



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Assemblea dei soci

Roma, 26 Giugno 2002



CONFINDUSTRIA





CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

RELAZIONE DEL CONSIGLIO ALL' ASSEMBLEA DEI SOCI

Roma, 26 giugno 2002

*THE COUNCIL'S REPORT
TO THE ANNUAL GENERAL MEETING
Rome, 26 June 2002*

Table of contents

Preface
1901-2001
The Centennial of the Italian Shipowners' Association

Chapter one
The Italian merchant marine
Motorways of the sea
and the competitiveness of Italian ships
Size and composition of the fleet
Investments and renewal of ships
Maritime employment
Balance of payments for the maritime industry
The role of shipping
and of the maritime system in the economy

Chapter two
The maritime markets
World trade and sea traffic
World fleet
Performance of the charter market

Chapter three
European shipping
and the Union's maritime policy
Joint maritime transport policy
Competitiveness of the fleets of the European Union
Shipbuilding
Coastal shipping

Chapter four
Shipping safety
and environmental protection
The external costs of systems of transport
and the advantages of navigation
Defence of the marine environment
Navigation safety

Chapter five
Onboard labour and the training
and certification of crews
Industrial relations
Training and certification of seafarers
The reform of vocational education

Chapter six
The port system and growth in traffic
Growth in port traffic
Port legislation
Reform of marine taxes and duties
and the financial independence of Port Authorities
Control of the danger of major accidents (Seveso II)
The rules and regulations
governing technical-nautical services in ports

Chapter seven
Confitarma's organisation
The structure
Officers
Committees
Young Shipowners' Group
Subsidiary and associate enterprises

Indice

Prefazione
1901-2001
Centenario della Confederazione Italiana Armatori

3 Capitolo primo
La marina mercantile italiana
• Autostrade del mare
e competitività delle navi italiane
• Dimensioni e composizione della flotta
• Investimenti e rinnovamento del naviglio
• Occupazione marittima
• Bilancia dei pagamenti marittimi
• Ruolo della navigazione
e del sistema marittimo nell'economia

19 Capitolo secondo
I mercati marittimi
• Commercio mondiale e traffici marittimi
• Flotta mondiale
• Andamento dei noli

31 Capitolo terzo
**La navigazione europea
e la politica marittima dell'Unione**
• Politica comune dei trasporti marittimi
• Competitività delle flotte comunitarie
• Costruzioni navali
• Cabotaggio marittimo

39 Capitolo quarto
**La sicurezza della navigazione
e la tutela dell'ambiente marino**
• Costo esterno del trasporto
e vantaggi della navigazione
• Tutela dell'ambiente marino
• Sicurezza della navigazione

47 Capitolo quinto
**Le relazioni industriali
e la formazione degli equipaggi**
• Relazioni industriali
• Formazione e certificazione della gente di mare
• Riforma dell'istruzione professionale

51 Capitolo sesto
Il sistema portuale e lo sviluppo dei traffici
• Sviluppo dei traffici portuali
• Legislazione portuale
• Riforma delle tasse e dei diritti marittimi
ed autonomia finanziaria delle Autorità portuali
• Controllo dei pericoli degli incidenti rilevanti (Seveso II)
• Disciplina
dei servizi tecnico nautici portuali

59 Capitolo settimo
L'Organizzazione di Confitarma
• La struttura
• Cariche confederali
• Commissioni
• Giovani Armatori
• Le imprese controllate e collegate

Prefazione

Preface

1901-2001 Centennial of the Italian Shipowners' Association

Confitarma marked a century of existence in 2001.

This major anniversary coincided with an especially important and delicate moment for the shipping industry, which is subject to competitive pressure even from within the European Union, meaning that firm, decisive responses in terms of overall policy must be formulated without delay.

In order to draw the attention of the government and public opinion to the important role which seagoing transport has played – and continues to play – in the development of the Italian economy, Confitarma organised a series of celebrations in the course of 2001, under the esteemed patronage of the President of the Italian Republic, and with the further sponsorship of the Senate of the Republic and the Chamber of Deputies, adopting as its motto “One Hundred Years by Sea 1901-2001”.

The celebrations for the centennial of Confitarma got underway in Rome on June 14th with the convention “Choosing the Sea. Competitiveness and Development in Italy and in Europe”, an event attended by a wide array of representatives of the worlds of politics, industry and labour relations, with the concluding talk given by the Minister of Infrastructures and Transportation, Pietro Lunardi, who expressed the new government’s intention to take action in favour of maritime transportation.

At the Castel Sant’Elmo in Naples, on 28 September, during a roundtable entitled “Choosing the Sea. The Mediterranean at the Centre of Europe”, emphasis was placed on the competitive disadvantage suffered by Italian coastal shipping. Following an introductory talk by the President of Confitarma, Paolo Clerici, who once again pointed to the risks of

1901-2001

Centenario della Confederazione Italiana Armatori

Nel 2001 Confitarma ha compiuto un secolo di vita.

Questo significativo anniversario è coinciso con un momento particolarmente importante e delicato per l’industria armatoriale, sottoposta a pressioni competitive dall’interno della stessa Unione europea, che rendono necessarie e improrogabili risposte ferme e decise a livello politico.

Proprio per richiamare l’attenzione del Governo e dell’opinione pubblica sull’importanza che i trasporti marittimi hanno avuto e hanno nello sviluppo dell’economia italiana, Confitarma nel corso del 2001 ha organizzato una serie di eventi celebrativi, sotto l’Alto Patronato del Presidente della Repubblica, con il Patrocinio del Senato della Repubblica e della Camera dei Deputati, adottando nel suo marchio l’inciso “Cent’anni per mare 1901-2001”.

Le celebrazioni per i cent’anni di Confitarma sono state aperte a Roma il 14 giugno dal convegno “Scegliere il mare. Competitività e sviluppo in Italia e in Europa”, che ha visto un’ampia partecipazione di rappresentanti del mondo politico, industriale e sindacale e l’intervento con-



clusivo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Pietro Lunardi, il quale ha manifestato l'intenzione del nuovo Governo di intervenire in favore del trasporto marittimo.

A Castel Sant'Elmo, Napoli, il 28 settembre, nel corso della tavola rotonda "Scegliere il mare. Il Mediterraneo al centro dell'Europa", è stato sottolineato lo svantaggio competitivo in cui versa il cabotaggio italiano. Dopo l'intervento introduttivo del presidente di Confitarma Paolo Clerici, che ha sottolineato ancora una volta quali siano i rischi di una politica disattenta al mare e i vantaggi che quest'elemento può significare per l'Italia, è stato presentato lo studio "La competitività della flotta italiana nel cabotaggio dell'Unione europea" realizzato dalla Ernst & Young. Lo studio ha quantificato nel dettaglio la misura dello svantaggio delle imprese di navigazione italiane nel settore cabotiero, in confronto ai concorrenti dell'Unione europea, che dal 1999 possono competere liberamente su tutte le rotte italiane.

A Genova, il 9 ottobre, con la tavola rotonda organizzata in collaborazione con l'Associazione degli Industriali della Provincia di Genova e intitolata "Industria e navigazione nei cent'anni di Angelo Costa, ligure, imprenditore, armatore", Confitarma ha voluto cogliere l'occasione della duplice ricorrenza per ricordare la figura di questo eminente personaggio del mondo marittimo ed industriale italiano, per molti anni presidente di Confitarma e di Confindustria, che ha contribuito in modo significativo alla evoluzione economica del nostro Paese.

A Roma, il 18 ottobre, le celebrazioni del Centenario si sono concluse con una cerimonia alla presenza del Presidente della Repubblica e dei rappresentanti degli organi costituzionali, seguite la sera da un concerto. Al Capo dello Stato è stata consegnata la prima copia del libro "Cent'anni per mare".

policies which neglect the sea, together with the advantages which this element offers Italy, presentation was made of a study entitled "The Competitiveness of the Italian Fleet in Coastal Shipping in the European Union", formulated by Ernst & Young. The study quantified in detail the disadvantages faced by Italian shipping companies in the coastal-shipping sector compared to their competitors in the European Union, who have been able to compete freely on all Italian routes since 1999.

On 9 October in Genoa, during a roundtable organised in collaboration with the Business Association of the Province of Genoa and entitled "Business and Shipping for the Hundredth Anniversary of the Birth of Angelo Costa, a Citizen of Liguria, a Businessman and a Shipowner", Confitarma took advantage of the dual celebration to pay homage to this eminent figure in the Italian maritime and business sectors, President for many years of Confitarma, as well as the national Confindustria business association, and a man who made a noteworthy contribution to the economic development of our country.

The centennial celebrations concluded on October 18th in Rome with a ceremony held in the presence of the President of the Republic and the representatives of the country's constitutional bodies, followed by a concert in the evening. The President of the Republic received the first copy of the book "One Hundred Years by Sea".

La marina mercantile italiana

The Italian Merchant Marine

Motorways of the sea and the competitiveness of Italian ships

The shipping has long focused attention on the benefits our country could reap from an increased use of maritime navigation as a response to the growing demand for transportation and environmental protection. Confitarma has stressed the need for rapid formulation of a project for the development of the motorways of the sea, including those extending beyond Italian territory, in as much as these seagoing motorways represent a concrete and economical tool for resolving the problems posed by transport over the Alps, by roadway congestion and by the current imbalance between transportation systems.

The fact that the motorways of the sea can make a major contribution to solving transportation problems is confirmed by the interest shown, on a number of occasions, by the President of the Republic Ciampi and the Prime Minister Berlusconi. The latter, in reiterating the strategic importance of the motorways of the sea, has placed them among the priorities of his government's transportation policies.

In addition, the European Commission, in a

Autostrade del mare e competitività delle navi italiane

L'industria armatoriale da lungo tempo richiama l'attenzione sull'opportunità per il nostro Paese di un maggiore utilizzo della navigazione marittima come risposta alla crescente domanda di trasporto e di protezione ambientale.

Confitarma ha sottolineato quindi la necessità di procedere in fretta al progetto di sviluppo delle autostrade del mare, anche oltre il territorio nazionale, in quanto esse rappresentano uno strumento concreto ed economico per risolvere alcuni problemi posti dal transito alpino, dalla congestione stradale e dallo squilibrio tra i sistemi di trasporto.

Che le autostrade del mare possano rappresentare un'importante soluzione per il problema dei trasporti è confermato dall'interesse manifestato, a più riprese, dal Presidente della Repubblica Ciampi e dal Presidente del Consiglio Berlusconi, il quale, nel ribadire la loro importanza strategica, le ha inserite tra le priorità del Governo di politica dei trasporti.

Inoltre, la Commissione europea, nel Libro Bianco intitolato "Il momento delle scelte" propone le *motorways of the sea* come parte integrante delle Reti Trans-Europee, accogliendo così nella politica comunitaria dei trasporti l'iniziativa italiana di sviluppo delle autostrade del mare.

D'altro canto, quello marittimo è

Commercio dell'Unione europea con il resto del mondo per modo di trasporto - Anno 2000

Trade of the European Union with the rest of the world by mode of transport - Year 2000

	IMPORTAZIONI / Imports		ESPORTAZIONI / Exports		TOTALE / Total	
	tons	%	tons	%	tons	%
Mare / Sea	992.865.283	70%	298.290.502	73%	1.291.155.785	71%
Treno / Train	54.733.344	4%	18.848.095	5%	73.581.439	4%
Strada / Road	69.214.565	5%	70.585.231	17%	139.799.796	8%
Aria / Air	2.679.069	0%	4.410.924	1%	7.089.993	0%
Idrovie / Inland waterways	26.351.763	2%	9.189.055	2%	35.540.818	2%
Altri / Other	268.542.494	19%	8.675.976	2%	277.218.471	15%
TOTALE / Total	1.414.386.519	100%	409.999.783	100%	1.824.386.302	100%

Commercio intracomunitario per modo di trasporto - Anno 2000

Intra-Community trade by mode of transport - Year 2000

	IMPORTAZIONI / Imports		ESPORTAZIONI / Exports		TOTALE / Total	
	tons	%	tons	%	tons	%
Mare / Sea	310.749.494	28%	333.193.065	29%	643.942.559	28%
Treno / Train	53.336.131	5%	64.669.735	6%	118.005.865	5%
Strada / Road	490.538.272	44%	502.908.012	43%	993.446.284	44%
Aria / Air	996.307	0%	4.193.880	0%	5.190.187	0%
Idrovie / Inland waterways	130.325.448	12%	127.846.618	11%	258.172.066	11%
Altri / Other	137.869.316	12%	126.843.653	11%	264.712.969	12%
TOTALE / Total	1.123.814.968	100%	1.159.654.962	100%	2.283.469.930	100%

già il sistema di trasporto più rilevante nel commercio degli Stati membri dell'Unione europea: esso rappresenta il 40% in valore ed il 71% in quantità delle merci trasportate tra l'Unione europea e il resto del mondo, nonché il 23% in valore ed il 28% in quantità di quelle trasportate nei traffici intra-comunitari, posizionandosi nella somma ben al di sopra delle modalità terrestri ed aeree. Per il successo delle autostrade del mare, secondo un criterio di moderna logistica integrata, è necessaria la convinta partecipazione di tutti i soggetti coinvolti: gli operatori marittimi, cui si richiede il trasporto sulla tratta più lunga; gli operatori terrestri, per le due tratte brevi, iniziale e finale; gli operatori infrastrutturali, affinché facilitino il passaggio da un sistema di trasporto all'altro.

Allo Stato spetta, pertanto, non

solo di far esprimere ciascun attore del trasporto al meglio dell'efficienza nel proprio segmento, ma anche di farsi promotore di una politica tesa a far sì che nel trasporto vengano utilizzate le modalità meno inquinanti, tra le quali primeggia il trasporto marittimo.

Confitarma ha compiuto una verifica delle linee che già oggi soddisfano la definizione di autostrade del mare, secondo i criteri di frequenza, rapidità ed economicità richiesti dalla competizione con il trasporto "tutto strada".

Da questa analisi risulta che, a Maggio 2002, vi sono almeno 14 linee che soddisfano questi requisiti, con un'offerta settimanale di 130 partenze e di 234.000 metri lineari, ed una crescita rispetto al 1999 del 73% e del 100%.

Le linee marittime delle auto-

White Book entitled "Time to decide", proposes the motorways of the sea as an integral part of the Trans-European Networks, meaning that the Italian initiative for the development has been included in the transportation policy of the European Union.

For that matter, shipping by sea is already the most important system of transportation in terms of the trade activities of the member countries of the European Union, accounting for 40% of the value and 71% in quantity of the merchandise transported between the European Union and the rest of the world, as well as 23% of the value and 28% of the quantity of the merchandise transported among the member countries of the Union, placing it far ahead of the land and air modes of transport.

In order for the motorways of the sea to be a success, within the context of integrated modern logistics, it is necessary for all involved to play an active role: the maritime operators, whose job it is to provide the transport on the longer portion of the trip; the land-based operators, who handle the brief legs, meaning the start and the finish; and the operators of infrastructures, who must facilitate the shift from one system of transport to another.

The task facing the State is not only to ensure that the various transport operators perform as efficiently as possible within their different segments, but also to promote a policy designed to guarantee that use is made of the modes of transport which pollute the least, among which maritime transport holds the lead.

Confitarma has evaluated the lines which already satisfy the definition of "motorways of the sea", in terms of the standards of frequency, rapidity and economic efficiency necessary to compete with "all-road" transport.

This analysis demonstrates that, in May 2002, there are at least 14 lines which meet these standards, with a weekly offering of 130 departures and 234,000 lineal metres, figures that have grown since 1999 by, respectively, 73% and 100%.

The maritime lines of the motorways of the sea are already a reality, and the initial results may be examined, though before the system can reach its full potential, a good many obstacles must still be overcome.

In the course of 2001, at the initiative of Confitarma, and under the auspices of the Federtrasporto national transportation federation, an intensive effort has been made to draw up a project for the motorways of the sea that addresses all the business interests involved, including industrial enterprises, the supply of railway, maritime and roadway transportation and services regarding infrastructures and integration of the different modes.

The project is based on two fundamental principles: that the seagoing motorways system, once launched, must function under the

Servizi di trasporto merci e misto fra porti nazionali

(esclusi i collegamenti obbligati con le isole)

Cargo and mixed transport services between italian ports

(not including obligatory routes to Italy's islands)

		Viaggi A/R settimanali weekly round trips	
		N.	metri lineari lineal meters
Formia	Trapani	3	3.900
Genova	Palermo	7	28.000
Genova*	T. Imerese	11	39.340
Livorno	Catania	4	14.560
Livorno	Palermo	5	16.000
Livorno*	Trapani	4	9.600
Napoli *	Palermo	15	61.200
Napoli	Catania	3	12.000
Ravenna	Catania	5	18.200
Salerno	Messina	7	28.000
Palermo	Salerno	1	3.480
totale (maggio / may 2002)		65	234.280
1999		37,5	117.800
Variazione / variation 1999-2002		+ 73%	+100%

(*) porti collegati da due linee / ports connected by 2 lines

normal market mechanisms, in accordance with the European and national norms which regulate these mechanisms, and that it must be capable of moving volumes and establishing frequencies and speeds on a commercial basis, at the same time guaranteeing a level of reliability which contributes to reducing roadway transport congestion.

Any attempt at offering all that is needed just start with a policy for shipping enterprises geared towards reinforcing their competitiveness and the economic efficiency of their operations. To this end, the most urgent operations are those meant to establish stable competitive parity with Europe, specifically through measures, to be adopted rapidly, that return relief from social security contributions for the coastal shipping industry at least to the levels of 2001 while introducing a tonnage-tax.

"The Competitiveness of the Italian Fleet in Coastal Shipping in the European Union", a study performed by the Ernst & Young company, analyses the cost of labour and the tax treatment for two types of ships typically used in European coastal shipping. As the study makes clear, Italy's disadvantage compared to the majority of its European partners is so noteworthy as to make prospects for resisting their competition appear unrealistic.

The disadvantage regards all the different sectors: taxes, the cost of labour and operating conditions.

Looking at the cost of labour, in the case of tanker ships, Italy is the country with the highest crew cost (1,219 million Euro yearly), and it is also one of the leaders in the ferry-boat category, where the crew cost is 4,9 million Euro a year.

Nor does the situation improve when the reduction in social-security contributions – which expired on 31 December 2001 and were renewed by the 2002 budget law, though only at 43% for the year 2002 – is taken into account. Crews on Italian ships still prove more expensive than those onboard the



strade del mare sono quindi già una realtà anche se per un pieno dispiegamento di tutte le sue potenzialità vi sono ancora molti ostacoli da superare.

Nel corso del 2001, su iniziativa di Confitarma nell'ambito di Federtrasporto, viene svolto un intenso lavoro per la elaborazione di un progetto di potenziamento delle autostrade del mare nel quale confluiscono tutti gli interessi imprenditoriali coinvolti, dalle imprese industriali, all'offerta di trasporto ferroviario, marittimo e stradale, ai servizi infrastrutturali e di integrazione modale.

Il progetto si basa su due fondamentali principi: che il sistema delle autostrade del mare, una

volta avviato, debba reggersi sui normali meccanismi di mercato, nel rispetto delle norme europee e nazionali che li regolano, e che esso sia in grado di movimentare volumi e stabilire frequenze e velocità su base commerciale, garantendo una affidabilità tale da contribuire, almeno in parte, al decongestionamento del trasporto stradale.

Per offrire tutto ciò è necessaria, innanzitutto, l'adozione di una politica per le imprese di navigazione mirata a rafforzarne la competitività e la economicità di gestione. A tale scopo gli interventi di assoluta urgenza, in linea con quanto previsto dalle guide comunitarie, sono quelli che mirano ad uno stabile allineamento competitivo con l'Europa e, in particolare, l'adozione in tempi brevi degli sgravi contributivi per il cabotaggio almeno ai livelli del 2001 e l'introduzione della *tonnage-tax*.

Lo studio 'La competitività della flotta italiana nel cabotaggio dell'Unione europea' effettuato dalla società Ernst & Young, analizza il costo del lavoro e i regimi fiscali per due tipi di navi tipicamente impiegate nei traffici di cabotaggio europei. Dallo studio risulta chiaramente che lo svantaggio italiano rispetto alla mag-



Costo Equipaggio / Crew Cost

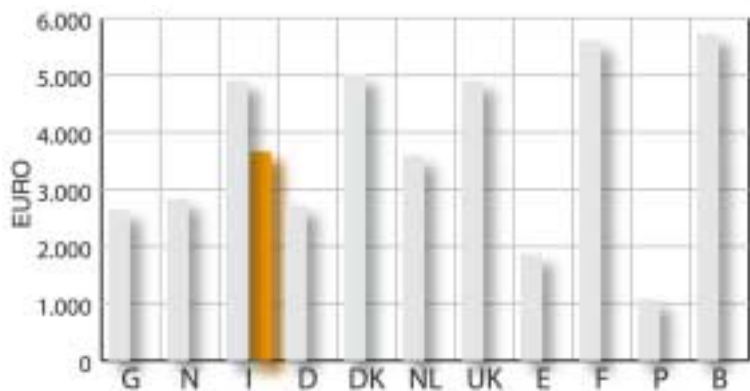
Cisterna da 9.000 tsl / Tanker of 9,000 gt



I parametri considerati sono le tabelle d'armamento, le disposizioni sulla nazionalità dell'equipaggio, le retribuzioni, gli oneri contributivi, la prassi in vigore per straordinario e superminimo

The parameters considered are the shipping industry tables, the provisions on the nationality of the crews, the pay, the social security costs and the current practice for overtime and super-minimum wage.

Traghetto misto da 40.000 tsl / Ferry of 40,000 gt



Costo Annuo / Annual Cost
 Costo annuo dedotti gli sgravi contributivi all' 80% (L.522/99 scaduta il 31/12/2001)
 Annual cost, after deducting social security relief at 80% (Law 522/99, expired on 31 Dec. 2001)

Fonte: Ernst & Young, Settembre 2001 / Source: Ernst & Young, September 2001

gioranza dei *partner* europei è tanto marcato da rendere irrealistica la prospettiva di resistere alla concorrenza.

Lo svantaggio tocca tutti i settori: i tributi; il costo dei marittimi; le condizioni operative.

Per quanto riguarda il costo del lavoro, nel caso della nave cisterna, l'Italia è il paese europeo con il costo di equipaggio più elevato (1.219 milioni di euro all'anno), e resta ai primissimi posti della graduatoria anche per la nave traghetto, il cui equipaggio costa 4,9 milioni di euro all'anno.

La situazione non migliora considerando la riduzione degli oneri contributivi, in scadenza il 31 dicembre 2001 e rinnovati dalla finanziaria 2002 solo al 43% per l'anno 2002. Gli equipaggi sulle

navi italiane restano, infatti, più onerosi di quelli a bordo di navi di Danimarca, Germania, Grecia, Norvegia, Olanda, Spagna e Portogallo.

Nell'elaborazione analitica dei costi si è tenuto conto dell'incidenza dei cosiddetti registri speciali, cui la maggioranza dei paesi comunitari ha fatto ricorso. In Italia, nel 1998, è stato istituito il registro internazionale per le navi impiegate sui traffici internazionali, ma le navi in esso iscritte non possono operare tra porti nazionali.

Spagna e Portogallo invece permettono alle navi iscritte nei loro registri speciali di operare sulle linee di cabotaggio. Altrettanto è previsto, sia pure in chiave diversa, in Francia e Danimarca. Questa disparità ha un peso rile-

vessels of Denmark, Germany, Greece, Norway, Holland, Spain and Portugal.

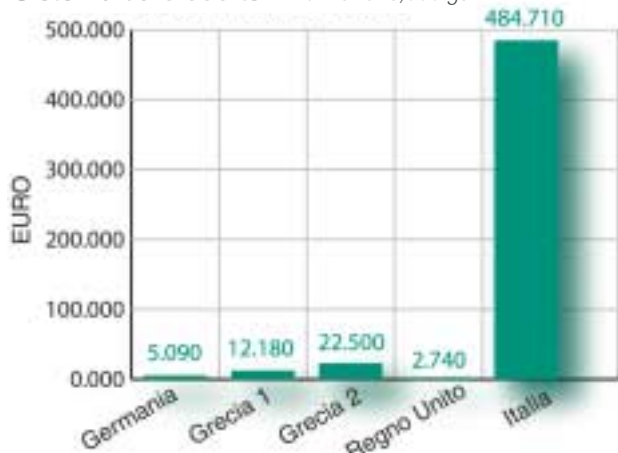
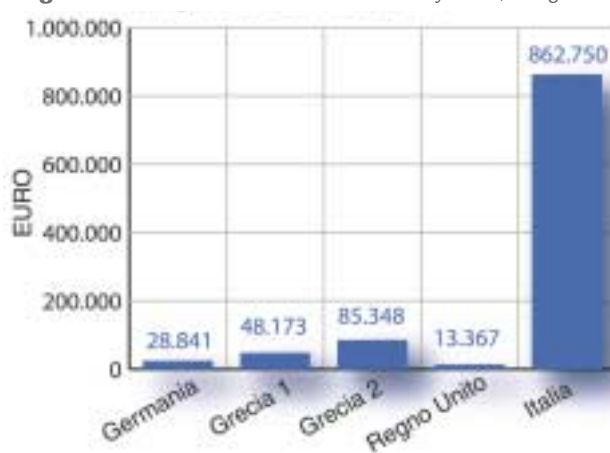
In analysing the costs, consideration was given to the so-called special registers, which are utilised by the majority of the European-Community countries. In 1998, an international register was established in Italy for ships engaged in international traffic, but the vessels entered in this register are not allowed to operate between Italian ports.

Spain and Portugal, on the other hand, allow the vessels entered in their special registers to operate on coastal shipping lines, and the same procedure exists in France and Denmark, though through a different approach. This disparity has a significant effect, because each European-Community shipowner may engage in coastal shipping in another member country – while it is difficult, even though there are rules and regulations governing such matters, to enforce equality in salary levels.

In addition to this handicap, Italian enterprises also suffer from a significant tax disadvantage. While the other European countries have adopted tax relief in accordance with the guidelines on state aid to the maritime sector issued by the European Commission in 1997, the Italian cabotage sector is an exception.

Imposizione Fiscale - tassazione di un utile lordo teorico anteimposte pari a 1 milione di Euro

Tax Load - Taxation of theoretical gross pre-tax profits of 1 million Euro

Cisterna da 9.000 tsl / Tanker of 9,000 gt**Traghetto misto da 40.000 tsl / Ferry of 40,000 gt**

Though there is no denying the heavy tax burden, its quantification is extremely complex, given the existing differences in terms of tax rates, the calculation of taxable income, the corporate structures adopted for shipping activities and various factors. An example is the fact that, in Italy, pre-tax consideration is always taken into consideration and, normally, taxed during the fiscal year, while in Germany, Holland and the United Kingdom it is possible to deduct losses from income consisting of profits from previous years that have not yet been taxed. What is more, in the leading maritime countries of the European Union - Germany, Holland, Greece and the United Kingdom - the tonnage-tax system, under which a lump-sum tax is charged on the tonnage of the ship, is used. For German and British shipowners the tonnage tax is an option, while it is the only tax formula for Greek ones.

Ancorché evidente, innegabile e pesante, la quantificazione della tassazione è molto complessa, perché differenze sono riscontrabili nelle aliquote di prelievo, nel computo dell'imponibile, nelle strutture societarie adottabili per lo svolgimento dell'attività armatoriale, e in altri svariati aspetti. Basti dire che in Italia il reddito ante imposte è sempre fiscalmente rilevante e, di norma, tassato nell'esercizio, mentre in Germania, Olanda e Regno Unito esiste la possibilità di utilizzare le perdite per abbattere la base imponibile costituita dagli utili precedenti non ancora sottoposti a tassazione. Inoltre, nei principali paesi marittimi dell'Unione europea - Germania, Olanda, Grecia e Regno Unito - vige la *tonnage-tax*, un regime fiscale forfettario basato sul tonnello della nave. Per gli armatori tedeschi e britannici la *tonnage-tax* è un'opzione, mentre per quelli ellenici essa è l'unica formula d'imposizione fiscale prevista.

Fonte: Ernst & Young, Settembre 2001 / Source: Ernst & Young, September 2001

To give an example, an Italian shipping company with theoretical gross, pre-tax profits of one million Euro would pay taxes of 485 thousand Euro in the case of a tanker ship and 863 thousand euro for a ferry, in Germany, Greece and the United Kingdom, the same company would pay an average of 10 thousand Euro for the tanker ship and 43 thousand euro for the ferry.

The European Commission places such importance on the problem of taxes that it recommends that all the member countries take steps to fill the existing gap between the different national flags.

Finally, it should be pointed out that the adoption of measures in support of the shipping industry can make up, at least in part, for disappointment recently expressed by the Italian government regarding the impossibility of introducing state aids for southern Italy on account of European-Community rules.

In Italy, the tax relief that expired on 31 December 2001 was renewed under the budget law for 2002, but limited to a level of 43% of the charges; it is to be hoped that the legislative proposal tied to the infrastructure and transport sector of the budget law shall restore the level to 80%.

