

ASSEMBLEA DEI SOCI  
**Roma, 19 ottobre 2001**  
RELAZIONE DEL CONSIGLIO  
ALL'ASSEMBLEA DEI SOCI  
PER L'ANNO 2000



**CONFITARMA**  
Confederazione Italiana Armatori



CAPITOLO PRIMO

- 4 **La marina mercantile italiana**
- 4 La scelta del mare: priorità di governo e di legislatura
- 7 La flotta italiana
  - Competitività della flotta italiana
  - Dimensioni e composizione della flotta
  - Investimenti e rinnovamento del naviglio
  - Occupazione marittima
  - Bilancia dei noli marittimi
- 10 Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

CAPITOLO SECONDO

- 13 **I mercati marittimi**
- 13 Commercio mondiale e traffici marittimi
- 15 Flotta mondiale
- 20 Andamento dei noli

CAPITOLO TERZO

- 21 **La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione**
- 23 La politica comune dei trasporti
  - *Short Sea Shipping (SSS)*
  - Competitività delle flotte comunitarie
  - Relazioni estere

CAPITOLO QUARTO

- 29 **La sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente marino**
- 29 Iniziative per il miglioramento della sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento marino
- 30 Requisiti necessari per la sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente marino
- 31 Traffici marittimi mondiali di petrolio
- 33 Il processo di rinnovo della flotta di navi cisterna
- 33 Cause dell'inquinamento marino da idrocarburi
- 34 I vantaggi ambientali del trasporto via mare

CAPITOLO QUINTO

- 36 **Le relazioni industriali e la formazione degli equipaggi**
- 36 Relazioni industriali
- 38 Formazione e certificazione della gente di mare

CAPITOLO SESTO

- 39 **Sviluppo della portualità italiana e sue criticità**
- 39 Andamento dei traffici marittimi nei porti nazionali
- 41 Legislazione portuale
- 42 Riforma delle tasse e dei diritti marittimi ed autonomia finanziaria delle Autorità Portuali
- 43 Disciplina dei servizi tecnico-nautici portuali

CAPITOLO SETTIMO

- 45 **L'organizzazione di Confitarma**
- 45 La struttura
- 46 Cariche confederali 2000
- 47 Cariche confederali 2001
- 48 Commissioni
- 49 Giovani Armatori

# La marina mercantile italiana

## La scelta del mare: priorità di governo e di legislatura

Per le caratteristiche di mobilità del capitale "nave", nonché di internazionalizzazione del sistema delle regole del trasporto marittimo, delle tecnologie, del *know-how* imprenditoriale e, sempre più, anche degli equipaggi, l'impresa armatoriale è oggi una delle più soggette ai fenomeni di globalizzazione e, per questo, anche tra le più facilmente e rapidamente delocalizzabili all'estero.

Il mercato dei traffici internazionali, caratterizzato per molti anni dall'attrattiva delle bandiere di convenienza, vede oggi un apporto della flotta di bandiera italiana limitato all'11,2% del totale delle merci movimentate nei porti italiani, nonostante il forte dinamismo dimostrato dal nostro armamento nell'ultimo decennio (forti investimenti, ampio ricorso al registro internazionale, etc.).

Nello stesso tempo, il cabotaggio fra porti italiani è stato recentemente aperto alla concorrenza fra armamenti comunitari, molti dei quali beneficiano di condizioni organizzative, fiscali e contributive molto favorevoli, con la conseguenza che il settore corre oggi seri rischi sia a causa della possibile penetrazione delle flotte di bandiera estera, sia per le prospettive di delocalizzazione all'estero dell'armamento italiano.

Negli ultimi anni, infatti, altri Stati comunitari (Gran Bretagna, Olanda, Francia e Germania, ad esempio) hanno realizzato politiche marittime molto aggressive, caratterizzate dall'adozione di strumenti innovativi di rafforzamento della competitività della bandiera e sono oggi in grado di esercitare una forte attrazione anche nei confronti del nostro armamento. L'Italia si pone in una situazione di forte ritardo nel cabotaggio tra porti nazionali.

E' quindi prioritario che il Governo e il Parlamento avviino un pacchetto di misure urgenti per riportare la bandiera italiana a condizioni di parità con quelle estere.

Innanzitutto, è necessario che, preso atto delle necessità di riordino delle amministrazioni centrali, il complesso delle competenze riguardanti i trasporti marittimi (traffici, porti, cantieristica, lavoro, sicurezza della navigazione, etc.) sia interamente attribuito alla responsabilità esclusiva di uno stesso centro politico-amministrativo, onde assicurare a materie strettamente interconnesse le necessarie condizioni di continuità e coordinamento, oltre che di uniformità con le disposizioni internazionali e comunitarie.

Il pacchetto di misure urgenti per rafforzare la competitività delle imprese di navigazione dovrà prevedere almeno:

- 1) la possibilità di optare per un regime forfetario di determinazione del reddito d'impresa basato sul tonnellaggio (*tonnage tax*) per le navi iscritte sia nel registro ordinario che in quello internazionale, in analogia a quanto già realizzato con successo dai regimi fiscali europei più avanzati (greco, norvegese, olandese, tedesco e inglese);
- 2) l'eliminazione delle diversità di trattamento fra registro ordinario e registro internazionale, a partire dall'estensione al primo del regime di sgravi contributivi e di agevolazioni fiscali previsto per le navi adibite al trasporto internazionale (si noti ad esempio che la flotta greca è iscritta ad un unico registro);
- 3) l'accelerazione del processo di privatizzazione del Gruppo Tirrenia e la ridefinizione del regime delle convenzioni con lo Stato per le attività di servizio pubblico, onde evitare limitazioni alla concorrenza nel trasporto marittimo e quindi alle possibilità di crescita dell'armamento privato;
- 4) l'avvio di un programma di formazione al fine di sopperire alla grave carenza di marittimi di vario livello e specializzazione, sia italiani che stranieri, dotati delle necessarie qualifiche e certificazioni richieste dalle normative internazionali.



