

La marina mercantile italiana

La competitività ambientale e sociale delle autostrade del mare

Sono numerosi gli elementi di natura economica, sociale ed ambientale da dover tenere in considerazione a sostegno della navigazione ed in particolare del ruolo del cabotaggio marittimo, nel più ampio contesto di un sistema integrato dei trasporti, la cui realizzazione ha il fine ultimo di contenere i costi totali della produzione italiana.

I progressi tecnologici e le numerose convenzioni internazionali in materia, oltre a rendere le navi sempre più veloci, affidabili e flessibili, hanno ridotto le loro emissioni con positivi effetti anche sul costo complessivo del trasporto.

Anche l'attenzione rivolta al comparto marittimo in ambito comunitario è viva, in quanto gli Organi europei intendono promuovere lo sviluppo del cabotaggio marittimo e dello *short sea shipping*, che presentano il vantaggio di un impatto ambientale molto più favorevole rispetto alle modalità terrestri.

Dall'indagine "I benefici ambientali e sociali del trasporto di merci per mare: un confronto mare - strada - rotaia su quattro percorsi europei", realizzata dalla associazione Amici della Terra per conto di Confitarma e del Gruppo navi RoRo dell'ECSA, emerge con chiarezza il beneficio ambientale e sociale del trasporto marittimo: in tutti i casi considerati, i costi esterni del trasporto di merci (quelli cioè non considerati nel prezzo, ma pagati dalla collettività), risultano per le navi notevolmente inferiori rispetto a quelli della strada e della rotaia. Lo studio considera con una quantificazione economica le seguenti categorie di costi esterni stabilite in sede di Unione europea: effetto serra, inquinamento atmosferico, rumore, incidenti e congestione.

In particolare, l'indagine valuta i costi ambientali e sociali derivanti dal trasporto di carichi equivalenti di merci su quattro tragitti europei: Gioia

Tauro - La Spezia, Southampton (Regno Unito) - Livorno, Pasaje (Spagna) - Flushing (Paesi Bassi), Zeebrugge (Belgio) - Immingham (Regno Unito).

Da essa emerge che il trasporto per mare consente:

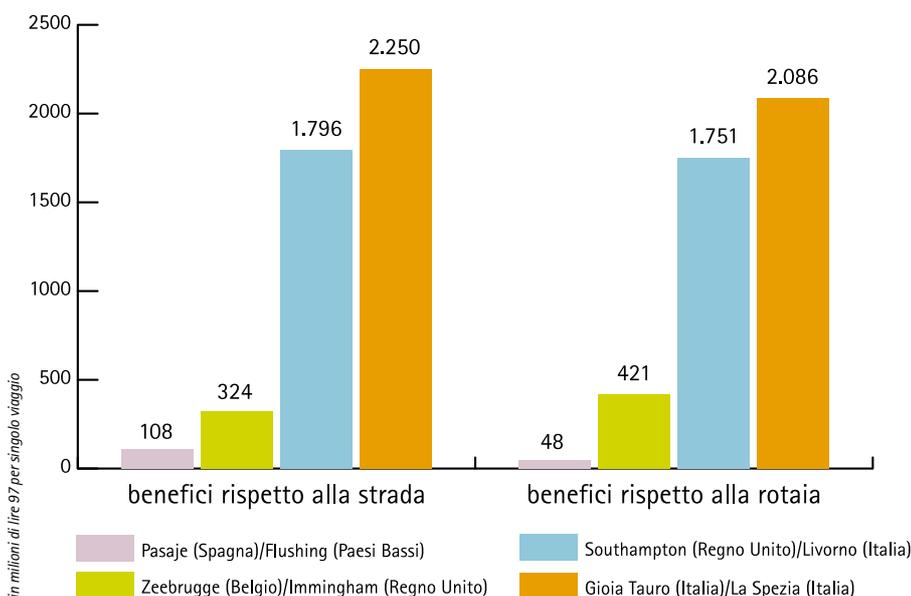
- di contenere significativamente le emissioni di gas serra (anche ai fini degli obblighi sottoscritti a Kyoto) e di ridurre i costi complessivi dell'inquinamento atmosferico, in particolare rispetto alla strada;
- di contenere l'esposizione al rumore derivante dai trasporti, che colpisce in Italia circa 40 milioni di persone;
- di limitare i decessi legati al trasporto, che in Italia sono pari a circa 8.000 l'anno;
- di ridurre i ritardi dovuti alla congestione, che causano in Italia perdite per oltre 3 miliardi di ore l'anno.

