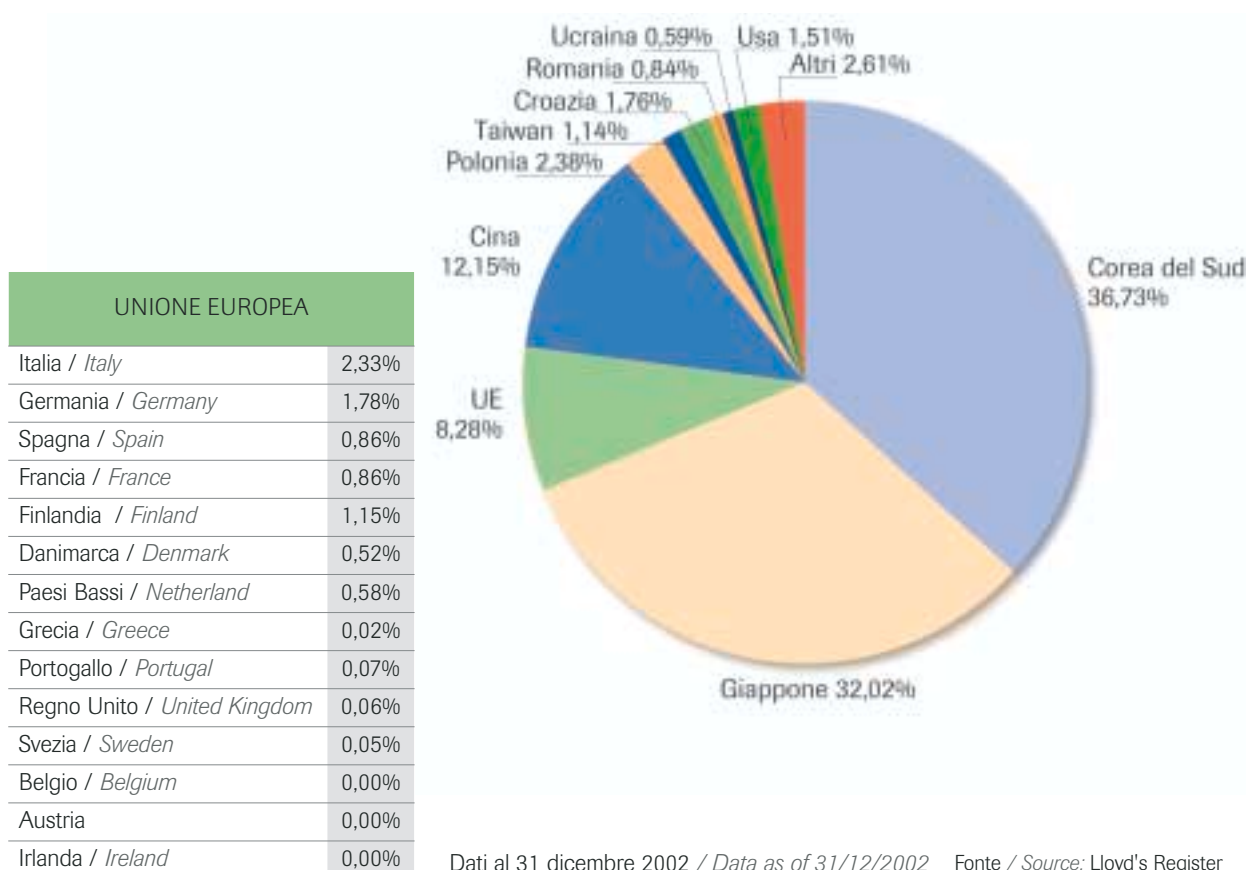
Fig. 6 Ordini di nuove navi ai cantieri mondiali
Orders at shipyards worldwide for new ships

TIPOLOGIA NAVI / Ship type	000 GT	% SUL TOTALE / % of total
Cisterne / Tankers	26.080	34,8%
Portarinfuse / Bulkcarriers	15.904	21,2%
Portacontenitori / Containerships	11.499	15,3%
Gassiere / Gas carriers	7.116	9,5%
Chimiche / Chemical carriers	4.934	6,6%
Traghetti / Ro-Ro	3.434	4,6%
Passeggeri / Passengers	2.281	3,0%
Carico Generale / General Cargo	2.199	2,9%
Altri tipi di navi / Others	1.477	2,0%
Totale / Total	74.924	100%

Dati al 31/12/2002 / Data as of 31/12/2002

Fonte / Source: Lloyd's Register

Fig. 7 Ripartizione delle commesse ai cantieri
Break-down of shipyards orders



Dati al 31 dicembre 2002 / Data as of 31/12/2002 Fonte / Source: Lloyd's Register



Cantieristica mondiale

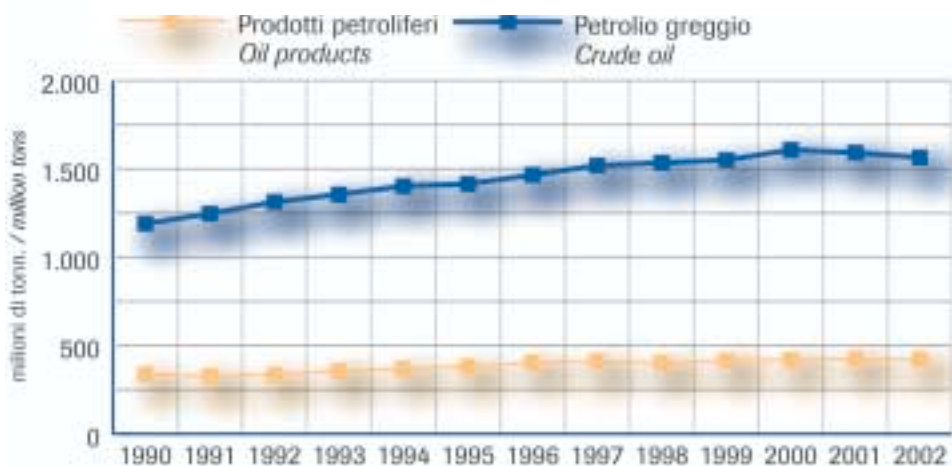
Figg. 6 - 7 ● Nel corso del 2002 sono completate 1.320 nuove unità per 31,5 milioni di gt, mentre alla fine dell'anno risultano in costruzione 1.351 navi per 31,2 milioni di gt. Tra queste ultime unità e quelle solo ordinate risultano nel carnet di ordinativi 2.795 navi, pari a 74,9 milioni di tsl (48,4 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata), di cui 2.070 navi da carico, per 73,5 milioni di gt (106,4 milioni di dwt). Oltre il 55% di esse dovrebbe essere completato entro il 2003.

I principali paesi costruttori, anche nel 2002, sono la Corea del Sud e il Giappone, i cui cantieri navali insieme detengono il 69% degli ordinativi in termini di tonnellaggio di stazza lorda ed il 74% in termini di tonnellaggio di portata. Ad essi segue la Cina con il 12,15% degli ordini in termini di stazza lorda.

La Corea del Sud detiene il primato nella costruzione di petroliere (136 unità per il greggio e 57 per i prodotti petroliferi per un totale di circa 25 milioni di dwt), portacontenitori (105 unità per 6,4 milioni di dwt) e chimichiere (97 per 3,7 milioni di dwt). Il Giappone è il primo costruttore di portarinfuse (235 per 17,6 milioni di dwt) e di traghetti ro-ro merci (29 per 1,3 milioni di gt).

L'Italia è al quinto posto nella graduatoria mondiale, subito dopo la Polonia, e si pone al primo posto tra i paesi dell'Unione europea, seguita dalla Germania. Essa è *leader* nella costruzione delle navi crociera, con ordini per 11 unità (pari a 990 mila gt) e nella costruzione di traghetti misti passeggeri/ ro-ro merci, con ordini per 7 unità (190 mila gt); essa si situa inoltre al secondo posto tra i paesi costruttori di navi ro-ro merci, dopo il Giappone, con ordini per 10 unità pari a 317 mila gt.

Fig. 8 Petrolio trasportato per mare / Seaborne trade of oil



Fonte / Source: Fearnley – Review 2002

Fig. 9 Traffico marittimo di petrolio greggio / Maritime traffic of crude oil



AREA DI IMBARCO / Embarkment		AREA DI SBARCO / Disembarkment	
	Mil. Tonn		Mil. Tonn
Middle East	783,1	North America	477,1
Caribbean	223,5	Japan	208,1
West Africa	170,5	Europe North-West	142,9
North Africa	86,3	Mediterranean	246,7
South East Asia	61	South America	58,8
Near East	56,5	Others in Asia	395
North Sea	81	Altri / Others	63,8
Altri / Others	130,5		
TOTALE / Total	1.592,4	TOTALE / Total	1.592,4

Dati in milioni di tonnellate, Anno 2001 / Data in million tons, Year 2001

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati Fearnleys - Oslo, Dicembre 2002 / Source: Confitarma processing of Fearnleys data- Oslo, December 2002

Fig. 10 Flotta cisterniera mondiale / World tanker fleet

	N.	Milioni Dwt
Flotta / Existing fleet	6.935	280,4
Ordini ai cantieri / Order book	481	46,7
Consegne di nuove navi / Deliveries	154	20,8
Demolizioni / Demolitions sales	157	17,3

Dati al 31 dicembre 2002 / Data as of 31/12/2002

Fonte / Source: Lloyd's Register



Mercati marittimi

La maggior parte dei mercati marittimi registra nel corso del 2002 forti variazioni: fattori chiave per questi andamenti molto variabili sono le condizioni meteorologiche inusuali, l'eccezionale crescita dell'economia nei paesi asiatici, l'incidente della nave *Prestige*, le tensioni in Iraq e, soprattutto per i mercati petroliferi, la grave crisi economica del Venezuela.

Petrolio greggio e prodotti petroliferi

Fig. 8 - 13 ● Nel 2002 si registra una riduzione dell'1,5% della quantità di petrolio trasportata per mare (-1,7% petrolio greggio e -0,7% prodotti petroliferi). I Paesi membri dell'OPEC continuano a perdere quote di mercato, mentre aumentano le esportazioni di petrolio dalla Russia. Misurati in tonnellate-miglia (9.950 miliardi di tonnellate-miglia), i traffici marittimi di greggio si riducono del 2,7% e quelli di prodotti di 0,7%.

La flotta mondiale di navi cisterna, pari a 279,8 milioni di dwt, aumenta dell'1,1%, a seguito di nuove consegne per un totale di 23,4 milioni di dwt. Gli ordini per nuove cisterne, relativi a 61,2 milioni di dwt, pari al 21,9% della flotta esistente, risultano inferiori all'anno precedente.

Le demolizioni hanno andamenti altalenanti e quelle degli ultimi mesi probabilmente sono state determinate dal disastro della *Prestige* e dalla conseguente decisione dell'Ue di accelerare la dismissione delle cisterne a singolo scafo: sono state vendute per essere demolite 36 unità VLCC (*Very Large Crude Carriers*).

In conseguenza di tali andamenti di domanda ed offerta, i noli nel settore petrolifero, dopo i primi 9 mesi caratterizzati da andamenti molto modesti, segnano alla fine dell'anno una notevole ripresa.

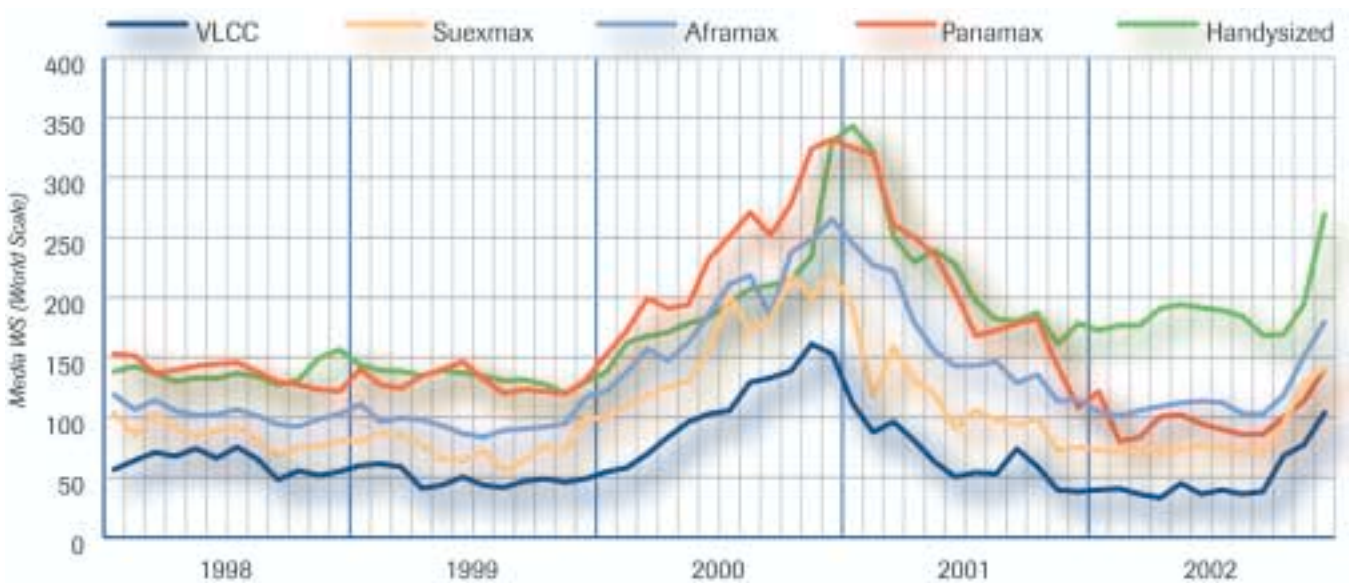
Fig. 11 Prezzi delle navi cisterna nuove e di seconda mano
New-building and second-hand tankers prices

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	
000Dwt		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
1998	25,0	33,0	42,0	70,0	20,0	12,5	25,0	18,0	37,0	27,0	50,0	37,0
1999	25,0	33,0	42,0	68,0	20,0	12,0	26,0	16,5	36,0	26,0	50,0	32,0
2000	28,5	41,0	51,0	76,0	26,5	14,0	39,0	24,5	49,5	34,0	71,0	46,0
2001	26,5	37,0	48,0	72,0	25,5	12,5	33,0	20,0	43,0	28,5	60,0	34,0
2002	26,0	34,0	43,5	63,0	24,0	10,0	30,0	19,5	41,5	25,5	53,0	32,0

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

Fonte / Source: Fearnley – Review 2002

Fig. 12 Andamento dei noli delle navi cisterna
Performance of charter tanker market



Fonte: Elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Studies 2003
Source: Confitarma processing of Clarkson Research Studies 2003 data



Principali flotte mondiali di navi petroliere (navi superiori alle 1.000 gt) **Fig. 13**
World's leading tanker fleets (ships greater than 1,000 gt)

		N.	Dwt
1	Grecia / Greece	648	60.289.756
2	Giappone / Japan	324	30.327.419
3	Norvegia / Norway	174	26.897.956
4	USA	219	24.001.054
5	Hong Kong	112	15.717.433
6	Singapore	226	10.118.383
7	Arabia Saudita / Saudi Arabia	51	9.997.582
8	Cina / China	238	6.401.794
9	Corea del Sud / South Korea	81	6.218.700
10	Regno Unito / United Kingdom	97	6.092.909
11	Russia	358	6.017.643
12	Danimarca / Denmark	55	5.688.088
13	India	70	4.798.860
14	Germania / Germany	38	4.567.273
15	Iran	28	4.089.708
16	Svezia / Sweden	40	3.729.487
17	Belgio / Belgium	26	3.327.831
18	Taiwan	24	2.989.923
19	Kuwait	19	2.931.760
20	Brasile / Brazil	49	2.354.803
21	ITALIA / Italy	58	2.272.838
22	Cipro / Cyprus	14	1.739.267
23	Spagna / Spain	29	1.710.834
24	Indonesia	120	1.605.658
25	Venezuela	22	1.388.686

Fonte / Source: Lloyd's Register

Fig. 14 LNG trasportato via mare
Seaborne LNG trade



Fonte / Source:
Fearnley – Review 2002

Fig. 15 Flotta mondiale per il trasporto di LNG e LPG
World LNG and LPG fleet

	LNG		LPG	
	N.	MILIONI DWT	N.	MILIONI DI DWT
Flotta / Existing fleet	138	8,7	1.014	10,9
Ordini / Order Book	62	4,2	43	1,2
Consegne / Deliveries	10	0,754	24	0,335

Dati al 31/12/2002 / Data as of 31/12/2002

Fonte / Source: Lloyd's Register

Fig. 16 Prezzi delle navi LNG e LPG nuove e di seconda mano
New-building and second-hand gas carrier prices

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	75 k	75 K
Età Age					3 anni 3 years	8 anni 8 years	3 anni 3 years	8 anni 8 years
1998	190.00	34.00	48.00	58.00	32,0	26,0	52,0	44,0
1999	165.00	33.00	48.00	56.00	32,0	26,0	52,0	44,0
2000	172.50	35.00	51.00	60.00	31,0	26,0	55,0	44,0
2001	165.00	34.00	50.00	60.00	31,0	26,0	55,0	42,0
2002	150.00	30.75	48.50	58.00	31,0	26,0	57,0	42,0

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

Fonte / Source: Fearnley – Review 2002



Gas e prodotti chimici

Figg. 14 - 21 ●

Nel 2002 si consolida la crescita dei traffici di LNG (Gas naturale liquefatto), grazie soprattutto alle nuove produzioni in Nigeria e a Trinidad, ed all'aumento della domanda da parte di Corea del Sud, Giappone e USA, che ha inciso su un notevole aumento della produzione. In complesso il traffico di LNG cresce del 3,8%, da 104 milioni di tonnellate nel 2001 a 108,5 milioni di tonnellate nel 2002.

Meno positivo l'andamento dei traffici di gas di petrolio (LPG).



Fig. 17 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 2003

Fig. 18 Principali flotte mondiali di navi gassiere (navi superiori alle 1.000 gt)
World's leading gas carrier fleets (ships greater than 1,000 gt)

	LNG		LPG		TOTALE	
	N.	DWT	N.	DWT	N.	DWT
1 Giappone / Japan	24	1.625.122	136	2.288.903	160	3.914.025
2 Norvegia / Norway	11	656.356	106	2.687.009	117	3.343.365
3 Corea del Sud / South Korea	17	1.276.609	30	354.509	47	1.631.118
4 Regno Unito / United Kingdom	14	777.526	16	421.000	30	1.198.526
5 Grecia / Greece	0	0	36	939.583	36	939.583
6 Malaysia	15	910.659	7	22.329	22	932.988
7 USA	11	688.310	8	171.899	19	860.209
8 Belgio / Belgium	2	137.379	22	465.601	24	602.980
9 Nigeria	8	584.047	1	2.088	9	586.135
10 Emirati Arabi Uniti / United Arab Emirates	8	578.898	0	0	8	578.898
11 Germania / Germany	3	68.101	57	405.922	60	474.023
12 Danimarca / Denmark	0	0	40	422.298	40	422.298
13 Algeria	6	392.176	3	21.030	9	413.206
14 Australia	6	400.953	2	5.600	8	406.553
15 ITALIA / Italy	4	121.990	33	237.843	37	359.833
16 Francia / France	3	121.395	11	168.884	14	290.279
17 Kuwait	0	0	5	242.161	5	242.161
18 Indonesia	3	161.193	6	22.096	9	183.289
19 India	0	0	11	171.672	11	171.672
20 Taiwan	0	0	5	119.371	5	119.371
21 Spagna / Spain	2	104.656	1	7.734	3	112.390
22 Cile / Chile	0	0	3	93.885	3	93.885
23 Paesi Bassi / Netherlands	0	0	22	83.558	22	83.558
24 Monaco	0	0	9	76.528	9	76.528
25 Brasile / Brazil	0	0	11	75.122	11	75.122

Fonte / Source: Lloyd's Register

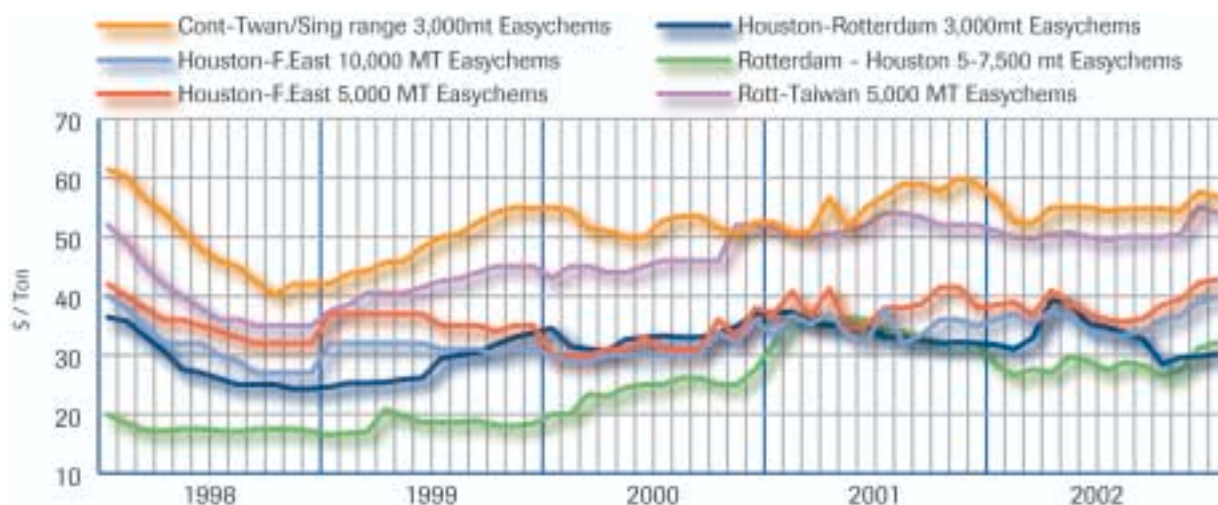
Fig. 19 Flotta mondiale per prodotti chimici / World chemical fleet