Una volta realizzate queste misure sarà possibile avviare un programma di legislatura di più ampio respiro, pienamente rispondente alle potenzialità del trasporto marittimo. La pianificazione dei trasporti finora realizzata ha fortemente sottovalutato le opportunità offerte al nostro paese dal trasporto marittimo e, in particolare, dalla flotta di bandiera.

La navigazione mercantile, sia internazionale sia di cabotaggio, è infatti la prima modalità di trasporto in termini di traffico complessivamente sviluppato (tonnellate-km), mentre risulta seconda rispetto alla strada solo se si considera il peso delle merci trasportate, indipendentemente dalla distanza.

Un impegno del nuovo Governo e del nuovo Parlamento per una precisa e convinta politica di promozione del trasporto marittimo, in un'ottica pienamente integrata con le esigenze dell'intero sistema dei trasporti, consentirebbe di conseguire fondamentali opportunità in termini di riduzione dei costi per le imprese, di volano economico (in particolare attraendo localizzazioni logistiche e industriali intorno ai porti del Meridione) e di riduzione degli ingenti danni ambientali e sociali dei trasporti su strada, assicurando inoltre tempi veloci di realizzazione dei progetti, investimenti del tutto contenuti rispetto alle altre modalità di trasporto e un'occasione unica per mitigare il dissenso ambientalista alle grandi opere terrestri.

Inoltre, una politica specifica di rafforzamento della competitività dell'armamento italiano, favorendo il recupero dell'incidenza della bandiera nazionale nella copertura dei traffici da e per l'Italia, permetterebbe di moltiplicare i già consistenti effetti benefici offerti dall'armamento nazionale a livello settoriale (17.000 miliardi di lire di produzione netta, che diventano 25.000 se si tiene conto del settore

marittimo allargato ai porti, ai servizi e alla cantieristica), occupazionale (30.000 addetti, che diventano circa 80.000 nel settore allargato) e macroeconomico (attivazione di risorse nel complesso dell'economia nazionale per 53.000 miliardi l'anno).

Senza trascurare che una politica di recupero della competitività delle imprese di navigazione italiane consentirebbe di rafforzare la sicurezza della navigazione e la tutela ambientale dei nostri litorali (per le prerogative tecnologiche, organizzative e di disponibilità del nostro armamento), emarginando la concorrenza sleale del naviglio *substandard* che solca le acque del Mediterraneo.

In seguito all'eliminazione delle diversità di trattamento fra registro ordinario e registro internazionale e all'introduzione della *tonnage tax*, sarà possibile accompagnare la politica di sostegno della bandiera italiana con misure di promozione della qualità e competitività del naviglio attraverso i seguenti strumenti:

- rafforzamento delle tecnologie e delle dotazioni (ad esempio, rifinanziamento dello schema di aiuti alla rottamazione del naviglio cisterniero obsoleto);
- diffusione di sistemi innovativi di gestione (sistemi organizzativi, informatici, telematici) della qualità del servizio, della sicurezza e dell'ambiente;
- promozione di iniziative di formazione aggiuntiva del personale tecnico e dei marittimi per il miglioramento continuo delle prestazioni.

Un altro importante ambito d'iniziativa politica riguarda il trasporto combinato marittimo in sostituzione del "tutto strada", che offre potenzialità superiori a quelle finora individuate.

Occorre innanzitutto potenziare le risorse organiz-



zative e finanziarie destinate all'elaborazione di progetti di *short sea shipping* in ambito nazionale o fra porti italiani e comunitari. Inoltre, lo sviluppo del trasporto marittimo dipende anche dagli interventi sul sistema dei prezzi.

A fronte delle difficoltà di aumentare i prezzi dell'autotrasporto in chiave di internalizzazione dei costi esterni, una convinta politica di agevolazioni a favore del trasporto marittimo a corto raggio, attraverso misure fiscali e riduzioni delle tariffe portuali e della fiscalità, consentirebbe di modificare gli attuali rapporti di convenienza fra modalità, alleviando il traffico merci sulle nostre autostrade. E' ovvio che la politica governativa di potenziamento del trasporto marittimo a corto raggio deve fare i conti con le precarie condizioni infrastrutturali in ambito portuale (aree, banchine, magazzini, etc.) e peri-portuale (raccordi stradali e ferroviari, accessi etc.), nonché con il processo di riforma degli enti e dei servizi dei porti.

L'autonomia finanziaria e la continua proliferazione delle autorità portuali (con i conseguenti rischi di dispersione delle risorse pubbliche), nonché la inadeguata rappresentanza dell'armamento nei Comitati delle autorità, mal si conciliano con l'esigenza di indirizzare specifiche risorse al pieno dispiegamento delle potenzialità offerte dal trasporto marittimo.