Nella tratta Gioia Tauro - La Spezia lo studio evidenzia come, con l'utilizzo di una nave di grandi dimensioni, il vantaggio sul trasporto di un carico equivalente è pari a oltre 2,2 miliardi di lire rispetto alla strada e a 2,1 miliardi di lire rispetto alla ferrovia, per ogni viaggio marittimo

Nella tratta Southampton (Regno Unito) - Livorno

Benefici ambientali e sociali della navigazione rispetto alla strada e alla rotaia

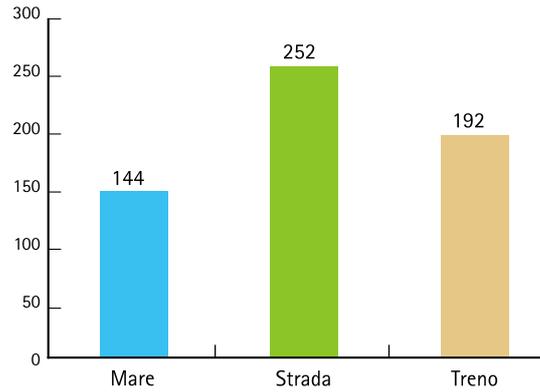
Fonte: Confitarma/Amici della Terra



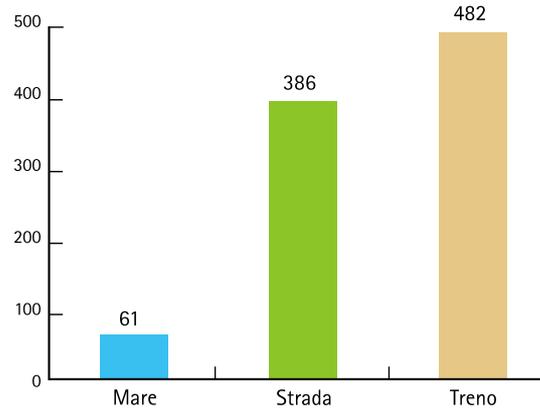
Costi esterni totali nel trasporto di carichi equivalenti

Fonte: Elaborazione Amici della Terra - 1999

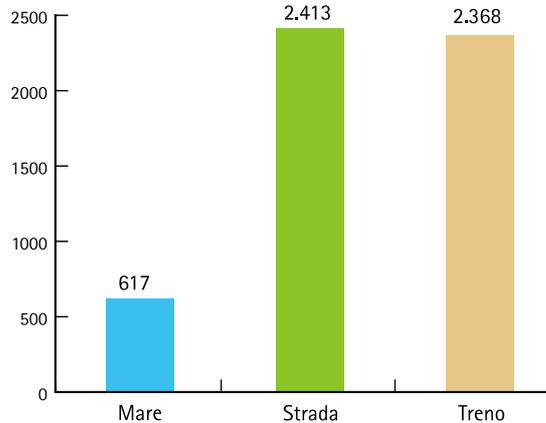
Tratta 1: Pasaje-Flushing



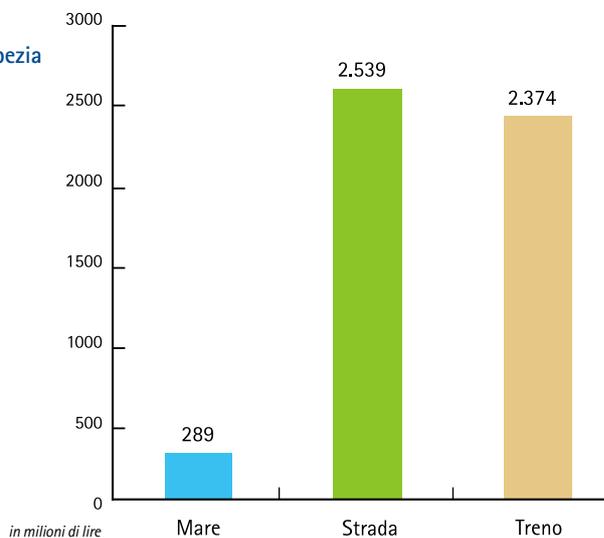
Tratta 2: Zeebrugge-Immingham



Tratta 3: Southampton-Livorno



Tratta 4: Gioia Tauro-La Spezia



il risparmio del viaggio per mare è di 1,8 miliardi di lire rispetto alla strada e di 1,7 miliardi rispetto alla ferrovia; per la tratta Zeebrugge (Belgio) - Immingham (Regno Unito) il risparmio è di 324 milioni di lire rispetto alla strada e di 421 milioni rispetto alla ferrovia; infine, nella tratta Pasaje (Spagna) - Flushing (Paesi Bassi) il risparmio è di 180 milioni di lire rispetto alla strada e di 48 milioni rispetto alla ferrovia.

Dalle conclusioni dello studio degli Amici della Terra si evince che il trasporto per mare presenta una grande convenienza in termini di costi esterni: per questo ogni forma di investimento di fondi pubblici che consenta un migliore equilibrio tra i diversi sistemi di trasporto costituisce in realtà un risparmio per la collettività.

Di questa realtà occorre tenere conto nel predisporre il nuovo Piano Generale dei Trasporti.

La naturale conformazione geografica del nostro Paese, del resto, suggerirebbe di utilizzare maggiormente il mare per i traffici nazionali, ma la tradizionale tendenza a privilegiare la realizzazione delle infrastrutture per il trasporto stradale e ferroviario (le vie tracciate) ha di fatto penalizzato lo sviluppo delle rotte marittime ed aeree (le vie non tracciate).