	N.	milioni DWT
Flotta / Existing fleet	2.681	32,4
Ordini / Order book	278	7,7
Consegne / Deliveries	116	2,6

Dati al 31 dicembre 2002 / Data as of 31/12/2002

Fonte / Source: Lloyd's Register

Andamento dei noli di navi chimiche *Fig. 20*
Performance of chemical ships charter market



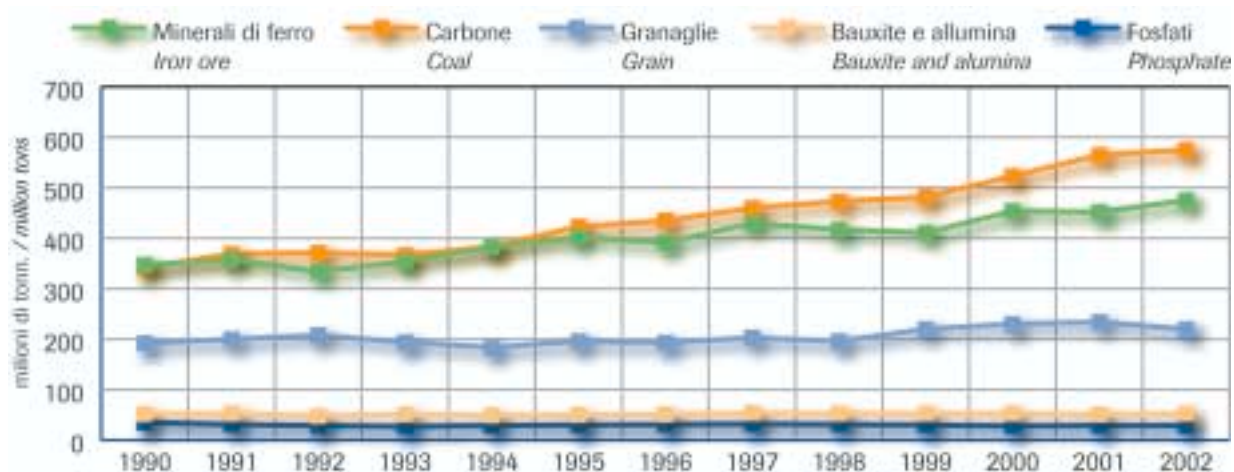
Fonte / Source: Clarkson Research Studies 2003

Principali flotte mondiali di navi chimichiere (navi superiori alle 1.000 gt) *Fig. 21*
World's leading chemical fleets (ships greater than 1,000 gt)

		N.	DWT
1	Norvegia / Norway	195	4.578.346
2	Giappone / Japan	273	3.410.004
3	Grecia / Greece	116	2.961.830
4	USA	96	2.751.645
5	ITALIA / Italy	115	2.083.438
6	Russia	50	1.518.493
7	Svezia / Sweden	74	1.476.614
8	Germania / Germany	88	1.342.614
9	Singapore	54	871.235
10	Danimarca / Denmark	53	831.117
11	Hong Kong	29	729.702
12	Arabia Saudita / Saudi Arabia	23	604.473
13	Paesi Bassi / Netherlands	36	577.516
14	India	24	477.406
15	Malaysia	25	461.956
16	Corea del Sud / South Korea)	88	437.648
17	Taiwan	14	422.499
18	Turchia / Turkey	49	358.201
19	Emirati Arabi Uniti / United Arab Emirates	13	346.439
20	Cina / China	35	300.686
21	Australia	9	282.078
22	Francia / France	25	275.794
23	Regno Unito / United Kingdom	18	273.125
24	Spagna / Spain	15	241.616
25	Cile / Chile	10	208.349

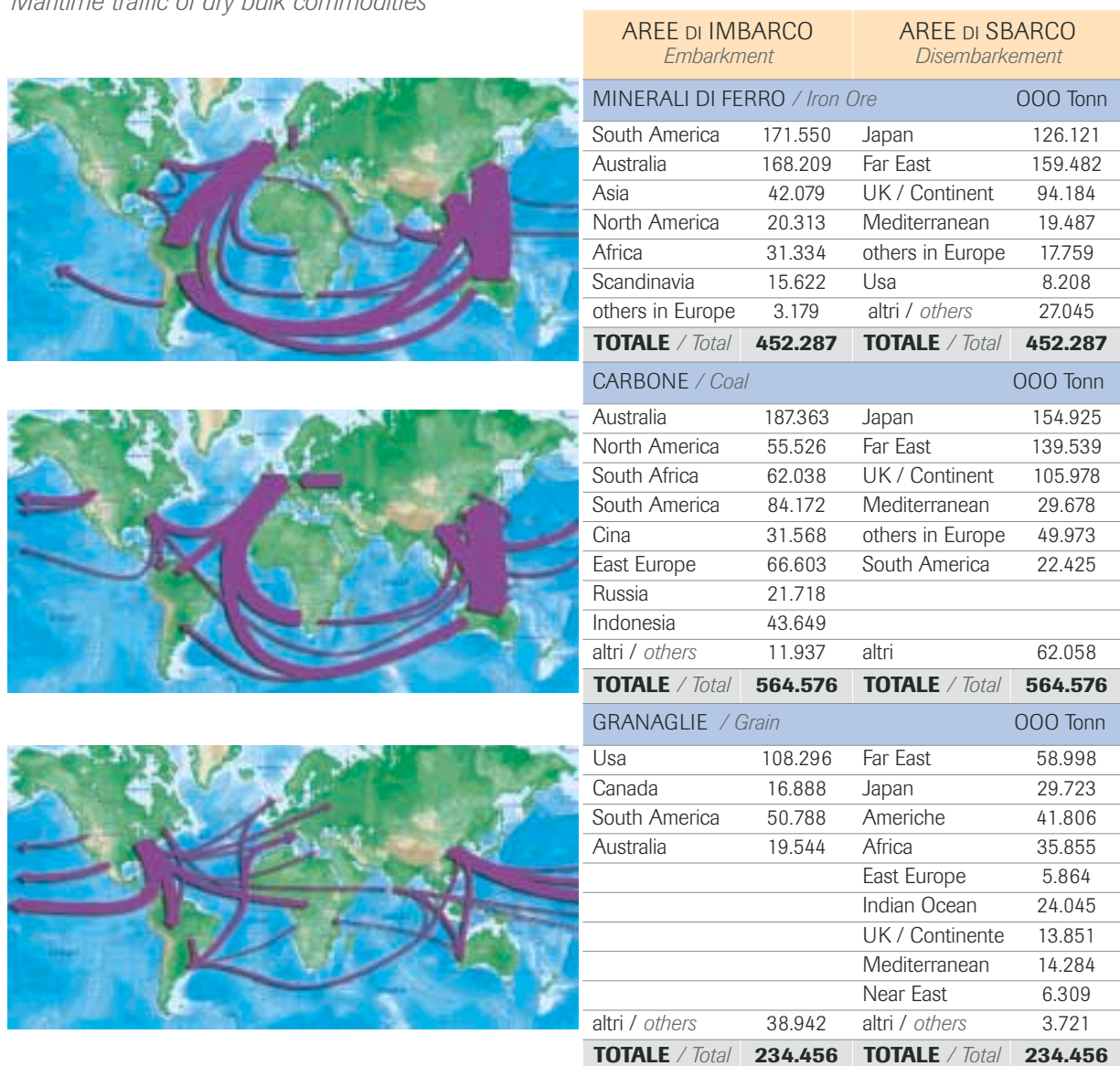
Fonte / Source: Lloyd's Register

Fig. 22 Mercì secche alla rinfusa trasportate per mare
Seaborne trade of dry bulk commodities



Fonte / Source: Fearnley – Review 2002

Fig. 23 Traffico marittimo di mercì secche alla rinfusa
Maritime traffic of dry bulk commodities



Dati in migliaia di tonnellate, anno 2001 / Data in thousand tons, year 2001

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati Fearnleys - Oslo, Dicembre 2002 / Source: Confitarma processing of Fearnleys data - Oslo, December 2002



Merci secche alla rinfusa

Figg. 22 - 27 ●

Le merci secche registrano nel 2002, con 2.177 milioni di tonnellate, un aumento dei traffici dell'1,7%, grazie soprattutto alla crescita del 6,1% della produzione mondiale di acciaio registrata nel 2002.

I traffici marittimi di minerali di ferro aumentano da 452 a 475 milioni di tonnellate e quelli di carbone da 565 a 575 milioni di tonnellate.

I traffici di granaglie diminuiscono da 234 a 220 milioni di tonnellate.

La flotta di navi portarinfuse (274 milioni di dwt) cresce del 2,6%; le consegne, pari a 13,6 milioni di dwt, si riducono nel corso dell'anno, ma aumenta il volume degli ordini, pari in totale a 28,7 milioni di dwt, il 10,6% della flotta esistente.

Per quanto riguarda le navi per carichi combinati (12,5 milioni di dwt), si registra una ulteriore riduzione del 9,2%, a fronte di nessun ordine. Secondo le previsioni, queste navi sono destinate a diventare una parte marginale.

Anche i noli delle navi portarinfuse registrano nell'ultimo trimestre del 2002 un forte aumento.



Fig. 24 Flotta mondiale di navi portarinfuse
World bulk-carrier fleet

	N.	MILIONI DWT
Flotta / Existing fleet	5.021	274,2
Ordini / Order book	388	28,7
Consegne / Deliveries	213	13,6
Demolizioni / Demolition sales	101	4,3

Dati al 31 dicembre 2002 / Data as of 31/12/2002 Fonte / Source: Lloyd's Register

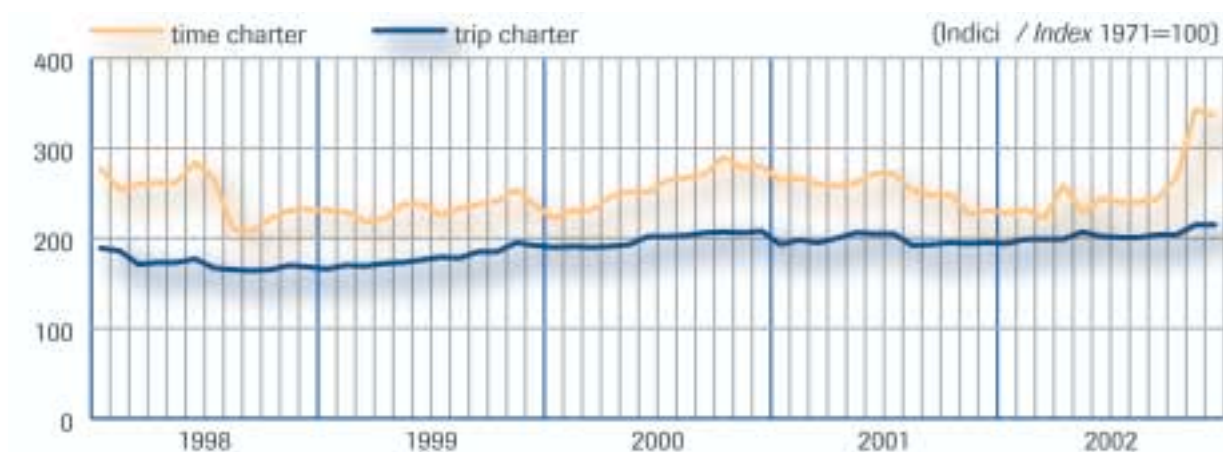
Fig. 25 Prezzi delle navi portarinfusa nuove e di seconda mano
New-building and second-hand bulk carrier prices

	NUOVE COSTRUZIONI New-building			NAVI DI SECONDA MANO Second-hand ships					
	HANDYSIZE	PANAMAX	CAPEIZED	HANDY SIZED		PANAMAX		CAPE SIZE	
000Dwt	50	74	170	45	45	70	70	150	150
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
1998	18,0	20,0	34,0	13,0	8,5	14,5	10,0	23,5	15,0
1999	19,5	22,0	36,0	15,5	12,0	17,0	12,0	27,5	19,5
2000	20,0	22,5	40,0	15,0	11,0	15,5	11,5	25,0	18,0
2001	18,0	20,0	36,5	12,0	8,0	13,5	9,0	22,0	15,0
2002	18,5	21,0	35,0	14,5	10,5	17,0	12,0	26,0	19,5

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

Fonte / Source: Fearnley - Review 2002

Fig. 26 Andamento dei noli dei carichi secchi
Performances of dry bulk charter market



Fonte / Source : ISL



Principali flotte mondiali di navi portarinfuse (navi superiori alle 1.000 gt)
World's leading bulk-carrier fleets (ships greater than 1,000 gt)

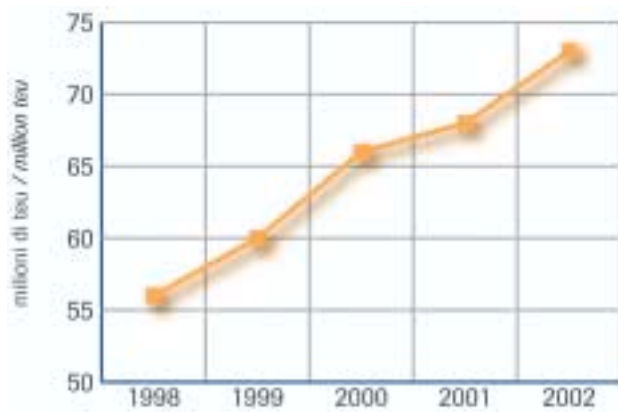
Fig. 27

		N.	DWT
1	Grecia / Greece	1.249	70.465.966
2	Giappone / Japan	651	46.254.599
3	Cina / China	577	24.440.981
4	Hong Kong	249	17.826.851
5	Corea del Sud / South Korea	146	12.933.955
6	Taiwan	141	10.369.658
7	Norvegia / Norway	103	6.665.589
8	Germania / Germany	134	5.376.604
9	Turchia / Turkey	138	5.258.932
10	Regno Unito / United Kingdom	45	4.149.283
11	India	98	4.103.575
12	ITALIA / Italy	56	3.796.530
13	USA	83	3.684.179
14	Singapore	83	3.575.588
15	Filippine / Philippines	56	2.677.065
16	Malaysia	58	2.610.498
17	Iran	43	1.983.791
18	Monaco	35	1.957.271
19	Francia / France	21	1.726.695
20	Canada	48	1.685.038
21	Brasile / Brazil	26	1.543.324
22	Svizzera / Switzerland	29	1.410.804
23	Belgio / Belgium	11	1.385.137
24	Polonia / Poland	59	1.292.930
25	Russia	55	1.221.576

Fonte / Source: Lloyd's Register

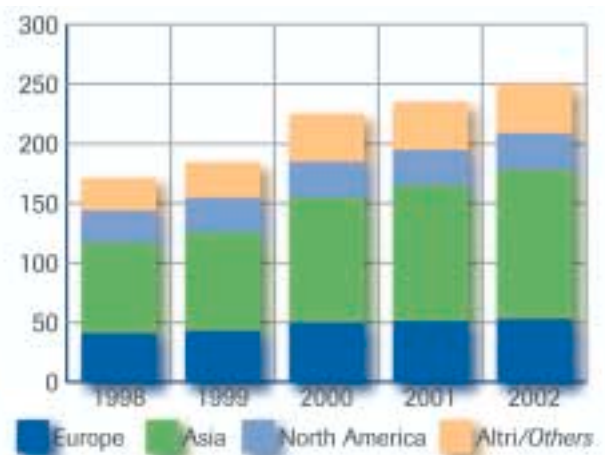
Fig. 28 Traffico mondiale di contenitori

World container traffic



Movimento dei contenitori per aree geografiche

Container trade by geographic area



Fonte / Source: Clarkson Research Studies 2003

Fig. 29 Capacità della flotta portacontenitori

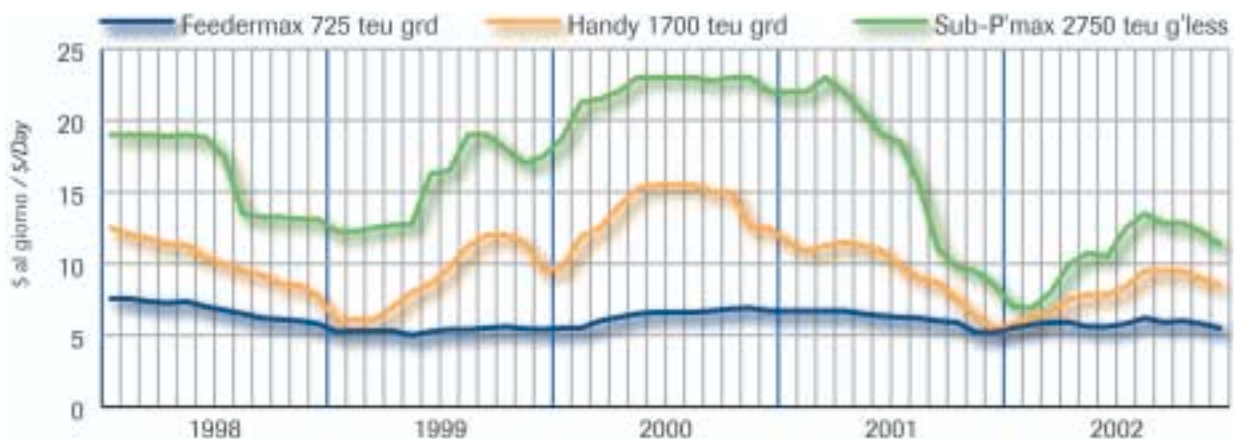
Container fleet capacity

	000 TEU
Navi portacontenitori <i>Containerships</i>	5.968
Multi-purpose	933
Ro-Ro	367
Navi di linea / <i>Cargo liners</i>	81
Navi volantiere / <i>Cargo Tramps</i>	33
Navi combinate / <i>Conbulker</i>	417
Barge	20
Navi portauto / <i>Pure car-carriers</i>	25
Navi frigorifere / <i>Reefer ships</i>	68
TOTALE / Total	7.912

Fonte / Source: Clarkson Research Studies 2003

Fig. 30 Andamento dei noli delle navi portacontenitori

Performance of container-ship charter market



Fonte / Source: Clarkson Research Studies 2003

Merci in container

Figg. 28 - 31 ●

Il traffico dei carichi containerizzati, che rappresenta il 12% del traffico totale, ha registrato una forte crescita.

Tutti i principali porti hanno registrato un incremento dei contenitori movimentati, ma senza dubbio i porti asiatici risultano *leader* nel 2002, ed in particolare quelli cinesi.

La flotta di navi portacontenitori registra un aumento del 10,4%, per un totale di 5,97 milioni di TEU (*Twenty Feet Equivalent Unit*). Gli ordini per la costruzione di nuove unità diminuiscono del 14,8% e sono pari a 1,19 milioni di TEU, circa il 20% della flotta esistente.

Per le navi portacontenitori il 2002 è stato un anno caratterizzato da noli particolarmente depressi, a fronte di un aumento dell'offerta di tonnellaggio.