Occorre quindi rafforzare la capacità di indirizzo e verifica del sistema di governo nei confronti delle autorità portuali (ad esempio, stabilendo criteri per un'allocazione trasparente e razionale delle risorse statali, introducendo efficaci procedure di controllo della spesa, etc.), nel rispetto delle loro

prerogative di autonomia decisionale e finanziaria. Anche la politica ambientale può contribuire ad uno sviluppo del traffico marittimo.

Una politica ambientale di emergenza, conflittuale e limitata alla sola tutela dall'inquinamento marino non può che fare male al paese, producendo danni certi e rilevanti per l'intero sistema economico e vantaggi incerti, oltre che circoscritti a livello locale.

Al contrario, una politica di sviluppo sostenibile, cioè impostata sul dialogo razionale e sulla piena integrazione della tutela dell'ambiente nelle politiche di sviluppo, avrebbe l'effetto di rafforzare la capacità competitiva delle imprese proprio a partire dai fattori ambientali.

Una politica ambientale integrata nella politica dei trasporti, sviluppando il traffico marittimo e le interconnessioni fra modalità, avrebbe il duplice effetto di ridurre gli ingenti costi sociali dovuti agli attuali squilibri e di apportare significativi incrementi di produttività al sistema delle imprese.

Infine, va prestata particolare attenzione alla qualità complessiva dell'assetto istituzionale nazionale e internazionale in campo marittimo. In un settore tanto vasto e complesso, soggetto ad un sistema di regole con caratteristiche sovranazionali, è necessario non solo mantenere un unico centro di coordinamento per tutte le materie riguardanti la navigazione (ivi incluso il lavoro, la sicurezza e i controlli delle navi a qualsiasi titolo), ma anche assicurare condizioni di efficienza della pubblica amministrazione nelle procedure autorizzative e di controllo, oltre che di razionalità e semplicità degli adempimenti posti in carico alle imprese.

## La flotta italiana

### Competitività della flotta italiana

Di fronte agli effetti della globalizzazione sul mercato dei servizi di navigazione ed alla prospettiva di un progressivo trasferimento delle navi italiane verso ordinamenti, in Europa o altrove, che consentano di fronteggiare le condizioni del trasporto internazionale, negli ultimi anni il Legislatore ha adottato misure riformatrici, che avvicinano la nostra legislazione a quella degli stati europei più evoluti in campo marittimo.

Nel corso del 2000 si è ulteriormente progredito sulla via della riforma della navigazione italiana, sia internazionale che di cabotaggio, avviata con la creazione del Registro internazionale di immatricolazione delle navi nel 1998 e con l'estensione di alcune delle sue disposizioni alla flotta di cabotaggio nel 1999.

Per consentire al Registro internazionale italiano di raggiungere un pieno allineamento con i registri europei più competitivi, con la legge n.88 del 2001 sono state introdotte modifiche legislative al Codice della Navigazione ed alla legge istitutiva del Registro internazionale rendendo possibile sotto il profilo normativo, in accordo con le organizzazioni sindacali, una maggiore flessibilità nella composizione nazionale degli equipaggi, come accade negli altri Paesi europei e in linea con la situazione dell'occupazione del settore.

La Legge Finanziaria 2001-2003 ha posto poi finalmente termine ad una incertezza interpretativa di carattere fiscale sorta con la istituzione del Registro internazionale, che rischiava di limitare sensibilmente la sua forza attrattiva nei confronti del naviglio estero.

In particolare, si è previsto che rientri nell'ambito

del reddito agevolato, derivante dall'utilizzazione di una nave iscritta nel Registro, anche la componente positiva straordinaria rappresentata dalla plusvalenza derivante dalla sua cessione.

Il beneficio fiscale, la cui entrata in vigore è prevista dal periodo d'imposta 2001, è stato tuttavia condizionato, in chiave evidentemente antielusiva, al soddisfacimento del requisito dell'iscrizione della nave nel Registro internazionale, anteriormente alla cessione, per un periodo ininterrotto di almeno tre anni.

Peraltro la Legge finanziaria 2001-2003, nel destinare 13.000 miliardi di risorse al sistema dei trasporti, non ha previsto fondi per intervenire sulla competitività delle imprese di navigazione.

In particolare, per quanto riguarda la navigazione in cabotaggio, alla fine del 2001 è prevista la scadenza degli sgravi contributivi introdotti con la legge n.522 del 1999, per cui sul mercato dei trasporti interni i costi italiani torneranno ad essere più elevati rispetto a quelli delle altre flotte europee: per una nave traghetto tali costi risultano superiori di due o tre volte rispetto a quelli di navi greche, spagnole o portoghesi.

Il risultato negativo sugli investimenti è evidente, se si pensa che costruire una nave richiede in genere più di un anno e che, in assenza di norme si chiede alle imprese di navigazione di investire senza alcuna certezza.