Le reti ferroviaria e stradale europea attraversano da tempo una crisi infrastrutturale e sono ormai vicine al raggiungimento della piena saturazione. Il tentativo di ampliare tali infrastrutture richiederà comunque tempi lunghi ed elevatissimi investimenti. Ne consegue che quello marittimo è il tipo di trasporto che può meglio assorbire in tempi brevi il crescente flusso di traffico delle merci.

È bene sottolineare come tutti i possibili investimenti statali destinati a promuovere e potenziare lo *short sea shipping* non possano essere destinati esclusivamente alla realizzazione delle necessarie infrastrutture portuali e dei collegamenti tra il porto e l'entroterra, ma devono rivolgersi anche alle linee di navigazione, se si vuole effettivamente accrescere la domanda di trasporto marittimo.

La promozione del cabotaggio e dello *short sea shipping* deve evitare ogni contrapposizione e mirare allo sviluppo di una politica multimodale dei trasporti, che consenta un uso più efficiente e razionale delle modalità disponibili, coniugando le esigenze della produzione con quelle sociali.



Al riguardo, alla stregua di quanto già è avvenuto in altri Stati membri della Comunità (Olanda, Belgio, Francia e Grecia), è in corso di avvio l'istituzione anche in Italia di un Centro per la promozione della navigazione di corto raggio, cioè di un ufficio stabilmente incaricato di dare informazioni in merito al traffico marittimo di corto raggio, che prevede la partecipazione diretta degli operatori del settore. In tal modo si potrà valorizzare un'azione amministrativa specializzata sulla materia, capace di individuare e sostenere le migliori iniziative economiche, attraverso l'istituzione di una Tavola rotonda.

Occorre, inoltre, che il nuovo Piano Generale dei Trasporti identifichi con precisione i contenuti di un programma pluriennale di sviluppo delle "autostrade del mare" e che a tal fine si tenga conto della necessità di :

- potenziare le infrastrutture portuali da dedicare a tale traffico ed il loro collegamento con le reti di trasporto terrestre, coinvolgendo nelle scelte le imprese di navigazione al fine di considerare anche la loro esperienza;
- adottare una politica che favorisca un graduale trasferimento delle merci dalle modalità terrestri a quella marittima, con particolare riferimento alle merci pericolose;
- estendere gradualmente la normativa, già prevista per il Registro internazionale, alle navi adibite al traffico di cabotaggio, per accrescere la loro competitività e raggiungere obiettivi sociali di elevata importanza;
- realizzare il processo di privatizzazione del comparto cabotiero pubblico, in linea con gli indirizzi più volte espressi dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato;

- intervenire, correggendoli, su alcuni dei fattori distorsivi che hanno reso fino ad oggi il trasporto gommato più competitivo rispetto alle altre modalità, imponendo sempre l'osservanza delle norme in materia di orario di lavoro, di limiti di velocità e di carico massimo trasportabile.

Infine è necessario prevedere uno snellimento delle pratiche per gli adempimenti amministrativi e doganali che, in alcuni casi, rappresentano un fattore penalizzante per l'incremento del traffico di cabotaggio.

L'Italia, ed il suo Mezzogiorno, posti al centro del bacino del Mediterraneo, devono tornare ad essere il crocevia delle principali direttrici di collegamento mondiale di merci e passeggeri.

Il settore marittimo è oggi in grado di dare il suo contributo alla soluzione del problema dello sviluppo economico del Mezzogiorno. Infatti, il potenziamento delle linee di navigazione nelle direttrici nord-sud contribuirà ad accrescere il valore strategico della nostra centralità mediterranea.

Il potenziamento del comparto marittimo consentirà uno sviluppo generale dell'economia attraverso il fiorire delle attività dell'indotto sia logistico che manifatturiero. Esse troveranno un ulteriore stimolo nel ruolo che l'Italia potrà giocare nei



	31 dicembre 1996			31 dicembre 1997			31 dicembre 1998			31 dicembre 1999		
	n. navi	tsl	%									
BANDIERA ITALIANA												
Registro ordinario	1.308	6.604.887	75,1%	1.241	6.458.586	75,1%	1.079	2.855.356	32,8%	1.103	2.765.836	28,8%
Registro internazionale							185	4.328.960	49,7%	236	5.671.418	59,1%
BANDIERA ESTERA												
Bare-boat Charter*	92	2.187.822	24,9%	90	2.140.081	24,9%	67	1.527.279	17,5%	48	1.153.565	12,0%
TOTALE	1.400	8.792.709	100%	1.331	8.598.667	100%	1.331	8.711.595	100%	1.387	9.590.819	100%

* Navi di proprietà italianalocate a scafo nudo a soggetto estero

prossimi anni come piattaforma logistica tra il sud e il nord dell'Europa.

Anche la navigazione interna potrà offrire un valido contributo al decongestionamento di un'area altamente critica come quella interessata dal sistema idroviario padano-veneto, qualora venissero adeguatamente finanziate le opere necessarie a garantire la certezza della navigabilità. Questa considerazione è ancor più valida sul piano strategico, se si considera che una parte consistente delle merci trasportate con questa modalità è rappresentata da merci pericolose.