As for the tonnage-tax, the government has

vante perché ogni armatore comunitario può operare - con l'eccezione delle acque greche - nel cabotaggio di un altro Stato membro e perché, a dispetto della normativa, è difficile imporre l'equiparazione nei livelli retributivi dei marittimi.

A questa penalizzazione, le aziende italiane sono costrette ad aggiungere anche un forte svantaggio tributario.

Mentre gli altri paesi europei adottano agevolazioni fiscali conformi alle linee guida sugli aiuti di Stato al settore marittimo emanate dalla Commissione europea nel 1997, il settore cabotiero italiano fa eccezione.

Pertanto, mentre un'azienda armatoriale italiana con un utile lordo teorico, ante imposte pari a un milione di euro, pagherà un'imposta di 485 mila euro nel

caso della nave cisterna e di 863 mila euro per il traghetto, in Germania, Grecia e Regno Unito la stessa società pagherebbe in media 10 mila euro per la nave cisterna, e 43 mila euro per il traghetto.

La stessa Commissione europea attribuisce così tanta rilevanza al problema fiscale da raccomandare a tutti gli Stati membri l'adozione di misure per colmare il divario esistente tra le bandiere. Da sottolineare infine che proprio mediante l'adozione di misure a supporto dell'industria marittima può essere, almeno in parte, superato il disagio che il governo italiano ha recentemente manifestato circa l'impossibilità di introdurre aiuti per il Mezzogiorno per effetto delle regole comunitarie. In Italia, per quanto riguarda gli sgravi contri-

butivi scaduti il 31 dicembre 2001, la legge finanziaria 2002 li rinnova nella misura limitata al 43% degli oneri; l'auspicio è che il disegno di legge collegato alla finanziaria in materia di infrastrutture e trasporti li ripristini all'80%.

Per quanto riguarda la *tonnage-tax*, nel disegno di legge collegato alla Finanziaria 2002 il Governo ha inserito una norma di delega per l'introduzione anche in Italia di una forma di determinazione forfaitaria del reddito dell'impresa armatoriale (e quindi della tassazione), parametrata al tonnellaggio delle navi, così come già sperimentato in diversi altri Paesi europei.

In particolare la delega precisa che:

- l'identificazione delle attività ammesse al nuovo regime di determinazione forfaitaria avverrà con riferimento ai criteri definiti dalla Commissione della UE nei noti orientamenti del 1997;
- la tassazione sarà commisurata in cifra fissa per tonnellata di stazza netta, con meccanismo decrescente all'aumentare del

tonnellaggio;

- l'opzione, una volta esercitata, si intende irrevocabile per un periodo di almeno 5 anni.;

- ai rapporti commerciali intercorrenti tra soggetti che determinano il reddito in modo forfaitario e gli altri si applica la disciplina del valore normale, finora previsto limitatamente alle transazioni tra società residenti e non residenti.

Altro fattore che agisce negativamente sulla competitività italiana nella navigazione, è il problema della carenza di marittimi: una politica dello sviluppo del trasporto via mare richiede disponibilità di marittimi italiani o comunitari qualificati, ma allo stato attuale non ve ne sono a sufficienza. La carenza di marittimi comporta inoltre una minore selezione delle professionalità e ciò rischia di riflettersi negativamente sulla sicurezza della navigazione. Confitarma ha avviato programmi mirati di formazione al fine di sopperire alla grave carenza di marittimi di vario livello e specializzazione.

Priorità per il 2002

- estensione alle navi che operano in cabotaggio dei benefici già previsti per le navi iscritte nel registro internazionale, sia per quanto riguarda il costo del lavoro (sgriavi contributivi e fiscali per il personale marittimo) sia per quanto riguarda il regime fiscale societario;
- introduzione della *tonnage-tax*, secondo quanto già in adozione nei principali paesi marittimi e come indicato dalla Commissione europea;
- sviluppo del progetto "Autostrade del mare";
- eliminazione per alcuni comparti delle rigidità operative a carico delle navi italiane iscritte nel registro internazionale quando operano nei traffici di cabotaggio;
- completamento degli adempimenti per rendere operativa la legge n.51/2001 sulle demolizioni delle cisterne a scafo singolo di età superiore ai 20 anni

included in the legislative proposal for the 2002 budget law an act of delegation that introduces into Italy a lump-sum approach to calculating the income of shipping companies (and, therefore, their taxes), based on the tonnage of the ships and similar to the systems already tried out in a number of other European countries.

The act of delegation specifically states that:

- the activities eligible for the new lump-sum approach shall be identified under the criteria set by the EU Commission in its 1997 guidelines;

- taxation shall be equal to a set figure per net ton under a mechanism that lowers the figure as the tonnage rises;

- once the option has been exercised, it becomes irrevocable for a 5-year period;

- for commercial relations between parties that use the lump-sum method for calculating income and others, application shall be made of the normal-value system, which, until now, has been used only for transactions between resident and non-resident companies.

Another negative factor for the competitiveness of the Italian shipping industry is the lack of seafarers: a policy designed to develop seagoing traffic requires a supply of Italian or qualified European-Community seafarers, but, at present, there are not enough. The shortage of seafarers also leads to reduced selectivity in terms of professional skills, with the risk of negative repercussions on navigation. Confitarma initiated focussed training programs in an effort to remedy the grave shortage of sailors at various levels of specialisation.

Priorities for the year 2002

- extension of the benefits provided for to the ships registered in the International Register also to the ships performing cabotage services as far as both the labour cost (maritime personnel tax and contribution relief) and the corporation tax system are concerned

- introduction of the tonnage tax as in other countries and as indicated by the European Commission

- development of the "Motorways of the sea" project

- removal in some sectors of the rigid operative procedures that bear upon the Italian ships registered in the International Register when performing cabotage services

- end of the compliance procedures so as to make Law n.51 of 2001 on the scrapping of single-hull tankers older than 20 years of age operative

Size and composition of the fleet

At the end of 2001 the Italian-owned merchant fleet consisted of 1,392 ships, for a total of 9,965,897 gt¹, broken down as follows: over 1,000 gt, 650 ships totalling 9,732,168 gt; from 100 to 999 gt, 742 ships totalling 233,729 gt

The size of Italian-owned merchant fleet still showed growth in the first half of the year, reaching peaks of more than 10.3 million tonnes. In the second half of 2001, however, the size of the fleet decreased, in part because of the difficulties tied to the confirmation of tax relief, which was reduced under the budget law for 2002.

Taken as a whole, the tonnage of vessels flying the Italian flag, at the end of 2001, had risen by 51% compared to the end of 1997. The

Dimensioni e composizione della flotta

La flotta mercantile di proprietà italiana alla fine del 2001 comprende 1.392 navi per un totale di 9.965.897 tsl¹, così ripartite: oltre le 1.000 tsl, 650 navi per 9.732.168 tsl;

da 100 a 999 tsl, 742 navi per 233.729 tsl

La consistenza della flotta mercantile di proprietà italiana risulta ancora in crescita nella prima metà dell'anno, con punte superiori ai 10,3 milioni di tonnellate. Il secondo semestre del 2001

segna però una riduzione della flotta, anche per le difficoltà riscontrate ai fini di una conferma degli sgravi contributivi, ridotti dalla legge finanziaria 2002.

In complesso la componente di naviglio battente bandiera italiana, a fine 2001 risulta aumentata del 51% rispetto alla fine del 1997. La crescita è in gran parte dovuta alle iscrizioni nel Registro internazionale italiano, che alla fine dell'anno rappresentano il 72% della flotta italiana.

Sotto il profilo della proprietà, anche nel 2001 la componente

¹ Navi di stazza lorde superiore alle 100 tonnellate. Esistono poi altre 873 navi per 26.585 tsl, inferiori alle 100 tsl. Ships of more than 100 tonnes. There are 873 other ships of less than 100 tonnes, for a total of 26,585 gt

Flotta mercantile italiana (navi oltre le 100 tsl)

Italian-owned merchant fleet (ships of more than 100 gt)

31/12/1998			31/12/1999			31/12/2000			1/07/2001			31/12/2001		
N.	gt	%	N.	gt	%	N.	gt	%	N.	gt	%	N.	gt	%
BANDIERA ITALIANA / Italian flag														
1.264	7.184.316	82%	1.339	8.437.254	88%	1.376	9.475.503	95%	1.373	10.024.709	97%	1.383	9.780.962	98%
BANDIERA ESTERA / Foreign flag - Bare Boat Charter *														
67	1.527.279	18%	48	1.153.565	120%	20	472.668	5%	16	329.667	3%	9	184.937	2%
TOTALE / Total														
1.331	8.711.595	100%	1.387	9.590.819	100%	1.396	9.948.171	100%	1.389	10.354.376	100%	1.392	9.965.899	100%

*Navi di proprietà italiana locate a scafo nudo a soggetto estero

*Italian-owned ships bare-boat chartered to foreign parties

La flotta mercantile italiana dal 1990 al 2001 / The Italian merchant fleet from 1990 to 2001



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

della flotta facente capo a soggetti a capitale totalmente o prevalentemente privato è pari al 94% della flotta. Sotto il profilo della composizione, si conferma il processo di

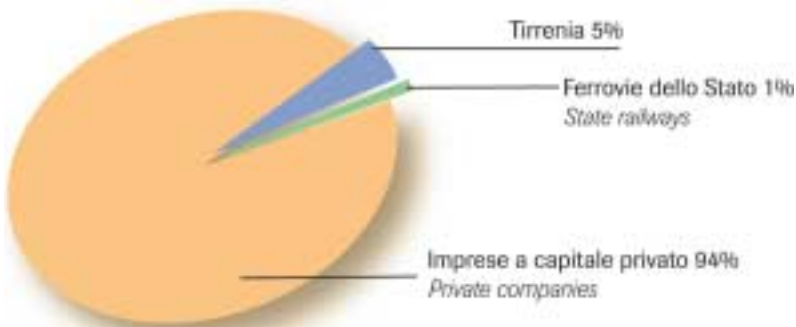
specializzazione della flotta, con un progressivo spostamento verso tipologie di naviglio a più alto valore aggiunto.

growth was due in large part to ships entered in the Italian International Register, which accounted for 72% of the Italian fleet by the end of the year.

In terms of ownership, the portion of the fleet owned by entities funded totally or predominantly with private capital remained at 94% in 2001.

As for the composition of the fleet, the process of specialisation continued, with a gradual shift towards ships of greater value added.

Armamento italiano / Ownership of the Italian fleet



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

Investments and renewal of ships

With regard to naval investments, Law n. 88 of 2001 provides incentives for the building and transformation of ships in European shipyards, in the form of benefits for shipowners. This measure is especially important for the shipbuilding industry, which represents an important component of the Italian maritime sector.

The incentives do not affect the competitiveness of the operations of the navigation enterprises, but rather attempt to compensate for the greater cost of shipbuilding in Europe compared to the Far East, in this way restoring competitive conditions.

The measure allows shipping companies, within the limits set on the European level, to benefit from tax relief and credit facilitations for investments made in 2000. Specifically, those

Composizione della flotta mercantile italiana

Composition of the Italian merchant fleet

Tipi di navi oltre le 100 tsl <i>Types of ship of over 100 gt</i>	31/12/2001		31/12/2000	
	N	gt	N	gt
NAVI DA CARICO LIQUIDO / <i>Liquid cargo ships</i>	282	2.583.812	300	2.870.536
Petroliere / <i>Oil tankers</i>	114	1.598.990	130	1.925.297
Gasiere / <i>Gas tankers</i>	49	358.323	53	377.739
Chimichiere / <i>Chemical tankers</i>	90	597.329	83	532.926
Altre cisterne / <i>Other tankers</i>	29	29.170	34	34.574
NAVI DA CARICO SECCO / <i>Dry cargo ships</i>	180	4.577.749	180	4.574.220
Carico generale / <i>General cargo ships</i>	32	146.231	36	155.106
Portacontaineri e frigoriferi / <i>Container and refrigerator ships</i>	30	912.651	31	895.769
Portarinfuse / <i>Bulk carriers</i>	44	1.775.962	44	2.064.293
Traghetti / <i>Ferries</i>	74	1.742.905	69	1.459.052
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI / <i>Mixed and passenger ships</i>	406	2.046.105	402	1.718.218
Crociera / <i>Cruise ships</i>	15	548.208	12	437.537
Aliscafi, catamarani, unità veloci / <i>Hydrofoils, catamarans and fast units</i>	84	25.977	84	21.763
Traghetti / <i>Ferries</i>	208	1.449.749	205	1.232.788
Altre navi trasporto passeggeri / <i>Other passenger ships</i>	99	22.171	101	26.130
PORTARINFUSE POLIVALENTI (Ore/Oil, OBO) / <i>Multipurpose carriers</i>	4	171.347	4	171.347
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI / <i>Auxiliary service ships</i>	518	583.724	510	613.850
Rimorchiatori e navi appoggio / <i>Tugboats and supply vessels</i>	302	118.320	296	110.295
Altri tipi di navi / <i>Others</i>	218	468.564	214	503.555
TOTALE / TOTAL	1.392	9.965.897	1.396	9.948.171

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

making investments are able to benefit from tax credits proportionate to the payments made, or shipbuilding credit subsidies designed to reduce the cost of financing. A shipping company that invests in ships may benefit from these measures, as well as those already in place, as long as the total benefits do not exceed the ceiling set by the European Community, which is equal to 9% of the value of the contract for ships that cost more than 10

Investimenti e rinnovamento del naviglio

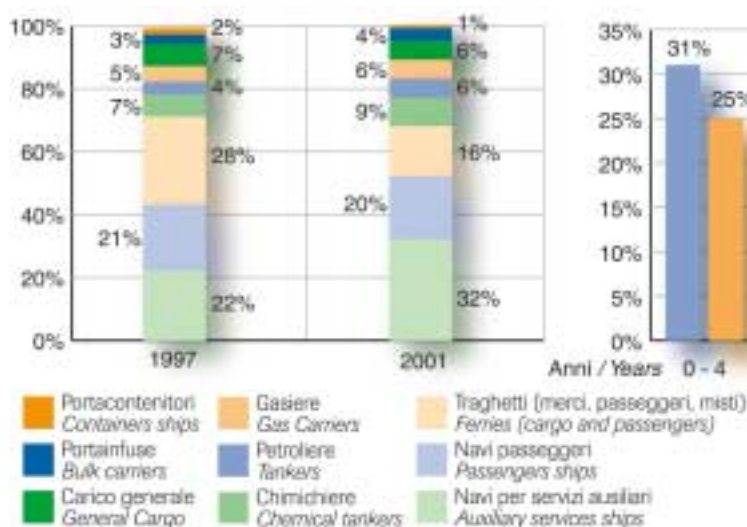
In materia di investimenti navali, la legge n.88 del 2001 incentiva la costruzione e la trasformazione di navi nei cantieri europei mediante benefici indirizzati agli armatori ed è particolarmente

importante per l'industria cantieristica, che costituisce una componente importante del mondo marittimo italiano.

Con tali norme non si interviene sulla competitività della gestione delle imprese di navigazione, ma si cerca di compensare i mag-

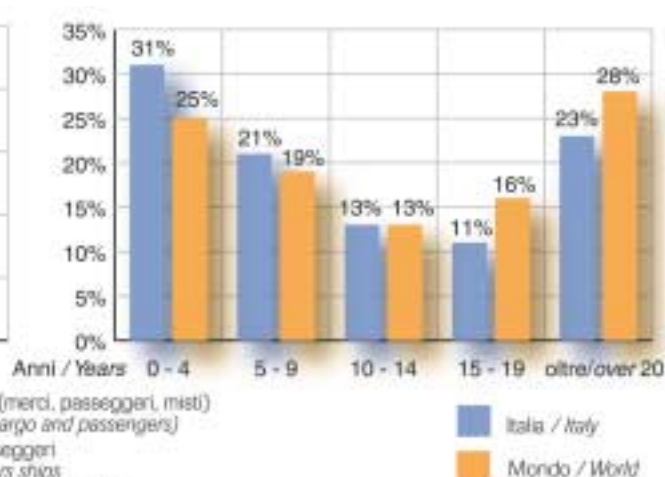
Composizione della flotta mercantile italiana 1997-2001

Break-down of the Italian merchant fleet in 1997 and 2001



Età della flotta italiana e mondiale nel 2001

Age of the Italian and of world fleets in 2001



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

Rinnovamento della flotta mercantile italiana (navi oltre le 100 tsl) Renewal of the Italian merchant fleet (ships of more than 100 gt)

Tipi di navi / Types of ships	Navi consegnate dal 1992 al 2001 Ships delivered between 1992 and 2001			Navi in costruzione al 1/1/2002* Ships under construction as of 1/1/2002*		
	N	gt	%**	N	gt	%**
NAVI DA CARICO LIQUIDO / Liquid cargo ships	141	1.650.805	64%	16	236.640	9%
Petroliere / Oil tankers	28	777.504	49%			0%
Gasiere / Gas tankers	35	294.786	82%	3	11.500	3%
Chimichiere / Chemical tankers	67	574.364	96%	13	225.140	38%
Altre cisterne / Other tankers	11	4.151	14%			
NAVI DA CARICO SECCO / Dry cargo ships	60	2.284.782	50%	7	172.574	4%
Carico generale / General cargo ships	8	89.300	61%	1	30.000	21%
Portacontaineri e frigorifere / Container and refrigerator ships	6	268.687	29%	2	51.100	6%
Portarinfuse / Bulk carriers	23	986.422	56%			0%
Traghetti / Ferries	23	940.373	54%	4	91.474	5%
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI / Mixed and Passenger ships	87	1.138.882	56%	22	531.479	26%
Navi passeggeri / Passenger ships	33	347.031	58%	13	290.279	49%
Traghetti / Ferries	54	791.851	55%	9	241.200	17%
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI / Auxiliary service ships	174	125.323	21%	33	60.199	10%
Rimorchiatori e navi appoggi / Tugboats and supply vessels	72	29.776	25%	7	4.510	4%
Altri tipi di navi / Others	102	95.547	20%	26	55.689	12%
TOTALE / TOTAL	462	5.199.792	52%	78	1.000.892	10%

** % su flotta attuale / % of current fleet

* Le navi ordinate ma non iniziate sono escluse / Ordered ships not under construction are excluded

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

giori costi delle costruzioni navali in Europa rispetto all'Estremo Oriente, ristabilendo condizioni di concorrenza.

Il provvedimento consente alle imprese di navigazione, nei limiti stabiliti a livello europeo, di ricorrere ad agevolazioni fiscali e finanziarie per gli investimenti del 2000. In particolare, i committenti degli investimenti potranno beneficiare di un credito di imposta rapportato ai pagamenti effettuati, ovvero di un contributo di credito navale volto a ridurre il costo del finanziamento.

L'impresa di navigazione che investe nel naviglio può beneficiare di questi interventi, nonché di altri già esistenti, purché il loro cumulo non superi il massimale deciso in sede europea, che è pari per la costruzione di navi di valore superiore ai 10 milioni di Euro al 9% del valore del contratto, e nei casi restanti al 4,5%.

La flotta italiana si conferma nel 2001 giovane e tecnologicamente avanzata: il 52% del naviglio è di età inferiore a 10 anni ed il 31% risulta inferiore a 5 anni.

E' proseguito l'ammodernamento del naviglio avviato nell'ultimo decennio. Tra il 1992 e il 2001 sono state consegnate 462 navi. Per altre 78 unità i lavori di costruzione risultano già avviati. Si aggiungono importanti ordini di nuove navi non ancora iniziate.

Occupazione marittima

I posti di lavoro a bordo della flotta italiana risultano a fine 2001 pari a circa 25.800.

I posti di lavoro coperti da marittimi italiani o europei, secondo quanto stabilito dall'art.318 del Codice della navigazione, risultano pari a circa 14.900 unità, mentre 4.600 sono coperti da marittimi non europei imbarcati sulle navi iscritte nel registro

million Euro and 4.5% for all other vessels.

In 2001 the Italian fleet once again proved to be a young and technologically advanced fleet: 52% of the ships are less than 10 years old and 31% have not yet completed 5 years of service.

The modernisation of the vessels initiated during the last decade has continued. Between 1992 and 2001 462 ships were delivered, while construction is already underway on 78 other units. In addition, major transformation operations are being carried out on existing ships.

Maritime employment

As of the end of 2001, the number of jobs onboard the Italian fleet was approximately 25,800.

The number of positions filled by Italian or European seafarers, under the provisions of art. 318 of the Navigation Code, is approximately 11,600, while 4,600 positions are filled by non-European-Community personnel on ships entered in the International Register or temporarily leased abroad under bare-boat charter arrangements.

Taking into consideration the reserves on land as well, the number of seafarers employed by the Italian fleet is greater.

The sector that absorbs the greatest amount of manpower is passenger ships (cruise ships

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

Estimated jobs onboard Italian ships of more than 100 gt

	Totale Total
Petroliere / Oil tankers	1.700
Chimichiere / Chemical tankers	1.400
Gasiere / Gas tankers	680
Altre cisterne / Other tankers	260
Carico generale / General cargo ships	430
Portarinfuse / Bulk carriers	860
Porta contenitori / Container	620
Traghetti da carico / Cargo ferries	1.390
Trasporto passeggeri / Passenger transport	3.400
Traghetti tras.passeggeri / Passenger ferries	5.800
Personale alberghiero / hotel personnel	6.300
Carico misto / Mixed cargo	100
Rimorchiatori / Tugboats	1.380
Altre navi / Others	1.480
Totale / Total	25.800

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 ships.

and ferries), given the vast array of services offered on such ships, especially those of the hotel type.

A significant percentage is also accounted for by the crews onboard tugboats and support vessels.

Given that the current ratio of personnel on land to personnel onboard is considered to be one to five, the calculation for overall employment in the shipping industry at the end of 2001 is approximately 31,000 units.

Balance of payments for the maritime industry

In the course of 2000, the balance of payments for Italian shipping grew considerably worse, in particular for marine charters, due mainly to an increase in the exchange rates for the US dollar, the currency in which marine charters are set, as well as to a reduction in Italian market share compared to those of foreign countries and to updating adjustments of service fees (it should be noted that the data for 1999 have been revised).

All the same, 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 18.6 billion Lire, compared to a figure of 22.7 billion Lire for all the other systems of transportation taken together.

internazionale o locate temporaneamente all'estero (*bare-boat charter*).

Se si considerano anche le riserve a terra il numero dei marittimi impiegati sulla flotta italiana è più elevato.

Il settore di maggiore assorbimento risulta quello delle navi passeggeri (crociere e traghetti), data la più vasta gamma di servizi offerti da questo tipo di navi sotto il profilo alberghiero.

Significativa anche la componente di equipaggi imbarcati su rimorchiatori e navi appoggio.

Considerato che il rapporto tra personale di terra e personale imbarcato è stimato oggi di uno a cinque, l'occupazione complessiva nell'industria armatoriale è valutabile a fine 2001 in circa 31.000 unità.

Bilancia dei pagamenti marittimi

Nel corso del 2001, si registra un

generale peggioramento del deficit della bilancia dei pagamenti della navigazione italiana, in particolare di quella relativa ai noli marittimi, dovuto in gran parte all'aumento dei cambi del \$Usa, valuta nella quale i noli marittimi sono fissati, nonché per una riduzione delle quote del mercato italiano rispetto a quelle estere e ad aggiornamenti delle tariffe dei servizi.

Si conferma comunque 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 18.600 miliardi di lire, a fronte di 22.700 miliardi di lire per l'insieme degli altri sistemi di trasporto.

Bilancia dei pagamenti internazionali della navigazione italiana

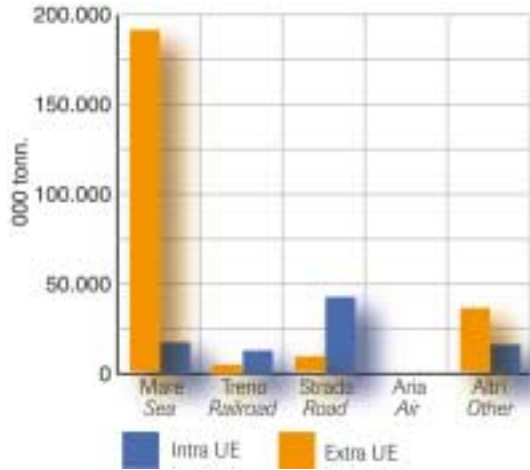
International balance of payments of Italian navigation

	1997		1998		1999		2000		2001	
	Mld. £	Mld. £	Mld. £	Mil.	Mld. £	Mil.	Mld. £	Mil.	Mld. £	Mil.
	Bill. Lire	Bill. Lire	Bill. Lire	Bill.	Bill. Lire	Bill.	Bill. Lire	Bill.	Bill. Lire	Bill.
Attività della flotta italiana <i>Activities of the Italian fleet</i>										
Incassi per noli merci della flotta italiana <i>Proceeds for cargo charters of the Italian fleet</i>	3.121	3.309	3.419	1.765	4.281	2.211	3.796	1.960		
Incassi per noli passeggeri della flotta italiana <i>Proceeds for passenger charters of the Italian fleet</i>	60	71	51	26	35	18	18	9		
Pagamenti per spese della flotta italiana all'estero <i>Payments for the expenses of the Italian fleet abroad</i>	-5.129	-5.436	-5.374	-2.775	-5.128	-2.648	-4.909	-2.536		
Saldo / Balance	1.948	-2.056	-1.904	-984	-812	-419	-1.095	-566		
Attività delle flotte estere <i>Activities of foreign fleets</i>										
Pagamenti per noli merci alle flotte estere <i>Proceeds for cargo charters of foreign fleets</i>	-4.693	-4.898	-6.189	-3.197	-6.642	-3.430	-6.440	-3.326		
Pagamenti per noli passeggeri alle flotte estere <i>Proceeds for passenger charters of foreign fleets</i>	-112	-127	-102	-53	-114	-59	-133	-69		
Incassi per spese delle flotte estere in Italia <i>Proceeds for expenses of foreign fleets in Italy</i>	4.469	4.797	4.360	2.252	4.637	2.395	4.536	2.343		
Saldo / Balance	-337	-228	-1.931	-998	-2.119	-1.094	-2.037	-1.052		
Saldo Totale / Overall Balance	-2.285	-2.284	-3.835	-1.982	-2.931	-1.513	-3.132	-1.618		

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

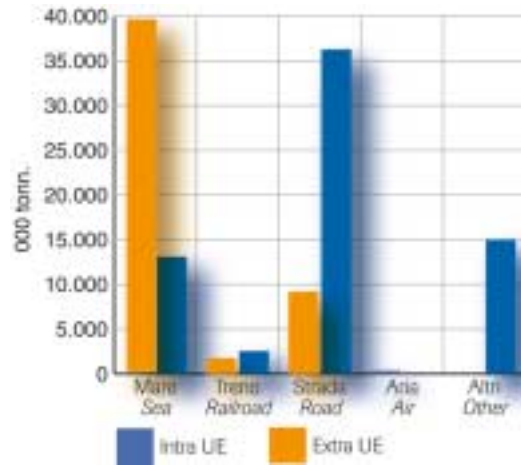
Importazioni dell'Italia per sistema di trasporto

Italian imports by system of transportation

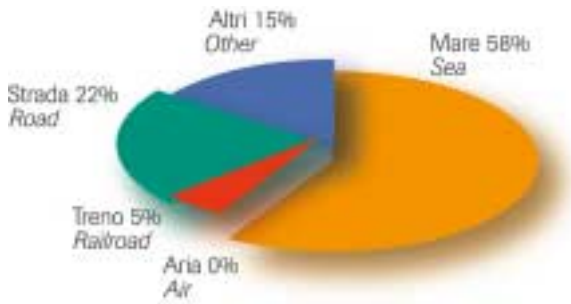


Esportazioni dell'Italia per sistema di trasporto

Italian exports by system of transportation



Fonte: Eurostat 2002 / Source: Eurostat 2002



Commercio estero dell'Italia per modo di trasporto

Italian foreign trade by mode of transport



The role of shipping and of the maritime system in the economy

According to the recent results of a research carried out by The Censis Foundation for the Federazione del Mare (Italian Shipping Federation) the maritime sector plays a remarkable role in the Italian economic system considering that in 2000 it produced 26,300 million Euros, equivalent to 2.3% of the GDP, analogously to the agricultural sector.

The Censis Report confirms that the most significant portion of the maritime economy is to be assigned to the transport of passengers and of goods, thus, to the merchant fleet which remains the principal supplier of maritime transport services.

The analysis underlines clearly this point and attributes to the maritime transport the largest productive dimension, with 12,600 million Euros equivalent to 48% of the entire maritime system, estimating the multiplier at 2.7.

This means that the sector has a strong capacity to produce profit: the national system creates production for over 270 Euros any additional 100 Euros going to shipping because of new investments or increased consumptions and exports.

From the occupational point of view, 26,800 labour units employed in the maritime transport activate over 54,700 labour units in the other branch of the economy.

Therefore, the overall shipping sector employs on the whole 81,500 people, with a high multiplier, equal to 3.041. 100 additional labour units in the maritime transport activate 304 in the entire economic system.

Finally, the maritime transport has a very high labour productivity: in 2000 the average production of one labour unit was estimated equal to 518,000 Euros, with a value added of 183,000 Euros.