### Dimensioni e composizione della flotta

La flotta mercantile di proprietà italiana alla fine del 2000 comprende 1.396 navi per un totale di 9.948.171 tsl<sup>1</sup>, così ripartite: oltre le 1.000 tsl,

<sup>1</sup> Navi di stazza lorda superiore alle 100 tonnellate. Esistono poi altre 821navi per 25.846 tsl, inferiori alle 100 tonnellate di stazza lorda

Flotta mercantile di proprietà italiana (navi oltre le 100 tsl)

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati RINA e Confitarma

	31 dicembre 1997			31 dicembre 1998			31 dicembre 1999			31 dicembre 2000			1° luglio 2001		
	n. navi	tsl	%	n. navi	tsl	%	n. navi	tsl	%	n. navi	tsl	%	n. navi	tsl	%
<b>BANDIERA ITALIANA</b>															
Registro ordinario	1.241	6.458.586	75,1%	1.079	2.855.356	32,8%	1.103	2.765.836	28,8%	1.087	2.697.539	27,1%	1.073	2.953.918	28,5%
Registro internazionale				185	4.328.960	49,7%	236	5.671.418	59,1%	289	6.777.964	68,1%	300	7.070.791	68,3%
<b>BANDIERA ESTERA</b>															
Bare Boat Charter*	90	2.140.081	24,9%	67	1.527.279	17,5%	48	1.153.565	12,0%	20	472.668	4,8%	16	329.667	3,2%
<b>TOTALE</b>	<b>1.331</b>	<b>8.598.667</b>	<b>100%</b>	<b>1.331</b>	<b>8.711.595</b>	<b>100%</b>	<b>1.387</b>	<b>9.590.819</b>	<b>100%</b>	<b>1.396</b>	<b>9.948.171</b>	<b>100%</b>	<b>1.389</b>	<b>10.354.376</b>	<b>100%</b>

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

651 navi per 9.713.338 tsl; da 100 a 999 tsl, 745 navi per 234.783 tsl

In complesso, rispetto alla fine del 1999, si registra un aumento della flotta mercantile italiana di circa il 4% del tonnellaggio e dell'1% nel numero delle navi. La crescita più vistosa si è registrata nella componente di naviglio battente bandiera italiana, che a fine 2000 risulta aumentata del 12% (oltre 1 milione di tsl) ed è pari a 1.376 unità per 9.475.503 tsl. La crescita è in gran parte dovuta alle iscrizioni nel Registro internazionale italiano di navi provenienti da bandiera estera o di nuova costruzione. Parallelamente, si è ridotto il naviglio battente temporaneamente altre bandiere a seguito di locazione a scafo nudo all'estero (*bare boat charter*). Sotto il profilo della proprietà, nel 2000 è aumentata, sia pure di poco, la quota della flotta facente capo a soggetti a capitale tutto o prevalentemente privato, che è a fine anno del 94%. 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.

#### 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 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, trattandosi di un provvedimento mirato a compensare i maggiori costi delle costruzioni navali in Europa rispetto all'Estremo Oriente.

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 di navi 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.

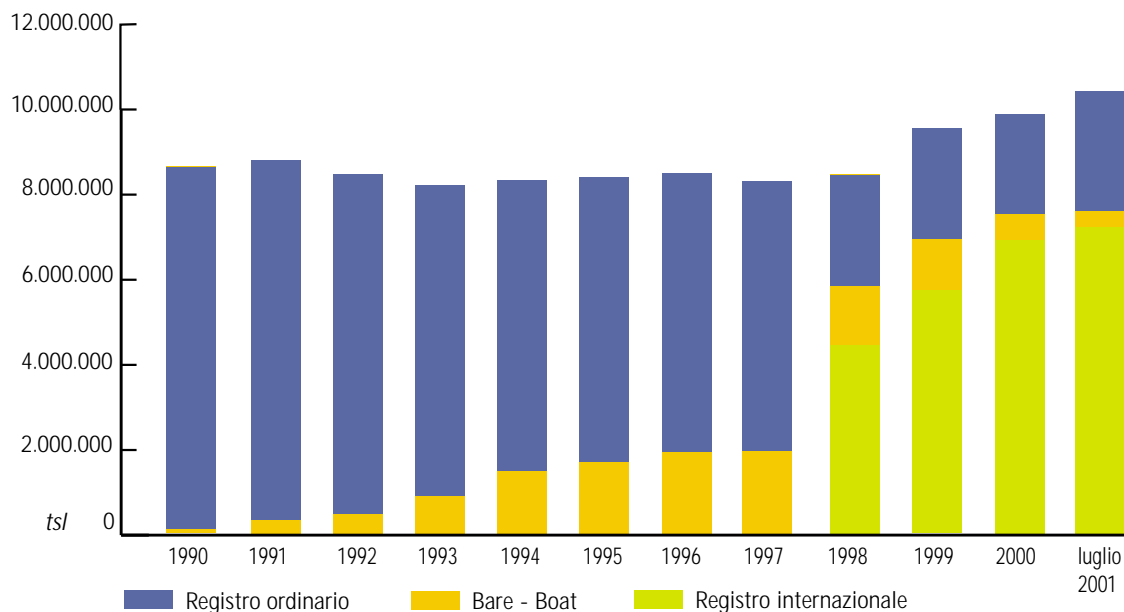
L'impresa di navigazione che investe nel naviglio può beneficiare di questi interventi, nonché di altri già esistenti, purché il loro cumulo non superi il massimale deciso in sede europea che è pari, per la costruzione di navi di valore superiore ai 10 milioni di Euro, al 9% del valore del contratto,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

Altro importante provvedimento il cui *iter* legislativo si è concluso con la promulgazione della legge n.51 del 2001, è quello 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

La flotta mercantile italiana dal dicembre 1990 al luglio 2001

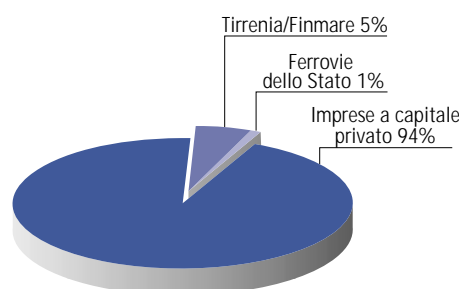
Fonte: Elaborazione Confitarma su dati RINA e Confitarma





## Armamento italiano

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati RINA



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 navi, già prevista ed in fase di modifica in sede internazionale.