I recenti stanziamenti dedicati allo sviluppo della navigazione fluviale dovranno prevedere la realizzazione di specifiche opere di dragaggio, necessarie per accrescere la profondità del fiume, specie nei periodi stagionali durante i quali è minore il flusso idrico.

La flotta italiana

La rilevanza che l'economia marittima riveste ai fini dello sviluppo economico e sociale dell'Italia, pone in primo piano la questione della sua competitività nei confronti delle più dinamiche e aggressive economie degli altri paesi, in particolare europei, sia sul mercato internazionale che nei traffici di cabotaggio.

Come spesso succede in settori fortemente regolamentati, la competitività della nostra flotta dipende prevalentemente dal divario degli ordinamenti nazionali e dalla diversa struttura dei costi che ciò comporta.

Competitività nella navigazione internazionale

Nell'intento di assicurare la necessaria competitività alle navi italiane impegnate nei traffici internazionali e richiamare naviglio dall'estero, il legislatore ha istituito il Registro internazionale di im-

matricolazione, corredato di significative agevolazioni sotto il profilo fiscale e contributivo, volte a contenere i costi di esercizio delle navi ivi iscritte. Al 31 dicembre 1999 sono salite a 236 le unità iscritte nel Registro internazionale, di cui 199 provenienti dal registro ordinario italiano, 20 rientrate dal *bare-boat charter* e 17 provenienti dai registri esteri. Tutto ciò dimostra la bontà dell'istituto.

Al fine di dare piena efficacia alle agevolazioni previste dalla legge n.30 del 1998 istitutiva del Registro internazionale, alcune correzioni ed integrazioni ad essa sono disposte dalle leggi n.472 e n.522 del 1999.

In particolare, è previsto il trasferimento al socio dell'impresa di navigazione delle agevolazioni tributarie previste per le navi iscritte nel Registro internazionale, mediante la concessione del credito d'imposta c.d. "limitato". Viene inoltre inserita una più chiara formulazione della norma che riduce l'imposta sui premi delle assicurazioni marittime per tutte le navi italiane.

Inoltre, la legge finanziaria 2000-2002 modifica la portata della legge istitutiva del Registro internazionale rendendo conveniente l'iscrizione ad esso anche per le navi da crociera.

In effetti, nella fase di istituzione del Registro internazionale non è stato possibile considerare le particolari modalità operative del settore crocieristico, che pertanto non ha ritenuto interessante il ricorso alla bandiera italiana.

In particolare, la disposizione contenuta nella legge finanziaria prevede:

- l'estensione del credito d'imposta IRPEF, oltre che ai redditi di lavoro dipendente, anche a quelli di lavoro autonomo corrisposti dall'armatore al personale imbarcato. La sfera dei destinatari di detto beneficio è altresì ampliata comprendendo, oltre l'armatore, anche i soggetti

che, in base a rapporti contrattuali con l'armatore stesso, esercitano attività commerciali a bordo di navi da crociera che siano complementari, accessorie o comunque relative alla prestazione principale;

- l'estensione del regime di detassazione IRPEG a tali attività commerciali, escludendo tuttavia i redditi relativi alle attività di escursione a terra, per i quali l'agevolazione è limitata all'impresa armatoriale;
- l'assoggettamento dei servizi e delle attività appaltate dall'armatore ad altri soggetti, come previsto dalla legge n.856 del 1986, alla disciplina della legge n.30 del 1998 in materia di fonte regolatrice del contratto di lavoro e di sgravio totale dei contributi previdenziali ed assistenziali.

Per un ulteriore sviluppo del Registro internazionale, è necessario ora che ne sia resa più flessibile l'applicazione, demandando a specifici accordi sindacali e non alla legge la composizione degli equipaggi sotto il profilo della nazionalità, come del resto previsto in origine.

Inoltre, poiché la scarsità degli ufficiali spesso crea difficoltà agli armatori, sarebbe opportuno che per la composizione degli equipaggi fossero previste alternative che consentano di coinvolgere anche la bassa forza, svincolando gli obblighi dal grado.

Uguale finalità ha l'adozione di misure di stabilizzazione e semplificazione degli adempimenti tributari (*tonnage-tax*), analoghe a quelle già adottate da diversi stati europei.

Competitività nella navigazione in cabotaggio

Con la fine della riserva nazionale, a partire dal 1999 possono inserirsi sulle rotte del cabotaggio nazionale navi di altri stati europei armate osservando condizioni organizzative, retributive, fiscali e previdenziali rispetto alle quali la bandiera italiana risulta fortemente svantaggiata. Il costo di equipaggio per le 460 navi italiane adibite ai servizi interni è notevolmente più elevato rispetto alle flotte più competitive del Mediterraneo e del Mare del Nord. Altrettanto si può dire del carico fiscale. Il mercato italiano rappresenta l'80% del cabotaggio passeggeri e il 45% del cabotaggio merci che sono oggetto della liberalizzazione europea del 1999. Le imprese di navigazione italiane, quindi, ri-



sultano particolarmente interessate da questa *deregulation* del cabotaggio, divenendo molto vulnerabili se il sistema italiano non è in grado di garantire gli stessi *standard* competitivi offerti dagli altri Stati membri.