Ruolo della navigazione e del sistema marittimo nell'economia

Secondo i recentissimi dati resi noti dalla Federazione del Mare sulla base di una ricerca della Fondazione Censis, il settore marittimo occupa una posizione di tutto rispetto nell'economia nazionale e nel 2000, ha prodotto 26.300 milioni di euro, pari al 2,3 del PIL, una misura equivalente a quanto prodotto dal comparto agricolo.

Il Rapporto 2002 sull'economia del mare conferma che la parte prevalente di essa ruota attorno al trasporto per nave di merci e passeggeri e, quindi, attorno alla flotta mercantile, che resta il primo fornitore di servizi di trasporto marittimo.

L'analisi mette bene in luce questa circostanza, attribuendo ai trasporti marittimi la dimensione produttiva più consistente, con 12.600 milioni di euro, pari al 48% di tutto il sistema marittimo e valutandone il moltiplicatore a 2,7. Ciò significa che 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 pertanto nel complesso a 81.500 addetti totali, con un moltiplicatore elevato, pari a 3,04:100 unità di lavoro addizionali nei trasporti marittimi ne attivano complessivamente 304 in tutto il sistema economico.

Infine i trasporti marittimi hanno una produttività del fattore lavoro molto elevata: in media nel 2000 la produzione di una unità di lavoro diretta viene valutata pari a 518.000 euro, con un valore aggiunto di 183.000 euro.



Contributo del mare all'economia

Sea contribution to the economy

	PIL / GDP	Unità di lavoro	
	<i>Million</i>	Dirette / <i>Direct</i>	Totali / <i>Total</i>
Attività marittime industriali / <i>Maritime industrial activities</i>	24.230 (1)	144.240 (1)	310.540 (1)
di cui / <i>of which</i>			
Trasporti marittimi / <i>Maritime transports</i>	12.600	26.800	81.510
Attività Ausiliarie ai trasporti marittimi / <i>Services to shipping</i>	3.455	28.240	44.460
Cantieristica / <i>Shipbuilding</i>	2.515	15.500	50.270
Totale / <i>Total</i>	16.150 (1)	139.470 (1)	139.470 (1)
Attività marittime istituzionali / <i>Maritime institutional activities</i> (2)	2.635	41.540	50.270
TOTALE / TOTAL	26.290 (1)	185.830 (1)	356.075 (1)

1) al netto delle duplicazioni / *net of possibile duplications*

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

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



The maritime markets

World trade and sea traffic

The key event of 2001, from an economic, political and military standpoint, was the grave terrorist attack of September 11th against the United States.

For that matter, the tragedy occurred in the midst of a significant slowdown in the world economy, evident from the early months of 2001 as a result of increases in the price of oil and the end of the cycle of investment expansion.

As early as the second quarter of the year, growth in the United States and in the area of the Euro had stopped, particularly in Germany and Italy, while growth was negative in Japan, whose economy had entered a recession, and in many countries of the Far East. The economic crises in Argentina, Indonesia and Turkey remained grave. As always takes place in times of economic slowdown, acute trade tensions arose between various countries, making the prospect of the WTO negotiations in preparation for the Doha Conference seem highly unlikely.

Following the September 11th attack and the resulting decisions taken by the USA, the situation registered a number of positive developments: it was extremely significant that, just a few days after the attacks, final approval was given for China's entry in the WTO.

On the whole, 2001 registered growth rates in world production and trade that were lower than those recorded for 1999 and 2000, being equal, respectively, to 1,5% and 2% (compared to figures of 3,5% and 12% at the end of 2000). In the early months of 2002, the world economy began receiving positive, albeit limited, signals of recovery from the United States and Europe, although the Japanese economy remained anchored in a period of acute recession.

In the wake of the economic recession, the volume of worldwide maritime traffic for 2001 remained virtually unchanged at the levels of 2000, for a total of 5.435 million tons, compared to the growth rate of 5.1% recorded for the previous year. The primary cause was the drop in the shipments of oil.

International maritime traffic in oil and petroleum products was equal to 1.997 million tons, making for a decrease of 1.5% compared to 2000. Specifically, shipments of crude oil

Servizi internazionali regolari di linea
dell' armamento privato italiano

Regular routes of Italian private shipowners

I mercati marittimi

Commercio mondiale e traffici marittimi

L' evento che ha caratterizzato il 2001 in misura determinante sotto il profilo economico, politico e militare è stato il grave attentato terroristico dell'11 settembre contro gli Stati Uniti.

Peraltro esso si inserisce in un quadro di forte rallentamento dell'economia mondiale, manifestatosi sin dai primi mesi del 2001 a causa del rialzo del prezzo del petrolio e della fine della fase espansiva degli investimenti.

Già nel secondo trimestre dell'anno la crescita negli Stati Uniti e nell'area dell'euro si ferma, in particolare in Italia e Germania, ed è negativa in Giappone, la cui economia è ormai in recessione, e in molti paesi dell'Estremo Oriente. Rimangono gravi le situazioni di crisi in Argentina, Indonesia e Turchia. Come sempre avviene nelle fasi di rallentamento della congiuntura, si vengono a creare acute tensioni commerciali fra paesi, che rendono assai incerta la prospettiva di ripresa del negoziato Wto in vista della conferenza di Doha.

A seguito degli attentati dell'11

settembre ed alle conseguenti decisioni adottate dagli USA, la situazione assume aspetti più positivi: è in proposito significativo il fatto che, pochi giorni dopo gli attentati, sia dato il via libera definitivo all'ingresso della Cina nel Wto.

Nel complesso il 2001 registra tassi di crescita della produzione e del commercio mondiale inferiori a quelli registrati nel 1999 e nel 2000, pari rispettivamente al 1,5% e all'2% (a fronte del 3,5% e del 12% registrati alla fine del 2000).

Peraltro, nei primi mesi del 2002 l'economia mondiale inizia a registrare segnali positivi di ripresa, seppure contenuta, per gli Stati Uniti e l'Europa, mentre per l'economia giapponese permane un periodo di grave crisi.

A seguito della recessione economica, il volume dei traffici marittimi mondiali nel 2001 rimane praticamente stabile sui livelli del 2000, con 5.435 milioni di tonnellate, a fronte della crescita del 5,1% registrata l'anno precedente. Ciò è da imputare soprattutto alla riduzione dei carichi petroliferi.

Il traffico marittimo internazionale



di petrolio e di prodotti petroliferi, è pari a 1.997 milioni di tonnellate, con una riduzione dell'1,5% rispetto al 2000. In particolare i trasporti di greggio sono pari a 1.585 milioni di tonnellate (-1,4%) e quelli dei prodotti a 412 milioni di tonnellate (-1,7%).

I traffici di rinfuse secche registrano invece nel 2001 un incremento, seppure modesto, dello 0,4% per un totale di 2.115 milioni di tonnellate. Ciò è dovuto soprattutto all'aumento della produzione di acciaio in Cina.

Per le cinque principali materie prime secche, secondo i primi dati risulta un incremento a 1.303 milioni di tonnellate nel 2001 (1.288 milioni di tonnellate nel 2000). Il carbone rimane la principale merce secca trasportata, con un totale di 560 milioni di tonnellate (523 milioni di tonnellate nel 2000); seguono i minerali di ferro con 445 milioni di tonnellate (454 milioni nel 2000), e il grano, che si riduce a 220 milioni (230 milioni nel 2000).

La domanda di servizi di trasporto marittimo, espressa dal prodotto tra le tonnellate trasportate e le miglia navigate, nel 2001 è di 22.682 miliardi di tonnellate-miglia, con una riduzione dell'1,5% rispetto al 2000 (anno in cui si registrò un aumento del 4,7%), da imputare soprattutto al

costante sviluppo di traffici di brevi distanza, specie per il petrolio greggio, e alla maggiore autosufficienza in proposito da parte dei paesi atlantici.

Per i carichi di petrolio si registra un totale di 8.015 miliardi di tonnellate-miglia, con una riduzione pari a circa il 2% rispetto al 2000, dovuta in gran parte all'aumento dei volumi trasportati su rotte di brevi distanze e al cambiamento dei partner commerciali, dato che i paesi non-OPEC aumentano la loro quota di mercato. La tendenza per il futuro è per una ulteriore riduzione.

Per quanto riguarda le cinque principali merci secche si registra una crescita dell'1% nel 2001, per un totale di 6.700 miliardi di tonnellate-miglia, a fronte del 7% in più registrato nel 2000.

Per quanto riguarda i traffici containerizzati, nel 2001 si registra un aumento del 4,3%, ridotto rispetto a quello del 12,5% nel 2000 e del 10,2% nel 1999. Questa crescita è la peggiore registrata in tutta la storia del trasporto containerizzato ed è il risultato sia del massiccio numero di nuove unità consegnate nel corso dell'anno, sia dell'incertezza economica, ampliata dagli avvenimenti dell'11 settembre.

totalled 1.585 million tons (-1.4%) and shipments of petroleum products 412 million tons (-1.7%).

Traffic in dry bulk cargo, on the other hand, registered an increase for 2001, albeit at the modest rate of 0.4%, for a total of 2.115 million tons. The primary cause was increased steel production in China.

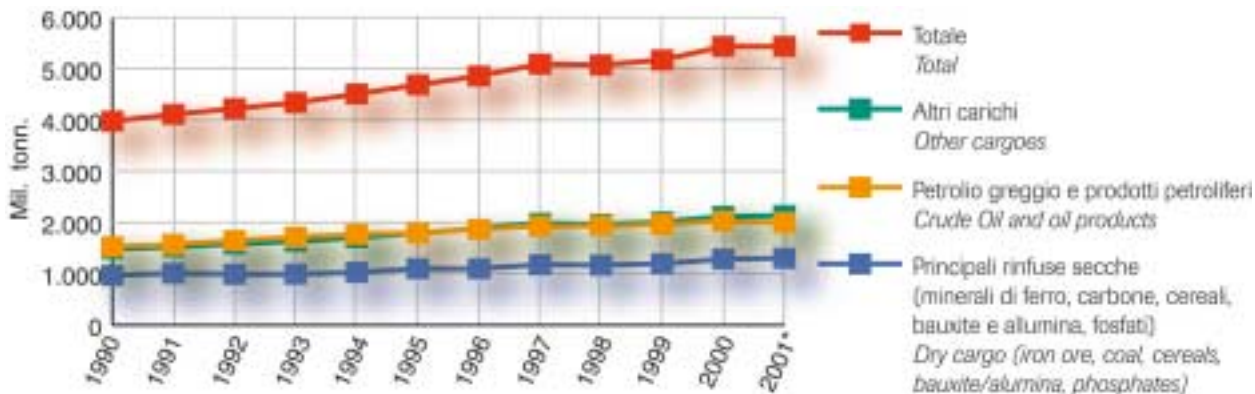
Looking at the five most important dry raw materials, the initial data show that they rose to 1.303 million tons in 2001 (compared to 1.288 million tons in 2000). Coal remained the leading dry cargo, with a total of 560 million tons (523 million tons in 2000), followed by iron ore at 445 million tons (454 million tons in 2000), and grain, which fell to 220 million tons (230 million tons in 2000).

The demand for maritime transport services in 2001, arrived at by multiplying the tons transported and the nautical miles navigated, was 22.682 billion ton-miles, representing a decrease of 1.5% compared to 2000 (when an increase of 4.7% was recorded), due primarily to the constant growth of short-sea traffic, especially for crude oil, as well as the higher level of self-sufficiency in this sector on the part of the Atlantic countries.

Shipments of oil registered a total of 8.015 billion ton-miles, making for a decrease of approximately 2% compared to 2000, largely due to the rise in volumes transported on short-sea routes, as well as a change in the trading partners, given that the non-OPEC countries increased their share of the market. The trend for the future is towards an additional reduction. The five leading dry cargos showed growth of 1% in 2001, for a total of 6.7 billion tons-miles, compared to the figure of 7% recorded in 2000. As for container traffic, it rose by 4.3% in 2001, a lower rate than the 12.5% recorded for 2000 and the 10.2% of 1999. This growth rate was the worst in the history of container transport, being the result of the massive number of new units delivered in the course of the year and the economic uncertainty, which was amplified by the events of September 11th.

Traffici marittimi delle principali commodity

World seaborne trade of main commodities



*stime / estimates

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

Traffico marittimo di materie prime

Maritime traffic of raw materials



IMBARCO (Porti) <i>Embarked (Ports)</i>		SBARCO (Porti) <i>Disembarked (Ports)</i>	
PETROLIO GREGGIO / Crude Oil Mil. Tonn.			
Middle East	789.5	North America	481.5
Caribbean	228.3	Japan	210.2
West Africa	177.3	North Sea	145.9
North Africa	88.3	Mediterranean	241.7
South East Asia	61.9	South America	62.8
Near East	52.6	Others in Asia	404.2
North Sea	81.3	Altri / Others	61.2
Altri / Others	128.3		
TOTALE / Total	1.607,5	TOTALE / Total	1.607,5
CARBONE / Coal 000 Tonn.			
Australia	186.717	Japan	144.456
North America	65.713	Far East	129.398
South Africa	64.980	UK/Continent	89.600
South America	40.418	Mediterranean	30.450
China	55.082	Others in Europe	49.142
Eastern Europe	18.680	South America	22.911
Russia	26.379		
Indonesia	57.782		
Altri / Others	6.953	Altri / Others	56.747
TOTALE / Total	522.704	TOTALE / Total	522.704
MINERALI DI FERRO / Iron ore 000 Tonn.			
South America	174.153	Japan	131.732
Australia	158.070	Far East	129.085
Asia	39.607	UK/Continent	106.607
North America	26.796	Mediterranean	21.596
Africa	31.593	Others Europe	21.831
Scandinavia	19.060	USA	14.166
Altri in Eu / Others in Eu	5.061	Altri / Others	29.323
TOTALE / Total	454.340	TOTALE / Total	454.340
GRANAGLIE / Grain 000 Tonn.			
USA	110.398	Far East	55.050
Canada	18.748	Japan	29.911
South America	37.205	The Americas	42.516
Australia	21.573	Africa	37.342
Eastern Europe	6.468		
Indian Ocean	25.877		
UK/Continent	11.665		
Mediterranean	11.126		
Near East	7.526		
Altri / Others	42.347	Altri / Others	2.790
TOTALE / Total	230.271	TOTALE / Total	230.271

Il 2001 è per le crociere un anno assai tormentato, a causa sia della crisi economica in corso sia degli attentati dell'11 settembre, che influiscono negativamente sull'andamento del settore, interrompendo la crescita dei due anni precedenti. Gli attentati dell'11 settembre provocano il fallimento di alcune compagnie di navigazione e costringono le principali società a variare i loro programmi, modificando gli itinerari, abbassando i prezzi e rivedendo i programmi di ampliamento delle flotte.

Peraltro, nei primi mesi del 2002, a seguito della riorganizzazione del mercato, che comporta la definizione di itinerari considerati più tranquilli dalla clientela, si registra una ripresa delle attività, con un incremento del numero dei passeggeri. Secondo le prime stime i mercati dominanti restano quelli dei Caraibi, del Mediterraneo, dell'Alaska e dell'Europadel Nord. Nel corso del 2002 è prevista l'entrata in esercizio di 15 nuove unità per quasi 20.000 posti letto.

For the cruise industry, 2001 was an extremely troubled year, on account of both the September 11th attack and the economic crisis which had already been underway. These factors had a negative effect on the performance of the sector, interrupting what had been two consecutive years of growth, accompanied by numerous orders of new ships. The September 11th attacks led to the bankruptcy of a number of navigation companies while forcing the leading enterprises to alter their programs, modify their routes and lower their prices, in addition to revising their plans for fleet expansion.

In the early months of 2002, following a reorganisation of the market consisting of a shift to routes considered to be safer by the clientele, there was a revival in activity, with an increase in the number of passengers. According to initial estimates, the dominant markets remain the Caribbean, the Mediterranean, Alaska and Europe. There are plans for the introduction into service of 15 new units – with a guest capacity of almost 20,000 – in the course of 2002.

Mercato mondiale delle crociere / The worldwide cruise market
crocieristi / cruise ship passengers

Paesi d'origine <i>Countries of origin</i>	2001(*)	2000(*)	1999	1998	1997	1996	1995	1994
North America	7.500.000	6.900.000	5.894.000	5.428.000	5.051.000	4.656.000	4.378.000	4.448.000
Europe	1.900.000	2.200.000	2.001.000	1.696.000	1.481.000	1.202.000	1.034.000	856.000
Altri / others	800.000	776.000	850.000	680.000	517.000	443.000	370.000	300.000
Totale mondiale <i>Worldwide total</i>	10.200.000	9.876.000	8.745.000	7.804.000	7.049.000	6.301.000	5.782.000	5.604.000

*Stime / estimates

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati CLIA-Cruise Lines International Association e G.P. Wild International Ltd
 Source: Confitarma processing of data from the CLIA-Cruise Lines International Association and G.P. Wild International Ltd



World fleet

According to the statistics of the Lloyd's Register, at the end of 2001 the world fleet amounted to 574.6 million gross registered tonnes and 812.8 million gross deadweight tonnes. The increase compared to 2000 is 2.5% in terms of gross registered tonnes, 2.2% in terms of deadweight tonnes and 7.8% in terms of TEU.

At the end of 2001 there were 2,695 units, equal to 75.8 million gt (48.6 million compensated gross tonnes), in the worldwide order book for the construction of new ships; of these, 2,015 were cargo vessels, accounting for 74.7 million gt (106.7 million dwt). More than 50% of the worldwide orders should be completed by the end of 2002.

In the course of the year, 1,553 new units were completed, representing 31.3 million gt, while the number of new vessels under construction at the end of the year was 1,352, for 26.2 million gt.

In 2001 the leading shipbuilding countries remained South Korea and Japan, whose combined shipyards hold 67% of all orders in terms of gross registered tonnage and 73% in terms of carrying capacity. China continues to hold third place among shipbuilding companies, while Italy is in fifth place in the world ranking, coming after Poland, and in first place among the countries of the European Union, followed by Germany.

In terms of the types of ships ordered, 37% are tankers, followed by container ships (19%) and bulk carriers, at 16%; ferries, at 3.5 million gt, account for 5% of the total, and passenger ships for 6%, at 4.4 million gt.

Italy is the leader in the construction of cruise ships, holding orders for 13 units (equal to 1.2 million gt), and in the building of passenger/ro-ro cargo ferries, with orders for 11 units (319,900 gt); the country also holds second place, coming after Japan, among the nations that build ro-ro cargo vessels, with orders for 11 units, representing 375,800 gt.

The number of oil tankers sold for demolition in 2001 exceeded that recorded for 2000 on

Flotta mondiale

Secondo le statistiche del Lloyd's Register alla fine del 2001 la flotta mondiale risulta pari a 574,6 milioni di tonnellate di stazza lorda e a 812,8 milioni di tonnellate di portata lorda. L'aumento rispetto alla fine del 2000 è del 2,5% in termini di stazza lorda, del 2,2% in termini di portata lorda e del 7,8% in termini di capacità di caricare TEU.

Alla fine del 2001 risultano 2.695 unità, pari a 75,8 milioni di tsl (48,6 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata) nel carnet mondiale di ordinativi per la costruzione di nuove navi, di cui 2.015 navi da carico per 74,7 milioni di tsl (106,7 milioni di dwt). Oltre il 50% degli ordinativi mondiali dovrebbe essere completato entro il 2002.

Nel corso dell'anno sono completate 1.553 nuove unità per 31,3 milioni di tsl, mentre alla fine dell'anno risultano in costruzione 1.352 navi per 26,2 milioni di tsl. I principali paesi costruttori, anche nel 2001, sono la Corea del Sud e il Giappone, i cui cantieri navali insieme detengono il 67% degli ordinativi in termini di tonnellaggio di stazza lorda ed il 73% in termini di tonnellaggio di portata. La Cina mantiene il terzo posto tra i paesi costruttori,

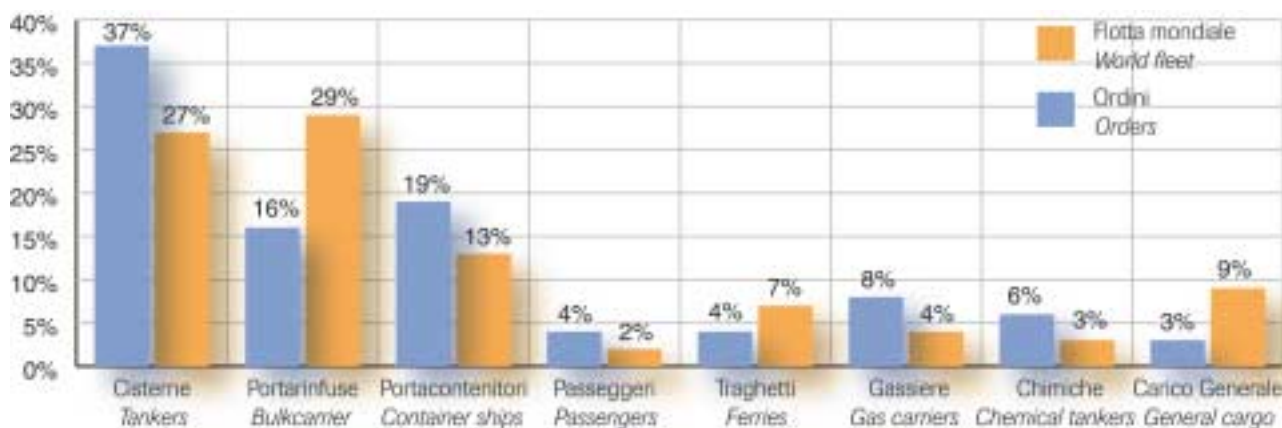
mentre l'Italia è al quinto posto nella graduatoria mondiale, dopo la Polonia, e si pone al primo posto tra i paesi dell'Unione europea, seguita dalla Germania. Sotto il profilo della tipologia del naviglio ordinato, il 37% è rappresentato da navi cisterna, seguite da quelle portacontenitori (19%) e dalle portarinfuse con il 16%; i traghetti, con 3,5 milioni di tsl, rappresentano il 5% del totale e le navi passeggeri il 6%, con 4,4 milioni di tsl.

L'Italia è leader nella costruzione delle navi crociera, con ordini per 13 unità (pari a 1.2 milioni di tsl) e nella costruzione di traghetti passeggeri e ro-ro merci, con ordini per 11 unità (319.900 tsl); essa si situa inoltre al secondo posto tra i paesi costruttori di navi ro-ro merci, dopo il Giappone, con ordini per 11 unità pari a 375.800 tsl.

Il numero delle petroliere vendute per demolizione nel 2001 ha superato quello del 2000, a causa della debolezza del mercato e del previsto arrivo di nuove unità nel corso del 2002. Complessivamente, vengono vendute per demolizione trenta navi, tra VLCC e ULCC, rispetto alle 26 del 2000. Dalle prime statistiche, risulta che le vendite per

Ripartizione per tipi di nave della flotta mondiale e degli ordini ai cantieri al 31/12/2001

Breakdown according to type of ship and orders at shipyards as of 31/12/2001



Fonte / Source: Lloyd's Register

Ordini ai cantieri mondiali per la costruzione di nuove navi al 31 dicembre 2001

Orders at shipyards worldwide for new ships as of 31 December 2001

Tipi di navi <i>Type of ship</i>	000 gt	% sul totale <i>% of total</i>
Cisterne / <i>Tankers</i>	28.394	37,5%
Portacontaineri / <i>Container ships</i>	14.617	19,3%
Portarinfuse / <i>Bulk carriers</i>	12.389	16,3%
Gassiere / <i>Gas tankers</i>	5.847	7,7%
Chimichiere / <i>Chemical tankers</i>	4.834	6,4%
Passeggeri / <i>Passenger ships</i>	3.400	4,5%
Traghetti / <i>Ferries</i>	3.055	4,0%
Carico generale / <i>General cargo ships</i>	2.081	2,7%
Altri tipi di navi / <i>Other types of vessels</i>	1.168	1,5%
Totale	75.785	100%

Fonte / Source: Lloyd's Register

demolizione del 2001 sono significativamente più alte, oltre che per le petroliere, anche negli altri settori, con un aumento di circa il 19% in termini di tonnellaggio, rispetto al 2000. Sarebbero, infatti, complessivamente 672 le navi di ogni tipo vendute, pari a 28,5 milioni di *dwt*, in confronto a 614 navi per 23 milioni di *dwt* nel 2000. Le petroliere e le combinate salgono a 17 milioni di *dwt*, ma il loro numero è più basso (151 unità), a prova del fatto che

sono vendute navi di maggiori dimensioni. Le *bulkcarrier* e le navi di altro tipo demolite ammontano a 521 unità per 11,5 milioni di *dwt*, con un incremento del 17,9% e del 47,4% rispetto al 2000.

La scena marittima mondiale appare dominata da 10 paesi: Grecia, Giappone, Norvegia, Cina, Stati Uniti, Hong Kong, Germania, Corea del Sud, Taiwan e Regno Unito. Nel 2001 questi paesi controllano il 71% della

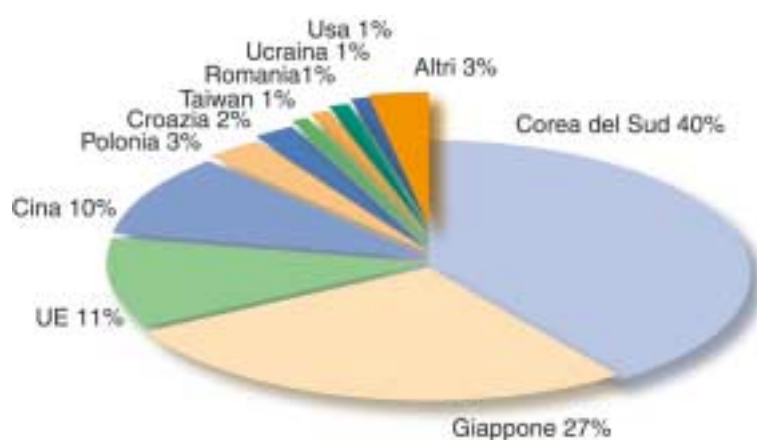
account of the weak market and the planned arrival of new units in the course of 2002. A total of thirty ships of the VLCC and ULCC types were sold for demolition, compared to 26 in 2000. The initial statistics for 2001 show that sales for demolition were significantly higher not only for oil tankers, but in other categories as well, with an increase of approximately 19%, in terms of tonnage, over 2000. A total of 672 ships of all different types were sold, representing 28.5 million dwt, compared to 614 ships for 23.0 million dwt in 2000. The figure for oil tankers and combined vessels rose to 17.0 million dwt, though they were fewer in number (151 units), demonstrating that larger-size ships were sold. The number of



Ripartizione delle commesse ai cantieri al 31 dicembre 2001

Break-down of shipyard orders as of 31 December 2001

Unione europea / European union	
Italia / Italy	2,92%
Germania / Germany	2,76%
Danimarca / Denmark	1,13%
Spagna / Spain	1,12%
Francia / France	0,88%
Finlandia / Finland	0,81%
Paesi Bassi / Netherlands	0,73%
Svezia / Sweden	0,16%
Grecia / Greece	0,08%
Regno Unito / United Kingdom	0,08%
Portogallo / Portugal	0,04%
Belgio / Belgium	0,00%
Austria / Austria	0,00%
Irlanda / Ireland	0,00%
Lussemburgo / Luxembourg	0,00%



Fonte / Source : Lloyd's Register

bulk carriers and miscellaneous types of ships demolished totalled 521 units, for 11.5 millions dwt, figures that represent respective increases of 17.9% and 47.4% over 2000.

The shipping sector worldwide is dominated by 10 countries: Greece, Japan, Norway, China, the United States, Hong Kong, Germany, South Korea, Taiwan and the United Kingdom. In 2001, these countries controlled 71% of the world fleet, 24% of which was registered under their flags in terms of carrying capacity.

Compared to the year 2000, there have not been significant variations in the ranking of the leading fleets, with the exception of the United Kingdom, which took the place of Singapore in tenth position. In 2001 the Greek fleet registered a further increase in the total tonnage controlled, reaching 147.3 million dwt, of which the percentage flying foreign flags is approximately 70%. Norway recorded an increase of 17.6%, the United Kingdom rose by 15.5% and Germany by 12%, while the USA lost roughly 10% of its tonnage.

The use of registers of convenience continued to expand with the practice of flagging-out: with a total of 347.6 million tons of carrying capacity, the registers of the Bahamas, Bermuda, Cyprus, Liberia and Panama

flotta mondiale totale e ne detengono, come registrata sotto le loro bandiere, una quota pari al 24% in termini di tonnellate di portata.

Rispetto al 2000, non vi sono importanti variazioni nella graduatoria delle principali flotte, salvo il caso del Regno Unito, che si pone al decimo posto in sostituzione di Singapore. Per quanto riguarda la flotta greca, nel 2001, si registra un ulteriore aumento del tonnellaggio totale

controllato, che passa a 147,3 milioni di dwt, di cui la quota battente bandiera estera è pari a circa il 70%; la Norvegia registra un incremento del 17,6%, il Regno Unito del 15,5% e la Germania del 12%, mentre gli USA perdono circa il 10% del loro tonnellaggio.