Principali flotte mondiali di navi portacontenitori (navi superiori alle 1.000 gt)
World's leading container fleets (ships greater than 1,000 gt)

Fig. 31

		N.	DWT
1	Germania / <i>Germany</i>	788	21.136.575
2	Taiwan	197	6.912.496
3	Giappone / <i>Japan</i>	210	6.879.733
4	Danimarca / <i>Denmark</i>	128	6.277.590
5	Grecia / <i>Greece</i>	147	4.726.718
6	Cina / <i>China</i>	210	4.405.382
7	Regno Unito / <i>UK</i>	80	3.155.536
8	Svizzera / <i>Switzerland</i>	79	3.055.146
9	Singapore	139	3.041.479
10	USA	80	2.853.866
11	Corea del Sud / <i>South Korea</i>	96	2.412.044
12	Francia / <i>France</i>	39	1.663.948
13	Israele / <i>Israel</i>	35	1.452.171
14	Hong Kong	38	1.433.625
15	Canada	36	1.330.511
16	Russia	33	793.313
17	Malaysia	37	786.397
18	Norvegia / <i>Norway</i>	19	622.835
19	Turchia / <i>Turkey</i>	35	388.529
20	Tailandia / <i>Thailand</i>	28	382.146
21	Monaco	12	353.727
22	ITALIA / <i>Italy</i>	13	321.765
23	Paesi Bassi / <i>Netherlands</i>	22	319.727
24	Cile / <i>Chile</i>	9	312.429
25	Indonesia	30	243.915

Fonte / *Source*: Lloyd's Register

Fig. 32 **Principali flotte mondiali di navi-traghetto** (navi superiori alle 1.000 gt)
World's leading ro-ro fleets (ships greater than 1,000 gt)

	RO-RO CARGO			PASSENGER/RO-RO CARGO			TOTALE		
	N.	Gt	DWT	N.	Gt	DWT	N.	Gt	DWT
1 Giappone / Japan	379	9.957.535	3.928.431	141	1.079.592	447.656	520	11.037.127	4.376.087
2 Norvegia / Norway	104	3.382.072	1.658.659	98	541.668	92.861	202	3.923.740	1.751.520
3 ITALIA / Italy	64	1.871.812	1.124.973	143	1.614.351	468.807	207	3.486.163	1.593.780
4 Grecia / Greece	49	862.426	369.382	157	1.857.706	441.332	206	2.720.132	810.714
5 Svezia / Sweden	64	1.897.232	870.555	34	751.240	174.408	98	2.648.472	1.044.963
6 Regno Unito / UKi	34	505.826	277.250	75	990.844	202.507	109	1.496.670	479.757
7 Corea del Sud / South Korea	29	1.077.724	422.314	25	219.596	59.568	54	1.297.320	481.882
8 Usa	54	1.014.650	497.941	47	261.719	114.542	101	1.276.369	612.483
9 Finlandia / Finland	33	417.748	262.884	31	848.812	162.213	64	1.266.560	425.097
10 Danimarca / Denmark	35	815.757	349.101	23	379.518	84.713	58	1.195.275	433.814
11 Germania / Germany	54	559.808	407.728	34	506.178	106.495	88	1.065.986	514.223
12 Francia / France	17	264.883	205.026	38	630.638	124.454	55	895.521	329.480
13 Spagna / Spain	34	319.748	180.231	38	355.580	93.280	72	675.328	273.511
14 Canada	10	150.770	97.037	59	383.297	96.124	69	534.067	193.161
15 Turchia / Turkey	16	297.474	161.816	42	159.167	61.030	58	456.641	222.846
16 Paesi Bassi / Netherlands	22	363.145	178.468	14	79.409	13.388	36	442.554	191.856
17 Filippine / Philippines	17	121.803	86.341	50	286.765	110.975	67	408.568	197.316
18 Cina / China	14	104.858	93.543	35	208.093	62.044	49	312.951	155.587
19 Belgio / Belgium	20	256.478	144.214	-	-	-	20	256.478	144.214
20 Arabia Saudita / Saudi Arabia	10	199.622	183.765	8	32.429	6.677	18	232.051	190.442

Fonte / Source: Lloyd's Register

Fig. 33 **Mercato mondiale delle crociere**
The worldwide cruise market

Crociéristi / cruise ship passengers

PAESI D'ORIGINE / Countries of origin	2002(*)	2001(*)	2000	1999	1998
NordAmerica / North America	8.000.000	7.500.000	6.900.000	5.894.000	5.428.000
Europa / Europe	1.800.000	1.900.000	2.200.000	2.001.000	1.696.000
Altri / Others	500.000	800.000	776.000	850.000	680.000
Totale mondiale / Worldwide total	10.300.000	10.200.000	9.876.000	8.745.000	7.804.000

(*) stime / estimated



Mezzi gommati

Fig. 32 ● L'Italia è anche nel 2002 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.

Crociere

Fig. 33 ● L'andamento del settore crocieristico, dopo la crisi seguita agli eventi del settembre 2001, registra risultati positivi con un leggero incremento del numero dei passeggeri, grazie alla capacità delle aziende di reinventare rotte più vicine ai paesi della clientela, in modo da evitare l'incertezza di un viaggio aereo intercontinentale e di elevare gli *standard* qualitativi.

Lo sviluppo del mercato crocieristico influenza la creazione di terminal passeggeri nel Mediterraneo e soprattutto nei porti italiani del Mezzogiorno.

Nel corso del 2003 è prevista l'entrata in esercizio di 19 nuove unità da crociera per oltre 25.000 posti letto.



Fig. 34 **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 / Imports		ESPORTAZIONI / Exports		TOTALE / Total	
	TONN.	%	TONN.	%	TONN.	%
Mare / Sea	1.035.486.533	71%	279.741.843	68%	1.315.228.375	70%
Treno / Train	60.054.957	4%	17.561.233	4%	77.616.191	4%
Strada / Road	76.352.899	5%	82.146.160	20%	158.499.058	8%
Aria / Air	2.629.886	0%	4.764.469	1%	7.394.355	0%
Idrovie / Inland waterways	24.910.929	2%	8.194.212	2%	33.105.141	2%
Altri / Other	268.806.066	18%	17.541.850	4%	286.347.916	15%
Totale / Total	1.468.241.270	100%	409.949.766	100%	1.878.191.036	100%

Fonte / Source: Eurostat 2003

Commercio intracomunitario per modo di trasporto
Intra-Community trade by mode of transport

	ACQUISTI / Purchases		VENDITE / Sales		TOTALE / Total	
	TONN.	%	TONN.	%	TONN.	%
Mare / Sea	313.445.288	28%	319.606.125	27%	633.051.413	27%
Treno / Train	46.471.396	4%	52.030.185	4%	98.501.581	4%
Strada / Road	448.225.436	39%	513.172.180	43%	961.397.616	41%
Aria / Air	621.078	0%	3.646.769	0%	4.267.847	0%
Idrovie / Inland waterways	126.409.999	11%	144.954.014	12%	271.364.013	12%
Altri / Other	200.274.282	18%	163.452.755	14%	363.727.037	16%
Totale / Total	1.135.447.479	100%	1.196.862.029	100%	2.332.309.507	100%

Fonte / Source: Eurostat 2003

Fig. 35 **Flotta dell'Unione europea**
The European Union Fleet

	BANDIERA / Flag	N.	GT	%	DWT	%
1	Grecia / Greece	1.548	28.782.843	32,6%	48.047.611	43,2%
2	Gran Bretagna / Great Britain	1.808	13.717.025	15,5%	15.669.323	14,1%
3	ITALIA / Italy	1.486	9.595.897	10,9%	9.722.345	8,7%
4	Danimarca / Denmark	1.043	7.602.927	8,6%	9.004.893	8,1%
5	Paesi Bassi / Netherland	1.517	7.055.398	8,0%	6.692.267	6,0%
6	Germania / Germany	857	6.545.767	7,4%	7.485.333	6,7%
7	Francia / France	815	4.731.478	5,4%	5.869.387	5,3%
8	Svezia / Sweden	571	3.177.541	3,6%	1.854.641	1,7%
9	Spagna / Spain	1.568	2.371.201	2,7%	2.047.912	1,8%
10	Finlandia / Finland	283	1.545.212	1,8%	1.140.388	1,0%
11	Lussemburgo / Luxembourg	73	1.493.785	1,7%	1.875.806	1,7%
12	Portogallo / Portugal	449	1.099.683	1,2%	1.524.306	1,4%
13	Irlanda / Ireland	220	279.560	0,3%	145.573	0,1%
14	Belgio / Belgium	188	186.748	0,2%	15.911	0,0%
15	Austria	6	29.918	0,0%	38.037	0,0%
Totale / Total		12.432	88.214.983	100,0%	111.133.733	100,0%
Totale mondiale / Total worldwide		89.010	585.583.396		821.601.819	
%flotta Ue su totale / %of Eu fleet out of total			15,1%		13,5%	

Dati al 31/12/2002 / Data as of 31/12/2002

Fonte / Source: Lloyd's Register



La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

- Fig. 34 ●** Il 70% del commercio estero (1.315 milioni di tonnellate) dell'Unione europea ed il 27% dei traffici di merci tra i paesi membri utilizzano la via marittima. Quote che salgono rispettivamente al 90% e al 42% se si tiene conto della distanza percorsa, quantificando i dati in tonnellate-chilometro.
- Figg. 38 - 41 ●**
- Fig. 35 ●** Nel 2002 la flotta dell'Unione registra un aumento del 3%, raggiungendo 12.432 navi per 88,2 milioni di tsl e 111,1 milioni di dwt. La flotta registrata nei paesi membri rappresenta il 15% del totale mondiale, ma considerando le navi da essi controllate anche con bandiera estera, tale percentuale sale al 33%, con un aumento dell'1% rispetto al 2001.
- Fig. 36 ●** Il Consiglio europeo di Copenhagen del dicembre 2002 decide che dal 1° maggio 2004 Cipro, Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Repubblica Slovacca e Slovenia diventeranno membri dell'Unione. Viene anche deciso un aiuto finanziario alla Bulgaria e alla Romania per consentire a questi paesi di diventare membri nel 2007.

Competitività della flotta

L'applicazione delle linee-guida del 1997 nella maggior parte dei paesi membri ha rafforzato la competitività del settore marittimo europeo, che nel complesso occupa circa 2 milioni di persone, rispetto ai 10 milioni di persone impiegate nell'intero sistema dei trasporti dell'Unione.

La Commissione europea sta lavorando per l'aggiornamento di queste linee guida e sembra optare per una loro sostanziale conferma, chiarendo solo alcuni loro aspetti, in particolare quelli attinenti agli aiuti di Stato, alla promozione dello *short sea shipping* e alla protezione dell'ambiente marino.

- Fig. 37 ●** In sintonia con esse, come già fatto da diversi Stati membri, nei primi mesi del 2003, l'Italia ha approvato una legge delega al Governo per l'introduzione della *tonnage-tax*, nell'ambito della riforma del sistema fiscale statale. Rimane fuori dalla sua applicazione la tassazione regionale (IRAP).

Fig. 36 Flotte dei paesi che aderiranno all'Unione europea nel 2004 e nel 2007
Fleets acceding to EU in 2004 and 2007

BANDIERA / Flag	N.	GT	DWT
Malta	1.350	26.331.381	42.866.402
Cipro / Cyprus	1.325	22.997.023	36.057.562
Bulgaria (*)	165	889.331	1.275.639
Polonia / Poland	383	585.622	706.680
Romania (*)	237	622.040	638.401
Estonia	181	357.394	214.408
Lettonia / Latvia	158	88.741	15.874
Slovenia	11	2.251	380
Totale / Total	3.810	51.873.783	81.775.346

(*)2007

Dati al 31/12/2002 / Data as of 31/12/2002

Fonte / Source: Lloyd's Register

Fig. 37 Tonnage-tax in Europa: reddito forfetario della nave
Tonnage-tax in Europe: ship's presumptive income

FASCE DI TONNELLAGGIO(TSN) Size class (NRT)	FRANCIA France	GERMANIA Germany	PAESI BASSI Netherlands	SPAGNA Spain	REGNO UNITO UK
0 - 1.000	0,93	0,92	0,91	0,9	0,6
1.001 - 10.000	0,71	0,69	0,68	0,7	0,45
10.001 - 25.000	0,47	0,46	0,45	0,4	0,3
oltre 25.000	0,24	0,23	0,23	0,2	0,15

(Euro al giorno x 100 tsn / Euro per day x 100 nrt)

Fonte / Source: Confitarma





Short-sea shipping

La promozione della navigazione a corto raggio (*short-sea shipping*) rimane prioritaria nell'agenda politica dell'Ue, come testimonia la dichiarazione del febbraio 2002, che viene siglata a Livorno da Spagna, Francia e Italia, alla presenza del Presidente della Repubblica, Carlo Azeglio Ciampi, e della Vice presidente della Commissione europea Loyola de Palacio. Inoltre, i Ministri dei Trasporti, riuniti a Gijon del giugno 2002, confermano il ruolo essenziale dello SSS per decongestionare le vie stradali, diminuire gli incidenti e l'inquinamento atmosferico.

Il completamento della rete europea degli uffici nazionali di promozione dello *short-sea shipping* consente nel 2002 di attuare una politica più efficiente e capillare, a livello europeo e con i paesi di prossima adesione.

Costruzioni navali

Il 2002 conferma il declino della cantieristica europea, declino sul quale il meccanismo temporaneo difensivo, adottato dal Consiglio Ue nel giugno 2002, non pare incidere in modo significativo. In effetti, dopo aspre controversie, il Consiglio si accorda su un'intensità massima di aiuto pari al 6% dell'ammontare dei contratti, limitato alle navi porta-container, porta-prodotti, chimichiere e gassiere (LNG), segmenti minacciati dalla concorrenza asiatica, in particolare da quella coreana. Solo la Spagna usufruisce della possibilità di concedere tali aiuti. Il meccanismo avrà termine il 31 marzo 2004, onde consentire all'apposito organo dell'Organizzazione Mondiale del Commercio (WTO) di finalizzare le sue conclusioni riguardo al *dumping* esistente nel settore.

Fig. 38 Importazioni dell' Unione Europea per sistema di trasporto
Imports of the European Union by system of transport

	TOTALE <i>Total</i>		MARE <i>Sea</i>		TRENO <i>Rail</i>		STRADA <i>Road</i>		ARIA <i>Air</i>		IDROVIE <i>Inland waterways</i>		ALTRI <i>Other</i>	
	TONS	TONS	%	TONS	%	TONS	%	TONS	%	TONS	%	TONS	%	
Austria	39.549.823	1.717.447	4%	15.880.127	40%	6.507.638	16%	33.661	0%	4.051.348	10%	11.359.601	29%	
Belgio	67.066.857	54.090.728	81%	393.802	1%	4.842.297	7%	120.829	0%	3.210.745	5%	4.408.457	7%	
Danimarca	24.423.290	22.926.003	94%	94.142	0%	1.215.314	5%	28.338	0%	-	0%	159.493	1%	
Finlandia	41.466.340	22.554.571	54%	11.334.637	27%	3.834.467	9%	16.212	0%	538.833	1%	3.187.619	8%	
Francia	182.525.289	127.221.162	70%	806.323	0%	7.269.802	4%	292.793	0%	1.254.129	1%	45.681.079	25%	
Germania	261.717.804	86.365.217	33%	19.843.918	8%	30.895.276	12%	625.544	0%	12.926.525	5%	111.061.325	42%	
Grecia	36.675.328	31.116.009	85%	439.210	1%	1.790.163	5%	24.342	0%	-	0%	3.305.603	9%	
Irlanda	12.309.101	12.192.574	99%	70	0%	47.201	0%	69.129	1%	-	0%	127	0%	
Italia	243.977.571	197.516.155	81%	10.451.114	4%	10.004.625	4%	279.962	0%	2	0%	25.725.714	11%	
Lussemburgo	371.238	114.744	31%	89.310	24%	114.351	31%	26.259	7%	24.634	7%	1.941	1%	
Paesi Bassi	188.439.395	133.482.927	71%	110.472	0%	4.215.782	2%	102.003	0%	2.904.651	2%	47.623.559	25%	
Portogallo	27.682.473	27.501.172	99%	7.255	0%	147.174	1%	22.415	0%	-	0%	4.458	0%	
Regno Unito	147.175.364	132.827.011	90%	13.079	0%	3.144	0%	784.495	1%	-	0%	13.547.636	9%	
Spagna	155.683.323	150.345.926	97%	56.606	0%	2.426.703	2%	128.661	0%	62	0%	2.725.365	2%	
Svezia	39.178.076	35.514.888	91%	534.891	1%	3.038.964	8%	75.244	0%	-	0%	14.090	0%	
Totale / Total	1.468.241.270	1.035.486.533	71%	60.054.957	4%	76.352.899	5%	2.629.886	0%	24.910.929	2%	268.806.066	18%	

Dati 2001 / Data 2001

Fonte / Source : Eurostat 2003

Fig. 39 Acquisti intracomunitari per sistema di trasporto
Purchases within the European union by system of transport

	TOTALE <i>Total</i>		MARE <i>Sea</i>		TRENO <i>Rail</i>		STRADA <i>Road</i>		ARIA <i>Air</i>		IDROVIE <i>Inland waterways</i>		ALTRI <i>Other</i>	
	TONS	TONS	%	TONS	%	TONS	%	TONS	%	TONS	%	TONS	%	
Austria	29.634.874	197.527	1%	4.793.934	16%	20.999.985	71%	14.234	0%	442.215	1%	3.186.980	11%	
Belgio	175.032.427	27.090.226	15%	4.605.936	3%	67.965.513	39%	29.211	0%	27.518.681	16%	47.822.860	27%	
Danimarca	21.235.608	17.123.304	81%	117.286	1%	2.122.453	10%	6.433	0%	-	0%	1.866.132	9%	
Finlandia	18.307.809	17.655.941	96%	45.796	0%	559.039	3%	15.360	0%	1.614	0%	30.059	0%	
Francia	147.805.887	29.550.727	20%	9.409.540	6%	88.636.388	60%	89.687	0%	4.856.713	3%	15.262.833	10%	
Germania	244.915.033	25.305.098	10%	5.938.663	2%	97.952.900	40%	56.432	0%	65.406.645	27%	50.255.295	21%	
Grecia	31.614.727	9.914.383	31%	213.511	1%	9.569.440	30%	74.177	0%	289	0%	11.842.928	37%	
Irlanda	18.496.340	8.928.297	48%	47.229	0%	2.054.941	11%	35.122	0%	0,1	0%	7.430.751	40%	
Italia	83.850.885	13.051.871	16%	13.246.642	16%	40.752.697	49%	76.822	0%	20.751	0%	16.702.102	20%	
Lussemburgo	17.904.409	-	0%	4.800.691	27%	9.711.817	54%	1.365	0%	774.700	4%	2.615.835	15%	
Paesi Bassi	139.777.670	31.846.858	23%	1.407.272	1%	56.086.145	40%	141.304	0%	27.385.478	20%	22.910.612	16%	
Portogallo	25.738.846	9.538.629	37%	228.680	1%	13.920.991	54%	16.217	0%	-	0%	2.034.329	8%	
Regno Unito	85.996.986	70.690.072	82%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	15.306.914	18%	
Spagna	67.295.232	24.953.215	37%	1.581.906	2%	37.696.540	56%	61.186	0%	2.851	0%	2.999.535	4%	
Svezia	27.840.748	27.599.141	99%	34.310	0%	196.589	1%	3.529	0%	65	0%	7.116	0%	
Totale / Total	1.135.447.479	313.445.288	28%	46.471.396	4%	448.225.436	39%	621.078	0%	126.409.999	11%	200.274.282	18%	

Dati 2001 / Data 2001

Fonte / Source : Eurostat 2003

Esportazioni dell'Unione Europea per sistema di trasporto *Fig. 40*
Exports of the European Union by system of transport

	TOTALE <i>Total</i>		MARE <i>Sea</i>		TRENO <i>Rail</i>		STRADA <i>Road</i>		ARIA <i>Air</i>		IDROVIE <i>Inland waterways</i>		ALTRI <i>Other</i>	
	TONS	TONS	%	TONS	%	TONS	%	TONS	%	TONS	%	TONS	%	
Austria	13.560.553	1.656.791	12%	4.063.724	30%	7.116.815	52%	52.286	0%	566.828	4%	104.109	1%	
Belgio	31.901.526	22.198.008	70%	1.025.573	3%	7.078.866	22%	571.833	2%	1.014.811	3%	12.436	0%	
Danimarca	8.938.784	7.630.051	85%	44.504	0%	1.146.187	13%	41.033	0%	-	0%	77.011	1%	
Finlandia	12.670.010	10.142.552	80%	598.397	5%	1.710.572	14%	38.725	0%	34.678	0%	145.086	1%	
Francia	47.578.804	30.842.943	65%	1.677.260	4%	11.199.295	24%	400.865	1%	1.146.443	2%	2.311.998	5%	
Germania	80.839.955	32.565.820	40%	5.749.358	7%	23.923.004	30%	1.154.871	1%	3.503.192	4%	13.943.711	17%	
Grecia	14.998.371	10.691.695	71%	774.397	5%	3.384.350	23%	99.919	1%	-	0%	48.010	0%	
Irlanda	2.178.478	2.081.827	96%	-	0%	28.128	1%	68.485	3%	-	0%	39	0%	
Italia	52.216.785	38.219.135	73%	1.877.887	4%	11.667.902	22%	356.322	1%	5	0%	95.535	0%	
Lussemburgo	1.073.683	427.358	40%	356.900	33%	277.077	26%	7.057	1%	1.763	0%	3.528	0%	
Paesi Bassi	32.068.154	22.640.754	71%	356.147	1%	6.089.186	19%	333.293	1%	1.923.721	6%	725.053	2%	
Portogallo	3.540.366	3.150.697	89%	1.815	0%	156.384	4%	231.003	7%	-	0%	466	0%	
Regno Unito	51.291.794	50.614.938	99%	169.235	0%	-	0%	506.535	1%	-	0%	1.086	0%	
Spagna	33.894.540	29.116.018	86%	99.362	0%	3.928.204	12%	690.978	2%	-	0%	59.978	0%	
Svezia	23.197.963	17.763.256	77%	766.675	3%	4.440.191	19%	211.264	1%	2.772	0%	13.805	0%	
Totale / Total	409.949.766	279.741.843	68%	17.561.233	4%	82.146.160	20%	4.764.469	1%	8.194.212	2%	17.541.850	4%	

Dati 2001 / *Data 2001*

Fonte / *Source* : Eurostat 2003

Vendite intracomunitarie per sistema di trasporto *Fig. 41*
Sales within the European Union by system of transport