Per questo, con la legge n.522, che il Parlamento ha approvato alla fine del 1999, gli sgravi contributivi previsti per le navi immatricolate nel Registro internazionale sono estesi, nella misura dell'80% e limitatamente al triennio 1999-2001, alle navi che forniscono servizi di navigazione in cabotaggio tra i porti nazionali.

Ciò avviene anche tenendo conto del fatto che l'attuale normativa europea, se da un lato rende possibile fornire servizi di cabotaggio ad ogni nave che lo stato di bandiera ammetta ad effettuare il traffico tra i propri porti, dall'altro impone la prevalenza della normativa in materia di lavoro dello stato ospitante (e quindi l'applicazione delle condizioni retributive ivi vigenti) nel caso di collegamenti con e tra le isole. Il sistema nazionale è quindi strettamente collegato al permanere della vigente disciplina europea.

Occorre comunque dare stabilità alla normativa, prolungandone l'applicazione e operando in parallelo una convergenza con quanto previsto per le navi iscritte nel Registro internazionale, alla stregua di quanto dispongono gli altri stati comunitari. Per ciò che riguarda il settore del trasporto di cabotaggio, infine, l'apertura della procedura di infrazione sugli aiuti accordati alle imprese del

Gruppo Tirrenia deve costituire l'occasione per giungere alla ridefinizione della presenza dello Stato in un settore sensibile come questo, attraverso:

- la ridefinizione del concetto di servizio pubblico sovvenzionato, dall'ambito del quale dovranno essere escluse non solo le linee che il vettore di proprietà statale gestisce in concorrenza con i privati, ma altresì le linee dove sia comunque possibile un equilibrio economico di tipo privatistico svincolato da sovvenzioni;
- l'adozione di procedure di assegnazione dei servizi marittimi sovvenzionati pienamente conformi alle norme europee, in modo da garantire l'accesso alla loro fornitura da parte di imprenditori privati in possesso dei necessari requisiti di efficienza e affidabilità.

In merito alla privatizzazione del Gruppo Tirrenia, l'armamento è fortemente interessato a conoscere i tempi e i modi di privatizzazione del polo cabotiero pubblico, in considerazione dell'importanza strategica di tale evento.

Dimensioni e composizione della flotta

La flotta mercantile di proprietà italiana a fine 1999 comprende 1.387 navi per un totale di 9.590.819 tsl¹, così ripartite: oltre le 1.000 tsl, 641 navi per 9.355.310 tsl; da 100 a 999 tsl, 746 navi per 235.509 tsl.

In complesso, rispetto alla fine del 1998 c'è un aumento della flotta mercantile italiana del 10% nel tonnellaggio e del 4% nel numero delle navi. La

crescita più vistosa si registra nella componente di naviglio battente bandiera italiana, che a fine 1999 risulta aumentata del 18% (oltre 1.200.000 tsl) ed è pari a 1.339 unità per 8.437.254 tsl, crescita in gran parte dovuta alle iscrizioni nel Registro internazionale italiano di navi provenienti da bandiera estera o di nuova costruzione. Parallelamente, si è ridotta la componente di naviglio battente temporaneamente altre bandiere, a seguito di locazione a scafo nudo all'estero (*bare boat charter*), che a fine 1999 conta 48 unità per 1.153.565 tsl, con una consistenza pari a circa il 12% del tonnellaggio complessivo di proprietà italiana

Sotto il profilo della proprietà, nel 1999 è aumentata dal 91% al 93% la componente della flotta facente capo a soggetti a capitale tutto o prevalentemente privato.

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.

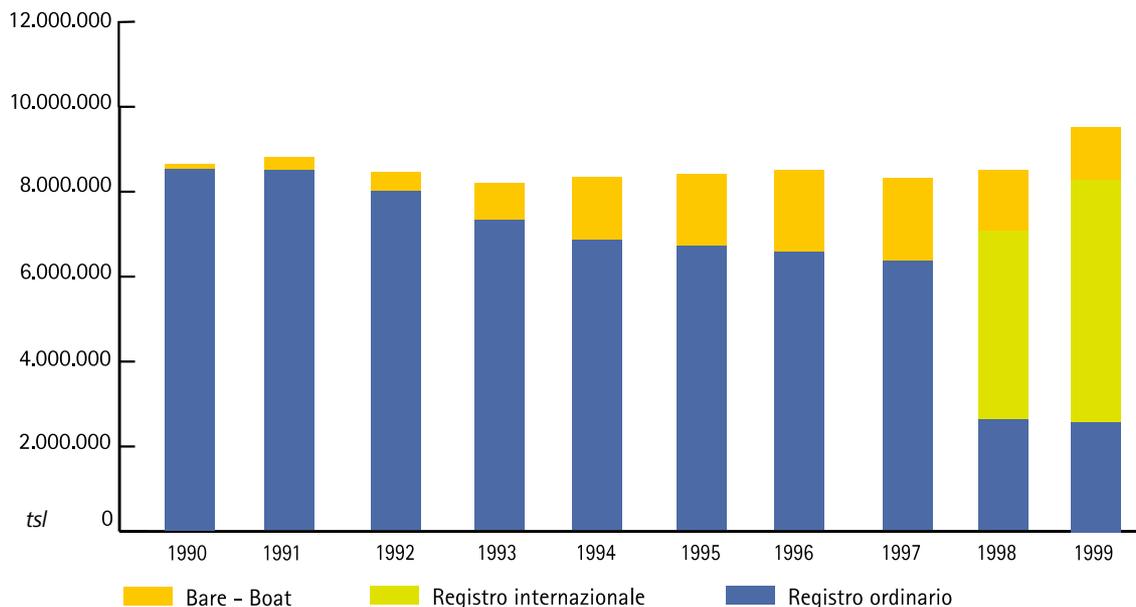
Investimenti e rinnovamento del naviglio