Prosegue l'espansione dei registri di libera immatricolazione, a seguito del fenomeno del *flagging-out*: con 347,6 milioni di tonnellate di portata i registri di

Flotta controllata dai principali paesi marittimi al 1/7/2001

Fleet controlled by the main seagoing countries as of 1 July 2001

Paesi / Country	1997 dwt	1998 dwt	1999 dwt	2000 dwt	2001 dwt
1 Grecia / Greece	118,5	125,3	128,8	135,1	147,3
2 Giappone / Japan	88,7	91,5	95,3	96,3	99,1
3 Norvegia / Norway	51,6	52,5	56,1	54,1	63,7
4 Cina / China	35,3	37,1	38,3	39,2	40,3
5 USA	44,1	44,4	45,5	44,5	40,1
6 Hong Kong	36,0	35,5	32,0	36,7	38,5
7 Germania / Germany	19,0	24,2	28,3	30,9	34,6
8 Corea del sud / South Korea	23,8	25,2	25,2	25,5	26,2
9 Taiwan	15,2	16,1	19,3	19,9	19,8
10 Regno Unito / United Kingdom	21,4	21,4	18,8	16,8	19,4
Totale / Total	453,6	473,2	487,6	499,0	529,0
Flotta mondiale / World fleet	724,2	742,1	750,9	758,5	788,5

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati ISL - Brema
Source: Confitarma processing of ISL - Brema data

Bahamas, Bermuda, Cipro, Liberia e Panama rappresentano il 43,6% della flotta mondiale.

La maggior parte di tale tonnellaggio è attribuibile a Panama e Liberia, per un totale di 52 milioni di tonnellate di portata.

Rispetto al 2000, i cambiamenti nella graduatoria dei principali paesi marittimi interessano soprattutto la Cina, passata dal 5° al 4° posto scavalcando gli

USA, e il Regno Unito che dall'11° passa al 10° posto. L'Italia nel corso del 2001 ha mantenuto la sua posizione, al 14° posto nella graduatoria mondiale. Essa mantiene una posizione di rilievo nel settore del trasporto di passeggeri, dove occupa il terzo posto a ridosso del Giappone e della Grecia.

account for 43.6% of the world fleet.

The majority of this carrying capacity is accounted for by Panama and Liberia, which have a combined total carrying capacity of 52 million tons.

Compared to 2000, the most significant changes in the ranking of the main seagoing countries have been China's rise from 5th to 4th place, during which it passed the USA, and the advance of the United Kingdom from 11th to 10th place. In the course of 2001, Italy maintained its position of 14th in the world ranking, though it plays a significant role in the passenger transport sector, where it holds third place behind Japan and Greece.

Priorità per il 2002

- approfondimenti volti ad ottenere la riduzione dei costi assicurativi, il cosiddetto *war risk* che, a seguito degli attentati del 11 settembre ha comportato un incremento dei costi a carico degli armatori italiani;
- costituzione di un data base contenente informazioni utili sui principali terminal portuali ove si registrano danni alle navi durante la caricazione/d scarica;
- proposte di modifica per alcune clausole dei contratti di noleggio che risultano penalizzanti per gli armatori.

Priorities for the year 2002

-Verifications aimed at obtaining a reduction of insurance costs, the so-called war risk, that after the attacks of 11th September have determined an increase of costs for Italian shipowners;

-Construction of a data base containing information on the principal port terminals where ships are damaged during loading and discharge operations;

-Proposals of amendment of some charter contract clauses that result being penalizing for shipowners



Principali flotte mondiali per registro di iscrizione (navi superiori alle 100 tsl al 1° gennaio 2002)
 Main world fleets by register (ships greater than 100 gt as of 1 January 2002)

	N	000 tsl / gt	% su totale % of total	000 dwt	% su totale % of total
1 Panama	6.245	122.352.071	21,30%	181.821.919	22,37%
2 Liberia	1.566	51.784.010	9,01%	77.011.926	9,47%
3 Bahamas	1.312	33.385.713	5,81%	47.743.464	5,87%
4 Grecia / Greece	1.529	28.678.240	4,99%	48.427.571	5,96%
5 Malta	1.421	27.052.579	4,71%	43.995.421	5,41%
6 Cipro / Cyprus	1.407	22.761.778	3,96%	35.399.871	4,36%
7 Norvegia / Norway	2.363	22.590.771	3,93%	32.343.025	3,98%
8 Singapore	1.729	21.022.604	3,66%	32.555.591	4,01%
9 Cina / China	3.280	16.646.097	2,90%	23.520.003	2,89%
10 Giappone / Japan	7.924	14.564.840	2,53%	17.877.384	2,20%
11 Hong Kong	646	13.709.660	2,39%	22.899.581	2,82%
12 Regno Unito / United Kingdom (1)	1.737	12.086.184	2,10%	13.775.363	1,69%
13 Isole Marshall / Marshall Islands	360	11.718.971	2,04%	19.031.990	2,34%
14 USA	5.824	10.907.179	1,90%	12.724.928	1,57%
15 Russia	4.727	10.247.803	1,78%	7.440.535	0,92%
16 ITALIA / ITALY	1.476	9.654.983	1,68%	10.268.924	1,26%
17 Danimarca / Denmark	1.054	7.108.962	1,24%	8.297.783	1,02%
18 San Vincenzo / Saint Vincent	1.318	7.072.895	1,23%	10.024.761	1,23%
19 Paesi Bassi / Netherlands (2)	1.513	6.854.809	1,19%	6.545.744	0,81%
20 India	1.018	6.688.153	1,16%	10.446.317	1,29%
21 Corea del Sud / South Korea	2.426	6.394.994	1,11%	9.312.856	1,15%
22 Germania / Germany	906	6.300.177	1,10%	7.336.417	0,90%
23 Filippine / The Philippines	1.697	6.029.876	1,05%	8.574.701	1,05%
24 Turchia / Turkey	1.146	5.896.708	1,03%	9.278.219	1,14%
25 Bermuda	121	5.312.780	0,92%	8.350.441	1,03%
26 Malaysia	882	5.207.136	0,91%	7.331.935	0,90%
27 Antigua & Barbuda	840	4.688.330	0,82%	6.051.805	0,74%
28 Francia / France (3)	814	4.677.652	0,81%	6.154.100	0,76%
29 Taiwan	656	4.617.926	0,80%	6.955.597	0,86%
30 Iran	389	3.943.576	0,69%	6.556.299	0,81%
31 Brasile / Brazil	475	3.687.077	0,64%	5.849.361	0,72%
32 Indonesia	2.528	3.613.139	0,63%	4.451.189	0,55%
TOTALE MONDIALE	87.939	574.551.264	100,00%	812.851.269	100%
<i>Worldwide total</i>					

Fonte / Source : Lloyd's Register

(1) incluso Isola di Man; (2) incluso Antille Olandesi; (3) incluso Territori d'Oltremare e isole di Wallis e Futuna
 (1) includes the Isle of Man; (2) includes the Dutch Antilles; (3) includes the overseas territories and the islands of Wallis and Futuna

Internazionalizzazione della flotta mondiale (navi superiori a 1.000 tsl al 1° gennaio 2002)

Internationalisation of the world fleet (ships greater than 1,000 gt as of 1 January 2002)

	Flotta controllata		Bandiera nazionale		Bandiera estera		%	%
	<i>Controlled fleet</i>		<i>National flag</i>		<i>Foreign flag</i>		(1)	(2)
	N	000 dwt	N	000 dwt	N	000 dwt		
1 Grecia / <i>Greece</i>	3.122	145.171	775	45.620	2.347	99.551	68,6%	18%
2 Giappone / <i>Japan</i>	2.880	101.297	708	14.323	2.172	86.974	85,9%	13%
3 Norvegia / <i>Norway</i>	1.401	61.282	676	27.435	725	33.847	55,2%	8%
4 Cina / <i>China</i>	2.007	40.832	1.395	20.959	612	19.873	48,7%	5%
5 USA	841	38.945	251	9.393	590	29.552	75,9%	5%
6 Germania / <i>Germany</i>	2.169	37.212	402	7.258	1767	29.954	80,5%	5%
7 Hong Kong	546	36.354	195	10.962	351	25.392	69,8%	5%
8 Corea del Sud / <i>South Korea</i>	797	25.473	402	7.598	395	17.875	70,2%	3%
9 Taiwan	537	21.812	140	6.724	397	15.088	69,2%	3%
10 Regno Unito / <i>United Kingdom</i>	643	18.224	263	7.774	380	10.450	57,3%	2%
11 Danimarca / <i>Denmark</i>	629	16.896	310	7.980	319	8.916	52,8%	2%
12 Singapore	665	16.890	428	11.528	237	5.362	31,7%	2%
13 Russia	1.679	13.970	1.354	7.027	325	6.943	49,7%	2%
14 ITALIA / <i>ITALY</i>	593	12.585	472	8.488	121	4.097	32,6%	2%
15 India	311	11.407	269	9.963	42	1.444	12,7%	1%
16 Arabia Saudita / <i>Saudi Arabia</i>	103	10.121	46	985	57	9.136	90,3%	1%
17 Turchia / <i>Turkey</i>	568	9.329	451	7.815	117	1514	16,2%	1%
18 Svezia / <i>Sweden</i>	327	7.932	157	1.351	170	6.581	83,0%	1%
19 Brasile / <i>Brazil</i>	164	7.187	141	5.339	23	1.848	25,7%	1%
20 Belgio / <i>Belgium</i>	123	7.057	2	5	121	7052	99,9%	1%
21 Malaysia	293	6.758	218	5.199	75	1.559	23,1%	1%
22 Iran	139	6.221	138	6144	1	77	1,2%	1%
23 Francia / <i>France</i>	215	5.988	121	2.862	94	3.126	52,2%	1%
24 Svizzera / <i>Switzerland</i>	225	5.698	11	525	214	5.173	90,8%	1%
25 Paesi Bassi / <i>Netherlands</i>	651	5.434	484	3251	167	2.183	40,2%	1%
26 Filippine / <i>The Philippines</i>	322	4.926	297	4.279	25	647	13,1%	1%
27 Indonesia	563	4.350	473	3.189	90	1.161	26,7%	1%
28 Spagna / <i>Spain</i>	224	3.727	134	1.712	90	2.015	54,1%	0%
29 Canada	173	3.675	103	843	70	2.832	77,1%	0%
30 Kuwait	34	3.658	31	3.383	3	275	7,5%	0%
Altri / <i>Others</i>	3.303	49.832	2.058	23.047	1.245	26.785	53,8%	6%
Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale <i>Tonnage controlled by unknown shipowners</i>	3.686	51.102			3.686	51.102		
TOTALE MONDIALE <i>Worldwide total</i>	29.933	791.345	12.905	272.961	17.028	518.384	65,5%	100%

Fonte : ISL su dati Lloyd's Maritime Information Services - Source : ISL using data of Lloyd's Maritime Information Services

(1) Quota con bandiera estera / *Portion under foreign flag* (2) Quota su flotta mondiale / *Portion of world fleet*

Principali flotte mondiali per tipo di nave al 1° gennaio 2002 (navi oltre le 1.000 tsl)

World's leading fleets by type of ship as of 1 January 2002 (ships greater than 1,000 gt)

	Passeggeri / Passenger ships		Portacontenitori/Container ships		Cisterne / Tankers		Portarinfuse / Bulk carriers					
	N	000 dwt	N	000 teu	N	000 dwt	N	000 dwt				
1	Grecia	204	560	Germania	739	1.466	Grecia	777	62.477	Grecia	1.322	70.469
2	Giappone	174	518	Taiwan	209	506	Norvegia	527	39.365	Giappone	858	48.621
3	Stati Uniti	121	467	Giappone	200	413	Giappone	749	37.503	Cina	554	22.921
4	ITALIA	144	458	Danimarca	125	381	Stati Uniti	366	28.015	Hong Kong	241	18.196
5	Regno Unito	107	358	Grecia	134	271	Hong Kong	137	15.049	Corea del Sud	193	14.210
6	Norvegia	122	260	Cina	191	253	Singapore	302	9.540	Norvegia	184	12.470
7	Cina	84	190	Regno Unito	97	266	Arabia Saudita	72	9.518	Taiwan	164	10.250
8	Finlandia	35	170	Stati Uniti	80	207	Regno Unito	162	7.937	Stati Uniti	120	5.879
9	Svezia	34	158	Singapore	125	171	Danimarca	147	7.514	Turchia	150	5.828
10	Filippine	68	145	Corea del sud	103	184	Corea del Sud	203	7.008	Germania	132	5.428
11	Francia	48	133	Svizzera	64	132	Russia	360	6.693	India	123	5.313
12	Germania	58	130	Hong Kong	45	109	Cina	297	6.473	ITALIA	76	5.143
13	Malaysia	22	113	Francia	33	102	Svezia	125	6.066	Regno Unito	60	4.461
14	Indonesia	56	93	Israele	30	82	India	112	5.525	Singapore	93	3.482
15	Canada	64	92	Malaysia	38	53	Germania	168	5.028	Filippine	71	3.223
16	Danimarca	30	82	Russia	33	51	ITALIA	233	4.885	Brasile	43	3.203
17	Spagna	40	82	Norvegia	27	50	Belgio	67	4.813	Malaysia	74	2.998
18	Turchia	48	64	Canada	19	33	Taiwan	42	3.542	Belgio	15	1.971
19	Corea del Sud	24	47	Tailandia	28	27	Kuwait	28	3.497	Iran	43	1.915
20	Russia	24	43	Cile	10	23	Brasile	73	3.421	Russia	116	1.884

Fonte: ISL su dati Lloyd's Maritime Information Services
Source: ISL using data of Lloyd's Maritime Information Services**Performance of the charter market**

In 2001 the charter market was heavily influenced by the world economic crisis. Apart from the cruise sector, the events of September 11th did not have a noteworthy effect on the maritime industry, though the shipping traffic in general, along with the related charter results, registered negative trends in all sectors. The figures for the first months of 2002 showed the situation to be worsening.

In the case of the tanker market, 2001 proved to be an especially negative year, both on account of the generally depressed conditions of the world economy and as a result of the policies of the oil-producing nations. The category of ships hardest hit was that of the VLCC, which recorded a sharp drop in charters in the course of the year, with time charters falling from \$80,000 a day to \$20,000 a day. Proof of the poor market conditions is the drastic drop during 2001 in trips to the Middle East, resulting in a sharp decrease in charters. Even though the greater flexibility of smaller-size ships made it possible to limit the impact of the crisis, both the Suezmax and Aframax units saw their market positions deteriorate rapidly in 2001: on the average, time charters priced at \$60,000 a day at the start of the year had fallen to \$20,000 a day by December. Tanker ships of varying sizes used for the transport of petroleum products also had a difficult year in 2001, during which

Andamento dei noli

Il mercato dei noli nel 2001 risente notevolmente della crisi economica mondiale. Gli eventi dell'11 settembre di fatto non influiscono in modo particolare sull'andamento dell'industria marittima, a parte il settore delle crociere, ma in generale i traffici marittimi ed i relativi noli registrano andamenti negativi in tutti i settori. La situazione nei primi mesi del 2002 registra un ulteriore peggioramento.

Per il mercato delle cisterne, il 2001 si rivela un anno particolarmente negativo sia a causa della generale depressione dell'economia mondiale, sia per le politiche dei paesi produttori di petrolio. La categoria di navi che soffre maggiormente è quella delle VLCC che registra una forte caduta dei noli nel corso del-

l'anno con noli *time charter* passati da 80.000\$ al giorno a 20.000\$ al giorno. A dimostrazione della cattiva situazione del mercato sono i viaggi verso l'Estremo Oriente, che nel 2001 calano drasticamente con una relativa forte riduzione dei noli. Anche se la maggiore flessibilità di navi di dimensioni minori consente di limitare l'impatto della crisi, sia le unità *Suezmax* che quelle *Aframax* nel 2001 registrano un rapido deterioramento del mercato: in media i noli *time charter* pari a 60.000\$ al giorno all'inizio dell'anno toccano i 20.000\$ al giorno in dicembre. Anche per le cisterne adibite al trasporto di prodotti petroliferi, di tutte le dimensioni, il 2001 è un anno difficile, nel corso del quale si registrano continue riduzioni dei noli.

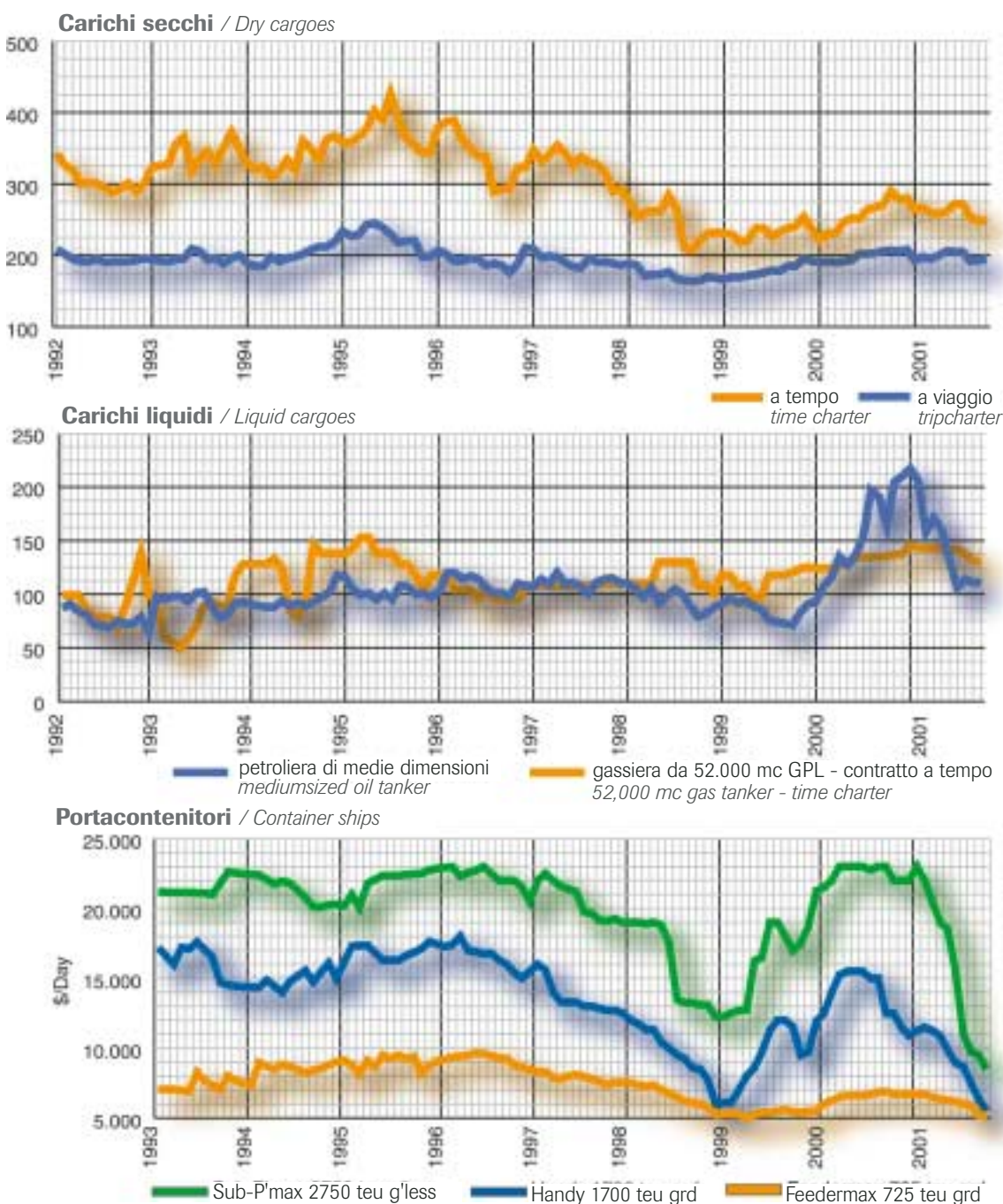
Per il mercato dei carichi secchi, i bassi prezzi delle nuove costruzioni offerti dai cantieri dell'Estremo Oriente nel 1999 e nel 2000 hanno dato vita ad un gran numero di ordini. Le consegne nel corso dell'anno toccano livelli record (8,6 milioni di *dwt* navi *Panamax*, 6,8 milioni di *dwt* navi *Capesize*, 6,6 milioni di *dwt* navi *Handysize*), non compensate

dalle demolizioni totali (8,6 milioni di *dwt*).

Il mercato dei noli delle portacontenitori risente fortemente della crisi economica, che incide su un settore caratterizzato da una sovracapacità dell'offerta di trasporto a seguito del gran numero di nuove costruzioni entrate in esercizio.

continual reductions in charters were registered. In the dry cargo market, the low prices of the newly built vessels offered by the shipyards of the Far East in 1999 and in 2000 have led to a large number of orders. Deliveries made in the course of the year touched records levels (8.6 million dwt of Panamax ships, 6.8 million dwt of Capesize ships, 6.6 million dwt of Handysize ships), and were not offset by demolitions, which totalled 8.6 million dwt. The market for container-ship charters was heavily affected by the economic crisis, which weighed heavily on a sector characterised by a surplus supply of transport due to the large number of newly built ships placed in operation.

Andamento dei noli / Performance of Charter imarket



Fonte: ISL- Brema e Lloyd's Shipping Economist / Source: ISL- Brema and Lloyd's Shipping Economist

European shipping and the Union's maritime policy

In 2001 the European Union again proved to be the leading player in the worldwide trade of goods and merchandise, accounting for more than a third of world trade, and this despite a sharp reduction in imports and stagnation with regard to exports, both situations which are not shown by the figures, given that they refer to the previous year.

According to these figures, in 2000 more than 1.824 million tons of imported and exported merchandise departed from or was sent to the

La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

Anche nel 2001 l'Unione europea si conferma come la principale protagonista dell'interscambio di merci, con più di un terzo del commercio mondiale, nonostante una forte riduzione delle importazioni ed una stagnazione delle esportazioni, che ancora non risultano dai dati statistici riferiti all'anno precedente.

Secondo tali dati, nel 2000, oltre 1.824 milioni di tonnellate di merci, importate ed esportate, hanno trovato origine e destinazione negli stati membri dell'Ue. Di questi scambi con le altre aree economiche continentali, più del 70% (1.291 milioni di tonnellate) è stato effettuato via mare. L'Italia si situa al primo posto in

Importazioni ed esportazioni dell'Unione europea per sistema di trasporto nel 2000

Imports / exports of the European union in 2000 by system of transport

	TOTALE	Mare		Treno		Strada		Aria		Idrovie		Altri		
	Total	Sea		Train		Road		Air		Inland waterways		Others		
	tons	tons	%	tons	%	tons	%	tons	%	tons	%	tons	%	
IMPORTAZIONI / Imports	Austria	38.396.466	1.630.155	4%	15.508.217	40%	6.002.885	16%	31.712	0%	3.992.541	10%	11.230.956	29%
	Belgio	56.152.455	45.973.001	82%	415.421	1%	3.256.574	6%	93.571	0%	2.313.689	4%	4.100.200	7%
	Danimarca	24.285.936	22.763.574	94%	98.550	0%	1.016.860	4%	28.747	0%	*	-	378.206	2%
	Finlandia	38.423.200	19.945.538	52%	11.638.776	30%	3.284.402	9%	15.045	0%	301.690	1%	3.237.750	8%
	Francia	183.798.476	136.169.690	74%	1.233.533	1%	5.462.866	3%	340.044	0%	649.699	0%	39.942.645	22%
	Germania	264.026.981	82.906.465	31%	20.993.473	8%	30.185.882	11%	529.167	0%	17.015.404	6%	112.396.589	43%
	Grecia	32.508.282	28.757.014	88%	260.210	1%	1.306.209	4%	19.239	0%	*	-	2.165.610	7%
	Irlanda	12.321.990	12.184.235	99%	918	0%	57.548	0%	79.135	1%	*	-	154	0%
	Italia	237.275.106	189.943.822	80%	3.621.550	2%	8.198.640	3%	353.978	0%	16	0%	35.157.100	15%
	Lussemburgo	384.340	180.757	47%	46.294	12%	117.731	31%	22.992	6%	16.349	4%	218	0%
	Paesi bassi	175.273.862	128.196.869	73%	127.392	0%	4.310.477	2%	50.990	0%	2.062.365	1%	40.525.769	23%
	Portogallo	27.522.459	27.357.051	99%	8.974	0%	126.112	0%	22.922	0%	*	-	7.400	0%
	Regno Unito	127.889.804	112.233.266	88%	3.167	0%	5.894	0%	887.124	1%	*	-	14.760.353	12%
	Spagna	154.891.029	146.854.756	95%	51.521	0%	3.235.118	2%	119.844	0%	10	0%	4.629.782	3%
Svezia	41.236.134	37.769.092	92%	725.349	2%	2.647.367	6%	84.561	0%	1	0%	9.764	0%	
TOTALE	1.414.386.519	992.865.283	70%	54.733.344	4%	69.214.565	5%	2.679.069	0%	26.351.763	2%	268.542.494	19%	
ESPORTAZIONI / Exports	Austria	11.872.684	1.383.194	12%	3.919.450	33%	6.124.817	52%	55.850	0%	370.717	3%	18.656	0%
	Belgio	27.822.556	21.069.873	76%	1.061.949	4%	4.343.226	16%	571.602	2%	718.262	3%	57.645	0%
	Danimarca	8.793.300	7.534.097	86%	85.156	1%	1.024.641	12%	40.890	0%	*	-	108.516	1%
	Finlandia	12.368.276	10.191.879	82%	526.977	4%	1.519.706	12%	36.410	0%	20.019	0%	73.286	1%
	Francia	46.506.727	33.690.597	72%	2.029.687	4%	7.742.132	17%	387.828	1%	638.411	1%	2.018.071	4%
	Germania	78.600.279	37.516.383	48%	6.977.493	9%	23.392.315	30%	827.815	1%	4.184.364	5%	5.701.909	7%
	Grecia	15.705.669	11.832.584	75%	958.047	6%	2.857.283	18%	25.679	0%	31	0%	32.045	0%
	Irlanda	2.611.468	2.509.732	96%	58	0%	30.983	1%	70.629	3%	*	-	66	0%
	Italia	50.744.546	39.385.647	78%	1.736.067	3%	9.202.192	18%	347.238	1%	32	0%	73.370	0%
	Lussemburgo	888.610	456.184	51%	162.534	18%	250.294	28%	15.353	2%	4.157	0%	88	0%
	Paesi bassi	32.879.456	22.325.322	68%	368.759	1%	6.006.594	18%	405.919	1%	3.249.397	10%	523.465	2%
	Portogallo	3.765.701	3.357.912	89%	7.185	0%	132.699	4%	267.432	7%	*	-	473	0%
	Regno Unito	59.426.312	58.777.665	99%	96.483	0%	*	-	550.825	1%	*	-	1.340	0%
	Spagna	34.163.144	29.635.842	87%	140.644	0%	3.661.358	11%	673.866	2%	2	0%	51.432	0%
Svezia	23.851.057	18.623.592	78%	777.607	3%	4.296.991	18%	133.590	1%	3.662	0%	15.615	0%	
TOTALE	409.999.783	298.290.502	73%	18.848.095	5%	70.585.231	17%	4.410.924	1%	9.189.055	2%	8.675.976	2%	

Fonte / Source: Eurostat 2002

tale *import-export* marittimo dell'Unione europea, con una quota pari al 18% del totale.

Inoltre, circa il 30% degli scambi intracomunitari utilizzano la via marittima, una percentuale seconda solo al trasporto stradale.

A fine 2001 gli Stati membri dell'Unione europea controllano il 33% della flotta mondiale, anche se poco più di un terzo di questo tonnellaggio risulta iscritto nei

registri marittimi nazionali.

E' da notare l'aumento della flotta di bandiera britannica, verificatosi a seguito della nuova politica marittima in campo fiscale. Essa oltre ad essere diventata la decima flotta mondiale per controllo armatoriale è passata al secondo posto tra le flotte di bandiera dell'Unione europea.

member countries of the EU.

Of this trade activity with the other economic areas of the continent, more than 70% (1.291 million tons) took place by sea.

Italy holds first place in the European Union's ranking of maritime importers-exporters, with a share equal to 18% of the total.

Taken as a whole, roughly 30% of all trade within the European union moves by sea, a percentage second only to roadway transport.

As of the end of 2001, the member countries of the European Union controlled 33% of the world fleet, though only a third of this tonnage was entered on their national maritime registers.