	TOTALE <i>Total</i>		MARE <i>Sea</i>		TRENO <i>Rail</i>		STRADA <i>Road</i>		ARIA <i>Air</i>		IDROVIE <i>Inland waterways</i>		ALTRI <i>Other</i>	
	TONS	TONS	%	TONS	%	TONS	%	TONS	%	TONS	%	TONS	%	
Austria	28.634.784	14.832	0%	5.178.438	18%	21.923.466	77%	8.309	0%	449.799	2%	1.059.941	4%	
Belgio	149.240.125	14.450.668	10%	7.852.875	5%	96.067.009	64%	42.661	0%	21.281.387	14%	9.545.526	6%	
Danimarca	32.378.353	28.609.117	88%	161.824	0%	2.072.133	6%	106.146	0%	-	0%	1.429.133	4%	
Finlandia	24.419.180	23.104.411	95%	81.233	0%	580.421	2%	8.686	0%	605.435	2%	38.994	0%	
Francia	143.349.600	29.153.505	20%	12.658.755	9%	80.000.230	56%	59.496	0%	11.049.577	8%	10.428.037	7%	
Germania	210.837.587	13.626.219	6%	16.214.465	8%	110.204.937	52%	128.904	0%	29.924.218	14%	40.738.843	19%	
Grecia	8.373.898	5.447.005	65%	1.391	0%	2.866.228	34%	18.135	0%	563	0%	40.576	0%	
Irlanda	9.866.571	4.363.370	44%	8.257	0%	1.181.816	12%	31.606	0%	-	0%	4.281.522	43%	
Italia	61.755.110	14.376.011	23%	2.456.343	4%	34.990.945	57%	59.127	0%	2.270	0%	9.870.414	16%	
Lussemburgo	14.487.275	-	0%	1.849.097	13%	11.228.148	78%	15.659	0%	407.556	3%	986.816	7%	
Paesi Bassi	251.446.921	26.955.036	11%	2.725.846	1%	71.226.854	28%	92.663	0%	78.483.623	31%	71.962.899	29%	
Portogallo	12.335.149	3.181.810	26%	78.041	1%	8.950.776	73%	102.175	1%	-	0%	22.348	0%	
Regno Unito	142.358.720	95.640.343	67%	1.359.953	1%	32.445.672	23%	103.619	0%	2.746.888	2%	10.062.245	7%	
Spagna	60.504.749	14.455.604	24%	1.182.369	2%	39.025.467	64%	2.861.030	5%	2.697	0%	2.977.582	5%	
Svezia	46.874.007	46.228.196	99%	221.299	0%	408.079	1%	8.552	0%	2	0%	7.879	0%	
Totale / Total	1.196.862.029	319.606.125	27%	52.030.185	4%	513.172.180	43%	3.646.769	0%	144.954.014	12%	163.452.755	14%	

Dati 2001 / *Data 2001*

Fonte / *Source* : Eurostat 2003

Fig. 42 Movimento container nei principali porti europei (teu)*Movement of containers in the major european ports (teu)*

PORTI	1997	1998	1999	2000	2001	2002	+/-% 2002/2001
Rotterdam	5.495.000	6.032.000	6.400.000	6.330.000	6.100.000	6.500.000	6,56%
Amburgo	3.337.000	3.550.000	3.750.000	4.250.000	4.700.000	5.400.000	14,89%
Anversa	2.950.000	3.270.000	3.614.000	4.100.000	4.200.000	4.777.000	13,74%
Brema	1.700.000	1.820.000	2.200.000	2.712.000	2.973.000	3.032.000	1,98%
Gioia Tauro	1.444.000	2.083.000	2.372.000	2.653.000	2.488.000	3.009.000	20,94%
Algeciras	1.400.000	1.826.000	1.850.000	2.009.000	2.151.000	2.229.000	3,63%
Valencia	790.000	1.005.000	1.165.000	1.308.000	1.506.000	1.817.000	20,65%
Le Havre	1.100.000	1.320.000	1.365.000	1.464.000	1.525.000	1.720.000	12,79%
Genova	1.180.000	1.266.000	1.234.000	1.501.000	1.527.000	1.531.000	0,26%
Barcellona	950.000	1.095.000	1.235.000	1.390.000	1.400.000	1.421.000	1,50%
Pireo	600.000	933.000	984.000	1.157.000	1.166.000	1.350.000	15,78%
La Spezia	616.000	732.000	802.000	910.000	975.000	975.000	0,00%
Zeebrugge	648.000	776.000	835.000	965.000	870.000	959.000	10,23%
Marsiglia	620.000	664.000	695.000	726.000	740.000	813.000	9,86%
Livorno	501.000	522.000	458.000	501.000	502.000	520.000	3,59%
Taranto					186.000	472.000	153,76%
Napoli	299.000	320.000	309.000	397.000	430.000	446.000	3,72%
Salerno	202.000	208.000	238.000	276.000	321.000	375.000	16,82%
Venezia	212.000	206.000	200.000	218.000	246.000	263.000	6,91%
Trieste	202.000	171.000	185.000	206.000	201.000	185.000	-7,96%
Ravenna	188.000	173.000	173.000	181.000	158.000	161.000	1,90%
Totale	24.434.000	27.972.000	30.064.000	33.254.000	34.365.000	37.955.000	10,45%





Servizi portuali

Con una direttiva sull'argomento si intendono stabilire a livello comunitario le condizioni minime che gli Stati membri dovranno garantire per permettere ai fornitori di servizi portuali il libero accesso al mercato nel rispetto dei principi comunitari sulla libera concorrenza.

A seguito degli emendamenti del Parlamento Europeo, nel febbraio 2002 la Commissione europea decide di modificare la propria proposta originaria presentandone una nuova.

Nel novembre viene definita dal Consiglio una "posizione comune" sulla nuova proposta di Direttiva, sottoposta al Parlamento europeo in seconda lettura.

Il testo approvato dal Parlamento europeo nel marzo 2003 contiene profonde modifiche, tra le quali: l'esclusione del servizio di pilotaggio dall'ambito di applicazione della Direttiva, il ridimensionamento del diritto all'autoproduzione e il richiamo a concetti come tutela sociale, protezione ambientale e sicurezza, facilmente utilizzabili per giustificare il mantenimento di situazioni monopolistiche.

Preso atto del contrasto sorto tra il Consiglio ed il Parlamento, i rispettivi Presidenti intendono procedere alla convocazione del Comitato di Conciliazione, che rappresenta l'ultima fase della procedura di codecisione.

Fig. 43 a Totale Flotta / Total Fleet



Fig. 43b Bandiera italiana / Italian flag



Fig. 43c Registro Internazionale / International Register



Fig. 43 d Registro Ordinario / Ordinary Register



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



La navigazione mercantile italiana nel 2002

Dimensioni e composizione della flotta

La flotta mercantile di proprietà italiana si compone a fine 2002 di 1.431*navi, per un totale di 10.385.905 tonnellate di stazza lorda, così ripartite:

- oltre le 1.000 tsl: 662 navi, equivalenti a 10.143.866 tsl
- da 100 a 999 tsl: 769 navi, equivalenti a 242.039 tsl.

Rispetto al 2001, si registra un aumento del 4% del tonnellaggio e del 3% del numero delle navi.

Il naviglio battente bandiera italiana è pari a 1.422 unità per 10.264.014 tsl, con una inversione della tendenza negativa registrata nel 2001, soprattutto a seguito delle numerose iscrizioni nel Registro internazionale italiano, ed è pari al 99% della flotta mercantile di proprietà italiana.

Figg. 43 (a,b,c,d) ●

Le unità di bandiera italiana iscritte nel Registro internazionale sono 341 per 7.378.307 tsl; quelle iscritte nel Registro ordinario sono 1.081 per 2.885.797 tsl. Si nota anche quest'anno una flessione di quest'ultimo registro nel secondo semestre dell'anno da mettersi in relazione con le difficoltà per il cabotaggio risultanti dalla discussione della legge finanziaria.

Le navi di proprietà italiana battenti temporaneamente bandiera estera (*bareboat charter*) sono 9 per 121.801 tsl, con una consistenza pari a circa l'1% del tonnellaggio complessivo.

Figg. 44 - 45 ●

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

Fig. 46 ●

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.

Fig. 47 ●

E' proseguito il rinnovamento del naviglio avviato nell'ultimo decennio. Tra il 1993 e il 2002 sono state consegnate 437 unità per 5,5 milioni di tsl. Di queste, 230 sono state consegnate negli ultimi 5 anni, pari ad investimenti per 6,7 miliardi di euro. Sono inoltre 116 le unità ordinate in tale periodo, con investimenti pari a circa 5 miliardi di euro, delle quali per circa 70 i lavori risultano già avviati.

Le navi ordinate e in costruzione in cantieri esteri sono circa 50, con un valore pari a circa 1,8 miliardi di euro.

* Unità superiori alle 100 tonnellate di stazza lorda. Ci sono poi 955 navi inferiori alle 100 tsl per 28.554 tsl

Fig. 44 Armamento italiano
Ownership of the Italian fleet



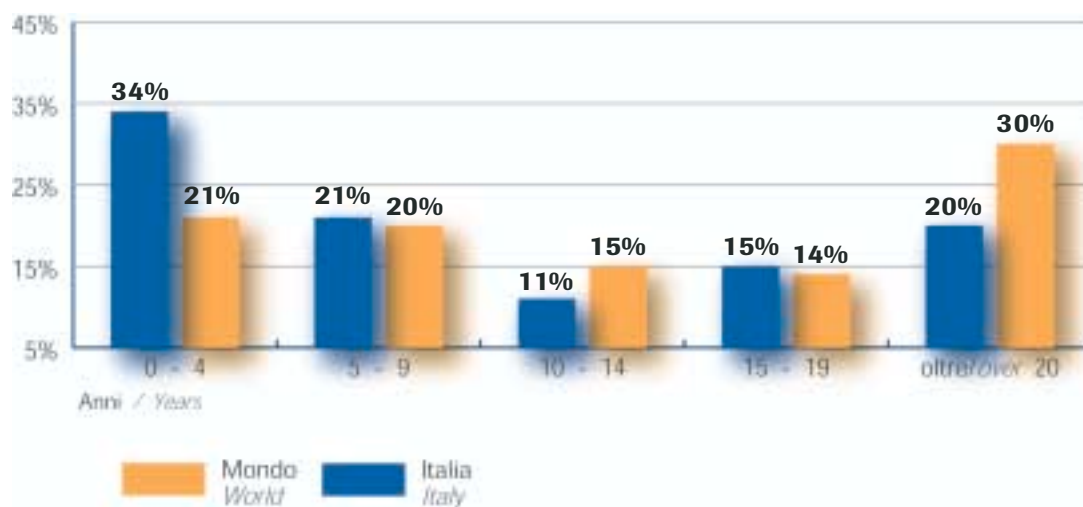
Fig. 45 Composizione della flotta mercantile italiana
Composition of the Italian merchant fleet

TIPI DI NAVI OLTRE LE 100 TSL <i>Types of ships of over 100 gt</i>	31 / 12 / 2002		31 / 12 / 2001		± %	
	N	GT	N	GT	N	GT
NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>Liquid cargo ships</i>	286	2.757.381	281	2.583.617	2%	7%
Petroliere <i>Oil tankers</i>	96	1.228.585	107	1.492.171	-10%	-18%
Gasiere <i>Gas tankers</i>	48	355.047	49	358.323	-2%	-1%
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	109	1.143.312	96	703.953	14%	62%
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	33	30.437	29	29.170	14%	4%
NAVI DA CARICO SECCO <i>Dry cargo ships</i>	186	4.557.127	180	4.577.749	3%	0%
Carico generale <i>General cargo ships</i>	31	146.109	32	146.231	-3%	0%
Portacontaineri e frigorifere <i>Container and refrigerator ships</i>	36	1.010.343	30	912.651	20%	11%
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	41	1.543.469	44	1.775.962	-7%	-13%
Traghetti <i>Ferries</i>	78	1.857.206	74	1.742.905	5%	7%
NAVI MISTE / E DA PASSEGGERI <i>Passenger ships</i>	419	2.297.185	406	2.046.105	3%	12%
Crociera <i>Cruise ships</i>	16	630.344	15	548.208	7%	15%
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>Hovercraft, catamarans and fast units</i>	82	22.361	84	25.977	-2%	-14%
Traghetti <i>Ferries</i>	213	1.620.307	208	1.449.749	2%	12%
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passenger ships</i>	108	24.263	99	22.171	9%	9%
PORTARINFUSE POLIVALENTI Ore / Oil, OBO <i>Multipurpose carriers (Ore / Oil, OBO)</i>	4	145.840	4	171.347	0%	-15%
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>Auxiliary service ships</i>	536	628.282	521	587.079	3%	7%
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	308	123.233	302	118.320	2%	4%
Altri tipi di navi <i>Others</i>	228	505.049	219	468.759	4%	8%
TOTALE / TOTAL	1.431	10.385.905	1.392	9.965.897	3%	4%

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati R.I.Na. e Confitarma / Source: Confitarma processing of Rina and Confitarma data

Età della flotta italiana e mondiale nel 2002 Fig. 46

Age of the Italian and of world fleets in 2002



Rinnovamento della flotta mercantile italiana Fig. 47

Renewal of the Italian merchant fleet

TIPI DI NAVI OLTRE LE 100 TSL <i>Types of ships of over 100 gt</i>	NAVI IN COSTRUZIONE AL 1/1/2003 <i>Ships under construction as of 1/1/2003</i>			NAVI CONSEGNATE DAL 1993 AL 2002 <i>Ships delivered between 1993 and 2002</i>		
	N.	Gt	%*	Gt	N.	%*
NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>Liquid cargo ships</i>	17	236.448	9%	131	1.945.246	71%
Petroliere <i>Oil tankers</i>	3	93.500	8%	27	752.795	61%
Gasiere <i>Gas tankers</i>	5	44.100	12%	23	248.061	70%
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	9	98.848	9%	79	942.360	82%
Altre cisterne <i>Other tankers</i>				2	2.030	7%
NAVI DA CARICO SECCO <i>Dry cargo ships</i>	7	334.613	7%	58	2.257.639	50%
Carico generale <i>General cargo ships</i>	1	27.839	19%	5	81.212	56%
Portacontaineri e frigoriferi <i>Container and refrigerator ships</i>				8	319.847	32%
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>				21	834.803	54%
Traghetti <i>Ferries</i>	6	306.774	17%	24	1.021.777	55%
NAVI MISTE / E DA PASSEGGERI <i>Passenger ships</i>	14	446.374	19%	83	1.200.646	52%
Navi passeggeri <i>Passenger ships</i>	9	289.899	43%	30	336.147	50%
Traghetti <i>Ferries</i>	5	156.475	10%	53	864.499	53%
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>Auxiliary service ships</i>	32	66.229	11%	165	160.713	26%
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	6	4.618	4%	68	30.774	25%
Altri tipi di navi <i>Others</i>	26	61.611	12%	97	129.939	26%
TOTALE / TOTAL	70	1.083.664	10%	437	5.564.244	54%

* % su flotta attuale / % of current fleet

Fig. 48 Bilancia dei pagamenti internazionali della navigazione marittima
International balance of payments of Italian navigation

	1999	2000	2001	2002*
	Mil.	Mil.	Mil.	Mil.
Attività della flotta italiana / Activities of the Italian fleet				
Incassi per noli merci della flotta italiana <i>Proceeds for cargo charters of the Italian fleet</i>	1.765	2.211	1.960	1.915
Incassi per noli passeggeri della flotta italiana <i>Proceeds for passenger charters of the Italian fleet</i>	26	18	9	23
Pagamenti per spese della flotta italiana all'estero <i>Payments for the expenses of the Italian fleet abroad</i>	-2.775	-2.648	-2.536	-2.552
Saldo / <i>Balance</i>	-984	-419	-566	-614
Attività delle flotte estere / Activities of foreign fleets				
Pagamenti per noli merci alle flotte estere <i>Payments for cargo charters of foreign fleets</i>	-3.197	-3.430	-3.326	-3.247
Pagamenti per noli passeggeri alle flotte estere <i>Payments for passenger charters of foreign fleets</i>	-53	-59	-69	-88
Incassi per spese delle flotte estere in Italia <i>Proceeds for expenses of foreign fleets in Italy</i>	2.252	2.395	2.343	2.326
Saldo / <i>Balance</i>	-998	-1.094	-1.052	-1.009
Saldo Totale / Overall Balance	-1.982	-1.513	-1.618	-1.623

(*) Dati provvisori / *Estimated data* Fonte: Elaborazione Confitarma su dati Banca d'Italia / *Source: Confitarma processing of Bank of Italy data*

Fig. 49 Prodotto e occupazione delle attività marittime
Product and labour in the maritime activities

	PIL / GDP <i>Million</i>	% SUL TOTALE <i>of Total</i>	UNITÀ DI LAVORO TOTALI <i>Total labour units</i>	% SUL TOTALE <i>of Total</i>
Attività marittime industriali / <i>Maritime industrial activities</i> *	24.230	92%	310.540	87%
di cui / <i>of which</i>				
Trasporti marittimi / <i>Maritime transports</i>	12.600	48%	81.510	23%
Attività Ausiliarie ai trasporti marittimi / <i>Services to shipping</i>	3.455	13%	44.460	12%
Cantieristica / <i>Shipbuilding</i>	2.515	10%	32.650	9%
Totale / <i>Total</i> *	16.150	61%	139.470	39%
Attività marittime istituzionali / <i>Maritime institutional activities</i> **	2.635	10%	50.270	14%
TOTALE / TOTAL*	26.290	100%	356.075	100%

* al netto delle duplicazioni, inclusa pesca e diporto nautico / *net of possible duplications, including fishing and leisure boating*

** 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*

Fig. 50 Gettito fiscale e contributivo della navigazione
Tax revenue of the shipping industry

TIPOLOGIA / <i>type of tax</i>	IMPRESE DI TRASPORTO MARITTIMO <i>shipping companies</i>	IMPRESE FORNITRICI <i>upstream suppliers</i>	TOTALE <i>Total</i>
Imposte (Irpef, Irpeg, Irap, etc.) / <i>levies</i>	419	634	1.053
Oneri sociali / <i>social security contribution</i>	38	512	550
Totale gettito / total tax revenue	457	1.146	1.603

Fonte / *Source: Censis, 2002*



Bilancia dei pagamenti marittimi

- Fig. 48 ●** Nel corso del 2002 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.

Ruolo del sistema marittimo nell'economia

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.

- Fig. 49 ●** 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 per oltre 270 euro.

Dal punto di vista occupazionale, le 26.800 unità di lavoro dirette impiegate nei trasporti marittimi attivano nell'indotto oltre 54.700 unità di lavoro. La navigazione dà lavoro nel complesso a 81.500 addetti totali, con un moltiplicatore elevato, pari a 3,041: si valuta infatti che 100 unità di lavoro addizionali nei trasporti marittimi ne attivino complessivamente 304 in tutto il sistema economico.

- Fig. 50 ●** Inoltre, è notevole 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.

Fig. 51 Servizi di trasporto ro-ro fra porti nazionali (esclusi i collegamenti obbligati con le isole)
Ro-Ro services between Italian ports (not including obligatory routes to Italy's island)

		VIAGGI A/R SETTIMANALI N. <i>Weekly round trips N.</i>	Metri Lineari a settimana <i>Weekly linear meters</i>
Formia	Trapani	3	3.900
Genova	Palermo	7	28.000
Genova	Palermo (Termini I.)	6	19.800
Genova (Voltri)	Palermo (Termini I.)	4	14.000
Livorno	Catania	4	11.200
Livorno	Palermo	5	16.000
Livorno	Trapani	2	4.800
Livorno	Trapani	2	4.800
Napoli	Palermo	9	36.000
Napoli	Palermo	6	25.200
Napoli	Catania	7	28.000
Ravenna	Catania	5	18200
Salerno	Messina	7	28.000
Monfalcone	Bari	1	3.000
Salerno	Palermo	1	3.480
Totale marzo 2003 / Total March 2003		69	244.380
Totale 1999 / Total 1999		37,5	117.800
Variazione / Variation		+84%	+109%

Fonte / Source: Confitarma

Fig. 52 Servizi di trasporto ro-ro con porti esteri
Ro-Ro services between Italian and foreign ports

		VIAGGI A/R SETTIMANALI N. <i>Weekly round trips N.</i>	Metri Lineari a settimana <i>Weekly linear meters</i>
Genova	Barcellona	3	10.800
Livorno	Valencia	3	7.200
Palermo	Valencia	1	3.480
Salerno	Valencia	2	5.780
Salerno-Livorno	Tarragona	1	2.400
Totale marzo 2003 / Total March 2003		10	29.660
Totale 1999 / Total 1999		8	21.740
Variazione / Variation		+25%	+36%



La rete marittima e i porti

Autostrade del mare

Le linee marittime delle autostrade del mare sono già da tempo una realtà, anche se per un pieno dispiegamento di tutte le potenzialità vi sono ancora molti ostacoli da superare.