L'armamento italiano è favorevole ad ogni iniziativa volta a promuovere la sicurezza nei nostri mari e quindi a valorizzare il naviglio di qualità ed a contrastare le unità che, non rispettando gli *standard*, operano una concorrenza sleale.

Inoltre sono state adottate con questa legge iniziative in materia di controllo degli spazi marittimi di interesse nazionale e di comunicazione per la sicurezza in mare, tese a rendere operativi i sistemi *Vessel Traffic System (VTS)* e *Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)*, fattori fondamentali per migliorare le condizioni di sicurezza del traffico marittimo.

La flotta italiana si conferma nel 2000 giovane e tecnologicamente avanzata: metà del naviglio è di

età inferiore a 10 anni ed un quarto risulta inferiore a 5 anni.

E' proseguito il programma di costruzioni navali avviato dall'armamento a partire dal 1990, che a fine 2000 comprende la costruzione di circa 560 nuove navi, per oltre 6,2 milioni di tonnellate di stazza lorda, e risulta realizzato per oltre il 90%.

Tale programma di costruzioni navali comporta un impegno finanziario che alla fine del 2000 oltrepassa i 21.000 miliardi di lire.

Tra il 1990 e il 2000 sono state consegnate: 167 navi da carico liquido, incluse diverse decine di gassiere, chimichiere e petroliere a doppio scafo; 59 navi da carico secco; 118 navi passeggeri, tra cui 16 navi da crociera e 48 navi traghetto, ad elevatissimo valore aggiunto; 135 navi per servizi ausiliari. Per altre 76 unità i lavori di costruzione risultano già avviati. Si aggiungono importanti operazioni di trasformazione di navi esistenti.

Questo programma è stato accompagnato da interventi dello Stato volti a sostenere la competitività della cantieristica italiana, in conformità agli accordi in sede OCSE e alle disposizioni dell'Unione europea.

Ferma restando per le imprese di navigazione la facoltà di ordinare le navi ovunque, data la dimensione internazionale della concorrenza cui sono sottoposte, c'è la disponibilità delle imprese armatoriali verso qualsiasi strumento che consenta insieme di ridurre il costo delle navi e di effettuare una efficace politica di settore.

E' opportuno peraltro ampliare in sede nazionale il

## Composizione della flotta mercantile italiana al 31-12-2000

navi oltre le 100 tsl

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati RINA e Confitarma

Tipi di navi	31 dicembre 1999		31 dicembre 2000		Variazione	
	Navi	tsl	Navi	tsl	Navi	tsl
<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO</b>	<b>305</b>	<b>3.059.582</b>	<b>300</b>	<b>2.870.536</b>	<b>-2%</b>	<b>-6%</b>
Petroliere	139	2.178.266	130	1.925.297	-6%	-12%
Gassiere	54	390.148	53	377.739	-2%	-3%
Chimichiere	77	458.186	83	532.926	8%	16%
Altre cisterne	35	32.982	34	34.574	-3%	5%
<b>NAVI DA CARICO SECCO</b>	<b>176</b>	<b>4.161.952</b>	<b>180</b>	<b>4.574.220</b>	<b>2%</b>	<b>10%</b>
Carico generale	43	171.178	36	155.106	-16%	-9%
Portacontenitori e frigorifere	27	738.023	31	895.769	15%	21%
Portarinfuse	38	1.899.003	44	2.064.293	16%	9%
Traghetti	68	1.353.748	69	1.459.052	1%	8%
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI</b>	<b>393</b>	<b>1.688.058</b>	<b>402</b>	<b>1.718.218</b>	<b>2%</b>	<b>2%</b>
Crociera	14	451.904	12	437.537	-14%	-3%
Aliscafi, Catamarani e unità veloci	84	22.615	84	21.763	0%	-4%
Traghetti	203	1.185.121	205	1.232.788	1%	4%
Altre navi trasporto passeggeri	92	28.418	101	26.130	10%	-8%
<b>PORTARINFUSE POLIVALENTI (Ore/Oil, OBO)</b>	<b>2</b>	<b>80.615</b>	<b>4</b>	<b>171.347</b>	<b>100%</b>	<b>113%</b>
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI</b>	<b>511</b>	<b>600.612</b>	<b>510</b>	<b>613.850</b>	<b>0%</b>	<b>2%</b>
Rimorchiatori e navi appoggio	285	96.014	296	110.295	4%	15%
Altri tipi di navi	226	504.598	214	503.555	-5%	0%
<b>TOTALE</b>	<b>1.387</b>	<b>9.590.819</b>	<b>1.396</b>	<b>9.948.171</b>	<b>1%</b>	<b>4%</b>

ventaglio degli strumenti alternativi tenendo presente che l'industria armatoriale, come gli altri settori industriali ad alto livello di impiego di capitale, non ha potuto beneficiare delle misure adottate negli ultimi anni per ridimensionare il carico fiscale, a causa del fisiologico ampio ricorso al debito.