Worthy of note is the increase in the fleet reg-

Acquisti e vendite intracomunitarie per sistema di trasporto nel 2000

Purchases and sales within the European union in 2000 by system of transport

	TOTALE	Mare		Treno		Strada		Aria		Idrovie		Altri	
	Total	Sea		Train		Road		Air		Inland waterways		Others	
	tons	tons	%	tons	%	tons	%	tons	%	tons	%	tons	%
Austria	28.219.263	260.512	1%	5.066.869	18%	20.431.031	72%	16.124	0%	487.652	2%	1.957.075	7%
Belgio	174.305.490	26.497.773	15%	5.117.970	3%	65.284.125	37%	20.630	0%	30.378.972	17%	47.006.020	27%
Danimarca	20.639.466	14.741.864	71%	309.272	1%	3.900.790	19%	8.783	0%	*	-	1.678.756	8%
Finlandia	18.843.009	18.368.335	97%	48.938	0%	406.491	2%	15.953	0%	604	0%	2.688	0%
Francia	150.711.695	29.644.916	20%	10.887.025	7%	94.288.375	63%	114.456	0%	5.000.140	3%	10.776.783	7%
Germania	255.108.085	25.112.010	10%	8.729.056	3%	123.630.729	48%	33.626	0%	66.998.162	26%	30.604.501	12%
Grecia	20.849.099	8.603.649	41%	168.532	1%	11.569.518	55%	268.580	1%	452	0%	238.370	1%
Irlanda	18.449.509	8.728.983	47%	48.422	0%	1.396.328	8%	20.565	0%	1	0%	8.255.209	45%
Italia	89.582.412	17.556.356	20%	12.915.417	14%	42.725.580	48%	81.215	0%	14.141	0%	16.289.703	18%
Lussemburgo	18.310.379	*	-	4.446.840	24%	10.232.439	56%	1.140	0%	871.258	5%	2.758.703	15%
Paesi Bassi	130.023.243	31.714.124	24%	2.218.182	2%	57.005.367	44%	27.801	0%	26.566.130	20%	12.491.640	10%
Portogallo	24.501.058	10.205.082	42%	230.627	1%	12.422.356	51%	18.157	0%	*	-	1.624.836	7%
Regno Unito	80.096.430	70.497.392	88%	967.791	1%	5.034.014	6%	252.356	0%	3.744	0%	3.341.133	4%
Spagna	64.668.246	23.278.701	36%	1.736.660	3%	39.465.115	61%	61.951	0%	3.786	0%	122.034	0%
Svezia	29.507.584	25.539.798	87%	444.530	2%	2.746.014	9%	54.969	0%	408	0%	721.865	2%
TOTALE	1.123.814.968	310.749.494	28%	53.336.131	5%	490.538.272	44%	996.307	0%	130.325.448	12%	137.869.316	12%
Austria	27.256.785	60.025	0%	4.930.873	18%	21.380.078	78%	19.172	0%	546.622	2%	320.015	1%
Belgio	154.770.051	19.174.127	12%	9.071.182	6%	96.132.414	62%	31.220	0%	22.628.106	15%	7.733.003	5%
Danimarca	35.000.098	27.427.692	78%	226.077	1%	4.156.185	12%	182.260	1%	*	-	3.007.883	9%
Finlandia	25.072.103	23.696.557	95%	79.802	0%	626.601	2%	8.567	0%	622.013	2%	38.563	0%
Francia	147.789.928	28.367.722	19%	14.288.114	10%	83.192.943	56%	60.229	0%	13.794.841	9%	8.086.080	5%
Germania	206.921.123	13.514.990	7%	17.364.065	8%	124.054.125	60%	77.443	0%	29.708.869	14%	22.201.631	11%
Grecia	7.971.076	6.187.062	78%	23.149	0%	1.593.155	20%	148.506	2%	12.780	0%	6.424	0%
Irlanda	9.048.508	2.721.967	30%	9.961	0%	991.551	11%	19.043	0%	*	-	5.305.986	59%
Italia	66.960.017	13.081.895	20%	2.538.807	4%	36.277.505	54%	55.238	0%	864	0%	15.005.707	22%
Lussemburgo	14.248.164	*	-	1.822.103	13%	11.609.197	81%	21.325	0%	442.849	3%	352.690	2%
Paesi Bassi	205.278.218	22.170.784	11%	2.912.374	1%	63.998.511	31%	124.746	0%	60.077.648	29%	55.994.155	27%
Portogallo	12.346.653	3.675.370	30%	66.884	1%	8.484.686	69%	97.857	1%	*	-	21.856	0%
Regno Unito	137.371.407	121.821.079	89%	687.828	1%	7.101.394	5%	244.807	0%	30	0%	7.516.269	5%
Spagna	60.475.413	15.795.350	26%	1.152.566	2%	39.215.459	65%	3.077.723	5%	2.185	0%	1.232.130	2%
Svezia	49.145.421	35.498.445	72%	9.495.952	19%	4.094.206	8%	25.744	0%	9.812	0%	21.262	0%
TOTALE	1.159.654.962	333.193.065	29%	64.669.735	6%	502.908.012	43%	4.193.880	0%	127.846.618	11%	126.843.653	11%

Fonte / Source: Eurostat 2002

Flotta dell' Unione europea al 31 dicembre 2001 (navi oltre le 100 tsl)*The European union fleet as of 31 December 2001 (ships greater than 100 gt)*

	N	gt	% su totale / of total	dwt	% su totale / of total
1 Grecia / Greece	1.529	28.678	33,7%	48.427	44,2%
2 Regno Unito / United Kingdom	1.737	12.086	14,2%	13.775	12,6%
3 ITALIA / ITALY	1.476	9.655	11,3%	10.269	9,5%
4 Danimarca / Denmark	1.054	7.109	8,5%	8.298	7,6%
5 Paesi Bassi / Netherlands	1.513	6.855	8,0%	6.546	6,0%
6 Germania / Germany	906	6.300	7,4%	7.336	6,7%
7 Francia / France	814	4.677	5,5%	6.154	5,6%
8 Svezia / Sweden	578	2.958	3,5%	1.762	1,6%
9 Spagna / Spain	1.545	2.147	2,5%	1.902	1,7%
10 Finlandia / Finland	284	1.595	1,9%	1.192	1,1%
11 Lussemburgo / Luxembourg	68	1.469	1,7%	1.995	1,8%
12 Portogallo / Portugal	456	1.199	1,4%	1.678	1,5%
13 Irlanda / Ireland	193	300	0,4%	150	0,1%
14 Belgio / Belgium	185	151	0,2%	13	0,0%
15 Austria / Austria	8	35	0,0%	46	0,0%
Totale / Total	12.346	85.214	100,0%	109.543	100%
Totale mondiale / Total worldwide	87.939	574.551		812.851	
% flotta UE su totale / % of EU fleet out of total			14,8%		13,5%

Fonte / Source : Lloyd's Register

istered under the British flag, a development which took place following the introduction of a new tax policy in the maritime sector. In addition to becoming the world's tenth largest fleet in terms of ownership control, it has moved into second place among the flag fleets of the European Union.

Joint maritime transport policy

The main themes of joint EU maritime policy for 2001 revolved around: the White Book on transport activities, entitled "A Time for Choices" and approved in September of 2001; the ERIKA I package, which became operative in January of 2002, and the ERIKA II package, currently being completed, both of which are designed to improve security on the seas and the protection of the marine environment; procedures for the liberalisation of port services, plus instruments designed to strengthen the competitiveness of the European fleets.

In the wake of the September 11th attacks, and under significant stimulus from the United States, significant attention has also been focused on reinforcing security measures onboard ships and at ports, with an eye towards an imminent convention of the IMO by the end of 2002, and in order to limit the amounts of insurance premiums (war risk). With regard to the White Book, the European Council and Parliament, in endorsing the principles presented by the document on the growth of transport activities, emphasises the need to implement a gradual policy which also

Politica comune dei trasporti marittimi

I principali temi di politica comune dei trasporti marittimi nel 2001 si incentrano: sul Libro bianco in materia di trasporti, intitolato "L'ora delle scelte", adottato nel settembre 2001; sul primo pacchetto ERIKA I, entrato in vigore nel gennaio 2002, e sul pacchetto ERIKA II, in corso di completamento, questi ultimi entrambi volti a migliorare la sicurezza in mare e la protezione dell'ambiente marino; sulle modalità di liberalizzazione dei servizi portuali e sugli strumenti volti a potenziare la competitività della flotte europee.

Inoltre, a seguito degli attentati terroristici dell'11 settembre, sotto forte impulso degli Stati Uniti, grande attenzione è rivolta al rinforzo delle misure di sicurezza a bordo delle navi e nei porti, in vista di una apposita Convenzione dell'IMO entro il

2002, e al contenimento dei premi assicurativi (war risk)

Quanto al Libro bianco, Consiglio e Parlamento europei nel condividere i principi ivi contenuti in merito alla crescita dei trasporti, sottolineano la necessità di attuare una politica graduale, che tenga anche conto di pianificazione territoriale, educazione dei cittadini, economia fiscale, ricerca, urbanistica, ecc..

Pieno supporto viene dato alla Commissione europea su priorità quali: il riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto; la ricerca di tariffe giuste con l'incorporazione delle esternalità corrispondenti; la lotta contro le strozzature e il degrado ambientale; la centralità del ruolo dei cittadini, degli utilizzatori e dei passeggeri. In merito al trasporto marittimo e fluviale, vi è ampio consenso sulla promozione del trasporto marittimo a corto raggio (short sea shipping) in ragione delle sue potenzialità per il traffico merci, in particolare per alcune aree

geografiche europee.

Un maggior uso della modalità marittima, peraltro, richiede il miglioramento di installazioni adeguate nei porti e la massima efficienza durante i transiti, sia a livello materiale che documentale. In tal senso, è stata adottata la direttiva 2002/6/CE, mirante all'introduzione di un modello uniforme per i formulari FAL dell'IMO, utilizzati dalle navi di qualsiasi bandiera in arrivo o in partenza da porti comunitari, che entro settembre 2003 dovrà essere recepita nell'ordinamento giuridico interno degli Stati comunitari.

Tutte le proposte miranti a promuovere l'intermodalità, l'interoperabilità e l'armonizzazione tra i sistemi di trasporto sono accolte positivamente e dovrebbero concretizzarsi a breve. In particolare, la Commissione ha avviato consultazioni con l'industria e con gli Stati membri, per armonizzare e normalizzare alcune caratteristiche delle unità di carico intermodale (UCI) prima di presentare una proposta legislativa.

Proseguono in seno alle istituzioni competenti le discussioni sull'attuazione del regolamento attinente al programma MARCO

POLO (2003-2010). Dotato di 115 milioni di euro per il quinquennio 2003-2007, tale programma intende intervenire nel mercato del trasporto merci e dei servizi logistici ad esso collegati, per ridurre la congestione sulle strade e migliorare le prestazioni ambientali sostenendo tre tipi di azioni: a) azioni volte a trasferire il più possibile traffico merci dalla strada verso la ferrovia, i trasporti marittimi a corto raggio e le vie navigabili interne; b) azioni catalizzatrici innovative volte a superare le barriere strutturali presenti nel mercato comunitario, che ostacolano il suo buon funzionamento (per esempio Alpi e Pirenei), la competitività dello *short sea shipping*, della ferrovia e delle vie navigabili interne e/o l'efficienza della catena dei trasporti; infine, c) azioni comuni di apprendimento volte a migliorare i servizi commerciali offerti sul mercato e le conoscenze logistiche nel settore merci, promuovendo metodi e procedure avanzate di cooperazione al fine di aumentarne la qualità delle prestazioni ambientali.

Indipendentemente dalle formule di finanziamento esistenti, le discussioni sul Libro bianco hanno

takes into account territorial planning, the education of citizens, tax economics, research, town-planning etc..

Full support is given to the European Commission on priorities such as: restoring the balance between the different modes of transport; formulating equitable fee schedules that include the corresponding external costs; fighting environmental obstructions and deterioration; the central role of citizens, users and passengers.

On the subject of sea and river transportation, there is a broad consensus on the need to promote short sea shipping, on account of its potential in the cargo-traffic sector, and especially in a number of the geographic areas of Europe.

An increased use of the sea mode of transport also calls for the upgrading of adequate installations in ports, as well as the utmost efficiency during transit operations, in terms of both materials and documentation. Along these lines, Directive 2002/6/EC has been adopted for introduction of a uniform model for the FAL forms of the IMO, to be utilised by ships arriving in and departing from European-Community ports, no matter what flag they sail under; the directive must be transposed into national legislation passed by the member countries of the EU no later than September 2003.

All the proposals designed to promote inter-modal and inter-operational efficiency, as well as the harmonisation of the different transport systems, were given a positive response and should take concrete form in the near future. Namely, the Commission has begun consultation with the industry and with the member countries in order to harmonise and normalise a number of characteristics of the inter-modal cargo units (UCI) before presenting a legislative proposal.

Discussion continues within the relevant institutions regarding implementation of the regulations for the MARCO POLO program (2003-2010). Funded with 115 million Euro for the five-year period 2003-2007, this program is aimed at the cargo-transport market and the related logistical services, with the objective of reducing roadway congestion and improving environmental performance by supporting three different types of initiatives: a) initiatives designed to transfer as much cargo traffic as possible from roads to railways, short sea shipping and navigable inland waterways; b) catalysing, innovative initiatives meant to overcome the structural barriers which represent obstacles to the performance of the European-Community market (for example, the Alps and the Pyrenees), jeopardising the competitiveness of short sea shipping, of the railways and of navigable waterways, and/or undermining the efficiency of the transport chain; finally, c) joint educational initiatives designed to improve the commercial services offered on



the market and logistical know-how in the cargo sector, promoting methods and advanced procedures of cooperation in order to increase the quality of environmental performance.

Apart from the existing approaches to financing, discussions of the White Book have highlighted the need to coordinate all the European policies (RTE, structural funds, the Cohesion Fund, Interreg, Ispa, etc.), together with the policies of the individual countries and regions, in order to ensure action at a suitable critical mass.

In addition to the political debate, the national offices for the promotion of short sea shipping, members of the recently founded European Short-Sea Network, or ESN, together with representatives of the national governments (Focal Point), are working to draw up a Europe-wide map of "bottlenecks"; together with a set of best practices, at the same time working to stimulate synergy between the supply and demand.

This promotional effort is further strengthened by a three-way agreement signed by the Ministers of Transportation of Spain, France and Italy in February of 2002 in Leghorn. The initiative in question, which has the support of the European Commission, shall consist of in-depth study and reflection on the part of three groups of experts (Ports; Administrative Procedures and Incentive Tools; Maritime Transportation Services) whose ultimate goal is the further acceleration of the process through which concrete measures/projects are identified.

Competitiveness of the fleets of the European Union

Preservation of the guidelines on State aid to maritime transport, as adopted by the Commission in 1997, remains a key point for the European shipping industry. The considerations made at the time of the revision of these guidelines, initiated by the Commission at the end of 2001, stress the positive impact of the social and tax incentives on the fleet registered under the European union flag, as well as on the secondary economic activities and on the employment of European union seafarers.

In an attempt to restore the tax-related competitiveness of European union fleets, the tonnage-tax has been confirmed as the standard practice for shipping companies, being capable of guaranteeing certainty regarding the level of taxation on shipowners' income while simplifying the related formalities.

An increasing number of EU countries are including in their tax legislations measures for the lump-sum calculation of shipowners' income; such measures can not only serve as tools for reinforcing the competitiveness of the national flag, but also as a means of attracting to a given national territory navigation enter-



messo l'accento sull'esigenza di un coordinamento di tutte le politiche europee (RTE, Fondi strutturali, Fondo di coesione, Interreg, Ispa, ecc.) e le politiche degli Stati e delle regioni per produrre una massa critica adeguata.

Parallelamente al dibattito politico, gli Uffici nazionali di promozione di trasporto marittimo a corto raggio, membri della rete comunitaria (*European Shortsea Network-ESN*), di recente costituzione, insieme ai rappresentanti delle amministrazioni nazionali (*Focal Point*), stanno lavorando per l'elaborazione di una mappatura a livello europeo dei "colli di bottiglia" e delle *best practice* e per la stimolazione delle sinergie tra l'offerta e la domanda.

Questa azione di promozione è ulteriormente arricchita dall'accordo trilaterale siglato tra i Ministri dei trasporti di Spagna, Francia e Italia, a Livorno nel febbraio 2002. Tale iniziativa, che beneficia del supporto della Commissione europea, mira attraverso una riflessione approfondita in seno a tre gruppi di esperti (Porti, Procedure ammini-

strative e strumenti di incentivazione, Servizi di trasporto marittimo), a velocizzare ulteriormente il processo di identificazione di misure/progetti concreti.

Competitività delle flotte comunitarie

Il mantenimento degli orientamenti sugli aiuti di Stato nel campo dei trasporti marittimi adottati nel 1997 dalla Commissione rimane un punto fermo per l'armamento europeo. La riflessione intorno alla revisione di tale orientamento, avviato a fine 2001 in seno alla Commissione, pone in rilievo l'impatto positivo delle misure di incentivazione sociale e fiscale sulla flotta immatricolata sotto bandiera comunitaria, sull'indotto e sull'impiego di marittimi comunitari.

Sul piano del recupero di competitività fiscale delle flotte comunitarie, è proseguita l'affermazione della *tonnage-tax* quale criterio di tassazione sempre più tipico delle imprese di navigazione, in grado di garantire certezza del livello impositivo sul reddito armatoriale e semplificare gli adempimenti fiscali ad



esso connessi.

Un numero sempre crescente di Paesi della UE sta infatti procedendo ad inserire nei propri ordinamenti tributari misure di determinazione forfetaria del reddito armatoriale, che possano rappresentare strumenti sia di rafforzamento della competitività della bandiera, sia di attrazione sul territorio nazionale di imprese di navigazione collocate all'estero.

Infatti, seguendo un ordine cronologico, oltre che in Grecia, Norvegia, Olanda, Germania, Finlandia e da ultimo nel Regno Unito, la *tonnage-tax* sta per trovare cittadinanza nella legislazione di altri Paesi quali Danimarca e Svezia ed è in fase di discussione in diverse altre realtà importanti dello *shipping* comunitario. In Italia essa è inclusa nella legge delega per la riforma fiscale.

In particolare nel Regno Unito - secondo gli intendimenti iniziali e sulla scia degli egregi risultati prodotti in Olanda, dove la flotta nazionale ha fatto registrare per il quarto anno successivo un aumento, con effetti positivi anche sull'occupazione, soprattutto

tutto di personale di terra - la *tonnage-tax* sta arrestando il costante declino prodottosi negli ultimi anni dell'industria marittima nazionale, nonché dell'occupazione nel settore, contribuendo al contrario a determinare un clima fiscale favorevole al rientro delle attività di *shipping* di proprietà britannica.

Il regime di *tonnage-tax* introdotto nel Regno Unito - cui si collegano i rilevanti effetti positivi anche in termini di iscrizioni di naviglio nel registro nazionale - si caratterizza per essere di tipo opzionale, nel senso che le imprese possono scegliere se entrarvi o meno, con un obbligo minimo di permanenza di 10 anni, estensibile a tutte le società appartenenti al gruppo, e soprattutto svincolato da requisiti inerenti la bandiera utilizzata (c.d. *flag-blind*), nonché da particolari obblighi circa la tipologia del mercato di impiego della nave (traffici internazionali o di cabotaggio).

Costruzioni navali

La quinta relazione della Commissione europea sullo stato della cantieristica mondiale,

prises located abroad.

In fact, after having been introduced (in chronological order) in Greece, Norway, Holland, Germany, Finland and, most recently, in the United Kingdom, the tonnage-tax is about to be included in the legislation of other countries, such as Denmark and Sweden, while it is being discussed in a number of other major centres of European-Community shipping. In Italy, the tonnage-tax is part of the delegated law for tax reform.

Looking at the specific case of the United Kingdom - in terms of the initial observations, and in wake of the more than positive results achieved in Holland, where the national fleet has registered an increase for the fourth consecutive year, with positive fallout for employment as well, especially as regards land personnel - the tonnage tax is countering the constant decline that had been shown by the national maritime industry in recent years, as well as by levels of employment in the sector, contributing, on the contrary, to creating a tax system favourable to the return of shipping activities under British ownership.

The tonnage-tax mechanism adopted in Great Britain - where there has also been a noteworthy positive effect in terms of vessels entered in the national register - is an optional system, meaning that the enterprises may choose whether to participate or not, with the requirement of a minimum permanence of 10 years, extendible to all the companies belonging to a given group and, most importantly, not tied to requirements involving the flag flown (the so-called "flag-blind") or to other obligations concerning the type of market in which the ship is used (international traffic or cabotage).

Shipbuilding

The fifth report of the European Commission on the state of shipbuilding worldwide, approved at the end of April 2002, confirms the leading position held by Korean shipyards, despite a slight decrease in their market share of new orders, which went from a figure of 36% in 2000 to 30% in 2001.

The report notes that the market is penalised by a serious imbalance between supply and demand resulting from the especially aggressive price policies of the Korean shipyards for some types of vessels.

In a number of cases the resulting losses have been offset through financial restructuring operations which, in the opinion of the Commission, do not comply with the regulations of the World Trade Organisation (WTO) on the subject.

Even though temporarily and inferior to the previous aid regime in favour of the European shipbuilding, the Regulation proposal introduced by the Commission in 2001 is aimed at restoring a programme of aids only for the

segments that have been damaged by the unfair competition of Korea – such as container ships, chemical tankers and product tankers. The aids should arrive at a maximum of 6% of the contractual value and in particular circumstances at 14%, and respect some formalities granting the transparency of the EU aid programme.

The new orders reached their highest point ever in 2000, with a brief pause in terms of price levels, but they fell substantially in 2001, with inevitable consequences on prices, as a result of the repercussions of the US recession and the terrorist attacks of September 11th on demand for charters and cruises.

The decrease in orders for container ships and cruise ships has undermined the market shares of Korea and the EU, which are traditionally strong in these segments.

Coastal shipping

On the subject of the implementation of (EEC) Regulation no. 3577/92 on the liberalisation of coastal shipping in the member countries of the European Union, an important new development is the decision on the part of the Greek government to move up to 1 November 2002 the liberalisation of regular passenger and ferry services, as well as of those services performed by ships of less than 650 gross tonnes, a measure that had originally been scheduled for 1 January 2004.

The Greek law, passed in 2001, establishes a new regulatory framework which, beginning on 1 November 2002, shall govern the regularly scheduled cargo and passenger transport services to, from and among the Greek islands, with the exception of cruise services. Additional regulations of implementation are expected in September of 2002. To benefit from the liberalisation, a "preventive declara-

adottata a fine aprile 2002, conferma il primato dei cantieri coreani, nonostante una lieve riduzione della loro quota di mercato per le nuove ordinazioni, passate dal 36% nel 2000 al 30% nel 2001 e si rileva che il mercato resta penalizzato da un grave squilibrio fra domanda e offerta, dovuto alle pratiche tariffarie particolarmente aggressive dei cantieri coreani per alcune tipologie di naviglio.

In alcuni casi le perdite risultanti sono state compensate mediante operazioni di ristrutturazione finanziaria che, a parere della Commissione, non sono conformi alle norme in materia dell'Organizzazione Mondiale per il Commercio (OMC).

La proposta di regolamento introdotta dalla Commissione nel 2001 si prefigge di ripristinare, anche se temporaneamente ed in misura inferiore al precedente regime generale a favore della cantieristica europea, un regime di aiuti mirati ai soli segmenti di naviglio lesi dalla concorrenza sleale della Corea, quali, le navi portacontainer, le chimichiere e le navi porta prodotti. E' prevista un'intensità di aiuto fino a un

massimale del 6%, in generale e, in talune circostanze, fino a quello del 14% del valore contrattuale, salvo il rispetto di alcune formalità per assicurare la massima trasparenza degli aiuti concessi nell'UE.

Le nuove ordinazioni hanno raggiunto il massimo storico nell'anno 2000, con un breve sollievo a livello dei prezzi, ma hanno subito una contrazione sostanziale nel 2001, con le inevitabili conseguenze in seguito alla recessione americana e agli effetti degli attacchi terroristici dell'11 settembre su noli e crociere.

La contrazione delle ordinazioni di navi portacontainer e da crociera ha intaccato le quote di mercato della Corea del Sud e dell'UE, che tradizionalmente sono forti in questi segmenti.

Cabotaggio marittimo

In relazione all'attuazione del Regolamento (CEE) n.3577/92, relativo alla liberalizzazione del cabotaggio nei paesi membri dell'Unione europea, una importante novità è rappresentata dalla decisione del Governo greco di anticipare al 1



novembre 2002 la liberalizzazione, inizialmente fissata al 1 gennaio 2004, dei servizi regolari di passeggeri e di traghetto e di quelli effettuati con navi di meno di 650 tonnellate lorde.

La legge greca, adottata nel 2001, stabilisce il nuovo quadro normativo che regolerà dal 1 novembre 2002 i servizi regolari di trasporto merci e passeggeri con e tra le isole greche ad esclusione dei servizi di crociera. Ulteriori regolamenti di attuazione sono attesi per settembre 2002. La liberalizzazione viene subordinata ad un regime di "dichiarazione preventiva" al Ministro della Marina Mercantile, che dopo il parere favorevole della nuova Autorità competente in materia (*Coastal Shipping Council*), rilascia autorizzazioni annuali per effettuare i servizi in osservanza di numerose condizioni. Da sottolineare anche la recente decisione della Commissione di adire la Corte di Giustizia per mancata conformità di alcune disposizioni del Codice della navigazione greco con il

Regolamento 3577/92.

Nella quarta relazione della Commissione europea sull'attuazione del Regolamento (CEE) n.3577/92 per il periodo 1999-2000, si descrive l'impatto di questa penultima fase della liberalizzazione del cabotaggio che ha interessato i servizi di linea di trasporto passeggeri e di traghetto, nonché i servizi di cabotaggio con le isole in quattro Stati mediterranei (Francia, Italia, Portogallo e Spagna).

In merito allo sviluppo dei mercati, la relazione sottolinea che l'ultima fase della liberalizzazione non ha comportato perturbazioni del mercato: i volumi di merci (260, 99 milioni di tonnellate nel 1999) e il numero di passeggeri (152 milioni nel 1999) trasportati sono rimasti relativamente stabili. I cinque Stati membri interessati dalla liberalizzazione (Spagna, Francia, Grecia, Italia e Portogallo) hanno affrontato la nuova fase migliorando la qualità delle loro flotte.

tion" must be made with the Minister of the Merchant Marine, which, after receiving a favourable opinion from the new authority regulating the sector (the Coastal Shipping Council), issues annual authorisations for operation of the services in compliance with numerous conditions. Worth noting is the recent decision of the European Commission to appeal to the Court of Justice against the failure of a number of measures in the Greek Code of Navigation to comply with Regulation 3577/92.

The fourth report of the European Commission on the implementation of (EEC) Regulation no. 3577/92 for the period 1999-2000 describes the impact of this, the next to the last phase in the liberalisation of coastal shipping, which has involved regularly scheduled passenger and ferry transport services, as well as coastal shipping services with the islands of the four Mediterranean states (France, Italy, Portugal and Spain).

Regarding the development of the markets, the report stresses that the latest phase of liberalisation has not led to distortions on the market: the volume of cargo (260, 99 million tons in 1999) and the number of passengers (152 million in 1999) transported remained relatively stable. The five member countries involved in the liberalisation (Spain, France, Greece, Italy and Portugal) have dealt with the new phase by raising the quality of their fleets.

Priorità per il 2002

- mantenimento degli orientamenti sugli aiuti di stato nel campo dei trasporti marittimi adottati nel 1997;
- proposta di regolamento per le costruzioni navali che preveda un meccanismo difensivo temporaneo;
- monitoraggio della liberalizzazione del cabotaggio nel Mediterraneo.

Priorities for the year 2002

- Preservation of the guidelines on State Aids for the maritime transport adopted in 1997.
- Regulation proposal for shipbuilding containing a temporary defensive mechanism.
- Monitoring of coastal shipping liberalisation in the Mediterranean.