La flotta italiana si conferma nel 1999 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

La flotta mercantile italiana dal 1990 al 1999

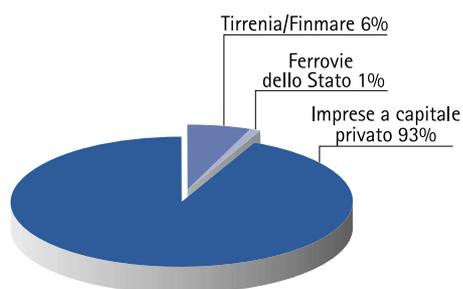
Fonte: Elaborazione Confitarma su dati RINA e Confitarma



¹ Navi di stazza lorda superiore alle 100 tonnellate. Esistono poi altre 763navi per 24.471 tsl, inferiori alle 100 tonnellate di stazza lorda

Armamento italiano

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati RINA

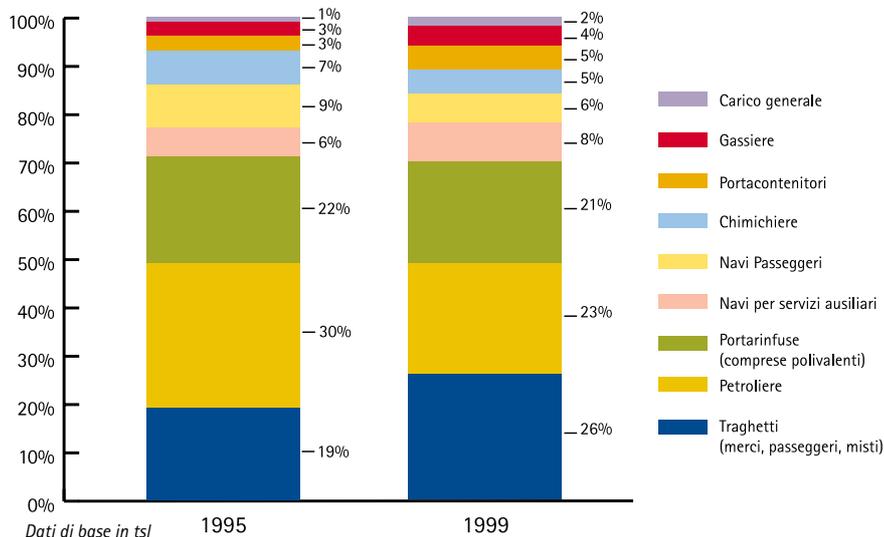


avviato dall'armamento a partire dal 1990, che a fine 1999 comprende la costruzione di circa 690 nuove navi, per 5,1 milioni di tonnellate di stazza lorda, e risulta realizzato per oltre il 90%.

Tale programma di costruzioni navali comporta un impegno finanziario che supera i 17.000 miliardi di lire, sostenuto per oltre 15.000 miliardi dalle imprese di navigazione private.

Tra il 1990 e il 1999 sono state consegnate: 155 navi da carico liquido, incluse diverse decine di gassiere, chimichiere e petroliere a doppio scafo; 53 navi da carico secco; 170 navi passeggeri, tra cui 15 navi da crociera e 46 navi traghetto, ad elevatissimo valore aggiunto; 258 navi per servizi ausiliari. Per altre 50 unità i lavori di costruzione risultano già avviati. Si aggiungono importanti operazioni di trasformazione di navi esistenti.

Questo programma è 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.



Tali interventi si sono nel corso del 1999 rivelati improduttivi, soprattutto per le navi da carico, di fronte alla concorrenza dei cantieri coreani.

Solo di recente è stato raggiunto uno schema di accordo sulla costruzione navale (*Agreed Minutes relating to the World Shipbuilding Market*) che, anche se non pone limiti alla capacità produttiva della Corea, tuttavia inserisce i rapporti con quel paese in un quadro giuridico definito e può costituire la premessa di una situazione più equilibrata sul mercato.