Occorre inoltre rendere operativo il Fondo di garanzia del credito navale in modo da agevolare l'accesso al credito da parte dei committenti di navi.

#### Occupazione marittima

I posti di lavoro a bordo della flotta italiana di stazza lorda superiore alle 100 tsl risultano a fine 2000 pari a circa 25.500, secondo una valutazione fondata sulla composizione del naviglio e sulla consistenza delle tabelle medie di armamento.

I posti di lavoro coperti da marittimi italiani o europei, secondo quanto stabilito dall'art.318 del Codice della navigazione, risultano pari a circa 19.900 unità, mentre 5.600 sono coperti da personale non europeo imbarcato sulle navi iscritte nel registro internazionale o locate temporaneamente all'estero (*bare-boat charter*).

Il numero effettivo di addetti risulta naturalmente più ampio, se si considerano anche le riserve a terra. Il settore di maggiore assorbimento di gente di mare risulta quello delle navi passeggeri adibite a servizi di traghetto e di crociera, data la più vasta gamma di servizi offerti da questo tipo di navi, particolarmente 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 2000 in circa 30.600 unità.

#### Bilancia dei pagamenti marittimi

Nel corso del 2000 si è registrato un notevole 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 in \$Usa, valuta nella quale vengono fissati i noli marittimi, 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 23.178 miliardi di lire, a fronte di 21.000 miliardi di lire per l'insieme degli altri sistemi di trasporto.

#### Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

Nel marzo del 2001 il Consiglio dei Ministri ha approvato il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, che indica tra le sue priorità il riequilibrio e l'integrazione modale, riconoscendo il ruolo particolarmente importante del trasporto marittimo e anche di quello fluviale.

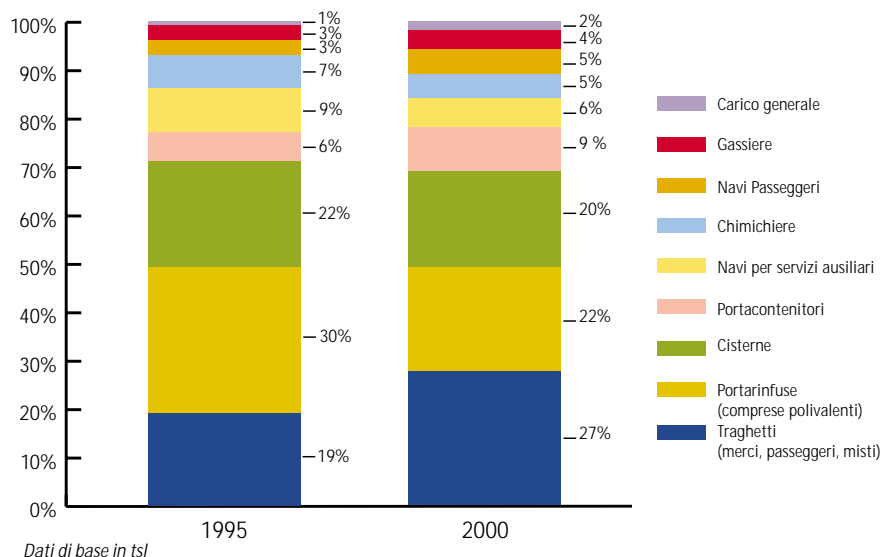
Il PGTL ha previsto complessivamente 214 mila miliardi spendibili in 10 anni, di cui 120 mila per le ferrovie, 60 mila per le strade e 6 mila miliardi per i porti.

Le autostrade del mare e lo *short sea shipping* sono chiaramente indicati nel PGTL come la soluzione più concreta e veloce per contribuire a una nuova politica integrata del trasporto, indispensabile per sviluppare in Italia una mobilità più sostenibile.

Sulla base dell'aumento della capacità di stiva lungo le autostrade del mare (rilevato negli ultimi anni) e dei due scenari prospettati dal PGTL (basso e alto) in relazione alla crescita della domanda di trasporto, Confitarma ha elaborato una previsione di breve periodo in cui si stima che nel 2002 il rapporto tra il volume di merce trasportata utilizzando le autostrade del mare e quello che utilizza

#### Composizione della flotta italiana per tipo di nave nel 1995 e 2000

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati RINA e Confitarma



## Rinnovamento del naviglio mercantile italiano

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati RINA

Navi ultimate dal 1990 al 2000			
Tipi di navi	No.	tsl	% su flotta attuale
<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO</b>	<b>167</b>	<b>1.663.509</b>	<b>58%</b>
Petroliere	50	886.943	46%
Gassiere	39	273.359	72%
Chimichiere	63	498.739	94%
Altre cisterne	15	4.468	13%
<b>NAVI DA CARICO SECCO</b>	<b>63</b>	<b>2.416.919</b>	<b>53%</b>
Carico generale	9	106.841	69%
Portacontaineri efrigorifere	13	325.800	36%
Portarinfuse	21	1.212.339	59%
Traghetti	20	771.939	53%
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI</b>	<b>118</b>	<b>1.116.250</b>	<b>65%</b>
Crociera	16	547.770	125%
Aliscafi, Catamarani e unità veloci	32	9.925	47%
Traghetti	48	553.873	56%
Altre navi trasporto passeggeri	22	4.682	18%
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI</b>	<b>135</b>	<b>199.644</b>	<b>33%</b>
Rimorchiatori	69	22.516	20%
Altri tipi di navi	66	177.128	35%
<b>TOTALE</b>	<b>483</b>	<b>5.396.322</b>	<b>54%</b>