Shipping safety and environmental protection

The external costs of systems of transport and the advantages of navigation

Navigation has shown itself to be the system of transport most compatible with the need for environmental defence and safety, thanks to the distinguishing characteristics of maritime transport (the relative remove of the population from the sources of risk, the limited need for infrastructures etc.), as well as the load-carrying capacity and efficiency of naval technology, not to mention the results obtained in terms of safety and the prevention of marine

La sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente

Costo esterno dei trasporti e vantaggi della navigazione

La navigazione si conferma come il sistema di trasporto più compatibile sotto il profilo ambientale e della sicurezza, e questo in virtù delle specificità del trasporto marittimo (relativa lonta-

nanza della popolazione dalle fonti di rischio, minor fabbisogno di infrastrutture, etc.), per le prerogative di portata e di efficienza delle tecnologie navali, oltre che per i risultati ottenuti in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento marino. Se si adotta il criterio della valutazione economica integrata

Studi di valutazione dei costi esterni dei trasporti in Italia

Studies evaluating external costs of modes of transport in Italy

	INFRAS/IWW (2000)	Amici della Terra (2000)	Amici della Terra (2001)	Federtrasporto
Modalità indagate <i>Modes examined</i>	strada, rotaia, aereo, trasporto fluviale <i>road, rail, air, river transport</i>	strada, rotaia e aereo <i>road, rail and air</i>	navigazione (di cabotaggio, internazionale via Italia, interna) <i>navigation (coastal shipping, international via Italy, internal)</i>	strada, rotaia, aereo, trasporto merci via mare (cabotaggio) <i>road, rail, air, cargo transport by sea (coastal shipping)</i>
Categorie di costo esterno considerate <i>Categories of external costs considered</i>	Gas serra, inquinanti atmosferici, rumore, incidenti, paesaggio, effetti urbani, costi ambientali dei processi di produzione veicoli <i>Greenhouse gases, air and noise pollution, accidents, landscape, urban repercussions, environmental costs of vehicle production processes</i>	Gas serra, inquinanti atmosferici, rumore, incidenti, congestione, costi ambientali della produzione e smaltimento dei veicoli e dei prodotti ausiliari <i>Greenhouse gases, air and noise pollution, accidents, traffic congestion, environmental costs of production and disposal of vehicles and auxiliary products</i>	Gas serra, inquinanti atmosferici, rumore, incidenti, sversamenti operativi a mare, congestione <i>Greenhouses gases, air and noise pollution, accidents, operating spills at sea, traffic congestion</i>	Gas serra, inquinanti atmosferici, rumore, incidenti (solo fase di esercizio mezzi) <i>Greenhouse gases, air and noise pollution, accidents (only during operation of the equipment)</i>
Anno di riferimento <i>Year of study</i>	1995	1997	1997	2000
Costi esterni per le modalità su strada, rotaia e aereo <i>External costs for road, rail and air modes of transport</i>	78.037 milioni di ECU 95 <i>78,037 million ECU 95</i>	219.458 miliardi di lire 97 <i>219,458 billion Lire 97</i>	-	60.948 (stima bassa) - 98.917 (stima alta) milioni di EURO, esclusa congestione <i>60,948 (low estimate) - 98,917 (high estimate) million EURO, excluding traffic congestion</i>
% sul PIL italiano del medesimo anno <i>% of Italian GDP for the same year</i>	9,2%	11,2%	-	5,1% (stima bassa) 8,2% (stima alta) 5,1% (low estimate) 8,2% (high estimate)
Costi esterni dei trasporti su strada (sola fase di esercizio mezzi) <i>External costs of roadway transport (only during operation of vehicles)</i>	63.676 mil. ECU 95 (esclusa congestione) <i>63,676 million ECU 95 (excluding traffic congestion)</i>	191.216 miliardi di lire 97 <i>191,216 billion Lire 97</i>	n.q. <i>not reported</i>	59.233 (stima bassa) - 95.859 (stima alta) milioni di EURO, esclusa congestione <i>59,233 (low estimate) - 95,859 (high estimate) million EURO, excluding traffic congestion</i>
Costi esterni del trasporto via mare (sola fase esercizio) <i>External costs of sea transport (only during operating phase)</i>	n.q. <i>not reported</i>	n.q. <i>not reported</i>	12.893 miliardi di lire 97 (3.769 cabotaggio, 9.029 internazionale, 95 acque interne) <i>12,893 billion Lire '97 (3,769 coastal shipping, 9,029 international, 95 internal waterways)</i>	Cabotaggio merci: 1.073 (stima bassa) - 1.963 (stima alta) milioni di EURO <i>Coastal cargo shipping: 1,073 (low estimate) - 1,963 (high estimate) million EURO</i>

Fonte: INFRAS-IWW, "External Costs of Transport", 2000; Amici della Terra, "Produzione, esercizio e smaltimento dei veicoli di trasporto: i costi ambientali e sociali in Italia", FrancoAngeli 2000, e "Navigazione e ambiente: un confronto con i costi esterni delle altre modalità di trasporto", FrancoAngeli 2001, Federtrasporto "Fisco e pedaggi per ridurre i costi del trasporto", Bollettino economico sui trasporti n.12, in corso di pubbl. 2002.

Source: INFRAS-IWW, "External Costs of Transport", 2000; Amici della Terra, "Produzione, esercizio e smaltimento dei veicoli di trasporto: i costi ambientali e sociali in Italia", FrancoAngeli 2000, and "Navigazione e ambiente: un confronto con i costi esterni delle altre modalità di trasporto", FrancoAngeli 2001, Federtrasporto "Fisco e pedaggi per ridurre i costi del trasporto", Economic Bulletin on Transport no. 12, currently being published 2002.

degli effetti ambientali e sociali dei trasporti (la cosiddetta valutazione delle esternalità), il trasporto via mare è la modalità che presenta i costi esterni del trasporto più contenuti, cioè che minimizza gli svantaggi ambientali e sociali che ricadono sulla collettività e che non sono sostenuti dagli utilizzatori dei mezzi di trasporto.

Negli ultimi anni sono stati compiuti numerosi studi di valutazione dei costi esterni dei trasporti, sia su iniziativa dell'UE (nell'ambito del programma quadro di ricerca, come il progetto *ExternE Transport*), sia su iniziativa di privati. Alcune di queste ricerche si sono concentrate sulla valutazione dei costi esterni di specifiche categorie di veicoli lungo determinati tragitti (cosiddetti costi esterni marginali), mentre altre ricerche hanno avuto l'obiettivo generale di valutare i costi esterni di intere modalità di trasporto in relazione al complesso dei flussi di traffico avvenuti in un certo stato in un dato anno (studi finalizzati al calcolo dei costi esterni totali e medi).

Fra gli studi "aggregati" riguardanti i trasporti in Italia, vi sono quelli degli istituti *INFRAS-IWW* ("*External Costs of Transport*", 2000), dell'associazione Amici della Terra ("*Produzione, esercizio e smaltimento dei mezzi di trasporto: i costi ambientali e sociali*", 2000; "*Navigazione e ambiente: un confronto con i costi esterni delle altre modalità di trasporto*", 2001), e la recente ricerca di Federtrasporto "*Fisco e pedaggi per ridurre i costi del trasporto*", nel cui ambito è stata realizzata una valutazione dei costi esterni dei trasporti in Italia. In base a tali studi, i costi dei trasporti che ricadono sulla collettività ammontano nel nostro paese

a cifre comprese tra il 5,1% e l'11,2% del PIL in funzione degli specifici ambiti d'indagine, delle metodologie applicate e del livello di incertezza della stima. La maggior parte di tali costi esterni è dovuta ai trasporti su strada, e ciò si verifica in particolare per gli incidenti e per le emissioni in atmosfera (sia per gli inquinanti a carattere locale e regionale, sia per i gas ad effetto serra).

Fra gli studi citati, solo il più recente degli Amici della Terra e quello di Federtrasporto hanno effettuato una valutazione dei costi esterni della modalità marittima. In particolare, il primo è stato interamente dedicato alla valutazione dei costi esterni della navigazione per tutte le tipologie di traffico (internazionale, di cabotaggio e navigazione interna), in relazione al trasporto, sia di merci che di passeggeri, realizzato con le principali categorie di navi (cisterna, da carico secco, passeggeri e miste); mentre lo studio di Federtrasporto ha riguardato il solo traffico merci di cabotaggio (cisterna e carico secco).

È interessante riepilogare i principali risultati dell'indagine degli Amici della Terra e porli a confronto con i costi esterni delle altre modalità di trasporto, questi ultimi calcolati in una precedente indagine che ha impiegato una metodologia sostanzialmente omogenea.

Il complesso della navigazione incide sul totale dei costi esterni dei trasporti italiani per il 6,0%. Infatti, il totale dei costi della navigazione internazionale, di cabotaggio e interna che ha scalfato i porti italiani nel 1997 ammonta a 12.893 miliardi di lire, di cui 3.769 riferibili al cabotaggio e 9.029 miliardi al traffico internazionale (l'indagine include

pollution.

When the environmental and social effects of the different modes of transportation are subjected to a fully integrated economic evaluation (the so-called evaluation of external factors), seagoing transport proves to be the mode which presents the most limited external costs, meaning that it minimises the environmental and social disadvantages which are suffered by the community and not sustained by the users of the means of transport.

In recent years, numerous studies have been carried out evaluating the external costs of transport, both at the initiative of the EU (under the framework research program, as in the case of the project ExternE Transport) and at the initiative of private parties. Some of these research efforts have focused on evaluating the external costs of specific categories of vehicles along given routes (the so-called marginal external costs), while other research projects pursue the general objective of evaluating the external costs of entire modes of transportation in relation to the sum total of traffic flows occurring in a given country during a given year (studies focused on calculating total and average external costs).

*The "supplementary" studies on transport in Italy include those of the INFRAS-IWW institutes ("*External Costs of Transport*", 2000), the Amici della Terra association ("*Produzione, esercizio e smaltimento dei mezzi di trasporto: i costi ambientali e sociali*", 2000; "*Navigazione e ambiente: un confronto con i costi esterni delle altre modalità di trasporto*", 2001), and recent research by the Federtrasporto "*Fisco e pedaggi per ridurre i costi del trasporto*", an effort that includes an evaluation of external transport costs in Italy. Based on these studies, the transport costs borne by the body public in our country reach a total of between 5.1% and 11.2% of the GDP, depending on the specific areas investigated, the methodologies applied and the level of uncertainty of the estimate. The majority of these external costs are traceable to roadway transport, as is especially true in the case of accidents and air pollution (local and regional pollutants, as well as greenhouse gases).*

Among the studies cited, only the most recent research of the Amici della Terra and the study of the Federtrasporto have evaluated the external costs of sea transport. The first study, in particular, is entirely devoted to an evaluation of the external costs of navigation for all types of traffic (international, coastal shipping and navigation on internal waterways) and with regard to both cargo and passenger transport with the main categories of ships (tankers, cargo, passenger and mixed); the study of the Federtrasporto, on the other hand, deals only with coastal shipping of cargo (tankers and cargo ships).

It is interesting to summarise the main results of the survey of the Amici della Terra and compare them with the external costs of other modes of transport that were calculated in the course of earlier research that employed an essentially analogous methodology.

Navigation as a whole accounts for 6.0% of the external costs of Italian transport. In fact, the total costs of international shipping, coastal shipping and shipping on internal waterways that passed through Italian ports in 1997 was 12,893 billion Lire, of which 3,769 billion regarded coastal shipping and 9,029 billion international traffic (the study included external costs originating along the intercontinental routes, even if found at a significant distance from Italy, providing that their point of arrival or destination is an Italian port). Obviously, these costs must be analysed in relation to the enormous volumes of cargo traffic carried on the sea (in particular international shipping in Italian ports), which, to provide a framework for comparison, are two and a half times greater than the volume of domestic traffic transported on roadways. When the external costs of shipping are added to those calculated in the earlier study of the Amici della Terra for the operation of transport equipment by road, rail and air in Italy during the same year, the total is equal to 214,112 billion Lire, of which 191,216 billion are accounted for by roadway transport (89.3%), 5,912 billion by rail transport (2.8%) and 4,092 billion by air transport (1.9%).

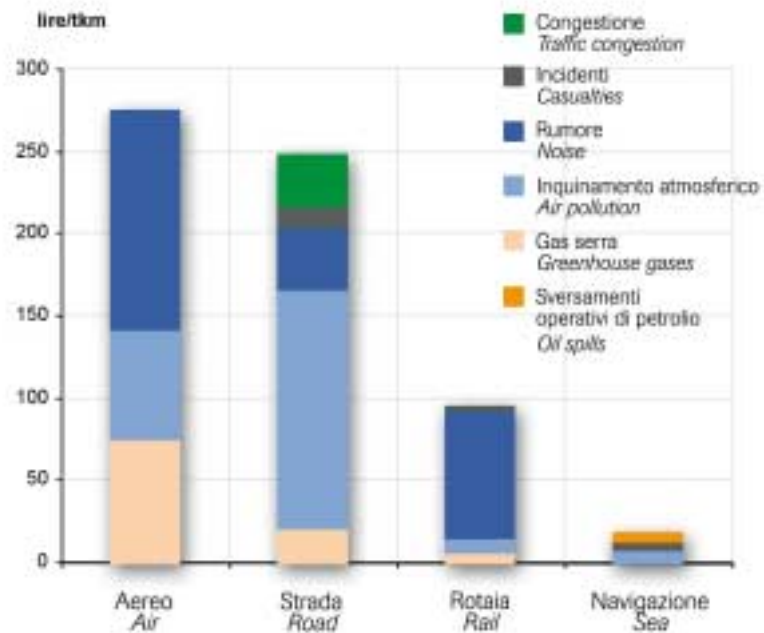
If international maritime traffic (whose negative effects fall primarily outside of Italy) is excluded, and the scope of the study is limited to navigation on internal waterways and coastal shipping, then the external costs of navigation total 3,864 billion Lire, or a figure roughly fifty times lower than that for road transport.

When total external costs are analysed in terms of the volume of traffic carried, it is found that commercial navigation presents average external costs that are fifteen times lower than roadway transport (16.8 Lire/tkm compared to 247.5 Lire/tkm), 16 times lower than air transport (275.4 Lire) and roughly 6 times lower than rail transport (94.1 Lire).

The main advantages of navigation compared to roadway transport, apart from noise and traffic congestion (areas in which the specific external costs of navigation are absolutely negligible compared to the other modes), regard greenhouse gases (10 times lower than on the road), damage tied to pollution (23 times lower) and the consequences of accidents (approximately 3 times lower).

The comparison of external costs tied to accidents occurring with the various modes of transport is made all the more significant by the fact that the study of the Amici della Terra includes not only an evaluation of damages to

Costi esterni specifici del trasporto merci, (Italia 1977 lire 97/tkm)
Specific external costs of transport of goods, (Italy 1997 lire 97/tkm)



Fonte / Source : Amici della Terra, 2001

i costi esterni che si originano lungo tragitti intercontinentali, anche assai distanti dall'Italia, purché con arrivo o destinazione porti italiani). Ovviamente, questi costi vanno posti in relazione agli ingenti volumi di traffico merci svolti dalla navigazione (in particolare da quella internazionale nei porti italiani) che, per fornire un criterio di paragone, sono due volte e mezzo superiori ai volumi di traffico del trasporto nazionale su strada. Se si sommano i costi esterni della navigazione con quelli calcolati nella precedente indagine degli Amici della Terra, riferita all'esercizio dei mezzi di trasporto su strada, rotaia e aereo, in Italia nel medesimo anno, si ottiene un totale pari a 214.112 miliardi di lire, di cui 191.216 miliardi attribuibili al trasporto stradale (89,3%), 5.912 miliardi a quello su rotaia (2,8%) e 4.092 miliardi a quello aereo (1,9%).

Escludendo i traffici marittimi internazionali (i cui effetti negativi ricadono prevalentemente al

di fuori dell'Italia) e limitando l'ambito d'indagine alla navigazione interna e di cabotaggio, i costi esterni della navigazione risultano pari a 3.864 miliardi di lire, cioè circa cinquanta volte inferiori a quelli del trasporto su strada.

Se i costi esterni totali sono rapportati ai volumi di traffico realizzati, emerge che la navigazione commerciale presenta costi esterni medi quindici volte inferiori rispetto alla modalità stradale (16,8 lire/tkm contro 247,5 lire/tkm), 16 volte inferiori rispetto all'aereo (275,4 lire) e circa 6 volte inferiori rispetto alla rotaia (94,1 lire).

I maggiori vantaggi della navigazione rispetto al trasporto su strada si presentano, oltre che per il rumore e la congestione (dove la navigazione ha costi esterni specifici del tutto trascurabili rispetto alle altre modalità), per i gas serra (10 volte inferiori rispetto alla strada), per i danni associati all'inquinamento (23 volte inferiori) e per le conse-



guenze degli incidenti (circa 3 volte inferiori).

La comparazione dei costi esterni dell'incidentalità delle varie modalità di trasporto assume un significato importante nella misura in cui l'indagine degli Amici della Terra comprende, oltre ad una valutazione del danno alle persone (decessi, invalidità temporanee e permanenti), anche una stima dei danni associati agli sversamenti accidentali di idrocarburi. Essa consente quindi di effettuare un confronto razionale –in termini di rischio complessivo- con i danni dovuti agli incidenti su strada: in media, una tonnellata di merce trasportata via mare presenta un rischio da incidente più di tre volte inferiore rispetto al trasporto su strada. In materia di sicurezza, solo la rotaia si comporta meglio del trasporto marittimo.

Va evidenziato che la buona *performance* media della navigazione commerciale presenta significative variazioni al suo interno, in funzione dei principali fattori influenti, che sono, tanto per citare quelli emersi nel corso dell'indagine: i consumi energetici specifici dei propulsori princi-

pali delle navi, la portata delle navi e la distanza delle rotte rispetto ai centri abitati su terraferma (oltre che i fattori meteorologici, i cui effetti non sono generalizzabili).

In aggiunta alle valutazioni di costo esterno riferite all'esercizio dei mezzi di trasporto, occorrerebbe tener conto anche degli impatti ambientali associati alla costruzione e gestione delle infrastrutture, assai meno studiati in termini economici. Eppure, mentre i trasporti terrestri richiedono investimenti infrastrutturali ingenti, che comportano danni ambientali di un certo rilievo, il trasporto marittimo non richiede infrastrutture di linea, ma solo di raccordo con altre modalità di trasporto (bretelle e accessi ai porti, aree di sosta, attrezzature e tecnologie per il trasporto combinato, etc.), le quali comportano danni ambientali nettamente inferiori.

In conclusione, le risultanze degli studi portano ad una piena conferma della tesi secondo cui il trasporto combinato delle merci via mare può offrire un contributo significativo per alleviare i costi esterni del "tutto strada", sia nei tragitti lungo la penisola

individuals (deaths; temporary and permanent disability), but also an estimate of the damages caused by the accidental spillage of hydrocarbons. As a result, a rational comparison may be established – in terms of overall risk – with damage caused by roadway accidents: on the average, a ton of cargo transported by sea presents a risk of accident that is more than three times lower than the risk for roadway transport. In terms of safety, only rail transport offers better performance than maritime shipping.

It should be noted that the excellent overall performance of commercial navigation sector presents significant internal variations, depending on the chief influencing factors, which are, to cite those that emerged during the study: the specific energy consumptions of the main engines of the ships, the capacity of the ships and the distance of their routes from inhabited areas on the mainland (plus weather factors, whose effects cannot be generalised).

In addition to evaluating the external cost tied to the operation of the means of transport, consideration should also be given to the environmental impact of the construction and management of infrastructures, an area that has been studied much less frequently in economic terms. And yet, while overland transport calls for massive infrastructure investments, which also entail a fair amount of environmental damage, maritime transport does not require line infrastructures, but merely junctures with the other modes of transportation (beltways and access routes to ports, parking and loading areas, equipment and technology for combined transport etc.), which lead to much lower environmental damage.

In conclusion, the results of the studies fully confirm the position that combined transport of goods by sea can make a significant contribution to providing relief from the external costs of "all road" transport, both for routes along the peninsula (the Tyrrhenian and Adriatic corridors) and for Mediterranean and European routes (i.e. as an alternative to crossing the Alps or the Pyrenees), lessening traffic along our roadways and highways while reducing the damage and risk associated with roadway transport.

Defence of the marine environment

On the international level, the IMO procedure for approval of the proposed convention requiring ships to use antifouling paints without TBT has been concluded. This obligation is scheduled to become formally operational beginning in 2003, though the starting date depends on ratification of the Convention by the required percentage of the member countries of the IMO, and the chances of ratification within the allotted time period – without which the Convention cannot go into effect – are held to be limited.

Nevertheless, the European Commission does intend to formulate regulations which set strict dates for the application of the Convention to the fleets that fly the flags of the European-Community nations, as well as to ships that enter the waters of the European Union under other flags.

Regardless of the actual date of implementation, within the shipping industry of the European Union it is held best to assume that, unless major technical problems arise, the ban against using traditional antifouling substances containing TBT shall go into effect in the year 2003, while the ban against maintaining traces of these types of antifouling paints on the portions of the hulls of ships in direct contact with the sea shall go into force in 2008.

On the European level, the repercussions of the shipwreck of the Erika, which took place at the end of 1999, have extended throughout 2001, with the development and final formulation of the European-Community proposals contained in the two packages ERIKA I and ERIKA II.

In terms of the three proposals contained in ERIKA I, the first reached its conclusion with formal approval of the modifications made to the MARPOL 73/78 Convention in April of 2001: modifications which moved up the dates for the removal from service of oil tankers with simple hulls under EC Regulation no. 417/2002; the second proposal was enacted in January of 2002 with Directive 2001/106/CE, which modifies a number of the rules and regulations governing the control of ships by the nation in which they dock (PSC); and the third proposal was implemented under Directive 2001/105/EC: concluded at the same time as the previous

(corridoio tirrenico e adriatico) sia in quelli mediterranei ed europei (ad es. in alternativa all'attraversamento delle Alpi o dei Pirenei), decongestionando le nostre strade e autostrade, e riducendo i danni e i rischi del trasporto su gomma.

Tutela dell'ambiente marino

A livello internazionale, si conclude in sede *IMO* l'iter della proposta di Convenzione sull'obbligo per le navi di utilizzare vernici antivegetative prive di TBT. Tale obbligo è previsto essere formalmente operativo a partire dal 2003, pur essendo questa data soggetta alla ratifica della Convenzione da parte della prescritta percentuale di paesi aderenti all'*IMO*, ritenuta difficilmente raggiungibile nei tempi previsti.

Pur tuttavia, è nelle intenzioni della Commissione europea di predisporre un Regolamento che fissi in modo rigido le date di applicazione della Convenzione per le bandiere comunitarie e per le altre bandiere che entrino nelle acque dell'Unione europea.

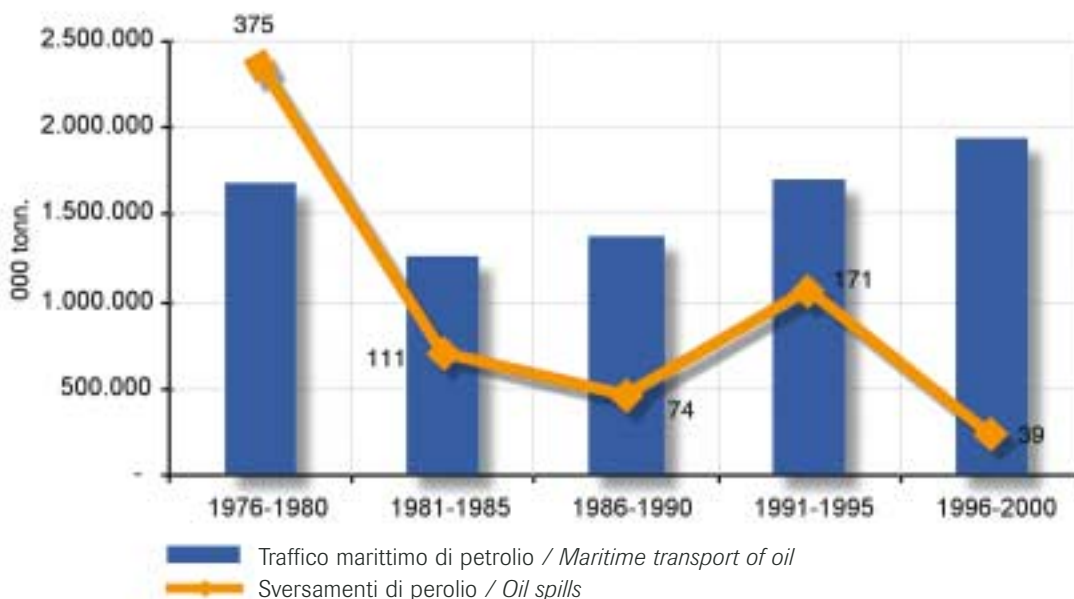
A prescindere dalla data effettiva, a livello armatoriale comunitario, viene ritenuto consigliabile di dare per acquisite, a meno di particolari problematiche tecniche, le date del 2003 e del 2008, rispettivamente per il divieto di impiego di antivegetative tradizionali contenenti TBT e per il divieto di mantenere in carena tracce di tali vernici antivegetative a contatto diretto con il mare.

Sul piano europeo, il naufragio dell'*Erika* avvenuto alla fine del 1999, prolunga i suoi effetti per tutto il 2001, con lo sviluppo e la finalizzazione delle proposte comunitarie contenute nei due pacchetti *ERIKA I* e *ERIKA II*.

Per quanto riguarda le tre proposte contenute in *ERIKA I*, la prima raggiunge la sua conclusione, attraverso il Regolamento CE n. 417/2002, con la formale approvazione delle modifiche apportate alla Reg.13 G dell'Annesso I della Convenzione *MARPOL 73/78* nell'aprile 2001, che anticipano le date di dismissione delle petroliere a scafo semplice; la seconda si conclude

Traffico marittimo di petrolio e sversamenti annuali medi

Maritime traffic of oil and average spills per year



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



nel gennaio del 2002 con la direttiva 2001/106/CE e modifica alcune delle norme che regolano i controlli sulle navi da parte dello stato di approdo (PSC); la terza con la direttiva 2001/105/CE, portata a termine contestualmente alla precedente, armonizza le norme che regolano l'attività e la responsabilità delle società di classificazione.

Il secondo pacchetto *ERIKA*, con ulteriori tre proposte, relative al sistema di monitoraggio e controllo del traffico marittimo, alla creazione di un terzo fondo europeo di risarcimento dei danni causati da inquinamento da idrocarburi (*COPE*) e alla creazione dell'Agenzia europea di sicurezza marittima, anche se in fase di ultimazione del percorso, necessita ancora di qualche passaggio sia formale che sostanziale per giungere al traguardo.

In merito all'Agenzia sulla sicurezza, si rileva che all'inizio del 2002 si è costituito un Comitato Promotore tra i gruppi dei Giovani Armatori di Confitarma, quello dei Giovani di Confindustria, dell'Associazione Agenti

Marittimi e degli Spedizionieri, per la candidatura della città di Genova quale sede della *Authority* europea della sicurezza marittima.

Infine, un importante provvedimento approvato in Italia nel 2001 è la legge n.51, concernente le disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo.

Si tratta di un provvedimento innovativo che, per venire incontro alle esigenze ambientali, introduce un meccanismo volontario di incentivazione alla demolizione delle navi cisterna a scafo singolo, di bandiera italiana, che abbiano più di venti anni di età, vietando inoltre l'iscrizione nei registri italiani di navi analoghe di bandiera estera.

In questo modo si intende favorire concretamente l'accelerazione dell'eliminazione di questo tipo di navi, già prevista e ratificata ultimamente in sede internazionale. L'iniziativa è volta a promuovere la sicurezza nei nostri mari, e quindi alla valorizzazione del naviglio di qualità e a

measure, this last directive harmonises the rules and regulation governing the activities and liabilities of classification companies.

The second ERIKA package, which contains three additional proposals regarding the system for the monitoring and control of maritime traffic, the creation of a third European fund for reimbursement of the damages caused by pollution from hydrocarbons (COPE) and the creation of a European Maritime Safety Agency is nearing the final stage of its formulation, though it still requires a certain amount of both formal and substantial adjustments before it can be considered complete.

To be noted that, as far as the European Safety Agency is concerned, early in 2002 a promoting committee among the Young Shipowners' Group of Confitarma and the Young Groups of Confindustria and of the Associazione Agenti Marittimi e Spedizionieri was created so as to propose the candidature of the city of Genoa as seat for said Agency.

Finally, an important measure approved in Italy in 2001 is Law no. 51 regarding the steps to be taken to prevent pollution resulting from the maritime transport of hydrocarbons and to control maritime traffic.

In responding to the needs of the environment, this innovative measure introduces a voluntary mechanism designed to serve as an incentive for the demolition of single-hull tanker ships that sail under the Italian flag and have more than twenty years of age, in addition to prohibiting the entry in Italian registers of similar ships sailed under foreign flags.

The objective is to take concrete action to accelerate the removal from service of ships whose elimination is already planned, and recently ratified on the international level. The initiative is designed to promote safety on our seas by favouring quality vessels and moving against ships which, by failing to respect the stipulated standards, engage in unfair competition.

At the end of December 2001, the European Commission initiated a formal investigative procedure to evaluate the compatibility of Italian law with the European norms on competition and state aid.

Navigation safety

Towards the end of 2001, the Commission unexpectedly announced that it intended once again to modify Directive 98/18/EC on the safety of passenger ships engaged in coastal traffic, a measure that had been enacted just a short time earlier, with the modifications regarding a number of stability rules, plus the introduction of a maximum age for ships.

In effect, the Commission intends to render obligatory in Mediterranean waters the norms of the "Stockholm Agreement" on the damage stability of Ro-Ro passenger ships,

standards which, when first promulgated, were voluntarily adopted by only 7 northern European countries.

The Mediterranean shipowners' associations affected by the issue - Italy, Portugal, Spain, France and Greece - acting through the European organisation ECSCA, expressed all their doubts regarding the initiative, which is held to be absolutely unwarranted by the past history of accidents and not in line with the favourable parameters resulting from the local prevailing conditions in the seas in question. They are waiting for the developments.