Fig. 51 ● Le linee che oggi soddisfano la definizione di autostrade del mare, in quanto in competizione con il trasporto "tutto strada", presentano un'offerta settimanale di 138 partenze e 244.000 metri lineari fra porti nazionali, con una crescita rispetto al 1999 rispettivamente dell'84% e del 109%. I collegamenti internazionali offrono settimanalmente al traffico marittimo non obbligato 20 partenze e quasi 30.000 metri lineari

Figg. 52 - 53 ●

Purtroppo, la flotta di cabotaggio battente bandiera italiana è stata fortemente penalizzata dalla riduzione degli sgravi degli oneri sociali sulle retribuzioni dei marittimi, determinati dalla Finanziaria 2003 nella misura



Fig. 53 Servizi internazionali regolari di linea dell' armamento privato italiano
Regular routes of italian private shipowners

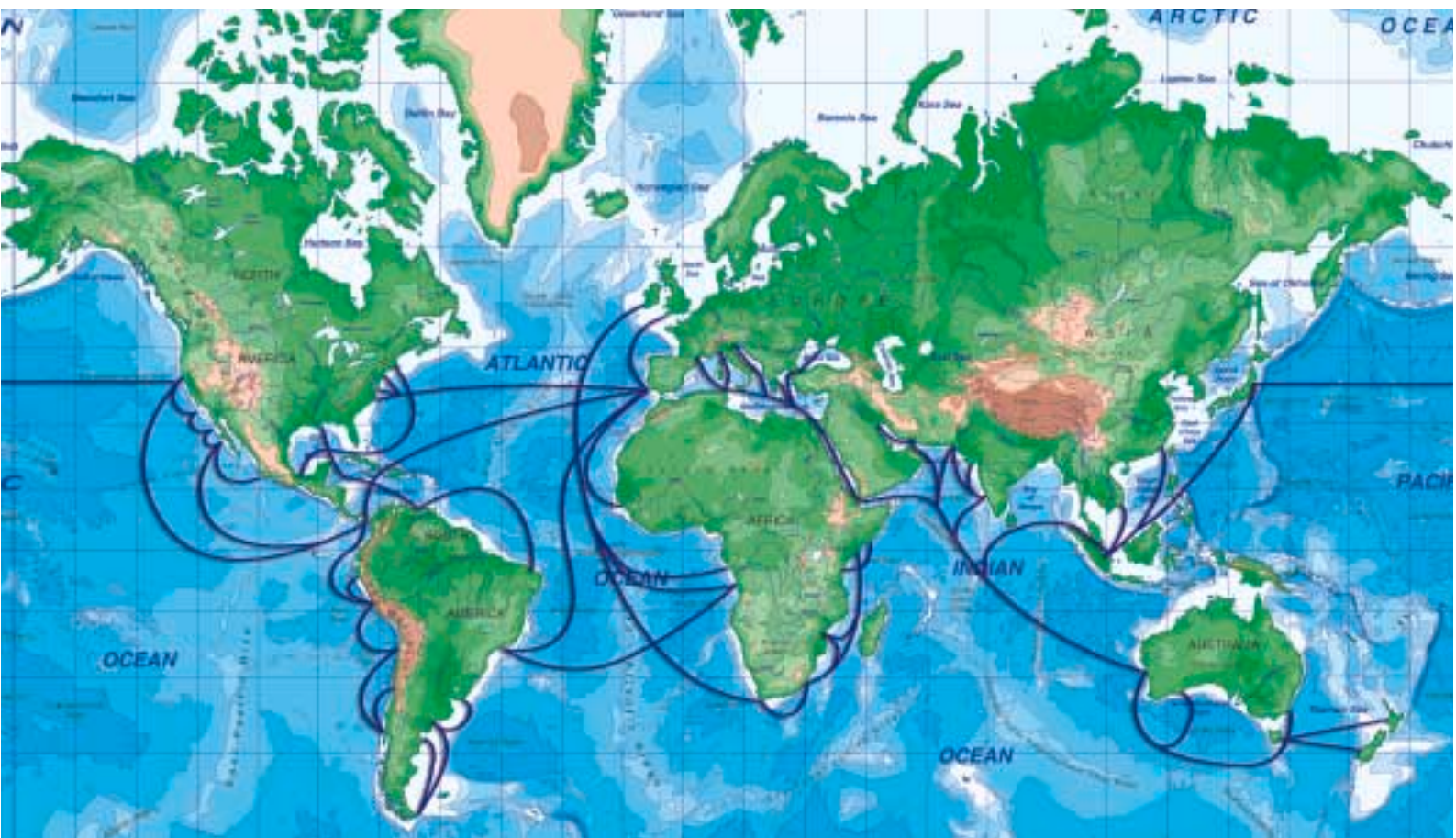
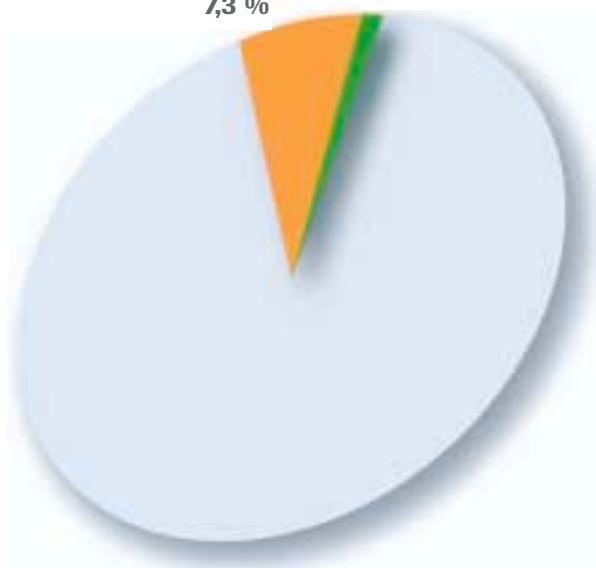


Fig. 54 I risultati economici del cabotaggio
Cabotage economic results

Produzione complessiva attivata
Total production activated
(11,7 mld €) 100 %

Entrate totali dello Stato
State total revenue
7,3 %

Utile netto delle imprese
Companies net profit
1,3 %



Fonte: Elaborazione Confitarma su dati Censis, 2002 / Source: Confitarma processing of Censis data 2002



del 25% anziché dell'80%, come negli anni precedenti. Ciò ha comportato un aumento del 25% del costo del lavoro a bordo di tali navi con evidenti ripercussioni sulla competitività, soprattutto delle navi traghetto.

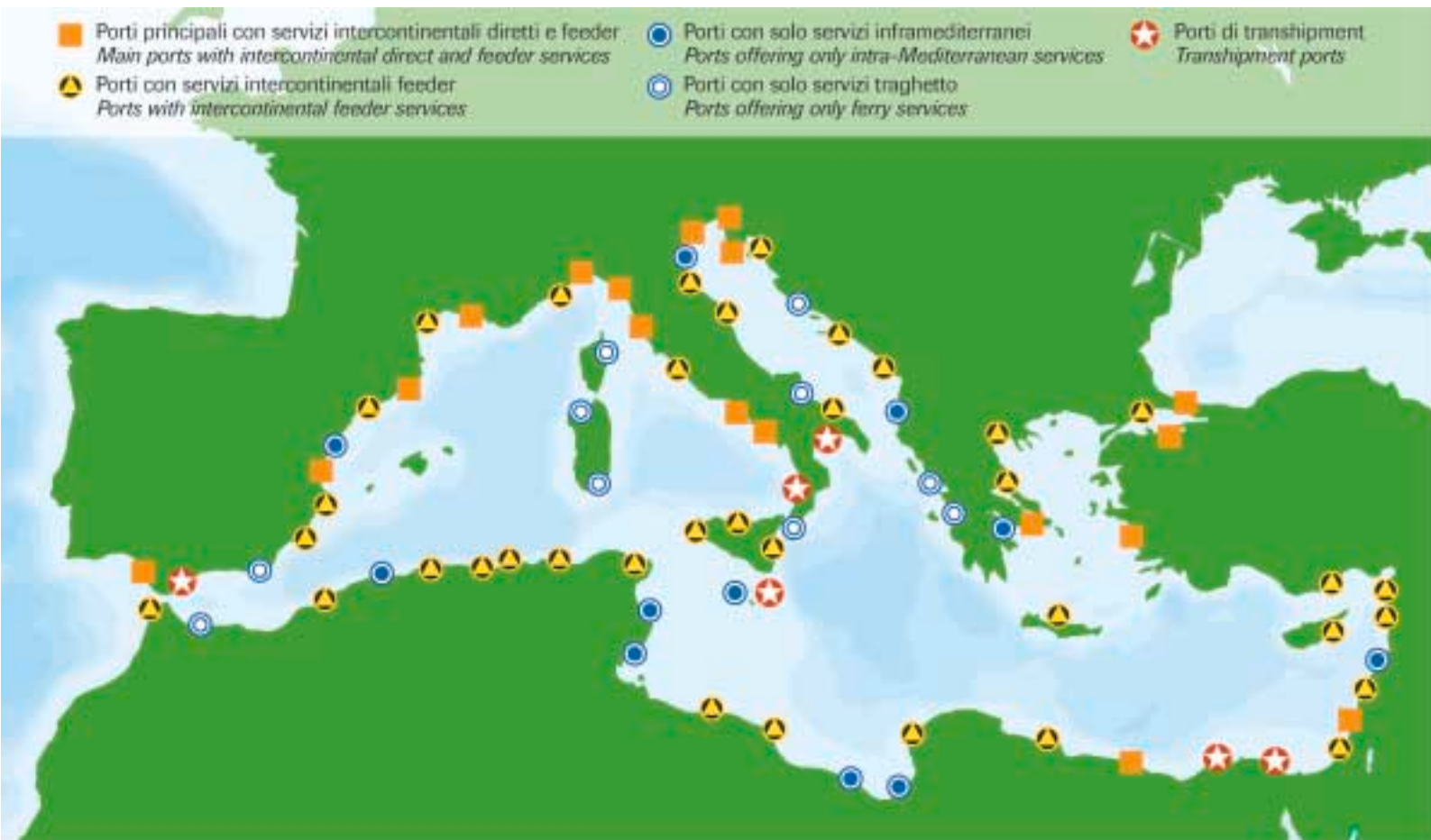
La situazione è emblematica delle gravi difficoltà che l'armamento italiano affronta in questo momento, in quanto le imprese italiane di navigazione che operano nel cabotaggio devono sostenere la concorrenza delle altre marinerie, le quali in virtù della liberalizzazione del cabotaggio europeo si affacciano minacciose sui traffici tra i nostri porti nazionali, usufruendo delle normative dei loro Paesi, in questo settore ben più favorevoli delle nostre.

Fig. 54 ● Inoltre, dall'analisi effettuata dal Censis su "L'impatto fiscale del comparto armatoriale italiano sull'economia nazionale", per quanto riguarda il cabotaggio emerge che l'utile netto complessivo delle imprese direttamente ed indirettamente impegnate nel settore è pari all'1,3% della produzione lorda totale attivata, mentre lo Stato ha un introito pari a circa 6 volte tale cifra.

Manca una politica di lungo periodo per il cabotaggio e le Autostrade del Mare. Occorre dare certezza di prospettive al settore con interventi strutturali e non episodici o discordanti rispetto ai piani di sviluppo delle aziende di navigazione..

Fig. 55 La rete dei porti mediterranei / The Mediterranean port network

Porti con servizi di linea internazionali a frequenza regolare / Ports offering regular scheduled international services



Gennaio 2002 / January 2002

Fonte / Source : CNEL, Secondo rapporto "Traffici Marittimi e Mediterraneo" - Maggio 2002

Fig. 56 Movimento container nei principali porti italiani dal 1997 al 2002 (teu)

Movement of containers in the major Italian ports from 1997 to 2002 (teu)

PORTI / Ports	1997	1998	1999	2000	2001	2002	VARIAZIONE % Variation % 2002 / 2001
Gioia Tauro	1.444.441	2.082.761	2.371.627	2.652.701	2.488.332	3.008.698	+ 20,9%
Genova	1.179.954	1.265.593	1.233.817	1.500.632	1.526.526	1.531.254	+ 0,3%
La Spezia	615.542	731.882	802.191	909.962	974.646	975.005	- 0,0%
Livorno	501.146	522.466	457.842	501.339	501.912	519.751	+ 3,6%
Taranto					197.755	471.570	+ 138,5%
Napoli	299.117	319.686	308.679	396.562	430.097	444.162	+ 3,3%
Salerno	201.680	207.927	238.025	275.963	321.304	374.868	+ 16,7%
Venezia	211.969	206.389	199.803	218.023	246.196	262.337	+ 6,6%
Trieste	201.918	171.297	185.263	206.134	200.623	185.301	-7,6%
Ravenna	188.223	172.524	173.405	181.387	158.353	160.613	+ 1,4%
Ancona	65.555	66.138	45.524	83.934	90.030	94.315	+ 4,8%
Altri / Other					132.504	178.697	+ 34,9%
TOTALE / Total	4.909.545	5.746.663	6.016.176	6.926.637	7.268.278	8.206.571	12,9%

Fonte / Source: Assoporti



Andamento dei traffici portuali

Fig. 55 ● Si conferma il ruolo centrale della portualità italiana nell'ambito dei servizi internazionali di linea nel Mediterraneo: ci sono oltre 171 partenze settimanali di traghetti dai porti italiani verso i paesi esteri del bacino per il traffico combinato mare-strada obbligato o meno. Per il trasporto delle sole merci, ci sono inoltre 52 collegamenti dei nostri porti con le principali aree economiche mondiali e 120 servizi internazionali che uniscono l'Italia al resto del Mediterraneo.

Nel 2002 il traffico delle merci nei porti italiani è aumentato nel complesso dell'1%.

Figg. 56 - 60 ● Particolarmente rilevante la ripresa dei traffici container nei porti nazionali, che ha registrato un incremento globale dell'12,9%. Risulta un decremento del 4,6% delle rinfuse solide e un aumento dell'1% di quelle liquide.

Il traffico passeggeri registra una leggera flessione pari allo 0,6%.

Traffici nei principali porti italiani
Traffics in the major Italian ports

Fig. 57

	2001	2002	
MERCI / Goods	000 TONN	000 TONN	+/- %
Rinfuse liquide / liquid bulk	171.291	172.884	+ 0,93%
Rinfuse solide / dry bulk	79.652	75.967	- 4,6%
Merci varie / general cargo	148.202	153.749	+ 3,7%
TOTALE / Total	399.147	402.600	+ 0,9%
Passeggeri / Passengers	N.	N.	
	28.226.689	28.045.082	- 0,6%

(*)dati provvisori / temporary data

Fonte / Source: Assoport

Fig. 58 Importazioni dell'Italia per sistema di trasporto
Italian imports by system of transportation

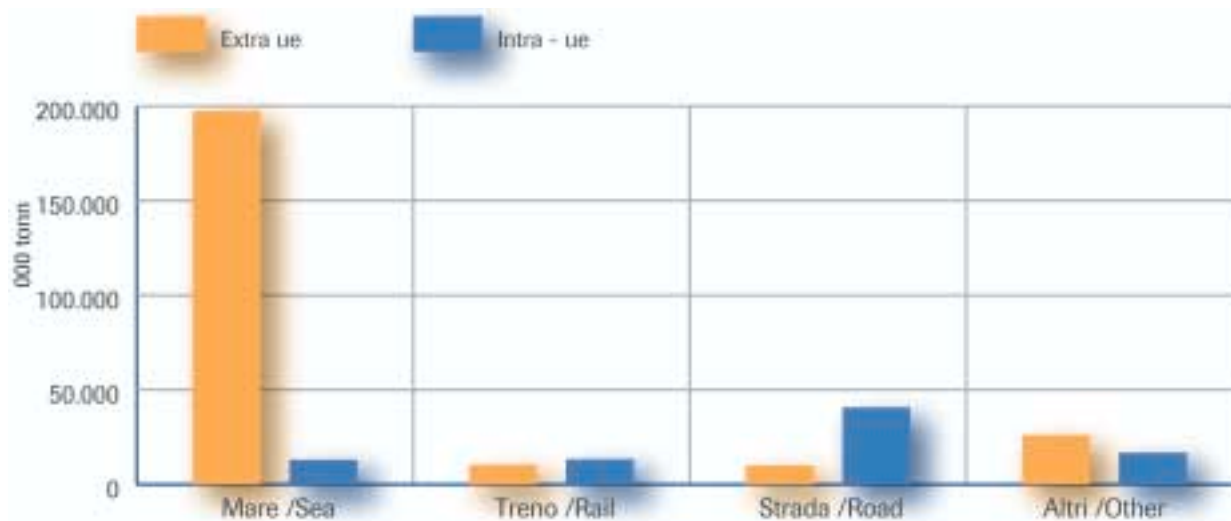


Fig. 59 Esportazioni dell'Italia per sistema di trasporto
Italian exports by system of transportation

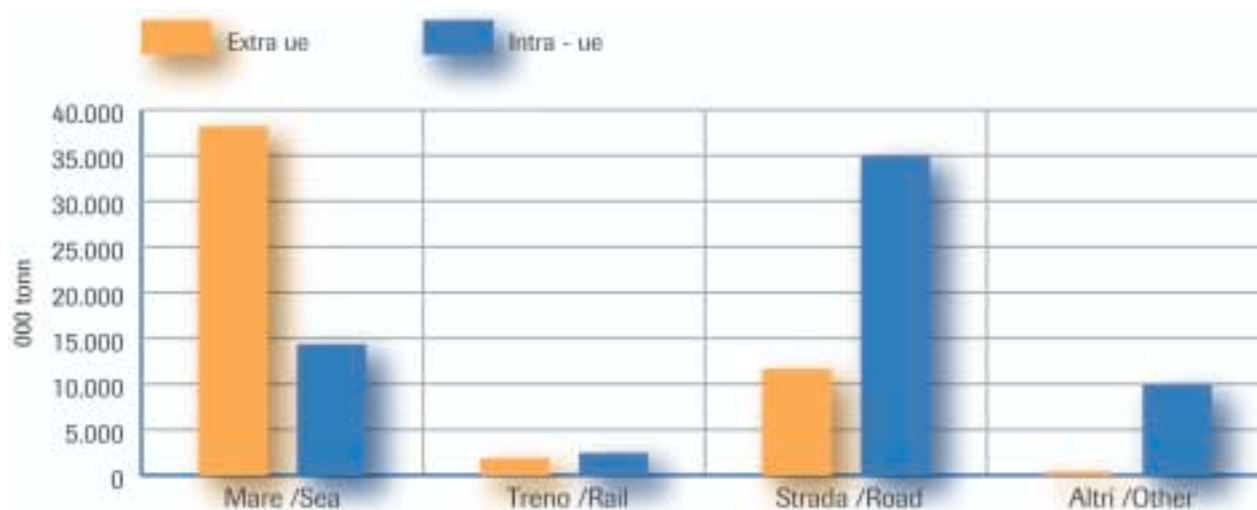
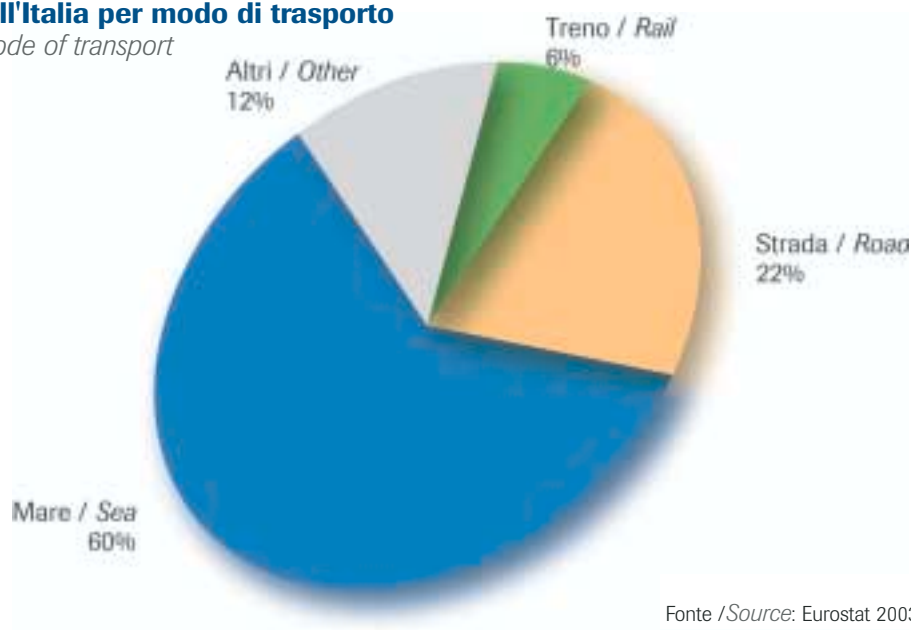


Fig. 60 Commercio estero dell'Italia per modo di trasporto
Italian foreign trade by mode of transport



Fonte /Source: Eurostat 2003



Questioni portuali

Lavoro

Confitarma, insieme a Fedarlinea, Federagenti e Fedespediti, procede il 7 giugno 2002 alla presentazione del ricorso al TAR Lazio contro le disposizioni ministeriali che impongono a tutte le imprese portuali autorizzate, ivi comprese le navi operanti in regime di *self-handling*, di applicare il contratto unico dei porti, siglato, per la parte datoriale, da Assoporti, Fise, Assiterminal ed Assologistica.

Si apre nel mese di marzo 2003, a livello ministeriale, un tavolo di confronto con il Sindacato, gli utenti e l'Assoporti sulla definizione delle problematiche rimaste ancora irrisolte relative alla disciplina del lavoro portuale. Tale tavolo è stato preceduto dalla presentazione di un documento ministeriale contenente alcune considerazioni e proposte di soluzione. Gli argomenti più importanti trattati da questo documento sono la possibilità di appaltare i segmenti del ciclo operativo delle imprese portuali terminaliste, l'istituzione del pool di manodopera quale soggetto monopolista autorizzato alla fornitura di manodopera temporanea, l'indennità di mancato avviamento da corrispondere al personale dipendente di tale pool ed infine il tentativo di risolvere in via transattiva il contenzioso giudiziario sorto in merito al "contratto unico dei porti".

Rifiuti prodotti dalle navi

Per approfondire e risolvere le varie problematiche applicative della Direttiva Ue n°59 del 2000, il Ministero dell'Ambiente nel novembre 2002 decide di convocare una riunione per acquisire i pareri degli utenti e degli erogatori dei servizi di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico. A tal fine la Confitarma invia al Ministero dell'Ambiente



un elenco dettagliato delle problematiche e dei suggerimenti prospettati nel corso dell'incontro. Ciò nonostante nel mese di marzo 2003 il Ministero dell'Ambiente sottopone all'approvazione del Consiglio dei Ministri uno schema di decreto legislativo che viene poi inviato alle Commissioni parlamentari per la formulazione del parere di competenza. Confitarma interviene sui loro presidenti, sottolineandone la non conformità rispetto ad alcune importanti disposizioni della Direttiva.

Seveso II

Il Ministero dell'Ambiente nel corso del 2002 tenta di rielaborare il decreto interministeriale n. 293 del 2001, che come è noto ha esteso anche ai porti la Direttiva Seveso II. Non sembra però che le osservazioni critiche avanzate da Confitarma ed Assocostieri su tale decreto saranno recepite nel nuovo testo. Confitarma ed Assocostieri insistono pertanto nel loro ricorso presso il TAR Lazio, al fine di far rinviare alla Corte Costituzionale la questione di legittimità dovuta all'eccesso di delega in cui è incappato il Governo.