Navi in costruzione al 1° gennaio 2001			
Tipi di navi	No.	tsl	% su flotta attuale
<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO</b>	<b>9</b>	<b>123.006</b>	<b>4%</b>
Chimichiere	9	123.006	27%
<b>NAVI DA CARICO SECCO</b>	<b>6</b>	<b>280.365</b>	<b>7%</b>
Portarinfuse	2	81.200	4%
Traghetti	4	199.165	15%
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI</b>	<b>17</b>	<b>389.885</b>	<b>23%</b>
Traghetti	13	389.128	
Altre navi trasporto passeggeri	4	757	0%
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI</b>	<b>44</b>	<b>49.723</b>	<b>8%</b>
Rimorchiatori	11	4.942	5%
Altri tipi di navi	33	44.781	9%
<b>TOTALE</b>	<b>76</b>	<b>842.979</b>	<b>9%</b>

(Tali dati non sono confrontabili con quelli degli anni precedenti, nei quali venivano incluse le navi inferiori alle 100 tsl)

## Bilancia dei pagamenti internazionali della navigazione italiana (miliardi di lire)

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati Banca d'Italia

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<b>Attività della flotta italiana</b>												
Incassi per noli merci della flotta italiana	2.454	2.067	2.269	1.889	2.650	2.693	3.054	2.785	3.121	3.309	3.419	3.397
Incassi per noli passeggeri della flotta italiana	31	43	35	38	39	41	40	46	60	71	51	29
Pagamenti per servizi logistici ausiliari all'estero	-3.568	-3.303	-3.585	3.169	-3.952	-4.501	-5.406	-4.906	-5.129	-5.436	-5.374	-6.419
Saldo	-1.083	-1.193	-1.282	-1.242	-1.263	-1.767	-2.312	-2.075	-1.948	-2.056	-1.904	-2.993
<b>Attività delle flotte estere</b>												
Pagamenti per noli merci alle flotte estere	-2.440	-2.440	-2.818	-2.374	-3.245	-3.949	-5.067	-4.510	-4.693	-4.898	-6.189	-7.995
Pagamenti per noli passeggeri alle flotte estere	-77	-80	-65	-71	-73	-76	-75	-116	-112	-127	-102	-116
Incassi per servizi logistici ausiliari in Italia	2.729	2.522	2.801	2.433	3.465	3.772	4.352	4.294	4.469	4.797	4.360	5.222
Saldo	212	2	-82	-12	146	-253	-790	-332	-337	-228	-1.931	-2.890
<b>Saldo Totale</b>	<b>-871</b>	<b>-1.191</b>	<b>-1.363</b>	<b>-1.254</b>	<b>-1.116</b>	<b>-2.019</b>	<b>-3.102</b>	<b>-2.406</b>	<b>-2.285</b>	<b>-2.284</b>	<b>-3.835</b>	<b>-5.882</b>

## Stima degli equipaggi imbarcati sulle navi italiane

	Totale
Aliscafi, catamarani, ecc.	1.400
Crociera	5.500
Traghetti Trasp.Pass	6.400
Traghetti da carico	1.300
Carico generale	420
Portarinfuse	620
Carico Misto	80
Petroliere	1.950
Chimichiere	1.300
Gassiere	800
Altre cisterne	200
Rimorchiatori e appoggio	3.500
Portacontaineri	600
Unità per perforazioni	30
Bacini galleggianti	200
Naviglio vario	1.200
<b>Totale</b>	<b>25.500</b>

la strada sulle lunghe distanze (oltre i 500 Km), passerà dall'attuale 5,5% al 9,9% o all'11,6%, a seconda dello scenario preso in considerazione.

Il rapporto aumenta sensibilmente, da 8,5% a 14,8% (scenario basso) o a 17,4%, (scenario alto) considerando le tonnellate/chilometro.

I benefici immediati riguarderebbero l'accrescimento del livello di efficienza del trasporto merci e la minore congestione delle strade, cose che dovrebbero ridurre i costi del trasporto sia per le imprese che per la collettività.

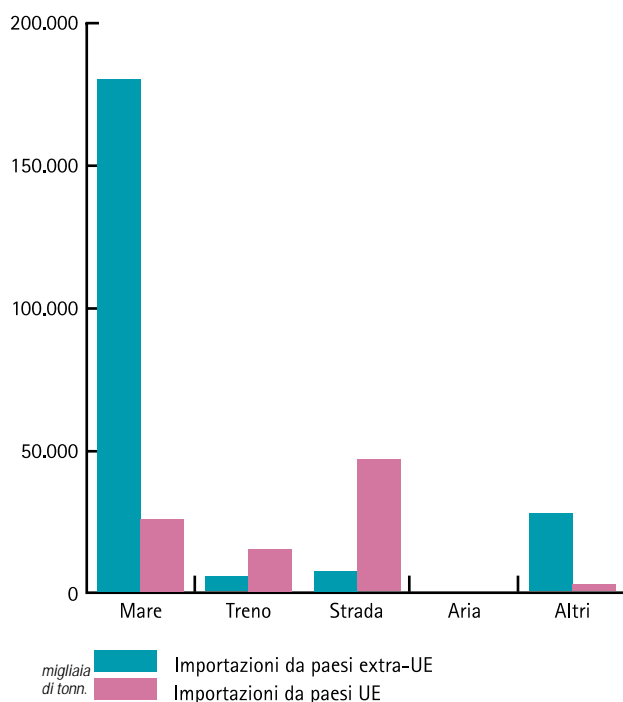
In particolare, riguardo a questi ultimi l'impiego di navi comporta notevoli vantaggi in termini di riduzione dell'effetto serra e dell'inquinamento atmosferico, del rumore, degli incidenti e della congestione. E' stato calcolato che il vantaggio per il trasporto di un identico carico può superare i 2 miliardi a nave per ogni viaggio.