On the national level, there are numerous topics regarding navigation safety, including:

- the procedures for applying Legislative Decree 45/00, which governs technical-construction considerations and safety factors of passenger ships carrying out regularly scheduled coastal service;

- Legislative Decree 28/01, which transposes into Italian legislation Directive 1999/35/EC regarding a series of obligatory inspections for safe operation of roll-on/roll-off passenger ferries and high-speed passenger units used for regularly scheduled service, as well as the procedures for investigating maritime accidents;

- examination of the problems arising from application of the Port State Control standards, which, due primarily to the overly restrictive application of a number of formal requirements by certain administrative bodies, leads the Italian fleet into an area of mediocrity which definitely does not reflect its overall excellent quality; these observations have led to the study of the measures necessary for improving levels of performance;

- harmonisation of the technical and administrative norms for the transport of hazardous

dare un decisivo contributo alla lotta alle unità che, non rispettando gli *standard*, operano una concorrenza sleale.

La Commissione europea a fine dicembre 2001 ha avviato la procedura di indagine formale, per valutare la compatibilità di questa legge italiana con le norme europee in materia di concorrenza ed aiuti di stato.

Sicurezza della navigazione

Sul finire del 2001 la Commissione manifesta improvvisamente l'intenzione di porre mano nuovamente alla direttiva 98/18/CE sulla sicurezza delle navi passeggeri impegnate in traffico di linea di cabotaggio, direttiva da poco entrata in vigore, proponendo di modificare alcune norme di stabilità e di introdurre il parametro dell'età massima della nave.

In pratica, la Commissione intenderebbe applicare obbligatoriamente anche nelle acque mediterranee la normativa dell' "Accordo di Stoccolma" sulla stabilità con falla per le navi Ro-Ro passeggeri, normativa che a suo tempo era stata volontariamente adottata da

soli 7 paesi nordeuropei.

Le associazioni armatoriali mediterranee interessate di Italia, Portogallo, Spagna, Francia e Grecia, attraverso l'organizzazione europea ECSCA, hanno manifestato tutte le loro perplessità sull'iniziativa, che viene ritenuta assolutamente non giustificata da particolari ricorrenze incidentali e non in linea con i favorevoli parametri presentati dalle "local prevailing conditions" nell'area di mare in questione, e restano in attesa degli sviluppi futuri.

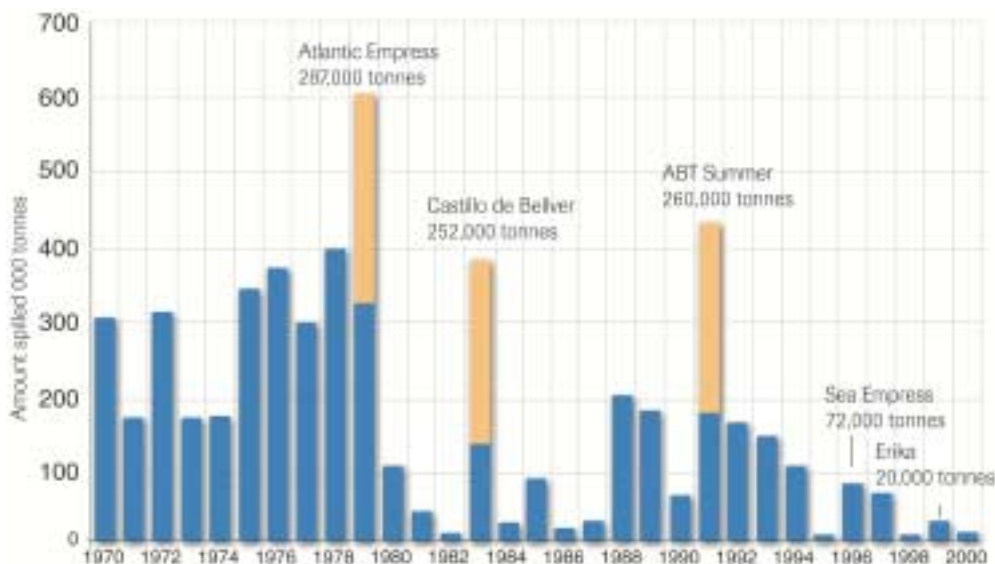
Sul piano nazionale sono numerosi i temi che riguardano la sicurezza della navigazione, tra questi:

- le modalità di applicazione del dlgs. 45/00 che regola gli aspetti tecnico-costruttivi e di sicurezza delle navi passeggeri in traffico di cabotaggio con servizio di linea;

- il dlgs. 28/01 di recepimento della direttiva 1999/35/CE, relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da

Quantità di petrolio sversato in mare a seguito di sinistri marittimi

Quantities of oil spilt following maritime casualties



passaggeri adibiti a servizi di linea, nonché alla disciplina delle procedure di indagine sui sinistri marittimi;

● l'esame delle criticità derivanti dall'applicazione delle norme sul *Port State Control*, che, a causa soprattutto dell'applicazione restrittiva di alcuni adempimenti formali da parte di alcune Amministrazioni, porta la bandiera italiana in una zona di mediocrità che sicuramente non rispecchia la generale buona qualità della

flotta; a seguito di questa constatazione sono stati individuati e sono in fase di applicazione alcuni provvedimenti volti ad un miglioramento della situazione;

● l'armonizzazione delle normative tecniche e amministrative per il trasporto di merci pericolose via strada, via ferrovia e via mare; nonché l'introduzione nell'ordinamento marittimo nazionale delle norme internazionali contenute nell'*IMDG Code*.

Priorità per il 2002

- migliorare le prestazioni della bandiera italiana nell'ambito dei controlli dello Stato del Porto, in collaborazione con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Reparto VI, Sicurezza della Navigazione, con il RINA e con il CONS.A.R.,
- monitoraggio delle *detention PSC* (informazione, azioni di ricorso, stimolo alla correzione di non conformità);
- realizzazione di corsi di formazione *PSC* per gli equipaggi;
- progetti di grande rilevanza per migliorare la qualità della gestione per gli aspetti attinenti la sicurezza e la protezione ambientale quali:
 - 1) unità di crisi capace di ricevere e fornire con tempestività informazioni aggiuntive ai vari soggetti competenti per la gestione delle emergenze della navigazione (la nave e l'ufficio a terra, il sistema NISAT del Comando generale delle Capitanerie di Porto, le società di classifica, il *P&I*, etc.), ivi incluso il supporto all'armatore nella gestione dei rapporti con i media italiani e stranieri;
 - 2) progetto *ROME* per lo sviluppo di *software* e sistemi di telecomunicazione terra-bordo, finalizzati ad una maggior efficienza di gestione delle operazioni nave e degli adempimenti normativi e tecnici con particolare riferimento a *ISM*, *PSC*, dlgs 271/99 e *Vetting*, in previsione di specifiche visite di controllo nei porti;
 - 3) approfondimento conoscitivo delle caratteristiche degli strumenti di certificazione ambientale ISO 14001, *EMAS* e *Green Award*, e delle opportunità da essi offerti.

goods by road, rail and sea, as well as the introduction into national maritime legislation of the international norms contained in the IMDG Code.

Priorities for the year 2002

- *Improving the performance of the Italian flag as far as the Port State Control is concerned in association with the Coast Guard Head Office – 4th department – Shipping safety, with RINA and with CONS.A.R.*
- *Monitoring the PSC detentions (information, actions of appeal, stimulate correction of non-compliance).*
- *Realization of PSC training courses for crews.*
- *Important projects aimed at improving the management of aspects related to safety and environmental protection:*
 - 1) *A "crisis unity" capable of a timely reception and supply of additional information to the different subjects involved in the management of maritime emergencies (the ship and the office on land, the Coast Guard Nisat system, the classification societies, the P&I, etc.) included supporting the shipowner in the press relations in Italy and abroad.*
 - 2) *The ROME project for the development of land/ship telecommunications systems and software aimed at a greater efficiency in the management of ship operations and at the compliance with the norms and technical regulations in particular with ISM, PSC, Law 271/99 and Vetting, in anticipation of port control inspections.*
 - 3) *Verification of the characteristics of the environmental certification instruments ISO 14001, EMAS and Green Award, and of the possibilities that they offer.*

Onboard labour and the training and certification of crews

Industrial relations

Nationally, industrial and union relations in 2001 were characterised by modifications in Law n. 30 of 1998, which stipulated that agreements reached by the social partners are to determine the make-up of crews as regards the proportion of seafarers from outside the European union who may be embarked on ships flying the Italian flag.

Subsequently, in the course of the year, a number of additional agreements rendered the make-up of crews more flexible.

The expansion of the percentage of seafarers from outside the European Union employed on Italian ships has led to a gradual process which is still underway in 2002.

During 2001 the various agreements reached were reinforced, not only increasing the possibility for embarking non-EU sailors without procedural trappings, but also allowing this to be done in the case of coastal shipping at international costs.

To this end, a further modification must now be made in Law no. 30 of 1998, with the final goal being to bring crew costs to levels equal to those of our foreign competitors.

The year 2001 has also witnessed intensive activity for the renewal of corporate agreements involving a number of different categories of ships. Particular difficulty arose in the renewal of agreements in the tugboat sector, which is characterised by a high level of conflict and by the presence of fringe labour groups which take especially rigid stances.

Given the increasing internationalisation of the fleet, which makes it necessary to be present in all the venues where rules and regulations are established, Confitarma took an active part, during 2001, in the debate held in various international forums regarding topics of maritime labour.

Particular attention was given to discussion held at the ILO – International Labour Organisation – in Geneva on modification of all the legislation issued by that body, which influences both European and domestic laws, as well as individual contracts.

At the IMEC – International Maritime Employment Committee– in London, negotiations were held in 2001 on the wage conditions of non-EU seafarers, meaning that the level of costs for Italian ships with mixed crews was also addressed.

Training and certification of seafarers

Implementation of the international convention STCW 95 (Standard of Training Certification and Watchkeeping), which regulates the

Il lavoro a bordo e la formazione e certificazione degli equipaggi

Relazioni industriali

A livello nazionale nel 2001 le relazioni industriali e sindacali sono caratterizzate dalle modifiche alla legge n.30 del 1998, che demandano ad accordi tra le parti sociali la determinazione della composizione degli equipaggi per quanto riguarda la quota di marittimi extracomunitari che possono essere imbarcati su navi di bandiera italiana. Nel corso dell'anno sono poi stipulate varie intese che rendono più flessibile la formazione degli equipaggi.

L'ampliamento della quota di marittimi extracomunitari imbarcati su navi italiane comporta un processo graduale, ancora in corso nel 2002.

Nel 2001 si procede ad un consolidamento dei vari accordi, nonché ad ampliare maggiormente la possibilità, non solo di imbarcare extracomunitari senza bardature procedurali, ma di consentire che ciò avvenga anche per il cabotaggio a costi internazionali.

A tal fine si rende ora necessaria un'ulteriore modifica della legge n.30 del 1998. L'obiettivo finale è quello di raggiungere condizioni di costo dell'equipaggio pari a quello dei nostri concorrenti esteri.

Molto intensa è inoltre nel 2001 l'attività per il rinnovo di alcuni accordi aziendali relativi a varie tipologie di naviglio. Particolarmente impegnativo è poi il rinnovo degli accordi per il settore rimorchio, caratterizzato da una elevata conflittualità e dalla presenza di frange sindacali particolarmente rigide.

Data la sempre maggiore internazionalizzazione della flotta, che impone di essere presenti in tutte le sedi in cui si formano le regole, Confitarma contribuisce nel 2001 attivamente alla discussione nelle varie sedi internazionali che interessano le materie del lavoro marittimo.

In particolare a Ginevra, presso l'ILO – *International Labour Organization* – viene seguita la discussione per la modifica di tutta la legislazione prodotta da tale



organismo, che influenza sia la legislazione europea, sia quella nazionale e i singoli contratti.

A Londra, presso l'IMEC - *International Maritime Employment Committee*-, nel corso del 2001 sono stati negoziati i trattamenti dei marittimi extracomunitari e quindi il livello dei costi anche delle navi italiane con equipaggi misti.

Formazione e certificazione della gente di mare

L'attuazione della Convenzione internazionale *STCW 95* (*Standard of Training Certification and Watchkeeping*) in materia di formazione e certificazione della gente di mare, operativa dal febbraio 2002, comporta nel corso del 2001 un intenso lavoro di consultazione sia con le singole compagnie di navigazione, sia con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Con quest'ultimo tali rapporti sono resi difficili dalla riorganizzazione in

atto nell'Amministrazione, che crea problemi nell'identificare gli interlocutori competenti.

Nonostante ciò il risultato finale può considerarsi soddisfacente dato che pone l'Italia in condizioni sostanzialmente non difformi da quelle di altri paesi europei, a parte alcune disposizioni ancora da migliorare e la necessità di raggiungere una uniformità di comportamento tra le varie capitanerie.

Una circolare dell'IMO che chiede alle autorità di controllo (*Port State Control*) di non fermare le navi in caso di inadempienze alla nuova Convenzione, ma solo di comunicare l'infrazione al marittimo, all'armatore e all'autorità competente dello stato di bandiera, semplifica la situazione.

Poiché tale "moratoria" scadrà il 31 luglio 2002, si rende necessario completare entro tale termine tutte le attività di addestramento richieste dalla Convenzione e all'*endorsement* dei

training and certification of seafarers, has become operative in February of 2002. It called for intensive consultation work in the course of 2001, both with the individual shipping companies and with the Ministry of Infrastructures and Transportation. Relations with the latter were complicated by the current reorganisation of that administrative branch, which made it difficult to identify the relevant contacts within the Ministry.

All the same, the final result can be considered satisfactory, given that it places Italy in conditions which essentially match those of the other European countries, with the exception of a few measures which must still be improved, as well as the need to ensure that all Coast Guard offices follow the same procedures.

A memorandum of the IMO requesting that the control authorities (Port State Control) refrain from stopping ships in the event of violations of the new Convention, but rather limit themselves to making notification of the infraction to the seafarers, the shipowner and the country whose flag is flown by the ship, simplifies the situation.

Given that this "moratorium" expires on 30 June 2002, all the training activities required under the Convention, as well as the endorsement of foreign seafarers, must be implemented by that date. Regarding the obligation of endorsement, the Ministry of Infrastructures and Transportation is currently preparing the necessary bilateral agreements.

The training activities, coordinated together





with the CONS.A.R. – the shipowners' research consortium – are designed to focus particular attention of courses that prove especially relevant to the STCW 95 Convention.

The year 2001 also witnessed the start-up of the project for training Cuban personnel. In the first months of 2002, embarkation of officers trained in Cuba has started.

The reform of vocational education

The new government which took office following the elections of May 2001 immediately expressed its intent to make significant modifications in the reform of education approved by the previous majority coalition.

As part of the new reform, Confitarma has proposed the establishment of a program for the training of officers, seeing that the shortage of officers constitutes a serious problem for the Italian maritime sector. To this end, an initial encounter was held in the early months of 2002 between the representatives of branches of the government administration, the shipowners and the technical-nautical institutes, with the outcome being the decision to establish a committee assigned to make further, in-depth examination of the different aspects of the program. The members of the committee would be representatives of the Ministry of Education and of the Ministry of

marittimi stranieri. Per quest'ultimo aspetto il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta approntando gli accordi bilaterali necessari.

Le attività di formazione, coordinate assieme con il Consar – Consorzio Armatori per la Ricerca – sono state indirizzate al fine di dare attenzione a quei corsi di particolare rilevanza per la Convenzione *STCW 95*.

Nel 2001 si assiste inoltre all'avvio del progetto per la formazione del personale cubano. Nei primi mesi del 2002 iniziano i primi imbarchi degli ufficiali addestrati a Cuba.

Riforma dell'istruzione professionale

Il nuovo Governo, uscito dalle urne del maggio 2001, manifesta subito l'intenzione di modificare profondamente la riforma

dell'istruzione scolastica approvata dalla precedente maggioranza.

Nell'ambito della nuova riforma, Confitarma lancia l'idea di varare un nuovo programma per la formazione di ufficiali, la cui carenza rappresenta un grave problema per la marineria italiana. A tal fine ha luogo nei primi mesi del 2002 il primo incontro tra i rappresentanti di Amministrazioni, armamento e Istituti tecnico-nautici, concluso con la decisione di costituire una commissione che approfondisca i vari aspetti del programma, composta da rappresentanti dei Ministeri dell'istruzione e delle infrastrutture e dei trasporti, degli armatori, degli Istituti nautici e delle Organizzazioni Sindacali.

Priorità per il 2002

- internazionalizzazione della flotta con tutti gli aspetti correlati: rinnovo dei contratti per i marittimi italiani ed extra-comunitari e modifiche legislative, nonché attività formative all'estero, ad esempio il progetto cubano;
- formazione delle convenzioni internazionali in sede *ILO* e dei Regolamenti e Direttive europei in materia di lavoro presso l'*ECSA*;
- adeguamento dell'ordinamento italiano alle prescrizioni della Convenzione *STCW 95* (*Standard of Training Certification and Watchkeeping*);
- approfondimenti con il Ministero dell'Istruzione per una riforma dell'istruzione nautica, secondo le linee proposte dal Ministro Moratti al fine di incrementare il numero degli ufficiali italiani.

Infrastructures and Transportation, as well as of the shipowners, the nautical institutes and the union.

Priorities for the year 2002

- *Internationalisation of the fleet and all correlated aspects: renewal of contracts for Italian and non-EU seafarers, legislative amendments, as well as training courses abroad, as for example the Cuban project.*
- *Drawing up international agreements in ILO and Regulations and European Directives in ECSA concerning labour issues.*
- *Compliance of Italian law to the rules of STCW 95 Convention (Standard of Training Certification and Watchkeeping).*
- *Relations with the Ministry of Education for a reform of nautical education and training in order to increase the number of Italian officers, as proposed by Minister Moratti.*



The port system and growth in traffic

Growth in port traffic

The figures for traffic in European ports during 2001, though influenced by a series of negative circumstances, such as the persistence of worldwide economic stagnation, the rise in the price of oil and the grave terrorist attack of September 11th against the United States, showed an increase, albeit of limited dimensions.

Maritime traffic for the year 2001 was also effected by the introduction into service of the new 5,500 teu post-panamax container ships, which, on account of their elevated dimensions, have created a surplus of available hold space that shall prove difficult to reabsorb in the short term.

All the above factors have resulted in a sharp drop in charters, leading the major shipping companies in the sector to establish alliances and groupings which make it easier to achieve economies of scale while raising the overall efficiency of the services offered to customers. The Port of Rotterdam, which remains the leading European port in terms of container traffic, has recorded a decrease in the number of containers for the second straight year, albeit of limited size. In contrast, the other ports of the North Range (Hamburg, Antwerp, Bremen, Le Havre and Zeebrugge) registered increases in their container traffic. On the whole, the number of containers moved by the major ports of the North Range increased by approximately 489,000 teu, equal to a percentage increase of 2.46%.

During the same year, the leading Italian ports specialised in container traffic (Gioia Tauro, Genoa, La Spezia, Leghorn, Naples, Salerno,

Il sistema portuale e lo sviluppo dei traffici

Sviluppo dei traffici portuali

L'andamento dei traffici portuali nei porti europei nel corso dell'anno 2001, pur condizionato da una serie di circostanze negative, quali il protrarsi della stagnazione mondiale, l'aumento del prezzo del petrolio ed il grave fatto terroristico che colpisce gli Stati Uniti l'11 settembre, registra, secondo i primi dati provvisori, un incremento, benché minimo.

Peraltro, dal punto di vista dei traffici marittimi, nell'anno 2001 si assiste all'entrata in esercizio di nuove navi portacontainer *post panamax* di 5.500 teu, che, a causa delle loro elevate dimensioni, creano un *surplus* di stiva disponibile, difficilmente riassorbibile nel breve periodo.

Tutto ciò determina un forte calo dei noli, che induce le principali società di navigazione del settore a procedere ad alleanze ed aggregazioni, tali da consentire un più facile raggiungimento di economie di scala ed un aumento dell'efficienza comples-

siva dei servizi resi alla clientela.

Il porto di Rotterdam, che resta il principale dei porti europei nel traffico *container*, presenta per il secondo anno consecutivo una riduzione, sia pure limitata, del numero dei contenitori. Gli altri porti del *North Range* (Amburgo, Anversa, Brema, Le Havre e Zeebrugge) registrano invece un incremento del loro traffico containerizzato. Nel loro complesso comunque i principali porti del *North Range* incrementano nel corso dell'anno 2001 il numero dei contenitori movimentati di circa 489.000 teu, pari ad un aumento percentuale del 2,46%. Nello stesso anno, nei principali porti italiani specializzati nel traffico *container* (Gioia Tauro, Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Salerno, Venezia, Trieste, Ravenna e Taranto) si registra un incremento complessivo di circa 217.000 teu, pari ad un aumento percentuale del 3,13%. Il decremento del numero dei contenitori registrato a Gioia Tauro, che si conferma comunque il primo

Movimento container (espressi in teu) nei principali porti italiani dal 1996 al 2001

Movement of containers (expressed in teu) in the major Italian ports from 1996 to 2001

PORTI Ports	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Variazione / Variation % 2001/2000
Gioia Tauro	486.946	1.444.441	2.082.761	2.371.627	2.652.701	2.488.332	-6,20%
Genova	825.752	1.179.954	1.265.593	1.233.817	1.500.632	1.526.526	+1,73%
La Spezia	871.100	615.542	731.882	802.191	909.962	974.646	+7,10%
Livorno	416.622	501.146	522.466	457.842	501.339	521.486	+4,01%
Napoli	245.806	299.117	319.686	308.679	396.562	430.097	+8,45%
Salerno	190.032	201.680	207.927	238.025	275.963	321.304	+16,43%
Venezia	168.821	211.969	206.389	199.803	218.023	246.196	+12,92%
Trieste	172.847	201.918	171.297	185.263	206.134	200.623	-2,67%
Ravenna	159.818	188.223	172.524	173.405	181.387	158.353	-12,70%
Ancona	46.727	65.555	66.138	45.524	83.934	90.030	+7,26%
Taranto						186.427	
TOTALE/Total	3.584.471	4.909.545	5.746.663	6.016.176	6.926.637	7.144.020	+3,13%

Fonte: Fonte Conto Nazionale Trasporti e Ministero dei Trasporti e della Navigazione
Source: National Transport Account and Ministry of Transportation and Navigation

Traffici nei principali porti italiani dal 1996 al 2001 (migliaia di tonnellate)

Traffics in the major Italian ports from 1996 to 2001 (thousand of tons)

	1996	1997		1998		1999		2000		2001(*)	
Rinfuse liquide <i>Liquid bulk</i>	179.910	178.774	-0,63%	189.487	+6,0%	178.560	-5,77%	192.797	+7,97%	192.474	-0,17%
Rinfuse solide <i>Dry bulk</i>	82.270	82.689	+0,51%	87.763	+6,14%	91.330	+4,10%	92.672	+1,47%	92.967	+0,32%
Merci Varie <i>General cargo</i>	78.151	92.793	+18,74%	104.547	+12,67%	109.956	+5,17%	142.216	+29,34%	148.451	+4,38%
TOTALE / Total	340.331	354.256	+4,10%	381.797	+7,77%	379.846	-0,51%	427.685	+12,60%	433.891	+1,45%

Traffico passeggeri nei principali porti italiani (migliaia di passeggeri)

Passenger traffic in the major Italian ports (thousand of passengers)

	1996	1997		1998		1999		2000		2001 (*)	
Passeggeri <i>Passengers</i>	31.547	33.382	+5,82%	33.910	+1,58%	34.934	+3,02%	42.184	+20,75%	43.620	+3,40%

* Stime / Estimate

porto italiano per il traffico containerizzato, è dovuto al trasferimento di una cospicua quota di traffico nel molo polisettoriale del porto di Taranto divenuto operativo solo nel 2001.

Per quanto concerne la comparazione dei dati di traffico tra i porti del Mediterraneo e quelli del *North Range* si ricorda quanto già precisato nella nostra precedente relazione e cioè che

buona parte della percentuale di incremento dei contenitori nei porti del Mediterraneo è dovuta, più che ad un loro reale incremento, al fatto che in questa area sussiste una forte presenza di porti di *transshipment*, ove lo stesso contenitore viene conteggiato due volte, cioè sia allo sbarco dalla nave madre che all'imbarco sulla nave *feeder*.

La costante crescita dei traffici

Venice, Trieste, Ravenna and Taranto) recorded a total increase of 210,000 teu, making for a percentage rise of 3.13%. The decrease in the number of containers recorded in Gioia Tauro, which nevertheless confirms its role as the leading Italian container port, on part because of its function as a hub for container traffic, is explained by the transfer of a portion of the containers to the new multi-sector dock in the Port of Taranto.

In terms of comparing the data between these two major geographic areas, it should be remembered, as was specified in our report last year, that much of the percentage increase in the containers handled in the ports of the Mediterranean is traceable not to a real increase but to the fact that this area includes many ports of transshipment, meaning that a given container is counted both when it is unloaded from the larger ships and when it is loaded back onto the smaller ships.

The constant growth of container traffic in Mediterranean ports confirms the role they have acquired as main entrance of maritime traffic from and to the Far-East.

Port legislation

The Ministry of Transportation and Navigation, in implementation of the provisions of Law no. 186 of 2000, issued Ministerial Decree no. 132 of 2001, setting binding criteria for the selection of authorised port services.

The decree in question provides a different definition for port services than that contained in the law, emphasising their specialised nature and reinforcing the principle according to which such services, being supplementary and accessory, must be considered as lying outside of the cycle of port operations.

The provisions of the ministerial decree give rise to a working structure under which the performance of the cycle of port operations is

Dimensioni del "terminal" contenitori nei principali porti europei

Container terminal dimension in the major european ports

PORTI <i>Ports</i>	area totale (000 mc) <i>total area</i>	lunghezza banchine (ml) <i>quay length</i>
Brema	2.690	5.246
Rotterdam	2.490	5.350
Amburgo	2.300	4.500
Le Havre	1.900	5.250
Anversa	1.570	3.244
Valencia	1.500	1.500
Marsiglia	495	1.200
Taranto	1.000	1.800
Gioia Tauro	950	3.155
Genova	574	1.726
Ravenna	280	850
Trieste	270	650
Venezia	210	550
La Spezia	170	987
Livorno Sintermar	157	562
Napoli	135	635
Salerno	50	798

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

PORTI <i>Ports</i>	1997	1998	1999	2000	2001	Variazione/Variation % 2001/2000
Rotterdam	5.495.000	6.032.000	6.400.000	6.330.000	6.100.000	-3,63%
Amburgo	3.337.000	3.550.000	3.750.000	4.250.000	4.700.000	+10,59%
Anversa	2.950.000	3.270.000	3.614.000	4.100.000	4.200.000	+2,44%
Gioia Tauro	1.444.000	2.083.000	2.372.000	2.653.000	2.488.000	-6,22%
Brema	1.700.000	1.820.000	2.200.000	2.712.000	2.915.000	+7,48%
Algeciras	1.400.000	1.826.000	1.850.000	2.009.000	2.151.000	+7,11%
Le Havre	1.100.000	1.320.000	1.365.000	1.464.000	1.525.000	+4,16%
Barcellona	950.000	1.095.000	1.235.000	1.390.000	1.400.000	+0,72%
Genova	1.180.000	1.266.000	1.234.000	1.501.000	1.527.000	+1,73%
Valencia	790.000	1.005.000	1.165.000	1.308.000	1.506.000	+15,14%
Pireo	600.000	933.000	984.000	1.157.000	1.166.000	+0,78%
La Spezia	616.000	732.000	802.000	910.000	975.000	+7,14%
Zeebrugge	648.000	776.000	835.000	965.000	870.000	-9,84%
Marsiglia	620.000	664.000	695.000	726.000	740.000	+1,93%
Livorno	501.000	522.000	458.000	501.000	521.000	+4,00%
Napoli	299.000	320.000	309.000	397.000	430.000	+8,31%
Salerno	202.000	208.000	238.000	276.000	321.000	+16,30%
Venezia	212.000	206.000	200.000	218.000	246.000	+12,84%
Trieste	202.000	171.000	185.000	206.000	201.000	-2,43
Ravenna	188.000	173.000	173.000	181.000	158.000	-12,70%
Taranto					186.000	
Totale / Total	24.434.000	27.972.000	30.064.000	33.254.000	34.326.000	+3,22%

assigned to the sole enterprise authorised under art. 16 of Law no. 84 of 1989, which must perform the work directly, leaving to the new enterprise authorised to supply temporary port labour under art. 17 whatever operations are not carried out directly by the first enterprise.

Those port services which, according to the decision reached by the European Commission in October of 1997, were supposed to be classified under the segments of the operating cycle have, instead, been relegated to a purely supplementary and accessory role which, in any event, lies outside of the cycle of port operations.

The regulatory framework that results from the measure makes the management of port work much more rigid, in that it forbids any jobbing-out of the activities performed within the cycle of port operations, and this in clear violation of the European-Community principle of the free circulation of services.

The rules and regulations stipulated in the ministerial decree shall also have an extremely important practical effect when it comes time to review the authorisations and concessions already granted, given that these many be revoked or modified in cases where the new ministerial indications are not complied with. In fact, even though Law no. 186 of 2000

containerizzati nei porti del Mediterraneo conferma comunque il ruolo che questi hanno ormai stabilmente assunto, quello cioè di porta principale di accesso dei traffici marittimi provenienti o diretti nel Far East.