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

Composizione della flotta italiana per tipo di nave nel 1995 e 1999

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati RINA e Confitarma

Composizione della flotta mercantile italiana navi oltre le 100 tsl

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati RINA e Confitarma

Tipi di navi	31 dicembre 1999		31 dicembre 1998		Variazione	
	Navi	tsl	Navi	tsl	Navi	tsl
Navi da carico liquido	305	3.059.582	298	2.877.478	2,3%	6,3%
Petroliere	139	2.178.266	137	2.086.489	1,5%	4,4%
Gassiere	54	390.148	51	355.577	5,9%	9,7%
Chimichiere	77	458.186	75	401.234	2,7%	14,2%
Altre cisterne	35	32.982	35	34.178	0,0%	-3,5%
Navi da carico secco	176	4.161.952	168	3.668.692	4,8%	13,4%
Carico generale	43	171.178	42	169.480	2,4%	1,0%
Portacontaineri	17	533.794	17	466.154	0,0%	14,5%
Portarinfuse	38	1.899.003	37	1.679.499	2,7%	13,1%
Frigorifere	10	204.229	8	103.685	25,0%	97,0%
Traghetti	68	1.353.748	66	1.269.446	3,0%	6,6%
Navi passeggeri	393	1.688.058	373	1.513.771	5,4%	11,5%
Crociera	14	451.904	13	418.904	7,7%	7,9%
Aliscafi, catamarani e unità veloci	84	22.615	83	21.730	1,2%	4,1%
Traghetti	203	1.185.121	190	1.049.404	6,8%	12,9%
Altre navi trasporto passeggeri	92	28.418	87	23.733	5,7%	19,7%
Portarinfuse polivalenti	2	80.615	1	48.010	100,0%	67,9%
Navi per servizi ausiliari	511	600.612	489	584.072	4,5%	2,8%
Rimorchiatori e navi appoggio	285	96.014	277	90.456	2,9%	6,1%
Altri tipi di navi	226	504.598	212	493.616	6,6%	2,2%
Totale	1.387	9.590.819	1.331	8.711.595	4,2%	10,1%

una efficace politica di settore, senza però influire sui mercati.

Inoltre, il vigente regolamento dell'Unione europea in materia di aiuti all'industria navalmeccanica preclude agli Stati di sostenere le costruzioni navali mediante aiuti diretti ai cantieri a partire dal 2001, qualora non intervengano disposizioni in materia. Tali disposizioni si rendono necessarie, al fine di dare credibilità alle ipotesi di accordo con la Corea del Sud.

È opportuno peraltro ampliare in sede nazionale il ventaglio degli strumenti alternativi. In questo senso occorre accelerare al massimo gli adempi-

menti necessari a rendere operativo il Fondo di garanzia del credito navale istituito nel 1997, il cui regolamento è stato emanato nel 1999 dal Ministero del tesoro, 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 1999, 24.500, 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 19.200 unità, mentre 5.300 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 è anche la componente di equipaggi imbarcati su rimorchiatori e navi appoggio.

Stima degli equipaggi a bordo della flotta italiana

Fonte: Confitarma

Tipi di nave	posti di lavoro	
	unità superiori alle 100 tsl	Totale
Navi da carico liquido		
Petroliere		2.100
Gassiere		730
Chimichiere		1.050
Altre cisterne		190
Navi da carico secco		
Portarinfuse		550
Carico generale		490
Traghetti		1.030
Portacontenitori		500
Navi passeggeri		
Crociera		5.590
Aliscafi, catamarani, unità veloci, e altre navi passeggeri		1.360
Traghetti		6.220
Navi per servizi ausiliari		
Rimorchiatori e appoggio		3.210
Altri tipi di navi		1.480
Totale		24.500

Rinnovo del naviglio mercantile italiano

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati RINA

Navi ultimate dal 1990 al 1999			
Tipi di navi	No.	tsl	% su tsl al 31/12/99
Navi da carico liquido			
Petroliere	48	761.774	35%
Gassiere	37	258.253	66%
Chimichiere	55	367.755	80%
Altre cisterne	15	4.468	14%
Navi da carico secco			
Carico generale	7	62.681	37%
Portacontenitori	6	201.244	38%
Portarinfuse	19	1.131.177	60%
Frigorifere	3	71.172	35%
Traghetti	18	610.475	45%
Navi miste e da passeggeri			
Crociera	15	462.151	102%
Aliscafi, catamarani, ecc	109	17.714	35%
Traghetti	46	536.781	45%
Navi per servizi ausiliari			
Rimorchiatori	69	22.516	23%
Altri tipi di navi	189	152.439	30%
Totale	636	4.660.600	49%

Navi in costruzione al 31/12/1999			
Tipi di navi	No.	tsl	% su tsl al 31/12/99
Navi da carico liquido			
Gassiere	3	21.137	5%
Chimichiere	9	61.300	13%
Navi da carico secco			
Frigorifere	2	26.692	13%
Traghetti	2	117.000	9%
Navi miste e da passeggeri			
Crociera	1	82.000	18%
Aliscafi, catamarani, ecc	7	1.630	3%
Traghetti	5	102.700	9%
Altre navi trasporto passeggeri	3	3.440	14%
Navi per servizi ausiliari			
Rimorchiatori	8	2.603	3%
Altri tipi di navi	13	8.550	2%
Totale	50	423.612	4%

Considerato che il rapporto tra personale di terra e personale imbarcato è stimato di uno a cinque i posti di lavoro complessivi nell'industria armatoriale sono valutabili a fine 1999 in circa 29.400 unità.