Poiché l'Italia è un paese ricco di porti, non appare necessario costruirne di nuovi. Piuttosto occorre migliorare quelli esistenti e sfruttare quelli scarsamente utilizzati che offrono buone potenzialità per collocazione geografica, vicinanza ai luoghi di origine e destinazione dei traffici vocazione ad accogliere traffici crescenti.

Gli interventi prioritari dovrebbero riguardare il miglioramento dei collegamenti con le infrastrutture terrestri (strade e ferrovie). Inoltre, occorre individuare all'interno dei porti aree adibite specificamente al trasferimento del carico da una modalità all'altra per eliminare le strozzature e i

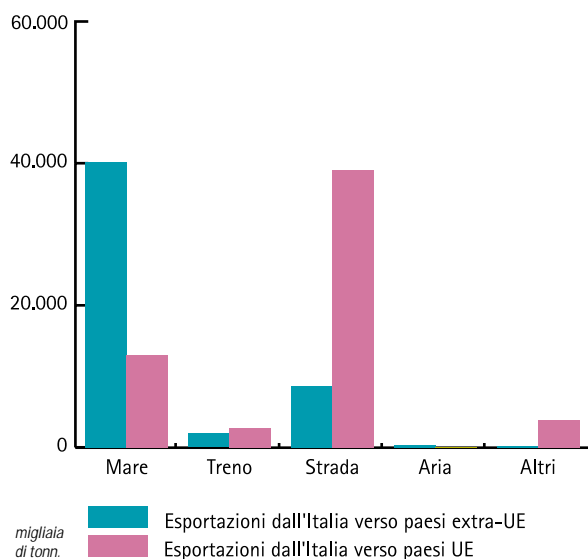
## Importazioni dell'Italia per sistema di trasporto

Fonte: Eurostat, 2000



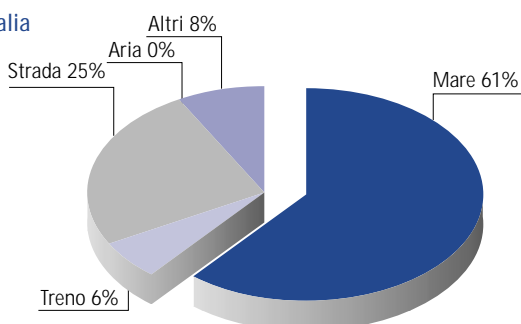
## Esportazioni dell'Italia per sistema di trasporto

Fonte: Eurostat, 2000



## Commercio estero dall'Italia per modo di trasporto

Fonte: Eurostat, 2000



## Previsioni per il 2002

	Scenario basso	Scenario alto
Metri lineari offerti	86.000	106.000
Numero di transiti lungo le autostrade del mare	270.000	332.000
Rapporto tra le tonnellate trasportate sulle a/s del mare e su strada per percorrenze superiori ai 500 km	9,9%	11,6%
Rapporto tra tonn/Km trasportate sulle a/s del mare e su strada per percorrenze superiori ai 500 km	14,8%	17,4%

ritardi che si verificano durante queste operazioni. Innanzitutto occorre che vengano implementate concretamente le disposizioni del PGTL per quanto concerne le autostrade del mare finanziando progetti su misura per lo sviluppo dell'interfaccia mare-terra.

Per rispondere all'esigenza di riequilibrio e di integrazione modale, da tempo sostenuta dall'industria della navigazione e riconosciuta dal nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, occorre sviluppare anche una politica per le imprese e non soltanto per le infrastrutture: ciò è fondamentale proprio per quelle imprese che attraverso gli investimenti in nuove linee di navigazione assicurano il collegamento tra i porti nazionali e tra questi e quelli europei ed internazionali.

Nei primi mesi del 2001, per iniziativa degli armatori, dei porti e degli agenti marittimi è stato costituito l'Ufficio italiano per la promozione del trasporto marittimo a corto raggio (TMCR), auspicato dall'Unione europea e contemplato nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica.

Per trasporto marittimo di corto raggio (*short sea shipping*) si intende il movimento di merci e passeggeri via mare tra porti europei e tra questi e quelli dei paesi vicini (Mar Mediterraneo, Mar Nero, Mar Baltico, Norvegia e Islanda). Scopo dell'Ufficio, che si aggiunge a quelli già operanti nei Paesi Bassi, in Francia, Grecia, Belgio, Svezia, Finlandia, Danimarca e Irlanda è quello di rendere visibile lo sviluppo dello *short sea shipping* che rappresenta un elemento innovativo e competitivo nel trasporto intermodale porta-a-porta e nella catena logistica.