Rimorchio

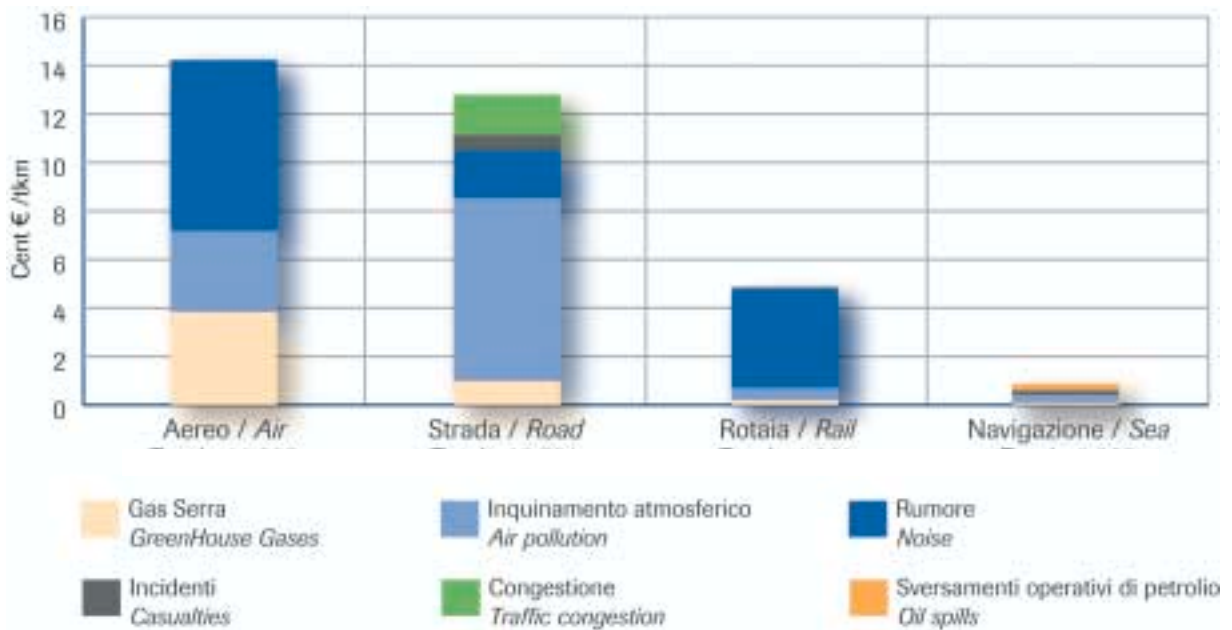
Nel corso dell'anno 2002 prosegue il delicato confronto con Assorimorchiatori per l'individuazione di un modello matematico tariffario da applicare in occasione degli adeguamenti tariffari del servizio di rimorchio portuale, in attuazione della legge di riforma portuale del 1994. Nel mese di marzo del 2003 viene presentato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un documento conclusivo sul quale è stato acquisito un sostanziale consenso da parte, oltre che di Confitarma ed Assorimorchiatori, anche di Federagenti ed Assoport. Gli incontri proseguiranno in sede ministeriale per la verifica della proposta che, se ritenuta idonea dal Ministero, potrà formare oggetto di un apposito provvedimento amministrativo.

Pilotaggio e raccomandatori marittimi

Nel mese di dicembre 2002, dopo un lungo confronto con la Fedepiloti si perviene all'adeguamento tariffario del servizio di pilotaggio valido per il biennio 2003-2004. L'incremento medio ponderato nazionale è del 2,59%, con un tetto massimo per ciascun porto non superiore al +5% e non inferiore al -5%. In quell'occasione si procede altresì a definire un calendario dei lavori che si dovranno svolgere nel corso del 2003, per risolvere alcune importanti problematiche, tra le quali: revisione della vigente formula tariffaria, superamento dell'attuale sistema della ripartizione delle quote dei pensionati piloti e verifica di estensione del servizio di pilotaggio in VHF nei porti nazionali. E' altresì previsto di definire una proposta di agevolazioni tariffarie a favore del traffico marittimo di cabotaggio rientrante nel progetto delle autostrade del mare.

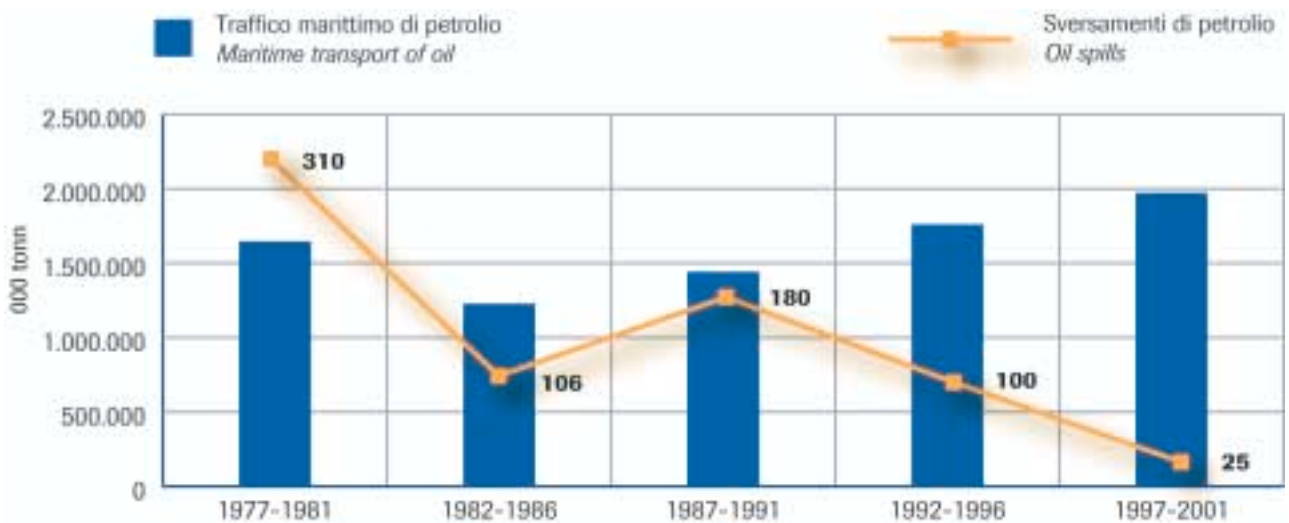
Nel mese di gennaio 2003 è anche definito pari al 4% l'incremento tariffario concesso agli agenti raccomandatori marittimi per il biennio 2003-2004.

Fig. 61 Costi esterni del trasporto merci in Italia
External costs of transport of good in Italy



Fonte / Source: Amici della Terra

Fig. 62 Traffico marittimo di petrolio e sversamenti annuali medi
Maritime traffic of oil and average spill per year



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



La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione

Tutela dell'ambiente

Costi esterni

Fig. 61 ● Diversi studi sui costi esterni dei trasporti hanno confrontato impatto e prestazioni ambientali delle principali modalità di trasporto in Italia: da tutti emerge la conferma che la navigazione è il sistema di trasporto più compatibile sotto il profilo ambientale e della sicurezza.

Pertanto, tale modalità andrebbe promossa con misure di sostegno alla competitività e all'efficienza delle imprese marittime e con maggiori investimenti nelle infrastrutture portuali. Ciò soprattutto in quelle situazioni, particolarmente diffuse nel nostro Paese, in cui le vie del mare potrebbero consentire il superamento delle strozzature della rete di trasporto terrestre e il contenimento delle sue esternalità negative.

Protocollo di Kyoto

Questo scenario è reso ancor più stringente dalla ratifica da parte dell'Italia (così come degli altri Stati dell'Unione europea) del Protocollo di Kyoto alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, avvenuta nel giugno 2002. La conseguente delibera del CIPE del dicembre, con cui l'Italia ha varato il proprio Piano per la riduzione dei gas-serra, fa affidamento sul cabotaggio per ridurre le emissioni di CO₂ dei trasporti attraverso uno sviluppo dell'intermodalità.

L'affievolirsi della politica di sgravi contributivi per il cabotaggio, con i conseguenti vantaggi del trasporto terrestre nella competizione tra di essi, rende più difficile da raggiungere questo obiettivo, mentre invece vi è la necessità di avviare al più presto misure di promozione a carattere strutturale, capaci di contribuire effettivamente al rispetto dell'obiettivo nazionale nel periodo 2008-2012.

Sicurezza della navigazione

Prosegue nel 2002 l'ampia attività normativa a livello internazionale e comunitario, per migliorare la sicurezza in mare e la protezione dell'ambiente marino.

Controlli e Port State Control

L'introduzione di nuove regole, ma soprattutto il vasto complesso di quelle esistenti, devono essere affiancati da sistemi di controllo che ne assicurino il rispetto da parte di tutti. Per fare ciò occorre una più attiva partecipazione degli Stati, con una organizzazione a terra in grado di prevenire le eventuali violazioni e di controllare l'osservanza di tali regole.

L'attuale sistema di controlli del naviglio, già articolato su quattro livelli (Stato di bandiera, Stato di approdo, istituti di classifica delle navi, soggetti privati, come i noleggiatori o le assicurazioni), dovrebbe essere integrato con un meccanismo di *targeting*, che porti a controllare sempre più i trasgressori, premiando con controlli minori chi invece è in regola. Un meccanismo di questo tipo viene già adottato dal *MOU* di Parigi per il *Port State Control*, ma sarebbe necessario estenderlo a tutti i paesi.

Riguardo a quest'ultimo organismo, nel 2002, su 287 navi italiane ispezionate nei porti dell'Unione europea e di Canada, Croazia, Russia e Polonia, solo 10 sono state trattenute per carenze sotto il profilo della sicurezza. L'Italia risulta pertanto inclusa nella *White list*, cioè nell'elenco dei paesi ritenuti capaci di garantire elevati standard di sicurezza a bordo delle navi.

Fig. 63 Port State Control - Performance della flotta italiana

PSC - Italian fleet performance

	2000		2001		2002	
Ispezioni / <i>Inspections</i>	265		247		287	
Detenzioni / <i>Detentions</i>	17	6,4%	13	5,2%	10	3,4%

Le amministrazioni di bandiera devono essere dotate di risorse e strutture in grado di rendere operativi gli innovativi sistemi di gestione "passiva" della sicurezza. Le nuove tecnologie di comunicazione offrono opportunità per migliorarla, a partire dalle aree di particolare vulnerabilità ambientale o a traffico molto intenso, attraverso un sistema di controllo del traffico marittimo, come il VTS (*Vessel Traffic Service*) o attraverso le possibilità offerte dall'AIS (*Automatic Identification System*).

Iniziative europee...

Fig. 62 • A seguito dell'incidente della nave *Prestige*, in sede comunitaria vengono riviste le norme internazionali sul *phasing-out* delle navi cisterna a scafo singolo, già modificate dall'IMO e approvate dalla Commissione europea: nel settembre 2002 viene accelerato il calendario di dismissione delle navi cisterna a singolo scafo e introdotto il divieto di trasportare olii pesanti per tutte le petroliere di portata superiore alle 600 tonnellate non dotate di doppio scafo. Peraltro, non è avviata alcuna

iniziativa di prevenzione, come quella relativa ai “luoghi di rifugio” per le navi in difficoltà.

Tra le altre iniziative avviate dalla Commissione europea si segnalano quelle concernenti le navi ro-ro passeggeri: l'estensione obbligatoria a tutti i Paesi membri dell'Accordo di Stoccolma sui requisiti di stabilità con falla per tali unità, e l'introduzione di ulteriori norme nell'applicazione della normativa sul VDR (*Voyage Data Recorder*).

...e italiane: l'Unità di Crisi

In Italia, viene data attuazione, dopo il lungo *iter* di approvazione comunitaria, alla legge n.51 del 2001, che introduce un meccanismo volontario di incentivazione alla demolizione delle navi cisterna a scafo singolo, di bandiera italiana, che abbiano più di 20 anni di età, vietando inoltre l'iscrizione nei registri italiani di navi analoghe di bandiera estera. Grazie a questo provvedimento la flotta italiana risulta oggi tra le più sicure del mondo.

Inoltre, l'armamento italiano avvia la costituzione di una Unità di Crisi Confitarma, quale centro di supporto alle imprese di navigazione nelle situazioni di emergenza, in collaborazione con le Amministrazioni competenti, con lo scopo di agevolare e migliorare lo scambio di informazioni tecniche fra tutti i soggetti coinvolti, favorendo l'individuazione degli interventi più appropriati e dando inoltre supporto ad un'informazione corretta e tempestiva verso le autorità e i *media* da parte delle società coinvolte.

Security e Safety

Nel corso del 2002, al tradizionale concetto di sicurezza (*safety*) della navigazione, inteso come insieme di norme applicabili alla costruzione e alla gestione della nave, si aggiunge il concetto di *security* per indicare un insieme di misure obbligatorie applicabili a società di navigazione, navi e porti per evitare i rischi derivanti da azioni terroristiche, sabotaggi, atti di pirateria.

L'IMO, nel dicembre 2002, sulla spinta degli Stati Uniti, adotta emendamenti alla Convenzione Solas '74/78 e introduce il nuovo codice *International Ship and Port Facility Security* (ISPS), che entrerà in vigore dal 1° luglio 2004 e interesserà circa 43.000 unità mercantili in tutto il mondo. Gli emendamenti alla SOLAS sono accorpatisi in un unico documento chiamato Codice Internazionale sulla *Security*.

Anche l'Unione europea si muove in proposito: sarà adottata una proposta di regolamento sulla materia, in modo da sostenere quanto stabilito in sede IMO e da assicurarne una effettiva ed uniforme applicazione nell'Unione. Si va anzi oltre quanto stabilito in sede IMO, rendendo obbligatorie alcune raccomandazioni riguardo all'attuazione della normativa in sede nazionale e adattandole ai traffici di cabotaggio degli Stati membri.

In Italia, dal gennaio 2003, è istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un Comitato interministeriale per la sicurezza dei trasporti marittimi (CISM), con il compito di coordinare la materia a livello nazionale.



Fig. 64 **Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane** (Dati relativi a navi superiori alle 100 tsl)
Estimated jobs onboard Italian ships of more than 100 gt (Data relating to vessel of more than 100 gt)

	POSTI DI LAVORO A BORDO
NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>Liquid cargo ships</i>	4.240
Petroliere <i>Oil tankers</i>	1.400
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	1.820
Gasiere <i>Gas tankers</i>	720
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	300
NAVI DA CARICO SECCO <i>Dry cargo ships</i>	3.410
Carico generale <i>General cargo ships</i>	430
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	780
Portacontenitori <i>Container ships</i>	630
Traghetti <i>Ferries</i>	1.570
NAVI MISTE / E DA PASSEGGERI <i>Passenger ships</i>	15.650
Navi passeggeri <i>Passenger ships</i>	3.430
Traghetti trasp. passeggeri <i>Ferries</i>	5.920
Personale alberghiero	6.300
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>Auxiliary service ships</i>	2.900
Rimorchiatori <i>Tugboats</i>	1.420
Altri tipi di navi <i>Others</i>	1.480
TOTALE EQUIPAGGI / TOTAL CREWS	26.200

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

Source: Confitarma: evaluation based on the break-down of the vessel composition and the average manning scales, with consideration also given to the hotel personnel employed on board cruise ship



Il lavoro a bordo e la formazione degli equipaggi

Occupazione marittima

Fig. 64 ● I posti di lavoro a bordo della flotta italiana risultano a fine 2002 pari a circa 26.200, di cui 21.200 coperti da marittimi italiani o europei, e 5.000 da personale non europeo. Su tali posti ruotano 34.000 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 2002 in circa 5.250 unità.

Contrattazione collettiva

Rinnovo dei contratti

Nel dicembre 2002 scadono i contratti collettivi. Nel febbraio 2003 iniziano quindi gli incontri per rinegoziare sia la parte economica sia quella normativa, come previsto, a scadenza quadriennale, dagli accordi interconfederali.

E' un appuntamento di particolare importanza, dato che nei quattro anni passati la flotta italiana ha vissuto un mutamento costante.

L'occupazione marittima è cresciuta, sottolineando il successo del Registro internazionale italiano, ma la riduzione degli sgravi per il cabotaggio e le tensioni internazionali pongono il settore in difficoltà e creano incertezze per il futuro.

Lo sviluppo stesso ha creato problemi. La carenza di marittimi è oggi più forte e si unisce ad una sempre maggiore internazionalizzazione del settore. Per favorire lo sviluppo della flotta, occorrono azioni diverse, ma concorrenti tra loro: incrementare l'offerta di marittimi italiani, agendo sulla scuola e sulle attività addestrative, per le quali purtroppo sono

venuti a mancare i sostegni statali; intervenire sulla formazione dei costi di equipaggio, in sede nazionale o, per i marittimi extracomunitari, internazionale.

Anche la struttura dei contratti nazionali dovrà forse cambiare, diventando più flessibile e più simile a quella prevalente nelle altre bandiere. Lo stato maggiore italiano è infatti fortemente propenso ad accettare offerte di lavoro da parte di imprese di navigazione estere perché più vantaggiose. In un mercato globalizzato le regole non possono che essere comuni, altrimenti si creano distorsioni nella concorrenza.

Per il cabotaggio, soprattutto passeggeri, sarà necessario fare, ed è stato fatto, un discorso diverso, che tenga conto della riduzione degli aiuti statali.

Il rinnovo dei contratti non potrà dare ovviamente risposta a tutti i problemi, ma potrà rendere possibile l'affermarsi di alcune soluzioni alle scelte di prospettiva, e quindi politiche, che vanno fatte.

Rimorchio

Infine, vi è un problema diverso, ma di grande portata. Il settore del rimorchio è costantemente investito da pressioni sindacali locali che, con il passare degli anni, sono diventate ingovernabili. E' quindi necessario fare uno sforzo per riportare i conflitti locali all'interno di limiti fisiologici. Ciò non può avvenire se non rivedendo profondamente il contratto nazionale, rivalutandone la funzione regolatrice dei rapporti. Tutto il settore infatti è investito da mutamenti profondi, che vanno da nuove regole internazionali, ad accordi per il controllo e la trasparenza dei costi, ad intense modifiche tecnologiche dei mezzi. Il confronto non potrà quindi che essere serrato, a volte non scevro da conflitti, ma questa strada si impone nell'interesse e dei lavoratori e dei datori di lavoro, non cedendo a tentazioni protezionistiche, che non potrebbero avere se non corto respiro.





Formazione e certificazione della gente di mare

Riforma scolastica

Nel marzo 2003 il Senato approva la legge delega al Governo per la definizione delle norme generali sull'istruzione. Con la riforma del Ministro Moratti, il Governo intende riaffermare il ruolo della formazione professionale nel sistema educativo. Il tentativo è quello di imitare i paesi più avanzati, dove l'insegnamento tradizionale non monopolizza più il percorso formativo, ma questo si svolge anche attraverso simulazioni e tirocini nell'ambiente lavorativo. La riforma del Ministro Moratti si propone di migliorare la capacità delle nostre scuole di trasmettere e rinnovare il patrimonio culturale, conservando il liceo classico e il liceo scientifico ed introducendo il liceo economico e il liceo tecnologico. Quest'ultimo dovrà privilegiare il sapere tecnico, collegando la preparazione di base con l'acquisizione di competenze operative nei diversi indirizzi formativi. I licei tecnologici, costituiranno la prosecuzione degli attuali istituti tecnici, tra i quali sono annoverati gli istituti nautici.

L'idea di Confitarma è anche quella di rafforzare, nell'ambito della riforma, il ruolo degli istituti nautici, trasformandone alcuni in vere e proprie "Accademie del mare", in grado di fornire una specializzazione ad altissimo livello per la nostra gente di mare.