Legislazione portuale

Il Ministero dei trasporti e della navigazione, in attuazione delle disposizioni contenute nella legge n.186 del 2000, provvede ad emanare il decreto ministeriale n.132 del 2001 con il quale fissa i criteri vincolanti per l'individuazione dei servizi portuali ammessi.

La definizione di tali servizi evidenzia il loro aspetto specialistico e rafforza il principio secondo il quale essi, in quanto complementari ed accessori,

sono esterni al ciclo delle operazioni portuali.

Dalle disposizioni contenute nel decreto ministeriale emerge uno schema del lavoro portuale molto rigido che affida l'esecuzione del ciclo delle operazioni portuali alle sole imprese autorizzate ex artt. 16 e 18 della legge n.84/1994. Tali imprese, infatti, dovranno svolgere direttamente la propria attività ovvero affidarla esclusivamente all'impresa autorizzata ex art. 17 alla fornitura del lavoro portuale temporaneo.

Il quadro normativo che ne scaturisce rende quindi poco flessibile la disciplina del lavoro portuale, in quanto vieta qualsiasi forma di terziarizzazione delle attività svolte all'interno del ciclo delle operazioni portuali. In altre parole un'impresa portuale non potrebbe affidare in appalto uno o più segmenti del proprio ciclo

operativo ad altre imprese portuali e ciò in palese violazione del principio comunitario sulla libera circolazione dei servizi.

Infine, nonostante la legge n.186 del 2000 affidi al ministero competente il compito di definire i criteri vincolanti per la individuazione dei servizi portuali ammessi, tali criteri, riportati nel decreto ministeriale, risultano così vaghi da consentire in sede locale l'emanazione di regolamenti attuativi molto diversi l'uno dall'altro.

Questa applicazione disomogenea della legge non ha tardato a suscitare forti preoccupazioni, sia da parte degli operatori, che ravvisano in tale disomogeneità applicativa il rischio di penalizzare alcuni porti a vantaggio di altri, ma, recentemente, anche da parte sindacale. Il sindacato ha infatti sottolineato il rischio che le diverse soluzioni applicative della legge adottate a livello locale possano compromettere il rigido schema del lavoro portuale stabilito a livello ministe-

riale.

E' importante, inoltre, sottolineare come la normativa contenuta nel decreto ministeriale miri ad evitare il conflitto di interessi della impresa autorizzata, in regime di esclusiva, alla fornitura del lavoro portuale temporaneo vietando alla stessa di poter partecipare direttamente o indirettamente alla gestione di altre imprese portuali.

Questo conflitto di interessi dovrà essere attentamente evitato, se non si vuole rischiare di riaprire una procedura di infrazione in sede comunitaria.

Inoltre, è ancora pendente dinanzi al TAR Lazio la causa promossa dal Comitato Nazionale di Coordinamento degli Utenti e degli Operatori Portuali per l'annullamento della circolare ministeriale del febbraio 2001. Con tale circolare il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti impone l'applicazione del contratto unico dei porti a tutte le imprese portuali autorizzate anche quando le loro Associa-

assigned to the ministry with responsibility for the sector the task of setting the binding criteria for the identification of authorised port services, these criteria, listed in the ministerial decree, are so vague as to leave room for significant differences between the rules of implementation issued by the local authorities in different locations. In some ports certain activities are held to be port services, even though they are not included on the list of authorised port services.

It has not taken long for this uneven application of the law to give rise to intense concern, not only on the part of operators, but from union organisations as well.

It is also important to note that the rules and regulations in the decree exclude the possibility of a conflict of interest on the part of the company authorised, on an exclusive basis, to supply temporary port labour.

This ruling must be precisely applied in order to avoid a resumption of the infraction proceeding on the part of the European Commission, which has issued rulings on the subject in a number of occasions, reiterating the importance of the measures designed to eliminate any abuse of the position held.

What is more, the Regional Administrative Court of Latium must still rule on the suit brought by the National Committee for the Coordination of Port Users and Operators for the purpose of nullifying the ministerial memorandum of February 2001, in which the Ministry orders automatic application to all authorised port enterprises of the single port con-





tract, which has only been signed by Assolोगistica, Fise and Assoport.

This mechanism of automatic application would appear to be illegitimate under both labour law and constitutional law. On the one hand, an ordinary law of the State cannot transform a contract stipulated under ordinary law into a contract that is valid *erga omnes*, while, at the same time, the measure represents a clear violation of art. 39 of the Constitution, which safeguards the independence in terms of union activities of labour and professional associations.

Also of note is the fact that, in 2001, more than eight years after Law no. 84 of 1994 was passed, two important decrees of implementation regarding this law must still be issued: one involves the rules and regulations governing the release of concessions to use public land and the calculation of the related fees, while the other decrees concerns the classification of national ports.

Reform of maritime taxes and duties and the financial independence of Port Authorities

The reform of maritime taxes and duties is governed by Law no. 342 of 2000, which calls for a reduction in the number of taxes and a simplification of the collection procedures, as well as the abrogation of certain taxes whose discriminatory nature makes them incompat-

zioni di categoria non risultano firmatarie del contratto stesso. Questa coercitiva applicazione suscita forti dubbi di legittimità sia sotto il profilo lavoristico che costituzionale. Ciò in quanto, da un lato una legge ordinaria dello Stato non può trasformare un contratto di diritto comune in un contratto valido *erga omnes* e, dall'altro, tale imposizione violerebbe palesemente l'art. 39 della Costituzione che tutela l'autonomia sindacale delle associazioni di categoria.

Nel mese di luglio 2001 la Commissione europea ha inoltre emanato una decisione sugli aiuti di Stato erogati fra il 1992 e il 1998 a favore delle ex Compagnie portuali per il ripianamento dei loro deficit di esercizio. La Commissione ha ritenuto che tali aiuti, per un ammontare di oltre 118 milioni di euro, siano incompatibili con le regole del libero mercato ed ha stabilito che il Governo italiano si dovrà attivare,

se necessario anche in sede giudiziaria, per ottenerne il rimborso.

Riforma delle tasse e dei diritti marittimi ed autonomia finanziaria delle Autorità Portuali

La riforma delle tasse e dei diritti marittimi è prevista dalla legge n. 342 del 2000, che impone una riduzione del numero delle tasse e la semplificazione della loro riscossione, nonché l'abrogazione di quelle incompatibili con la normativa comunitaria.

E' prevista altresì la devoluzione a favore delle Autorità portuali di una quota del gettito delle tasse e dei diritti marittimi, al fine di consentire ad esse di far fronte anche ai compiti di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni, ivi compreso quello del mantenimento dei fondali. Si prevede inoltre l'individuazione di un sistema di auto-

nomia finanziaria delle Autorità portuali, che dovrebbe tra l'altro garantire il finanziamento delle opere infrastrutturali.

La delega conferita al Governo ad emanare il regolamento attuativo in materia, che doveva essere esercitata entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge, è stata recentemente oggetto di una proposta legislativa volta a prorogarne il termine alla fine di giugno 2002.

Controllo dei pericoli di incidenti rilevanti (Seveso II)

La Direttiva 96/82/CE riguardante il controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose, meglio nota come Seveso II, è stata estesa al settore portuale ai sensi del decreto legislativo n.334 del 1999.

Il Ministero dell'ambiente, di concerto con i Ministeri dei trasporti e della navigazione e della sanità, emana il Decreto n. 293 del 2001 con il quale si disciplina

l'applicazione della Direttiva al settore portuale.

E' importante sottolineare che la Direttiva europea prevede espressamente l'esclusione dal suo ambito applicativo delle banchine e dei moli portuali.

Inoltre la legge delega n.128 del 1998, nel dettare i principi ed i criteri per l'attuazione della Direttiva, non fa alcun richiamo all'estensione ai porti della normativa comunitaria.

Il dato rilevante che emerge è che l'Italia risulta oggi l'unico degli Stati membri dell'Unione europea ad applicare ai porti le misure previste dalla Direttiva 96/82/CE.

Il decreto attuativo n. 293/2001 conferma quindi l'orientamento sempre più diffuso, seguito dalla nostra Amministrazione, di applicare le direttive comunitarie in modo più oneroso rispetto agli altri Stati membri, penalizzando in tal modo la competitività delle nostre imprese.

A tutela degli interessi armatoriali si è provveduto ad assumere

ible with European-Community regulations.

The reform also calls for devolution to the port authorities of a portion of the yield from maritime taxes and duties in order to allow them to handle ordinary and extraordinary maintenance work on the public portions of the port, including the seabed. There are also plans for the establishment of an independent financial system for the port authorities, with one of the objectives being to provide financing for infrastructure projects.

The act of delegation granted to the Government, under which rules of implementation were to be issued within six months of the passage of the law, was recently made the subject of a legislative proposal meant to extend the deadline to the end of June 2002.

Control of the danger of major accidents (Seveso II)

Directive 96/82/EC on the control of the danger of major accidents involving certain hazardous substances, better known as Seveso II, has been extended to the port sector under the provisions of Legislative Decree no. 334 of 1999.

The Ministry of the Environment, acting in concert with the Ministry of Transportation and Navigation and the Ministry of Health, issued Decree no. 293 of 2001, which established the rules and regulations for application of the Directive to the port sector.

It is important to note that the European Directive expressly excludes from its scope of application the docks and wharfs of ports.

For that matter, Legislative Decree no. 128 of 1998, in stipulating the principles and criteria for the implementation of the Directive, makes no reference to an extension of the European-Community norm to ports.

As is evident, the limits of the mandate granted to the Government have been exceeded, leading to a distortion of the subsequent inter-ministerial regulations of implementation. For that matter, application of the provisions of these regulations appears problematic, given that they are meant to extend to ports the norms stipulated under Legislative Decree no. 334 of 1999, and this despite the significant operational differences between maritime ports and industrial and petroleum plants located further inland.

Furthermore, the regulations classify as industrial and petroleum ports even those facilities whose docks only occasionally handle hazardous merchandise that is to be sent to, or which comes from, inland plants that are several kilometres distant from the port.

At present, Italy is the only member country of the European Union to have applied the measures contemplated under Directive 96/82/EC to ports.

For that matter, there is no denying the habit on the part of our country's legislators of trans-



forming European-Community directives into Italian law with more stringent procedures that inevitably have a negative effect on competitiveness.

In light of the above, following the issue of the decree, steps were taken to see if it would be possible to suspend the measure while evaluating possible modifications in the rules designed to overcome the obvious difficulties of application.

These attempts were not successful, and so Confitarma decided, together with Assocostieri, to petition the Administrative Court of Latium, asking it to rule against Inter-Ministerial Decree no. 293 of 2001.

Rules governing technical-nautical services in ports

The proposed directive on access to the port-services market presented by the European Commission to the European Parliament in February of 2001 continues moving through the approval process, based on a "co-decision" procedure.

The aim of the Directive is the liberalisation of markets of port services within a legislative framework that allows the increase of the competitiveness among EU ports.

The Commission presented the directive proposal in order to establish a European-Community regulatory and legal framework able to guarantee application of these principles, though without neglecting the geographic characteristics and the distinguishing local, regional and national features that must be taken into consideration by each member nation, in compliance with the principle of subsidiary governance.

A series of amendments were made to the proposed directive by the European Parliament, leading the Commission to present a new text of the proposed directive to the Council of the European Union in February of 2002, having first reviewed and corrected the proposal on the basis of the amendments suggested by Parliament.

The Council of the European Union must formulate a common position to be submitted for approval by Parliament following a second evaluation. Should approval not be given, then the matter shall be turned over to the Reconciliation Committee, which must establish a joint project backed both by Parliament and the Council. Otherwise, the proposed directive is considered to be rejected.

The main points being discussed are:

a) the services encompassed in the Directive. The European Parliament had proposed the exclusion of pilotage and mooring services but in the following proposal modified by the Commission these services were included again together with towage and cargo movements;



tutte le iniziative volte a verificare la possibilità di sospendere l'efficacia del decreto valutando altresì la percorribilità di modifiche normative atte a superare le evidenti difficoltà applicative.

Tali iniziative non hanno avuto esito favorevole e Confitarma ha deciso, insieme ad Assocostieri, di presentare, nel mese di novembre, ricorso al TAR Lazio contro il decreto interministeriale n. 293 del 2001.

Disciplina dei servizi tecnico-nautici portuali

La proposta di Direttiva della Commissione europea sull'accesso al mercato dei servizi portuali, presentata al Parlamento europeo nel febbraio 2001, prosegue nel corso dell'anno il suo iter di approvazione, secondo la procedura di "codecisione".

L'obiettivo che la Direttiva intende perseguire è la liberalizzazione del mercato dei servizi portuali attraverso un quadro normativo che consenta di incrementare la concorrenza tra i porti degli Stati membri.

La Commissione ritiene necessario cioè 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, tenendo conto delle caratteristiche geografiche e delle particolarità locali, regionali e nazionali.

Sulla prima proposta di Direttiva il Parlamento europeo ha approvato una serie di emendamenti alcuni dei quali particolarmente significativi tanto da indurre la stessa Commissione a presentare, nel febbraio 2002, al Consiglio dell'Unione europea una proposta modificata che ha tenuto conto anche di tali emendamenti.

Il Consiglio dell'Unione europea dovrà ora individuare una posizione comune da sottoporre, in seconda lettura, all'approvazione del Parlamento. Qualora ciò non avvenisse, tutto verrà affidato al Comitato di Conciliazione che dovrà individuare un progetto

comune condiviso sia dal Parlamento che dal Consiglio, altrimenti la proposta di Direttiva si dovrà considerare non adottata. I principali punti in discussione riguardano:

- a) il numero dei servizi che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva. Il Parlamento europeo, infatti, aveva proposto di escludere i servizi di pilotaggio ed ormeggio, ma nella successiva proposta modificata dalla Commissione questi sono stati reintrodotti accanto al servizio di rimorchio e di movimentazione delle merci;
- b) condizioni in presenza delle quali è consentito limitare l'accesso al mercato dei servizi portuali;
- c) la disciplina dell'autoproduzione dei servizi portuali;
- d) il diritto dell'erogatore del servizio portuale di impiegare per-

sonale di propria scelta;

- e) la scelta dei criteri per il rilascio delle autorizzazioni per lo svolgimento dei servizi portuali;
 - f) l'obbligo di garantire la presenza di almeno due prestatori di servizi per ciascuna categoria di merci;
 - g) la durata delle autorizzazioni per l'esercizio dei servizi portuali.
- Il 2001 vede inoltre l'eliminazione della maggiorazione del fuori-orario per il servizio di pilotaggio in tutti i porti nazionali. Infine, nel corso dell'anno si procede in alcune realtà portuali alla verifica della possibilità di introdurre o di estendere il servizio di pilotaggio in VHF. Il risultato ottenuto permette di allargare l'utilizzo di questa particolare modalità di erogazione del servizio di pilotaggio, anche se in misura inferiore rispetto alle aspettative.

- b) limiting conditions allowing access to the market of port services;*
- c) the discipline of self-production of port services;*
- d) the port service dispenser's right to choose employees;*
- e) the choice of the criteria for issuing authorizations to carry out port services;*
- f) the obligatory presence for every kind of merchandise of at least two suppliers of services;*
- g) terms of validity of the authorizations to the practice of port services.*

During 2001, steps were also taken, on the national level, to eliminate overtime pay for pilot service in all Italian ports.

Finally, the possibility of introducing or extending VHF piloting service was evaluated in a number of ports during the year. The results obtained made it possible to expand the use of this specific mode of providing piloting services, though to a lesser degree than had been expected.

Priorità per il 2002

- controllo dell'evoluzione della disciplina sul lavoro portuale, sia a livello comunitario che nazionale e locale;
- riforma delle tasse e dei diritti marittimi;
- monitoraggio dell'iter di approvazione della direttiva comunitaria sull'accesso al mercato dei servizi portuali;
- controllo della modifica normativa riguardante l'attuazione della Direttiva Seveso II ai porti;
- partecipazione ai lavori del Ministero dell'ambiente in materia di attuazione della Direttiva 2000/59/CE sugli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico.

Priorities for the year 2002

- *Control over the development of port labour law both at a European Community level and at national and local levels.*
- *Tax and maritime dues reform.*
- *Monitoring of the approval course of the EU directive on the access to the market of port services.*
- *Control over the amendment regarding the application of Seveso II directive to ports.*
- *Participation in the activities of the Ministry of the Environment for the application of Directive 2000/59/EC on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues.*

L'organizzazione di Confitarma

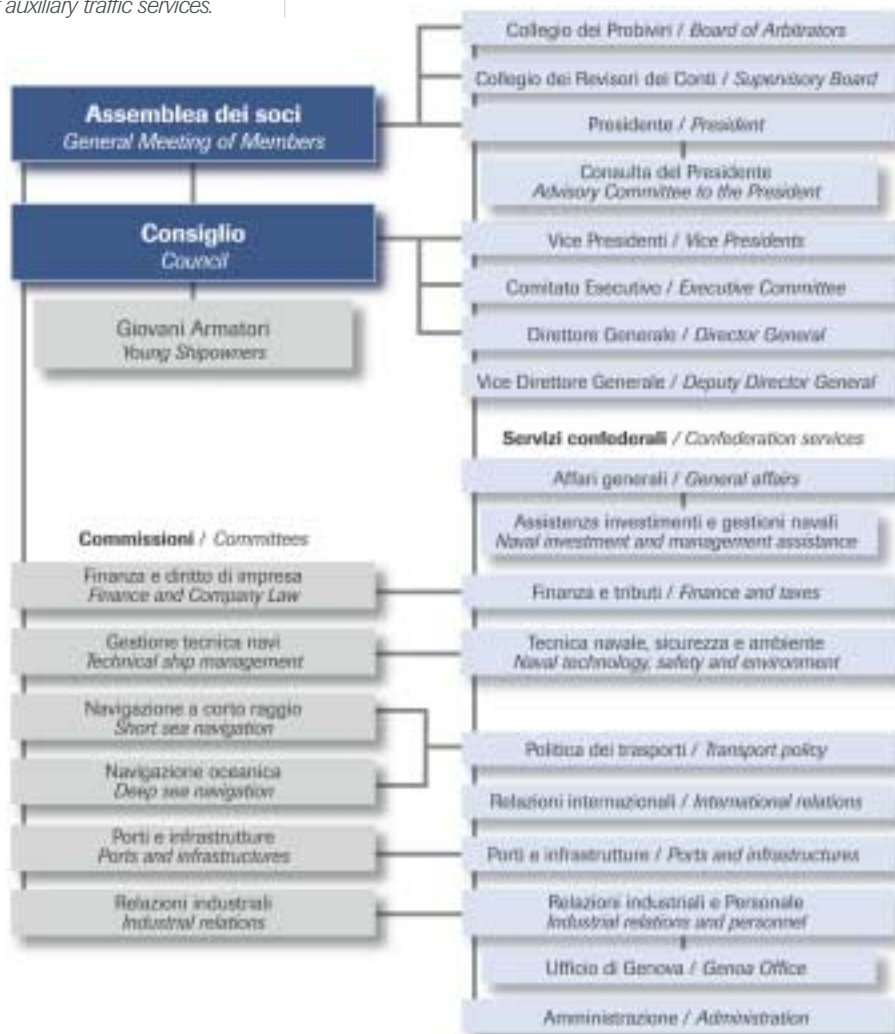
Confitarma's organisation

Heir to a traditional association between shipping companies and shipowners dating back to the start of the XXth 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 bodies, on both the 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 the 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.

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 sinda-

cale 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.

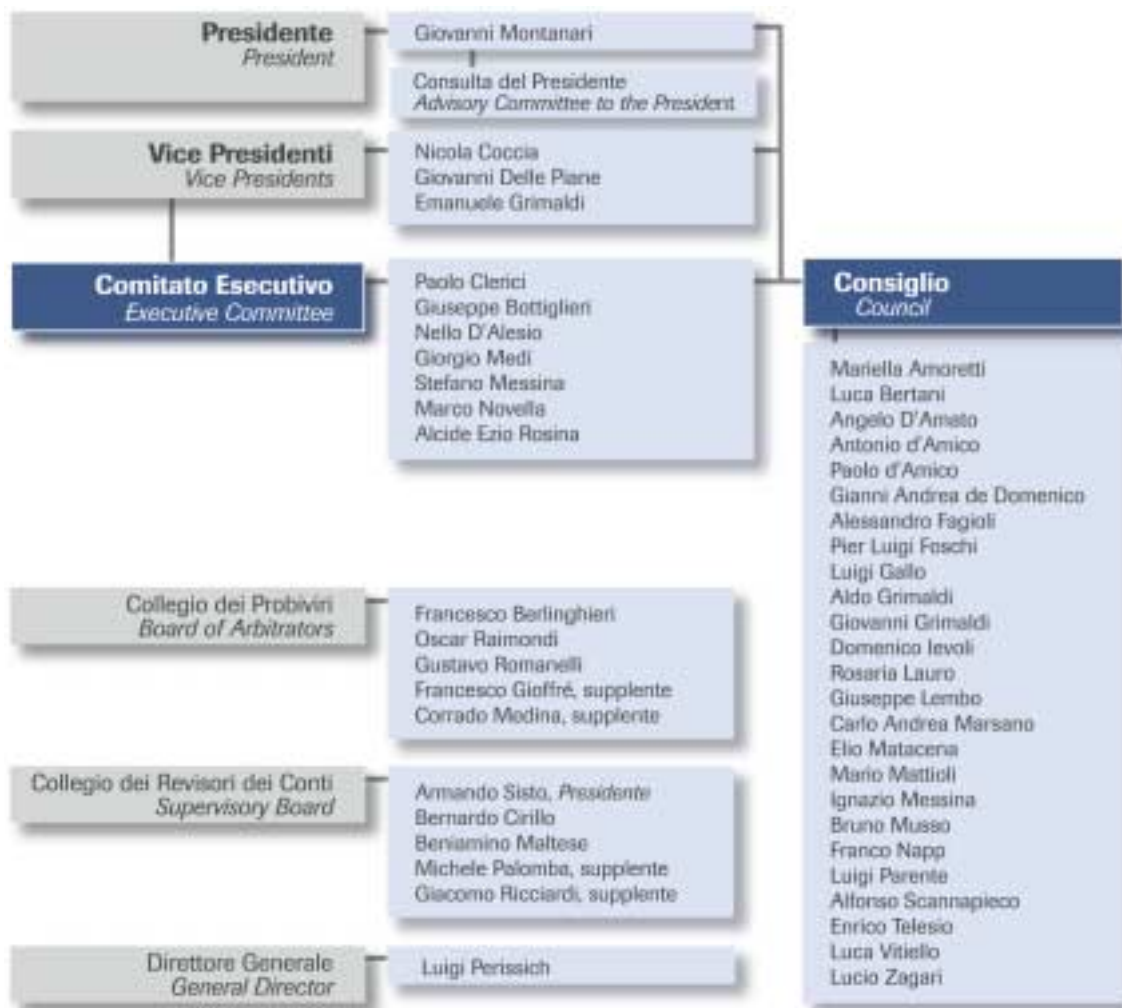
CONFITARMA rappresenta oltre i nove decimi della flotta mercantile italiana e raggruppa imprese di navigazione e gruppi armatoriali che operano in tutti i settori del trasporto di merci e passeggeri, nelle crociere e nei servizi ausiliari del traffico.



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) e, dal 2001, 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)*.

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 organizations 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).



Finanza e Diritto di Impresa

Finance and Company law

Nicola Coccia <i>Presidente / President</i>	Luigi Gallo Francesco Organista Marco Tassara
Bartolomeo Carini Ugo De Carlini Angelo Della Gatta Paola De Martini Alessandro Dietrich	Fabrizio Vettosi Luca Vitiello Marco Quadrani <i>Segretario / Secretary</i>

Navigazione a corto raggio

Short sea navigation

Marco Novella <i>Presidente / President</i>	Carlo Andrea Marsano Luigi Parente Gianpaolo Polichetti
Sergio Ambrosio Mariella Amoretti Vincenzo Franza Giovanni Grimaldi Rosaria Lauro	Giuseppe Mauro Rizzo Giovanni Steccoli Gennaro Fiore <i>Segretario / Secretary</i>

Navigazione oceanica

Deep sea navigation

Giuseppe Bottiglieri <i>Presidente / President</i>	Ignazio Messina Luigi Morgantini Alfonso Scannapieco
Mario Coppola Paolo d' Amico Emilio Falsetti Leonardo Lembo Mario Mattioli	Michele Verde Arrigo Visconti Luca Sisto <i>Segretario / Secretary</i>

Gruppo di lavoro per i servizi internazionali di linea

International line services working group

Gianpaolo Cerruti <i>Presidente / President</i>	Emilio Falsetti Giorgio Musso Niccolò Poggiali
Giuseppe Bo Girolamo Carignani Cesare d' Amico Guglielmo Darietto Pietro Eugeni	Maurizio Salce Gennaro Fiore <i>Segretario / Secretary</i>

Commissioni

Committees

Gestione tecnica navi

Technical ship management

Nello d'Alesio <i>Presidente / President</i>	Bruno Dionisi Fabrizio Freschi Ernesto Gori
Giuseppe Bottiglieri Umberto D'Amato Maurizio d'Amico Gianni Andrea de Domenico Pasquale Della Gatta	Giancarlo Maria Potenza Stefano Pulsinelli Giulio Ercolessi <i>Segretario / Secretary</i>

Porti e infrastrutture

Ports and infrastructures

Giorgio Medi <i>Presidente / President</i>	Mario Mattioli Ignazio Messina Luigi Morgantini
Maria Grazia Bottiglieri Ferrero Cafaro Giorgio Cerboni Gianni Andrea de Domenico Gennaro levoli	Franco Napp Gianpaolo Polichetti Giuseppe Lombardi <i>Segretario / Secretary</i>

Relazioni industriali

Industrial relations

Giovanni Delle Piane <i>Presidente / President</i>	Chiara De Poli Fulvio Fossa Renato Giannantonio Mauro Munari Luigi Porzio Francesco Pugliariello
Massimo Alessandri Sergio Ambrosio Pierantonio Cafiero Bartolomeo Cullati Angelo D'Amato	Roberto Aglieta <i>Segretario / Secretary</i>

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 levoli
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 il 28 giugno 1995, dopo un semestre di attività informale, in attuazione dell'art.26 dello Statuto confederale, con i seguenti scopi associativi:

- promuovere nei Giovani Armatori la consapevolezza della funzione etica e sociale della libera iniziativa e delle responsabilità 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 attività associative.

Fanno parte del gruppo circa cinquanta armatori, figli di armatori e dirigenti armatoriali di

aziende associate, direttamente impegnati nelle realtà imprenditoriali rappresentate da Confitarma.

I Giovani Armatori sono coinvolti in modo attivo nella vita della Confederazione, attraverso la partecipazione del loro Presidente al Consiglio e al Comitato Esecutivo, quale membro di diritto, e la diffusa presenza nelle Commissioni Consultive, che concorrono allo sviluppo dei principali temi dell'industria armatoriale e del sistema marittimo.

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*.

Young Shipowners

The Young Shipowners' Group - set up on 28th June 1995 after a semester of informal activity 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 in respect of 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.

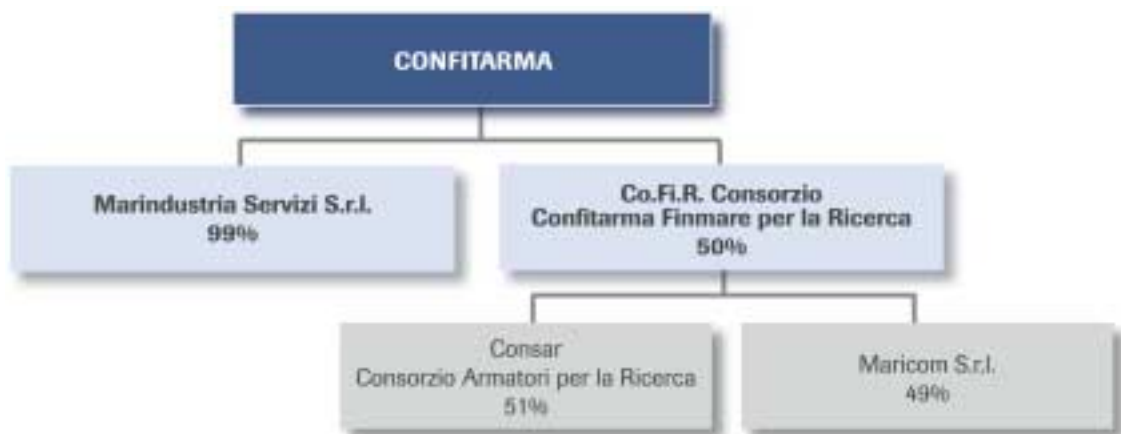
The Young Shipowners play an active part in the life of the Confederation: the Group's President is a member of Confitarma's Council and Executive Committee by right and the members are extensively represented in the various Permanent Committees involved with the principal issues concerning the shipping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

Moreover, they 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.



I consorzi e le società partecipate

Subsidiary and associate enterprises



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 701885
Fax : 0039 010 5701965

Stampa

ORPI-Napoli

Progetto grafico

Marco Di Lorenzo



CONFITARMA

Confederazione Italiana Armatori