Bilancia dei pagamenti marittimi

Nel corso del 1999 si è registrato un lieve miglioramento del deficit della bilancia dei pagamenti della navigazione italiana, in particolare di quella relativa ai noli marittimi.

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.

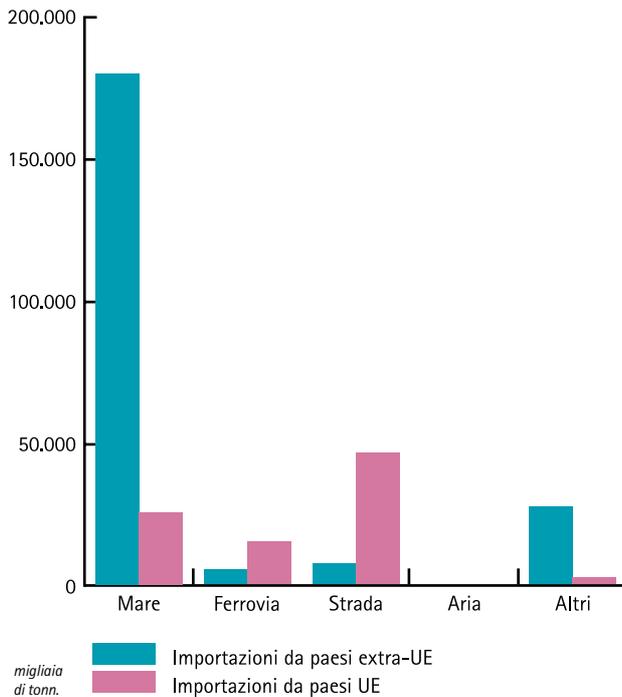
Bilancia dei pagamenti internazionali della navigazione italiana (miliardi di lire)

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati Banca d'Italia

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Attività della flotta italiana											
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	3.394
Incassi per noli passeggeri della flotta italiana	31	43	35	38	39	41	40	46	60	71	57
Pagamenti per spese della flotta italiana all'estero	-3.568	-3.303	-3.585	3.169	-3.952	-4.501	-5.406	-4.906	-5.129	-5.383	-5.390
Saldo	-1.083	-1.193	-1.282	-1.242	-1.263	-1.767	-2.312	-2.075	-1.948	-2.003	-1.939
Attività delle flotte estere											
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	-4.871
Pagamenti per noli passeggeri alle flotte estere	-77	-80	-65	-71	-73	-76	-75	-116	-112	-127	-112
Incassi per spese delle flotte estere in Italia	2.729	2.522	2.801	2.433	3.465	3.772	4.352	4.294	4.469	4.742	4.732
Saldo	212	2	-82	-12	146	-253	-790	-332	-337	-283	-251
Saldo Totale	-871	-1.191	-1.363	-1.254	-1.116	-2.019	-3.102	-2.406	-2.285	-2.286	-2.190

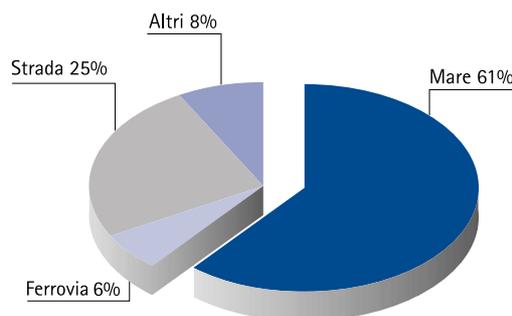
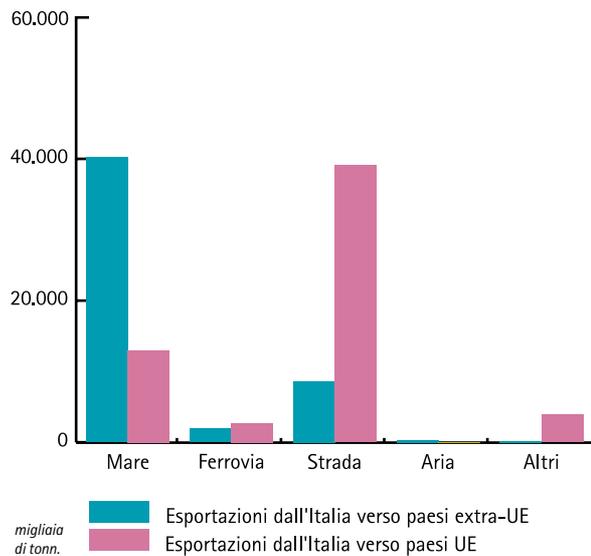
Import dell'Italia per sistema di trasporto

Fonte: Eurostat, 1999



Export dell'Italia per sistema di trasporto

Fonte: Eurostat, 1999



Commercio estero dall'Italia per modo di trasporto

Fonte: Eurostat, 1999