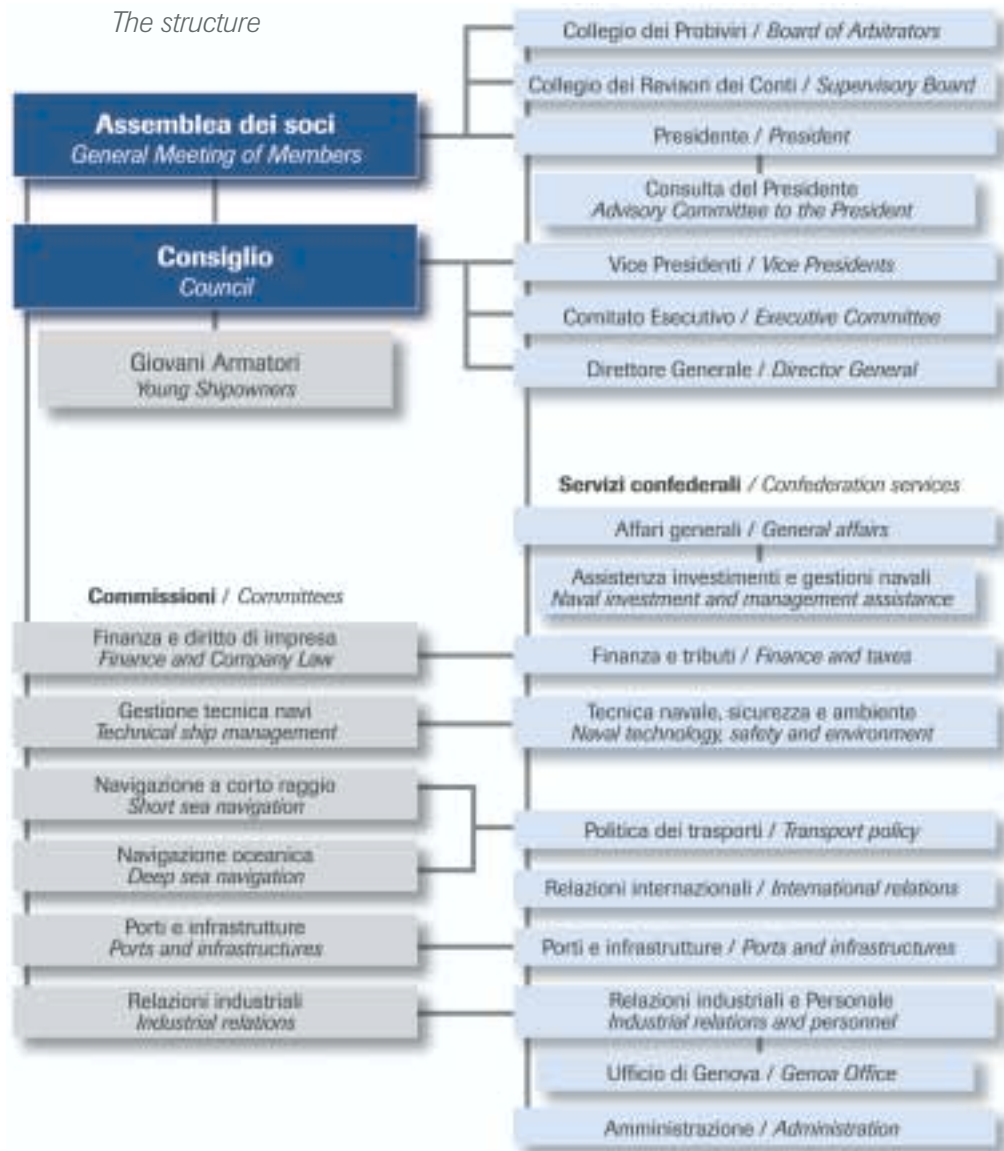
Convenzione STCW

Il 31 luglio 2002, al termine di un periodo di grazia di sei mesi concesso dall'IMO, viene completato l'allineamento dell'ordinamento nazionale alle prescrizioni internazionali in materia di certificazione delle competenze professionali della gente di mare, previsto dalla Convenzione STCW - *Standard of Training Certification and Watchkeeping*.

In sede di attuazione viene disciplinata anche l'attività amministrativa concernente la conferma del riconoscimento dei certificati rilasciati da paesi terzi a lavoratori marittimi stranieri impiegati a bordo di navi nazionali. In sostanza, nel corso del 2002, sono stipulati accordi di riconoscimento con 15 Paesi tra i quali Croazia, Filippine, Polonia e Romania, ed altri 6 accordi sono avviati.

La struttura

The structure



I Consorzi e le società partecipate

Subsidiary and associate enterprises

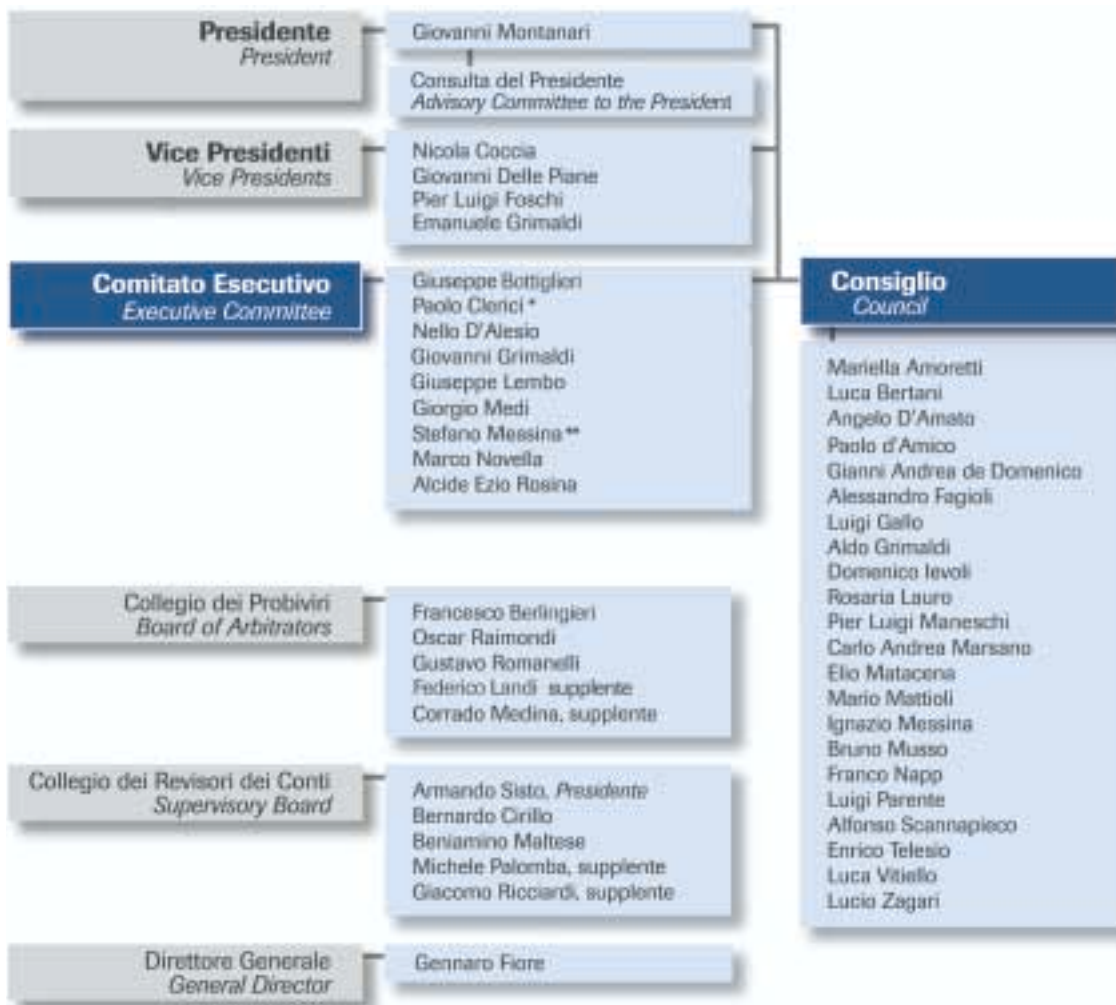


L'organizzazione di Confitarma

Confitarma's organisation

Cariche confederali

Officers



* Past-president, membro della Consulta del Presidente / member of the Advisory Committee

** Presidente dei Giovani Armatori / President of Young Shipowner

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

Carlo Andrea Marsano
Luigi Parente
Gianpaolo Polichetti
Giuseppe Mauro Rizzo
Giovanni Stecconi

Gennaro Fiore
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
Michele Verde
Arrigo Visconti

Luca Sisto
Segretario / Secretary

Gruppo di lavoro per i servizi internazionali di linea

*International line services
working group*

Gianpaolo Cerruti

Presidente / President

Giuseppe Bo
Girolamo Carignani
Cesare d'Amico
Giuseppe D'Amico
Guglielmo Darietto

Pietro Eugeni
Emilio Falsetti
Giorgio Musso
Niccolò Poggiali
Maurizio Salce

Gennaro Fiore
Segretario / Secretary

Commissioni

Committes

Gestione tecnica navi

Technical ship management

Nello d'Alesio

Presidente / President

Mariella Amoretti
Giuseppe Bottiglieri
Umberto D'Amato
Maurizio d'Amico
Gianni Andrea de Domenico

Pasquale Della Gatta
Bruno Dionisi
Fabrizio Freschi
Ernesto Gori
Giancarlo Maria Potenza
Giulio Ercolessi
Segretario / Secretary

Porti e infrastrutture

Ports and infrastructures

Giorgio Medi

Presidente / President

Maria Grazia Bottiglieri
Ferrero Cafaro
Giorgio Cerboni
Gianni Andrea de Domenico
Gennaro Ievoli

Mario Mattioli
Ignazio Messina
Luigi Morgantini
Franco Napp
Gianpaolo Polichetti
Giuseppe Lombardi
Segretario / Secretary

Relazioni industriali

Industrial relations

Giovanni Delle Piane

Presidente / President

Massimo Alessandri
Sergio Ambrosio
Pierantonio Cafiero
Bartolomeo Cullati
Angelo D'Amato

Chiara De Poli
Fulvio Fossa
Renato Giannantonio
Emilio Randone
Sergio Repetto
Roberto Aglieta
Segretario / Secretary

Gruppo di lavoro per le Autostrade del mare e il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

*Motorways of the sea and general transport and logistic plan
working group*

Gianpaolo Polichetti

Presidente / President

*Comitato per le
Autostrade del Mare*

*Motorways of the
sea committee*

Giuseppe Bo
Luigi Carruezzo
Giuseppe Evangelista
Andrea Famiani
Carlo Fazio
Carlo Figliomeni
Antonio Iannone
Gennaro Ievoli
Salvatore Lauro
Giovanni Matranga
Giuseppe Mauro Rizzo
Fabrizio Vettosi
Giovanni Visentini

*Comitato per le
infrastrutture di terra*

*Land infrastructures
committee*

Luca Bertani
Giovanni Bonatesta
Michele Cattaruzza
Alfio Fazio
Roberto Ferrarini
Euan Lonmon
Ignazio Messina
Alberto Musso
Gaspere Panfalone
Andrea Sardo
Giovanni Tricoli
Emilio Tronchin

Luca Sisto
Segretario / Secretary

Giovani Armatori

Il gruppo Giovani Armatori si è costituito nel 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 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 e dirigenti di aziende armatoriali 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 2002, i Giovani Armatori hanno contribuito all'ideazione ed allo svolgimento del primo Master in economia, politiche e diritto del mare, patrocinato da Confitarma ed Ipsema, presso la Link Campus University di Roma. In tal modo si è dato l'avvio ad un progetto di formazione per le figure professionali di terra richieste dalle aziende associate, centrato per la prima volta in modo sistematico, sull'incontro e lo scambio continuo tra il mondo universitario ed il mondo dell'impresa.

Si stanno occupando inoltre in forma diretta della riforma scolastica che il nuovo Governo sta introducendo e dei problemi legati al passaggio generazionale nelle aziende armatoriali, prevalentemente a carattere familiare, in relazione anche alle nuove regole sulla *corporate governance*.





THE COUNCIL REPORT TO THE ANNUAL GENERAL MEETING

English Version

International shipping and maritime markets

World trade and maritime traffics

In 2002, following the recovery of the first half of the year, world economy suffered after summer another slackening as a result of international tensions due to the fear of new terrorist attacks, the possible war upon Iraq, the contrasts between Europe and US, the Palestinian conflict. On the whole, the increase in production has amounted to 1.5%, the same as in 2001.

World trade has shown signs of recovery, recording a global increase equal to 2.5% against the 1% downturn recorded in 2001.

This positive trend continues also in early 2003, thanks to the low value of the Dollar and the low rates which affect international transactions of raw materials in US currency.

Fig. 1: World Economy – page 4

Political and economic uncertainty globally hangs over forecasts concerning 2003. The slow economic trend, the Iraqi conflict and the possible spreading of SARS represent some factors that could damage economic rise and development.

The increase in shipping trade has been modest, with a volume of shipped goods totalling 5,550 millions tons, 0.7% more than the year before. The demand of shipping services has been of 23,250 billions tons/miles and it is on the same levels reached in 2001.

Fig. 2: World Seaborne Trade – page 4

World Fleet

The loading capacity provided by the world fleet has increased: according to Lloyd's Register, up to December 31 2002, the world fleet consistency amounted to 585,6 millions GT and 821,6 millions DWT.

Fig.: 3 World merchant fleet evolution – page 4

Fig.: 4 World fleet: cargo tonnage controlled by principal maritime countries – page 6

Fig.: 5 World fleet: ships on principal national registers – page 7

World shipbuilding

1,320 new units amounting to 31,5 millions GT have been completed in 2002. At the end of the year the building of 1,351 ships, amounting to 31,2 millions GT had been started. The worldwide order book extended to 2,795 units, totalling 74.9 mil-

lions GT (46,4 millions compensated gross registered tons) of which 2,070 cargo vessels (73,5 millions GT , 106,4 millions DWT). About 55% of them should be completed within 2003.

In 2002, the leading shipbuilding countries have been South Korea and Japan, whose shipyards hold 69% of the orders in terms of gross registered tonnage, and 74% in terms of DWT. They were followed by China with 12.15% in terms of gross registered tonnage.

Fig.: 6 Orders at shipyards worldwide for new ships – page 8

Fig.: 7 Break-down of shipyards orders – page 8

South Korea is the leader in the construction of tankers (136 units for crude oil and 57 for oil products, totalling about 25 millions DWT), container ships (105 units, amounting to 6,4 millions DWT), and chemical products ships (97, amounting to 3,7 millions DWT).

Japan is the major builder of bulk-carriers (235, amounting to 17,6 millions DWT) and Ro-Ro cargo ferries (29 amounting to 1,3 millions GT).

Italy holds the fifth place in the worldwide list, after Poland, and the first place among European Union's countries, followed by Germany. Italy is the leader in the construction of cruise ships, holding orders for 11 units (990.000 GT), and in the building of passenger/cargo ro-ro ferries, with orders for 7 units (190.000 GT). Italy holds the second place, coming after Japan, in building ro-ro cargo vessels with orders for 10 units (317.000 GT).

Maritime markets

During 2002, the majority of sea markets underwent fluctuations. Unusual weather conditions, the exceptional economic growth of Asian countries, the accident of the Prestige, tensions due to the Iraqi situation, and the serious economic crisis in Venezuela, which above all affected the oil market: all these are the key factors for a very variable trend.

Crude Oil and Oil Products

A reduction of 1.5% in the amount of shipped oil has been recorded (-1.7% crude oil and -0.7% oil products). OPEC member countries keep losing market shares, while the export of oil from Russia has increased. Measured in tons/miles (9,950 billions tons/miles), the oil sea traffic decreased by 2.7% and the oil products one by 0.7 %.

Tankers world fleet, amounting to 279.8 millions DWT, has grown by 1.1%, as a result of new deliveries of 23,4 millions DWT. Orders for new tankers, regarding 61,2 millions DWT, equal to 21.9% of the existing fleet, are less than in 2001.

As regards the demolitions of vessels, during the year the situation has seen fluctuating trends. In the last few months, demolitions have probably been a consequence of the disaster of the Prestige and of the following EU will to speed up the phasing-out of single-hull tankers: 36 VLCC units have been sold to be demolished.

As a result of this supply and demand trend, after 9 months marked out by very modest trends, charter freights in the oil sector has seen a great recovery at the end of the year.

Fig.:8 Seaborne trade of oil – page 10

Fig.: 9 Maritime traffic of crude oil - page 10

Fig.:10 World tanker fleet – page 10

Fig.:11 New-building and second-hand tanker prices – page 12

Fig.:12 Performance of tanker charter market – page 12

Fig.:13 World's leading tanker fleets – page 13

Gas and Chemical Products

In 2002, the growth consolidates in LNG (Liquefied Natural Gas) traffic, especially thanks to the new productions in Nigeria and Trinidad and the demand increase from South Korea, Japan and USA, which brought about a strong rise in production. On the whole, the LNG traffic has increased by 3.8% from 104 millions tons in 2001 to 108,5 millions tons in 2002.

Petroleum gas (LPG) traffic trends were less positive.

Fig.:14 Seaborne LNG trade - page 14

Fig.:15 World LNG and LPG fleet – page 14

Fig.:16 New-building and second-hand gas carrier prices – page 14

Fig.:17 Performance of LPG charter market - page 16

Fig.:18 World's leading gas carrier fleets – page 16

Fig.:19 World chemical fleet – page 16

Fig.:20 Performance of chemical ships charter market – page 17

Fig.:21 World's leading chemical fleets – page 17

Dry bulk commodities

Dry bulk registered, an increase in traffic by 1.7%, with 2,177 millions tons in 2002 thanks to the 6.1% increase in worldwide production of steel.

Sea traffic of iron/ore has grown from 452 to 475 millions tons, and that of coal from 565 to 575 millions tons.

Grain traffic has decreased from 234 to 220 millions tons.

Bulk carrier fleet (274 millions DWT) has grown by 2.6%; deliveries (13,6 millions DWT) have decreased during the year, but the amount of orders has increased, totalling 28.7 millions DWT, equal to 10.6% of the existing fleet.

As for combined cargo ships (12,5 millions DWT), a further reduction by 9.2% has been recorded and no new orders. According to the expectation, these ships will become a marginal portion in the bulk carrier fleet.

In the last three months of 2002, charter freights of bulk carriers have registered a strong increase.

- Fig.:22 Seaborne trade of dry bulk commodities - page 18
- Fig.:23 Maritime traffic of dry bulk commodities - page 18
- Fig.:24 World bulk carrier fleet - page 20
- Fig.:25 New-building and second-hand bulk carrier prices - page 20
- Fig.:26 Performances of dry bulk charter market - page 20
- Fig.:27 World's leading bulk carrier fleets - page 21

Containerised goods

The traffic of goods by containership, which represents 12% of the total traffic, has recorded a definite growth.

All principal ports have registered an increase in the number of shipped containers, but there is no doubt that Asian ports, especially the Chinese ones, resulted to be leaders in 2002.

Container carrier fleet has registered an increase amounting to 10.4%, with a total of 5,97 millions TEU (Twenty Feet Equivalent Unit). Orders for new units have decreased by 14.8% and they are equal to 1,19 millions of TEU, about 20% of the existing fleet.

The year 2002 was marked out by depressed charter freights, consistent with an increase in tonnage supply.

- Fig.:28a World container traffic; Fig. 28b Container trade by geographic area - page 22
- Fig.:29 Container fleet capacity - page 22
- Fig.:30 Performance of container-ship charter market - page 22
- Fig.:31 World's leading container fleets - page 23

Wheeled vehicles

In 2002, Italy occupies a top position among world ro-ro fleets, where it holds first place for passenger/ro-ro cargo and third place for ro-ro cargo.

- Fig.: 32 World's leading ro-ro fleets - page 24

Cruises

After the crisis following the tragic event in September 2001, cruise sector trend registered good results, with a small increase in the number of passengers, thanks to the opening of new routes closer to client's countries, allowing to avoid the unreliability of intercontinental flights, and to the improvement of quality standards.

The development of the cruise market influences the creation of new terminals in the Mediterranean area, especially located in South Italy harbours.

By the end of 2003, 19 new cruise units will be launched with over 25,000 beds.

- Fig.:33 The worldwide cruise market - page 24

European Shipping and the Union's maritime policy

UE role in world trade and merchant fleet

70% (1,315 millions tons) of European Union's foreign trade and about 27% of traffic of goods between member countries is by ship. These values rise respectively to 90% and 42% taking into account the covered distance and calculating figures in tons/km.

- Fig.:34a Trade of the European Union by mode of transport;
- Fig.:34b Intra-community trade by mode of transport - page 26
- Fig.:38 Imports of the European Union by system of transport - page 30
- Fig.:39 Purchases within the European Union by system of transport - page 30
- Fig.:40 Exports of the European Union by system of transport - page 31
- Fig.:41 Sales within the European Union by system of transport - page 31

European Union's fleet has recorded an increase of 3% in 2002, reaching 12,432 ships for 88,2 millions GT and 111,1 millions DWT. Fleets registered in member countries represent 15% of the world total fleet, but considering the controlled fleet flying foreign flags, the percentage amounts to 33%, 1% more than in 2001.

- Fig.:35 The European Union Fleet - page 26

The Copenhagen European Council in December 2002, agreed that Cyprus, the Czech Republic, Estonia, Hungary, Latvia, Lithuania, Malta, Poland, the Slovakian Republic and Slovenia may join the European Union as full members on 1 May 2004. The European Council also agreed to further financially support Bulgaria and Romania to enable them to become Member States in 2007.

- Fig.:36 Fleets acceding to EU in 2004 and 2007 - page 28

UE Fleet Competitiveness

Application of the 1997 guidelines in most of Member States has strengthened the competitiveness of the European shipping sector, which employs about 2 million people of the 10 million employed in the entire transport system of the Union.

Eu Commission is working to update these guidelines and appears to favour their confirmation, clarifying few aspects, especially those concerning public allowances, promotion of short sea shipping and protection of the maritime environment. In accordance with them and as other country members have already done, Italy in the first months of 2003 has approved a law which delegates the Government to introduce the tonnage-tax within the reform of the National fiscal system. Regional taxation (IRAP) remains out of such reform.

Fig.:37 Tonnage-tax in Europe: ship's presumptive income - page 28

Short Sea Shipping

The promotion of SSS represents a priority in European policy according to a document signed by Spain, France and Italy, in February 2002, in front of the President of the Italian Republic Carlo Azeglio Ciampi, and the Vice president of the EU Commission Loyola De Palacio. Furthermore, the Ministers of transports, during Gijon meeting in June 2002, confirmed the fundamental role of SSS to reduce traffic congestion on road ways, accidents and atmospheric pollution.

During 2002, the completion of the European network of offices for the promotion of SSS allowed to realize a more effective and detailed policy among member States, and new EU Member countries.

Fig.:42 Movement of containers in the major European ports - page 32

Shipbuilding

The decline of European shipyards was confirmed in 2002 and the temporary defensive mechanism adopted by the European Council in June 2002 does not seem able to give further benefits. In fact, after great controversy, the Council established a maximum aid level at 6% of the contracts, reserved to container ships, product and LNG carriers, chemical tankers, which are menaced by Asian competitors, especially by South Korea. Only Spain has been allowed to grant benefits. This mechanism will end on March 31st 2004 to allow the WTO (World Trade Organization) to finalize its conclusions about dumping in this sector.

Port services

By means of a Directive the minimum conditions to be granted by Member States are established. This is to allow port services suppliers with a free access to the market in accordance with EU principle of free competition

Following the amendments made by the European Parliament, the European Commission decided to change its first proposal and presented a new text in February 2002.

The Council defined a "common position" in November 2002 that was submitted to the Parliament for a second reading.

The text approved by the European Parliament in March 2003 includes deep changes. The most important are the exclusion of the pilotage service from the application of the Directive, the reduction of the right to self-production and the recall to principles such as social and environment protection and safety. The concern is that they could be interpreted as justifying the preservation of monopolistic conditions.

As of the controversy between the Council and the Parliament, the two Presidents intend to call the Committee of Conciliation, final phase in the decision process.

Italian Merchant Shipping in 2002

Size and composition of the fleet

At the end of 2002, the Italian merchant fleet consisted of 1.431 ships totalling 10,385,905 gross tons*, broken down as follows:

Over 1,000 GT : 662 ships, totalling 10,143,866 GT

From 100 to 999 GT : 769 ships, totalling 24,039 GT

As compared with the end of 2001, an increase of 4% in tonnage and of 3% in the ships' number has been recorded.

The fleet flying the Italian flag amounts to 1,422 units totalling 10,264,014 GT, which represents an inversion in the negative trend noticed in 2001, as a result of the numerous ships entered in the Italian International Register, and it accounted for 99% of the Italian owned merchant fleet.

The Italian units registered in the International Register are 341 totalling 7,378,307 GT; those in the Ordinary Register are 1,081 totalling to 2,895,707 GT. A decrease in this register has been noticed in the second half of the year, because of the difficulties concerning cabotage emerging from the discussion of the Financial Act.

Fig. 43: Italian Fleet

a) Total fleet; b) Italian flag; c) International Register; d) Ordinary Register - page 34

The Italian ships temporarily flying a foreign flag (bareboat charter) are 9 totalling 121,801 GT, representing about 1% of total tonnage.

The portion of the fleet owned by totally or partially privately owned bodies is equal to 94%.

Fig.: 44 Ownership of the Italian fleet - page 36

Fig.: 45 Composition of the Italian merchant fleet - page 36

*Units greater than 100 gross registered tons. There are also 955 smaller ships totalling 28,554 GT.

The Italian fleet proves again to be a young fleet: 55% of the ships are less than 10 years old and 34% have not yet completed their 5th year of service. The average age is of 12 years of age.

Fig.: 46 Age of the Italian and of world fleet in 2002 - page 37

The modernization of the vessels, initiated during last 10 years, has continued. Between 1993 and 2002 437 ships were delivered totalling 5,5 millions GT: 230 have been delivered in the last 5 years with investments amounting to 6.7 billions Euro; in the same period 116 have been ordered with an investment amounting to 5 billions Euro (70 units are already under construction).

There are about 50 ships ordered and under construction in foreign yards for a value amounting to about 1,8 billions Euro.

Fig.: 47 Renewal of the Italian merchant fleet - page 37

Balance of maritime payments

During 2002, the strong seagoing orientation of Italian foreign trade was confirmed, as the overall volume of international transactions for the maritime transport of cargo and passengers registered 10,150 millions Euro compared to 13,100 millions Euro for all the other systems of transportation taken together.

Fig.: 48 International balance of payments of Italian navigation - page 38

The role of the maritime system in the Italian economy

The maritime system produces about 26,300 millions Euro, equivalent to 2.3% of GDP, the same amount of the agricultural sector.

The most significant portion of the maritime economy is to be assigned to the maritime transport of goods and passengers, with yielding dimension of 12,600 millions Euro, equivalent to 48% of the entire maritime system. This is a sector with a strong capacity to produce profit: the national system creates a yielding of over 270 Euro corresponding to each additional 100 Euro that go to the shipping sector because of new investments or increased exports and consumptions.

From the occupational point of view, 26,800 labour units employed in the shipping sector activate over 54,700 labour units in other branches of the economy. Therefore, the overall shipping sector employs on the whole 81,500 people with a high multiplier, equal to 3,041. It is estimated therefore that 100 additional labour units in the maritime sector become 304 in the entire economic system.

Fig.: 49 Product and labour in the maritime activities - page 38

Furthermore, the yield of taxes (levies and social security contribution) produced by the fleet is significant, totalling 1,603 millions Euro per year, of which 457 millions directly from maritime companies and 1,146 millions from induced activities.

Fig.: 50 Tax revenue of the shipping industry - page 38

Maritime network and ports

Motorways of the sea

The maritime routes of the motorways of the sea are already a reality, though before the system can reach its full potential, obstacles must still be overcome.

There are routes that already satisfy the definition of "motorways of the sea", in that they compete with "road" transport.

Weekly they offer 138 departures and 244.000 lineal metres between national ports, figures that increase in comparison with 1999 by 84% and 109% respectively.

Fig. 51 Ro-ro services between Italian ports - page 40

There are international routes with 20 departures and 300.000 lineal meters.

Fig.:52 Ro-ro services between Italian and foreign ports - page 40

Fig.:53 Regular routes of Italian private shipowners - page 42

Unfortunately, the Italian fleet operating on cabotage has been strongly penalized by the reduction of tax relief on social security contributions for seafarers' wages, as established by the 2003 budget law on a level of 25 % compared to the 80% of the previous years.

The consequent increase of 25% in labour cost is a negative factor for the competitiveness of these ships and especially for ferries.

All this is emblematic of the a difficult situation especially because Italian companies operating in cabotage are confronted with European competitors who, after the liberalization of maritime traffics, can operate between national ports according to more favourable national regulation.

"The fiscal impact on national economy of the maritime sector" is a study performed by Censis, which outlines that the maritime companies net profit for cabotage is 1.3% of total gross production activated, while the State total revenues are six times higher, equivalent to 7.3%. A long time policy for cabotage and the motorways of the sea is necessary.

Fig. 54 Cabotage economic results - page 42

It is necessary to give the sector sure prospects with structural measures, that are and not with episodic or conflicting measures that are not in line with the shipping companies development plans.

Growth in port traffic

The central role of Italian ports among international Mediterranean services is confirmed: there are 117 weekly departures by ferries from Italian ports to foreign countries of the area for the combined sea-road traffic.

There are 52 maritime services carrying goods which link our ports to the rest of the world, and 120 international services which link Italy with the other Mediterranean countries.

Fig.:55 The Mediterranean port network - page 44

Traffic in Italian ports during 2002 increased of 1%. Particularly strong is the growth of container traffic with an increase of 12,9%.

Fig.:56 Movement of containers in the major Italian ports - page 44

Fig.:57 Traffic in the major Italian ports - page 45

A decrease of 4,6% is registered for dry bulk while liquid bulk increased by 1%. The passengers traffic registered a small decrease of 0,6%.

Fig.:58 Italian imports by system of transport -page 46

Fig.:59 Italian exports by system of transport - page 46

Fig.:60 Italian foreign trade by system of transport - page 46

Harbour problems

Employment

A suit brought by Confitarma, together with Fedarlinea, Federagenti and Fedespedi, has been presented on June 7th 2002, to Regional Administrative Court of Latium, against ministerial provisions imposing all entitled port companies, including self-handling ships, to apply the "port unique contract", made by Assoport, Fise, Assiterminal and Assologistica as for the part concerning the employers.

A meeting with Unions, Customers and Assoport aiming to solve problems concerning port employment was held in March 2003. This confrontation was preceded by the presentation of a ministerial document, including some comments and proposals. The most important topics treated were the possibility of letting out on contract segments of the terminal operators' operating process, the acknowledgement of the workforce pool as unique player entitled to provide temporary labour, the non-starting allowance to be paid to the workforce pool staff and the attempt to solve the judicial proceedings concerning the "port unique contract".

Garbage produced by ships

On November 2002, the Ministry of the Environment called a meeting in order to gather opinions about the application of the Directive 200/59/CE from the associations representing customers and operators entitled to collect garbage and cargo residues. After this meeting the Ministry committed itself to call another meeting to analyse and solve problems related to the application of the Directive. Therefore, on December 12th 2002, Confitarma submitted to the Ministry of the Environment a detailed list of problems and suggestions emerged during the meeting. Notwithstanding, in March 2003, the Ministry submitted to the Government the draft of a decree sent then to the Parliamentary Commissions. Confitarma intervened to point out the critical elements of the decree, highlighting its non-compliance with some important prescriptions included in the Directive.

Seveso II

The Ministry of the Environment, after contacting the interested associations, has been trying to revise the interministerial decree nr.293 of May 16th 2001 that extended to ports the Seveso II Directive. It seems that Confitarma and Assocostieri's critical considerations about the decree are not to be acknowledged in the new text. Therefore Confitarma and Assocostieri go on with their petition with the Regional Administrative Court of Latium in order to remand the problem concerning the legitimacy of the excess of proxy by the Government to the Constitutional Court.

Towage

During 2002, the delicate confrontation with Assorimorchiatori has been pursued, in order to establish a mathematical model for tariff calculation, to be applied on the occasion of the port towage service tariff adjustments, according to the prescriptions included in the Act Nr. 84/1994. In March 2003, the final document agreed by Confitarma, Assorimorchiatori, Federagenti and Assoport was submitted to the Ministry of Infrastructures and Transports. Ministerial meetings will take place in order to check the proposal, that if approved, could become the content of a special administrative act.

Pilotage and ship's agents

In December 2002, after a long confrontation with Fedepiloti, the 2003/2004 tariff adjustment concerning the pilotage service has been established. The national weighed average amounted to 2.59%, with a maximum for each port not higher than +5% and not lower than -5%. On that occasion new meetings and tasks to be performed during 2003 were scheduled, in order to solve some very important problems such as: a revision of the current tariff system, the overcoming of the current division of contribution in favour of retired pilots, and a further check concerning the extension of the VHF pilotage service in national ports. Moreover, it was planned to define a proposal concerning tariff reductions reserved to cabotage to be included in the motorways of the sea project.

In January 2003, also the 2003/2004 rise in Agents tariffs was established. The rise amounts to 4%.

Maritime environmental protection and shipping safety

Maritime environmental protection

External costs

Several studies concerning the external costs of transports compared the environmental performance and effects produced by the main transport systems in Italy. All these studies confirmed that navigation is the system of transport which is the most compatible with the needs for environmental defence and safety.

Fig.:61 External costs of transport of goods in Italy - page 50

Therefore sea transport should be promoted through suitable measures to support the competitiveness and efficiency of maritime companies and through greater investments in port infrastructures. These measures would be useful above all in those situations in which sea-ways could reduce the bottlenecks of rail/road transport and thus limit negative external costs.

Kyoto Protocol

This scenario is made more pressing by Kyoto Protocol at the UN Convention on weather changes, ratified by the Italian Government in June 2002. The consequent CIPE resolution has started the Italian Greenhouse Gas Reduction Plan and relies on cabotage in order to reduce CO₂ shipping emissions and to develop intermodality.

Fig.:62 Maritime traffic of oil and average spill per year - page 50

The decrease in cabotage tax relief policies, with the consequent competitive benefit to the road system, makes this goal difficult to attain, whereas it would be necessary to initiate the promotion of new structural measures to allow to achieve the national aim within the period 2008-2012.

Shipping safety

Significant legislative activity at international and European level has been pursued during 2002 in order to improve safety and environmental protection.

Controls and Port State Control

The introduction of new rules, but above all the large number of existing rules, have to be supported by checking systems enabled to grant their application. For this reason the effective collaboration among the governments and a port organization is necessary to prevent violations and control the application of such rules.

The current checking system, already based on four levels (Flag state, Port state, classification societies, private bodies, such as charterers and insurances), should be supplemented with a 'targeting' mechanism aimed at control transgressors more strictly and on the other hand reward by means of fewer inspections those who are compliant. The Paris MOU has already adopted a similar mechanism for the Port State Control, but it would be necessary to extend it to all countries.

Fig. 63 PSC - Italian fleet performance - page 52

Regarding this body, in 2002, only 10 Italian ships out of 287 subjected to inspection in European, Canadian, Croatian, Russian and Polish ports have been detained due to safety problems. Therefore Italy has been included in the "White list" which is the list of those countries assessed as being able to grant high security standards on ships.

Flag States need to be provided with the resources and the structures which may support the innovative safety "passive" handling systems. New communication technologies offer the opportunity to improve this beginning from the most environmentally vulnerable and busy areas, through a checking system of sea traffic, such as the VTS (Vessel Traffic Service) or the possibilities provided by the AIS (Automatic Identification System).

European initiatives

Following the accident occurred to the ship "Prestige", the European Union has started a revision of international rules about the "phasing-out" of single-hull tankers which have been already modified by the IMO and approved by the European Commission. In September 2002, the scheduled single-hull tankers phasing out process has been speed up and heavy oils transport ban has been introduced for single-hull oil tanker larger than 600 GT. Besides, precautions measures, such as the "places of refuge" for ships in distress, have not been started yet.

Among the other initiatives started by the European Commission it is worth mentioning those concerning Ro-Ro passenger ships, the mandatory extension to all Stockholm Agreement member countries of stability requirements and the introduction of further rules concerning the application of the VDR (Voyage Date Recorder).

.....and Italian ones: the Crisis Unit

In Italy, after the long EU approval process, the law n.51/2001, introducing a voluntary mechanism aiming at encouraging the demolition of more than 20 years old single-hull Italian tankers, and forbidding the entry into Italian registers of similar ships flying foreign flags, has come in force. Thanks to this measure, the Italian fleet is currently one of the safest fleets in the world. Moreover, the Italian fleet has started the institution of a Confitarma Crisis Unit, in collaboration with the competent Administrations, to support shipping companies in helping and improving information exchange among all involved operators, favouring the definition of the best interventions to be performed in emergency situations, supporting correct and timely information to authorities and media.

Security and Safety

During 2002, the traditional concept of shipping safety, conceived as a set of rules to be applied in ship building and handling has been supplemented by the idea of "security" to point out a set of mandatory rules to be applied to navigation companies, ships, ports in order to avoid risks deriving from acts of terrorism, sabotage and piracy.

In December 2002, following the example of the US, IMO has adopted some amendments to the SOLAS Convention '74/78 and introduced the new International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code that will come into force by July 1st 2004, involving about 43,000 merchant units all over the world. These amendments has been included in a document called SECURITY INTERNATIONAL CODE.

The European Union is also working on this problem. A regulating proposal about security and safety is to be adopted in order to support what IMO has already established and grant effective and even application all over the Union. The proposal goes beyond IMO's prescriptions, establishing some mandatory recommendations concerning the application of the rules and fitting them on cabotage traffic of Member states.

From January 2003, in Italy, a Maritime Transport Security Interministerial Committee (CISM) has been established at the Ministry of Infrastructures and Transports. Its task consists in coordinating this subject at national level.

Onboard labour and training of crews

Maritime Occupation

At the end of 2002, the number of jobs on board Italian fleet amounted to 26,200, out of which 21,200 held by Italian or European seafarers and 5,000 by non European personnel. 34,000 seafarers are supposed to rotate on these jobs. The ratio between personnel on land and on-board crew is currently one to five, so that, at the end of 2002, the number of such jobs has been estimated of about 5,250 units.

Fig. 64 Estimated jobs onboard Italian ships - page 54

Collective Negotiation

Renewal of contracts

In December 2002, collective contracts have expired. As expected, within the four-year deadline from Interunion Agreements, in February 2003, new meetings will take place in order to renegotiate both rules and economic treatment.

It is a very important appointment, since, during the past four years, the Italian fleet has seen a steady change.

Maritime employment has grown, highlighting the success of the Italian International Register, but the decrease in cabotage allowances and the international tensions put the industry in serious difficulties and produced a sense of uncertainty about the future.

The development itself has generated problems. The lack of seafarers is currently more serious and combines with a greater internationalisation of the field. In order to support the development of the fleet, several and complementary interventions have to be performed: improving the Italian seafarers supply, operating on school and training activities which has lost public support; intervening on crew costs, nationally for Italian seafarers and internationally for foreign ones.

The structure of national contracts has to be changed too, in order to become more flexible and similar to the structure of the other flags. Italian crew is inclined to accept job offers from foreign shipping companies because of more favourable conditions. In a global market, rules have to be valid to everyone, otherwise distortions in competition may occur.

As for cabotage, above all passenger cabotage, different reflections have to be made, considering the reduction in public support. The contract renewal cannot meet all emerged problems, but it could define some outlook solutions and policies to be performed.

Towage

In the end, there is a different but very important problem. The towage field is constantly under local trade union pressure, which is getting more and more unmanageable. Efforts have to be focused on the need to normalize local conflicts. The only effective way to face this challenge is a deep re-examination of the national contract in order to reassess its role in controlling the contributions. In fact, the whole field is subjected to deep changes because of new international rules, agreements concerning costs control and cleanness, and technological changes. Therefore confrontation will be hard and sometimes marked by conflicts, but it is called for in the interest of employees and employers resisting protectionist temptations, that would be of short extent.

Training and certification of crews

Educational Reform

In March 2003, the Senate approved the enabling act to the Government to establish general rules concerning Education. Minister Moratti's Reform means to reaffirm the professional training role within the education system. This attempt imitates the model of the most advanced countries, where the traditional school program is enriched by working stages and training in shipping companies. Minister Moratti's Reform intends to allow our schools to convey and renew our cultural heritage, preserving our high school specializing in classical and scientific studies and introducing those specializing in economic and tech-

nical studies. The latter has to favour technical knowledge, linking basic education to operating skills concerning the several training courses. The high school specializing in technical studies represent the continuation of our technical schools, which include nautical high school.

Within the reform's ambit, Confitarma has also conceived a project to turn some nautical high school into real "Sea Academies" providing high level specialization in order to strengthen their role.

STCW Convention

On July 31st 2002, after a period of six months granted by the International Maritime Organization, the alignment between national system and the international prescriptions concerning skill certification in accordance to the STCW (Standard of Training Certification and Watchkeeping) Agreement was performed.

The administrative activity concerning the acknowledgement of certifications granted to seafarers working on national ships by other countries will be regulated during application. Basically, during 2002, acknowledgement agreements were made with 15 countries including Croatia, Philippines, Poland and Romania, and 16 more agreements were started.

Confitarma's organisation

Heir to a shipping company and shipowners' trade association tradition that dates back to the start of last century, CONFITARMA – the Italian Shipowners' Confederation – pursues the following objectives: promoting the growth of the Italian merchant marine fleet under a policy that exploits the full potential of maritime transport; representing the shipping industry in dealings with political and administrative authorities, as well as with any public or private body, on both national and international levels; signing labour-union and economic agreements, as well as collective bargaining contracts; representing and defending the interests of its members with regard to labour-union and economic issues of both general and specific interest; and providing information and consulting services to members.

CONFITARMA represents more than nine tenths of Italian merchant fleet. Its members include shipping companies and shipowners' groups that operate in all the different sectors of cargo and passenger transport, as well as in the cruise sector and in the supply of auxiliary traffic services.

CONFITARMA has representatives sitting on the National Council of Economics and Labour (CNEL) and the Maritime Social Security Institute (IPSEMA), and it is a member of the Italian General Confederation of Industry (CONFINDUSTRIA) and the National Federation of Systems and Modes of Transport and Connected Activities (FEDERTRASPORTO). It is also one of the founding members of the Italian Maritime System Federation (FEDERAZIONE DEL MARE) and the Italian Short Sea Shipping Promotion Office, and it plays an active role in national and international organisations which include: the National Foreign Trade Institute (ICE), the Baltic and International Maritime Council (BIMCO), the Council of European and Japanese Shipowners' Associations (CENSA), the European Community Shipowners' Associations (ECSA), the International Chamber of Shipping (ICS), the International Shipping Federation (ISF) and the International Maritime Organization (IMO).

Young Shipowners

The Young Shipowners' Group - set up on 1995 in implementation of Article 26 of the Confederation Statute - pursues the following goals: promoting full awareness among young shipowners of the ethical and social function of free enterprise and the responsibilities that derive thereof; gaining greater insight into the themes of major strategic importance for the shipping industry and the maritime system as a whole; contributing to the constant updating of Confitarma with respect to the changing economic and social conditions of the shipping industry, as well as to the training of new generations for managing Confitarma's activities.

The group is made up of some fifty young shipowners – shipowners' sons and daughters and shipping company executives directly engaged in the industrial scenarios represented by Confitarma.

The Young Shipowners play an active part in the life of the Confederation: the Group's President is a member of Confitarma's Council and Executive Committee by right and the members are extensively represented in the various Permanent Committees involved in the principal issues concerning the shipping industry and the maritime system.

In 2002, the Young Shipowners Group has helped in realizing and performing the first Master in Political Economy and Sea Law (Seamaster), sponsored by Confitarma and Ipsema, at the Link Campus University in Rome. This Master represents the first step in a training project intended to provide member companies with the professionals they require and founded, for the very first time, on the systematic and continued exchange between university and business.

Moreover, the Young Shipowners are directly involved in the school reform that the new Italian government is carrying out and in the questions related to the generational change within the shipping companies – traditionally family businesses – taking into account also the new rules on corporate governance.





Confitarma

Sede

Head Office

Piazza SS. Apostoli, 66
00187 ROMA

Telefono : 0039 06 674811

Fax : 0039 06 69783730

e-mail : confitarma@confitarma.it

www.confitarma.it

Delegazione

Branch

Via Roma 8/6

16121 Genova

Telefono : 0039 010 5701885

Fax : 0039 010 5701735

Progetto grafico
Marco Di Lorenzo

Stampa
ORPI S.r.l.-Napoli



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori