



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

Assemblea  
Roma, 18 giugno 2015



CONFINDUSTRIA



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

Assemblea  
Roma, 18 giugno 2015

*Annual General Meeting*  
*Rome, 18<sup>th</sup> June 2015*

*aderente a*



CONFINDUSTRIA



Premessa

## Emanuele Grimaldi, Presidente Confitarma

---



**I**l 2014 è iniziato con un grande ottimismo verso i segnali di ripresa dell'economia globale ed i conseguenti miglioramenti per lo *shipping* mondiale.

In realtà, le previsioni di fine della crisi si sono concretizzate solo in parte: la crescita negli Stati Uniti ha addirittura superato le aspettative ma in Giappone e nell'area Euro, in Cina e in Russia la ripresa non è stata ancora agganciata.

Peraltro, il basso prezzo del petrolio e la debolezza dell'euro rispetto al dollaro, favoriscono il commercio e sono fattori di vitale importanza per una effettiva ripresa specialmente nell'area euro. Non meno importante a tal fine è la recente politica di espansione monetaria posta in essere dalla Banca Centrale Europea, che con l'immissione di maggiori capitali influisce notevolmente sulla difficile situazione delle imprese favorendo i rapporti con il mondo bancario.

Tutti questi fattori condizionano in modo diverso i vari comparti del trasporto marittimo: nel corso dell'anno ha registrato andamenti un po' più positivi il comparto del trasporto marittimo di carichi liquidi, mentre carichi secchi e containerizzati, a causa del persistente *surplus* di tonnello navale, soffrono ancora per andamenti dei noli ben lontani da livelli soddisfacenti.

La drastica riduzione del costo del bunker assieme alla ridotta velocità adottata dalle navi per risparmiare carburante, ed il fatto che l'*orderbook* totale sia rimasto praticamente invariato nel corso dell'anno sono segnali che anche per lo *shipping* si stanno – seppure lentamente – concretizzando condizioni che possano favorire la ripresa.

Queste considerazioni, molto sinteticamente, illustrano la situazione generale del settore.

Guardando allo *shipping* italiano, nonostante alla fine del 2014 si registri una riduzione della flotta dell'8% e sia innegabile che alcune aziende non siano riuscite a fronteggiare la grave crisi che si sta protrando da molti anni, alla fine del primo trimestre 2015, consegne di nuove unità fanno registrare di nuovo un aumento della flotta di bandiera. L'industria armatoriale italiana mantiene la sua posizione nel mondo e in Europa: la nostra flotta è seconda nell'Unione europea e quarta al mondo tra le flotte di bandiera e controllo nazionale. Ho già spiegato che questa è la reale graduatoria della flotta mondiale se si tiene conto del cosiddetto *genuine link* tra la bandiera della nave e la nazionalità dell'armatore, un rapporto che implica la stretta connessione con il territorio e con l'intero *cluster* marittimo.



Ribadisco quindi ancora una volta che con la riforma che ha introdotto in Italia il Registro Internazionale, con le misure auspicate dall'Europa, è stato possibile frenare l'emorragia di naviglio e attendere la ripresa migliorando sempre più i livelli di sicurezza e di qualità. Per questo, è fondamentale che non vengano in alcun modo modificati i pilastri su cui poggia la competitività della flotta italiana, competitività che ha consentito anche in periodi di crisi di continuare ad investire, creare occupazione, formare giovani per le carriere di mare e di terra.

Sappiamo che la sfida del futuro si identifica con navi sempre più avanzate sotto il profilo tecnologico, sempre più efficienti e in grado di soddisfare l'utenza con servizi di alto livello qualitativo: navi capaci di rispondere ai crescenti requisiti richiesti, ma anche di navigare con un risparmio dei costi del combustibile fino al 10-15% rispetto alle navi attualmente in servizio, riducendo ulteriormente le emissioni di zolfo nell'atmosfera. Di fatto, il futuro è già qui e le navi non possono che essere *green*.

Nel corso del 2014 e nei primi mesi del 2015, lo *shipping* mondiale ha peraltro subito notevoli effetti derivanti dalla grave situazione di conflitti in Medio Oriente e in Africa e dalla *escalation* di atti terroristici del nuovo Califfato.

Basti pensare all'attentato di Tunisi del 18 marzo 2015 ed alla guerra in Yemen.

L'Italia, tra tutti i paesi europei è quello che ha subito maggiormente la drammatica situazione dell'emergenza migratoria che sta assumendo dimensioni di portata straordinaria e che secondo l'UNHCR, è ormai fuori controllo, con almeno 3.500 persone decedute nel tentativo di attraversare il Mediterraneo provenienti dal Nord Africa. Circa 170.000 profughi sono stati soccorsi e di questi 40.000 sono stati tratti in salvo da navi mercantili. Ma questo numero potrebbe drammaticamente aumentare nel 2015.

Tutta l'industria marittima ritiene che gli Stati dell'Ue abbiano una responsabilità collettiva per fronteggiare questa situazione e debbano intervenire con urgenza per evitare la perdita di altre vite umane. Non è accettabile che tale situazione venga gestita con una continua e, quindi, non straordinaria, chiamata delle navi mercantili presenti nell'area.

"Nutrire il Pianeta - energia per la vita", è il tema di Expo 2015, l'esposizione universale che si tiene a Milano dal primo maggio al 31 ottobre 2015. L'Italia quindi sarà per sei mesi al centro del mondo per richiamare l'attenzione sulla vitale esigenza di fornire cibo sano, sicuro e sufficiente allo sterminato, e crescente, numero di abitanti del pianeta. Creare e distribuire le risorse alimentari del Pianeta sono sfide di dimensioni gigantesche, la cui portata e complessità non è da tutti percepita.

In occasione di questo evento universale credo si debba guardare al mare, che copre due terzi della Terra, come un'immensa autostrada per trasportare ovunque quanto ci serve per vivere e al ruolo fondamentale che il trasporto marittimo gioca nella sfida per nutrire il pianeta: via mare infatti viaggiano la maggior parte delle materie prime alimentari e agricole, basti pensare al grano, al riso, al caffè, alla frutta, all'acqua e a tanti altri prodotti agricoli o alimentari che raggiungono le loro destinazioni utilizzando la via marittima.

Del resto è ormai noto che il 90% del commercio internazionale viaggia via mare ed è sempre valida l'affermazione che "senza il trasporto marittimo metà del pianeta morirebbe di freddo e l'altra metà morirebbe di fame".



### 3 Premessa di Emanuele Grimaldi, presidente Confitarma

#### 7 La navigazione mercantile italiana nel 2014

- 7 *Safety e Security*
- 12 Armatori e finanza
- 13 Turismo che viene dal mare
- 14 Accordi bilaterali e navigazione marittima internazionale
- 14 Cabotaggio merci e passeggeri e bunkeraggio marittimo
- 16 Regole e competitività
- 19 Porti e logistica

##### Grafici e tabelle / *Graphs and tables*

- 59 Flotta mercantile italiana / *Italian merchant fleet*
- 59 Evoluzione della flotta mercantile italiana / *Italian merchant fleet evolution*
- 60 Armamento italiano / *Ownership of the Italian fleet*
- 60 Età della flotta italiana e mondiale / *Age of the Italian and world fleet*
- 61 Rinnovamento della flotta italiana / *Italian merchant fleet renewal*
- 61 Pirateria / *Piracy*
- 62 Commercio estero dell'Italia nel 2014 per modalità di trasporto / *Italian foreign trade by mode of transport on 2014*
- 62 Movimento crocieristi nei porti italiani / *Passengers movement in Italian ports*
- 63 Servizi di trasporto *ro-ro* per la Sicilia / *Ro-Ro services to Sicily*
- 63 Servizi di trasporto *ro-ro* per la Sardegna / *Ro-Ro services to Sardinia*
- 64 Servizi di trasporto *ro-ro* internazionali / *Ro-Ro international services*
- 65 Movimento *container* nei principali porti italiani / *Container movement in the major Italian ports*

#### 27 La navigazione internazionale e i traffici marittimi

- 27 Flotta mondiale
- 27 Traffico marittimo
- 28 Mercati marittimi

##### Grafici e tabelle / *Graphs and tables*

- 66 PIL, commercio mondiale e commercio marittimo / *GDP, world trade and maritime trade*
- 66 Traffico marittimo mondiale / *World seaborne trade*
- 66 Evoluzione della flotta mondiale / *World merchant fleet evolution*
- 67 Flotta mondiale: tonnellaggio da carico controllato dai principali Paesi marittimi  
*World fleet: cargo tonnage controlled by main maritime countries*
- 68 Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri / *World fleet: ships on main registers*
- 69 Ripartizione delle commesse ai cantieri / *Break-down of shipyards orders*
- 69 Ordini ai cantieri mondiali / *World orderbook*
- 70 Flotta cisterniera mondiale / *World tanker fleet*
- 70 Principali flotte mondiali di navi cisterna / *World leading tanker fleets*
- 70 Andamento dei noli delle navi cisterna / *Tanker ships charter market performance*
- 71 Andamento dei noli delle navi chimichiere / *Chemical ships charter market performance*
- 71 Flotta mondiale per il trasporto di LNG e LPG / *World LNG and LPG fleet*
- 72 Traffico marittimo di LNG e LPG / *Maritime traffic of LNG and LPG*
- 72 Andamento dei noli delle navi LPG / *LPG ships charter market performance*
- 72 Flotta mondiale di navi portarinfuse / *World bulk carrier fleet*
- 73 Principali flotte mondiali di navi portarinfuse / *World leading bulk carrier fleets*
- 73 *Baltic dry index*
- 74 Principali flotte mondiali di navi portacontenitori / *World leading container fleets*
- 75 Andamento dei noli delle navi portacontenitori / *Container charter market performance*
- 75 Traffico mondiale di contenitori / *World container traffic*
- 75 Traffico di contenitori per aree geografiche / *Container traffic by geographic area*
- 76 Principali flotte mondiali di navi traghetto / *World leading ro-ro fleets*
- 76 Evoluzione della flotta crocieristica mondiale / *World cruise fleet evolution*



### **34 La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione**

- 34 Presidenza italiana del Consiglio dell'Ue
- 36 *Short Sea Shipping*
- 36 Il valore economico dell'industria marittima europea

#### *Grafici e tabelle / Graphs and tables*

- 77 Flotta dell'Unione europea / *European Union fleet*
- 78 Impatto del valore aggiunto dell'industria europea della navigazione, 2013  
*The total GVA impact of the Eu shipping industry, 2013*
- 78 Impatto dell'occupazione dell'industria europea della navigazione, 2013 / *The employment impact of the Eu shipping industry, 2013*
- 79 Commercio dell'Unione europea per modo di trasporto / *Eu trade by mode of transport*
- 79 Importazioni dell'Unione europea per modo di trasporto / *Eu imports by mode of transport*
- 80 Esportazioni dell'Unione europea per modo di trasporto / *Eu exports by mode of transport*
- 81 Movimento *container* nei principali porti europei e nord africani  
*Container movement in the major European and North African ports*

### **39 Il lavoro a bordo e la formazione**

- 39 Relazioni industriali
- 41 Fondo Solimare
- 41 Entrata in vigore in Italia della *Maritime Labour Convention 2006*
- 42 Formazione

#### *Grafici e tabelle / Graphs and tables*

- 82 Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane / *Estimated jobs on board Italian ships*
- 83 Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova: allievi ufficiali ammessi dal 2005 al 2015 per regione di provenienza  
*Genoa Italian Academy of Merchant Marine: Cadet's district of origin, 2005-2015*
- 83 Istituto Tecnico Superiore Fondazione G. Caboto di Gaeta: allievi dal 2011 al 2014  
*Gaeta ITS Fondazione G. Caboto: Cadets 2011-2014*

### **46 La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione**

- 46 Emissioni
- 47 Piano nazionale strategico sull'utilizzo del GNL
- 48 Acque di zavorra
- 49 Gruppo di lavoro Sicurezza della Navigazione del VI Reparto del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

#### *Grafici e tabelle / Graphs and tables*

- 84 *MRV (Monitoring Reporting Verification) process*
- 85 Sversamenti di petrolio dal 1970 al 2014 / *Number of oil spills from 1970 to 2014*
- 85 Sviluppo della flotta con combustibile LNG / *Development of LNG fuelled fleet*

### **50 L'organizzazione di Confitarma**

- 52 Cariche confederali
- 53 Commissioni
- 54 Giovani Armatori

### **87 English version**



# La navigazione mercantile italiana nel 2014

---



## **Safety e security**

L'industria armatoriale è fortemente impegnata nell'affrontare le diverse problematiche legate alla sicurezza della navigazione, la quale è oggetto di dettagliata regolamentazione dettata da numerose norme internazionali, comunitarie e nazionali.

L'armamento italiano è presente ai lavori del *MSC (Maritime Safety Committee)* e del *MEPC (Maritime Environmental Protection Committee)*, i principali comitati tecnici dell'*IMO (International Maritime Organization)*, nonché in seno ad altri organismi internazionali ed europei che dedicano grande attenzione al tema della sicurezza, sia per monitorare da vicino l'evoluzione della normativa internazionale, supportando i rappresentanti dell'Amministrazione italiana a Londra sia per contribuire ad analisi ed eventuali azioni di confronto, soprattutto in merito a normative che possono condizionare l'attività armatoriale.

Fino al 2001, le problematiche gestionali che l'armamento doveva affrontare in tema di sicurezza erano legate al concetto di *safety*, cioè all'insieme di norme applicabili alla costruzione e alla gestione della nave, per una sicura navigazione e per la tutela dell'ambiente marino.

A seguito dell'attentato alle Torri Gemelle dell'11 settembre 2001, è stato introdotto il concetto di *security*, che indica un insieme di misure obbligatorie applicabili a società di navigazione, navi e porti per evitare i rischi derivanti da azioni terroristiche, sabotaggi, atti di pirateria.

**EMERGENZA LIBIA: OPERAZIONE SAR IN MEDITERRANEO.** La materia del soccorso della vita umana in mare è pienamente ascrivibile alla *maritime safety*, in quanto strettamente connessa con la sicurezza della





navigazione. Ciò è confermato da quanto enunciato nella Convenzione SAR (*Search and Rescue*), nel cui preambolo si sottolinea l'impegno assunto dagli Stati aderenti alla Conferenza di adozione della Convenzione SOLAS (*Safety of lives aboard ships*) di coordinare l'attività delle organizzazioni operanti in mare per il salvataggio di persone in difficoltà, e che gli Stati sono tenuti ad organizzare servizi di salvataggio adeguati ed efficienti.

L'Italia è tra i paesi dotati di un servizio SAR tra i più adeguati ed efficienti, come dimostrano i salvataggi di migliaia di migranti durante le ricorrenti emergenze migratorie in mare.

In questo contesto, prima nell'ambito della Missione *Mare Nostrum* e poi nell'ambito di *Triton*, l'armamento risponde sempre con prontezza ed immediatezza alle richieste di intervento per soccorrere i migranti in difficoltà, contribuendo al salvataggio di circa 42mila persone delle totali 170mila messe in salvo nel 2014.

La continua chiamata al soccorso dei mercantili evidenzia peraltro che le condizioni non sono più idonee a sostenere la gravità del fenomeno: basti pensare all'esempio di un *supply vessel* in servizio presso una piattaforma petrolifera che nel corso del 2014 è stato chiamato per 62 volte, che nei primi mesi del 2015 riceve oltre 26 chiamate e che ha imbarcato fino a 1.200 profughi alla volta con sole 10 persone di equipaggio. Ai problemi di *safety* e di carattere igienico sanitario, si aggiungono quelli potenzialmente ancor più gravi attinenti alla *maritime security* in considerazione delle possibili infiltrazioni terroristiche tra i migranti.

Non sono rari i casi di equipaggi che manifestano l'insostenibilità della situazione, rifiutando in alcuni casi l'imbarco su tali rotte o chiedendo lo sbarco.

Tale situazione viene prospettata da Confitarma nelle competenti sedi nazionali ed internazionali, soprattutto a seguito dell'allarme lanciato dall'Alto Commissariato per i rifugiati secondo le cui stime nel 2015 saranno oltre un milione i profughi che intendono partire dalle coste libiche a bordo di fatiscenti imbarcazioni per attraversare il Mediterraneo diretti verso le coste del nostro Paese.





Confitarma in varie occasioni sottolinea la difficile situazione per fronteggiare l'emergenza umanitaria nel Mediterraneo che sempre più spesso coinvolge le navi mercantili con gravi rischi per i loro equipaggi oltre a rilevanti perdite economiche e si attiva per coinvolgere la presidenza del Consiglio dei ministri, i ministri dei Trasporti, degli Interni, di Grazia e giustizia, senza aver ricevuto finora alcun riscontro alle richieste di incontro e di approfondimento in materia.

In linea con l'allarme lanciato dall'armamento italiano, nel marzo 2015, ECSA (*European Community Shipowners' Associations*) e ICS (*International Chamber of Shipping*) insieme alle organizzazioni sindacali ETF (*European Transport Workers' Federation*) e ITF (*International Transport Workers' Federation*) e con il sostegno di BIMCO, Intercargo, Interferry, InterManager, Intertanko inviano una lettera ai leader dei 28 Stati membri dell'Ue per sollecitare azioni collettive immediate per affrontare la crescente crisi umanitaria nel Mediterraneo ormai fuori controllo, chiedendo agli Stati dell'Ue di dare priorità assoluta all'aumento delle risorse destinate alle operazioni SAR nel Mediterraneo, tenuto conto dell'elevato e crescente numero di salvataggi potenzialmente pericolosi che vengono effettuati dalle navi mercantili. L'industria dello *shipping* ritiene che ci debba essere un corrispondente aumento delle risorse finanziarie statali destinate alle operazioni SAR per far fronte a questa grave crisi umanitaria. In pratica ciò significa che tutti gli Stati membri dell'UE devono condividere l'onere finanziario, al fine di scongiurare la perdita di altre migliaia di vite umane. Inoltre, nella lettera si suggerisce che l'Ue e la comunità internazionale debbano fornire ai rifugiati e ai migranti mezzi alternativi per ottenere sicurezza, senza dover rischiare la vita attraversando il Mediterraneo su imbarcazioni insicure.

A seguito della terribile tragedia che comporta la perdita di oltre 800 vite nello stretto di Sicilia, il Consiglio dei ministri dell'Ue del 27 aprile adotta una serie di misure per arginare la crisi umanitaria nel Mediterraneo. L'industria armatoriale europea e mondiale manifesta apprezzamento per le decisioni dei leader europei di triplicare le risorse di *Triton* e di aumentare i mezzi operativi, inclusi navi e aeroplani, ma al contempo sottolineano il fatto che, rimanendo *Triton* all'in-





terno del mandato di Frontex, permangono seri problemi su come assicurare appieno la prevenzione immediata di ulteriori perdite di vite, che dovrebbe essere la priorità assoluta, in quanto la maggior parte degli incidenti avvengono vicino alle coste libiche in zone ove le risorse di *Triton* non possono operare e arrivare rapidamente ove sono presenti solo navi mercantili, che continueranno ad essere chiamate a rispondere alle richieste di assistenza, pur non essendo adeguatamente attrezzate per salvare centinaia di persone alla volta.

**PIRATERIA.** Il fenomeno che ormai da dieci anni caratterizza la *maritime security*, è senz'altro la pirateria.

Nel 2014, si riducono notevolmente gli atti di pirateria nell'Oceano Indiano e l'attenzione si focalizza sulla situazione lungo le coste dell'Africa occidentale.

Secondo le rilevazioni dell'*International Maritime Bureau (IMB)* nel 2014 gli attacchi di pirateria nei mari del mondo, si riducono del 7% (245 rispetto a 264 nel 2013). Si tratta del più basso numero di attacchi degli ultimi otto anni, con una diminuzione del 44% rispetto al 2011, anno in cui fu molto elevato il numero di attacchi da parte di pirati somali, i quali invece nel 2014 sono stati responsabili di 11 attacchi, tutti sventati. Nonostante ciò, IMB raccomanda di continuare ad attenersi alle BMP (*Best Management Practice*), dato che la pirateria in Somalia è ancora attiva.

Per contro, l'aumento degli attacchi a piccole navi cisterna al largo delle coste del sud-est asiatico comporta una crescita dei sequestri di navi a livello mondiale (da 12 nel 2013 a 21 nel 2014). In totale nel 2014 sono stati presi in ostaggio 442 marittimi (304 nel 2013), le navi abbordate sono state 183 e 13 sono state oggetto di colpi d'arma da fuoco (rispettivamente 202 e 22 nel 2013). 4 marittimi sono stati uccisi (1 nel 2013) e 9 sono stati rapiti (36 nel 2013). In Africa occidentale si sono verificati 41 incidenti (di cui 18 in Nigeria e 10 in Ghana).

Nel corso del 2014, Confitarma prosegue le attività connesse alla promozione di efficaci





misure di contrasto alla pirateria marittima, in particolare seguendo le iniziative ministeriali per l'attivazione del secondo pilastro della legge n.130 del 2011, cioè quello relativo alla sicurezza di natura privata.

Nel mese di febbraio 2015, con atto interno del ministro della Difesa, viene disposta la "sospensione tecnica" dei servizi di protezione pubblici (Nuclei Militari di Protezione). A marzo 2015, il ministro della Difesa, comunica alle Commissioni Esteri e Difesa di Camera e Senato la decisione del Governo di sospendere la protezione offerta dalla Marina Militare alle navi mercantili che transitano nelle aree a rischio e, più in generale, alle operazioni contro la pirateria della Nato. Il ministro non precisa la data del termine delle operazioni, giustificando la scelta con la diminuzione del numero di attacchi e l'utilizzo sempre più frequente di scorte private. Il 15 aprile 2015, il Senato, approva con il voto di fiducia, il decreto antiterrorismo che proroga alcune missioni internazionali. Tra le numerose misure previste, il provvedimento autorizza la partecipazione alle missioni antipirateria nell'Oceano Indiano, ma solo a quella dell'Unione europea (Eu-Navfor), non a quelle Nato e non con l'imbarco di militari sulle navi mercantili italiane.

Dopo oltre 350 viaggi di protezione assicurata dalla nostra Marina Militare nell'area a rischio di pirateria, è possibile ora utilizzare per i servizi anti-pirateria solo *team* privati, di fatto interrompendo l'approccio duale (difesa pubblica e privata) che a partire dal 2011 ha caratterizzato il modello nazionale di contrasto al fenomeno criminale della pirateria marittima nell'Oceano Indiano.

Nel frattempo, con circolare del capo della Polizia, sono stati disciplinati i corsi teorico-pratici (a cura della Marina Militare e della Guardia Costiera) previsti dalla legge n. 130 del 2011 per la formazione delle guardie giurate appartenenti agli istituti di vigilanza accettati dal Viminale.

Rimane tutt'ora irrisolta la questione dei due marò, trattenuti ormai da tre anni in India, senza alcuna attendibile previsione di soluzione della vicenda.





## Armatori e finanza

**TAVOLO BANCHE.** La riunione del “Tavolo banche”, svoltasi in Confitarma il 19 novembre 2014 e coordinata dall’ABI (Associazione Bancaria Italiana), avvia una nuova fase del dialogo armatori-sistema bancario, aggiornando lo stato di attuazione dei processi di ristrutturazione in corso per le posizioni debitorie delle imprese armatoriali verso il sistema bancario.

Confitarma – proseguendo nell’iniziativa avviata da alcuni anni, che ha prodotto effetti positivi sul piano della trasparenza favorendo il dialogo reciproco – traccia un panorama generale dei principali settori di interesse armatoriale (*dry, tanker, ro-pax*), al fine di fornire agli interlocutori bancari informazioni utili sui *trend* di mercato in atto, nonché sulle ragionevoli aspettative per il futuro.

Viene inoltre evidenziata la scarsa significatività dei prezzi sul mercato delle vendite di navi di seconda mano, molto spesso influenzati dalla scarsa liquidità di mercato ed in cui prevalgono transazioni c. d. *distressed* o frutto di processi di esecuzione forzata su mercati esteri, che hanno poco in comune con quello italiano.

Durante la riunione vengono affrontate anche le principali criticità che caratterizzano i rapporti banche-armatori nell’attuale scenario, con particolare riferimento ai citati e numerosi processi di ristrutturazione in corso.

Su tale punto, Confitarma sottolinea l’esigenza e l’opportunità di trovare soluzioni flessibili, celeri e condivise, al fine di mantenere la compattezza del sistema armatoriale italiano, evitando così che vada verso la dispersione di eccellenze e competenze manageriali. Infatti, è attualmente fondato il rischio che, dove tali processi di ristrutturazione dovessero trascinarsi nel tempo senza una prospettiva di rapida conclusione, possano prodursi fenomeni liquidatori attraverso la vendita degli *asset* (oppure, indirettamente, attraverso la cessione da parte delle banche delle proprie posizioni creditorie) a valori significativamente inferiori ai nominali e a controparti che, con molta probabilità, coincidono con *Hedge Funds* i quali come noto si caratterizzano per un approccio di tipo aggressivo.

La riunione si conclude con il reciproco impegno delle due componenti, armatoriale e bancaria, a proseguire nella collaborazione già sperimentata con esiti incoraggianti, definendo una calendarizzazione degli incontri da tenersi nel 2015, sempre allo scopo di favorire lo scambio e l’aggiornamento delle informazioni, quali momenti di utilità comune.

Grazie al contributo dell’ABI, la Confitarma stabilisce un costruttivo rapporto di cooperazione con gli *stakeholder* bancari. Le imprese armatoriali rispondono positivamente alle istanze del





sistema creditizio, elevando i requisiti manageriali ed organizzativi, il livello di comunicazione e la trasparenza informativa, al fine di rendere più veloci i processi di ristrutturazione finanziaria.

Prosegue nel 2014 in sede ECSA (*European Community Shipowner's Associations*), anche nell'interesse del sistema bancario, l'iniziativa di Confitarma finalizzata a svolgere una profonda disamina degli accordi di Basilea, per integrarli e modificarli nel medio termine, al fine di equiparare il trattamento di rischio delle esposizioni bancarie rispetto ad *asset class* analoghe.

**INVESTIMENTI NAVALI: RIFINANZIAMENTO DELLA LEGGE N. 88/2001.** La provvista di nuovi fondi a decorrere dall'esercizio 2014 al fine di garantire il completamento degli interventi in favore degli investimenti delle imprese marittime previsto dalla legge n. 88 del 2001, sospesi per carenze finanziarie, provvista disposta dalla legge di Stabilità per il 2014, suscita rilievi della Commissione europea che con più interventi e da ultimo con la lettera del 26 gennaio 2015 alle autorità italiane ne chiede la soppressione. L'Amministrazione italiana predispone una risposta per i servizi della Commissione europea con la quale comunica la volontà di allinearsi agli inviti benché Confitarma non condivida tali rilievi, visto che si tratta di aiuti ad investimenti avviati entro il 2000 e completati entro il 2003, secondo quanto previsto dalle norme europee allora vigenti, come ampiamente documentato. In tal modo, si impedisce che alcuni investimenti vengano assistiti come altri che invece avevano potuto beneficiare degli aiuti quando c'era ancora disponibilità di fondi. Quindi, la Commissione con il suo intervento anziché vigilare sul mercato, di fatto provoca una distorsione della concorrenza.

Per quanto riguarda invece la nuova disposizione, introdotta con l'art. 1, comma 357, della legge di Stabilità 2015, che stabilisce, a decorrere dall'esercizio 2015, un contributo ventennale in erogazione diretta di 5 milioni di euro in linea con il Regolamento europeo n. 651 del 2014, per il finanziamento di progetti innovativi di prodotto o di processo nel campo navale, Confitarma fa richiesta all'Amministrazione di prevedere nella bozza di decreto attuativo, che si sta elaborando, l'accesso anche di soggetti armatoriali che elaborino progetti di innovazione della gestione e dell'organizzazione.

### **Turismo che viene dal mare**

Il mercato delle crociere in Italia in controtendenza con altri settori in crisi, si mantiene stabile e le previsioni confermano la crescita di questo comparto che in venti anni ha registrato una crescita notevole passando da 1 milione di crocieristi imbarcati e sbarcati nei nostri porti nel 1995 a più di 10 milioni nel 2015.





Secondo le previsioni infatti, dopo una contrazione di circa il 6% registrata nel 2014, il 2015 registrerà una ripresa del traffico crocieristico in Italia che dovrebbe portare ad un aumento del numero di passeggeri movimentati nei porti italiani tra i 10,6 e i 10,9 milioni.

Tale crescita del mercato crocieristico nel Mar Mediterraneo dipende sia dal basso prezzo del *bunker*, sia dalla debolezza dell'euro nei confronti del dollaro, che potrebbe favorire la presenza di crocieristi provenienti dagli Stati Uniti o dal Regno Unito. Permangono purtroppo alcune problematiche che limitano un ulteriore incremento del traffico crocieristico in Italia, quali i limiti delle dimensioni delle navi per il passaggio nella laguna di Venezia e, soprattutto, le numerose difficoltà burocratiche che allontanano le navi da crociera dai nostri porti.

Nel 2015 salgono a 4 i porti italiani che supereranno il milione di passeggeri: con 2.190.000 passeggeri movimentati, Civitavecchia si conferma al primo posto seguito da Venezia (1.500.000), Napoli (1.220.000) e Savona (1.050.000). I tre porti che si assesteranno tra i 500mila e il milione di passeggeri sono Genova (790mila), Livorno (650mila) e La Spezia (620mila). Seguono poi otto porti tra i 100 e i 500mila passeggeri (Palermo, Bari, Messina, Salerno, Brindisi, Trieste, Olbia e Cagliari), 3 porti tra i 50 e i 100mila pax (Catania, Trapani e Sorrento), 16 porti tra i 10 e i 50mila e 45 porti minori al di sotto che non raggiungono i 10mila passeggeri movimentati.

### **Accordi bilaterali e navigazione marittima internazionale**

Presso il ministero degli Affari Esteri proseguono le attività connesse con l'attività delle Direzioni territoriali relativamente ai regimi sanzionatori adottati a livello internazionale nei confronti di Siria, Iran, Libia e Russia.

Un'intensa ripresa si registra nell'ambito dell'attività di assistenza per i problemi delle aziende associate operanti traffici di linea internazionali. In tale ambito i Paesi nei confronti dei quali si è riposta maggiore attenzione sono Algeria, Marocco, Tunisia e, più recentemente Angola.

Con soddisfazione si prende atto del potenziamento dell'Ufficio di rappresentanza del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, istituito presso la Farnesina per l'assistenza ai consolati italiani all'estero e per il supporto all'armamento nella risoluzione di problemi operativi nelle aree più lontane, in costante coordinamento con il VI Reparto del Comando Generale.

### **Cabotaggio merci e passeggeri e bunkeraggio marittimo**

**DUE STUDI DI SETTORE SU CABOTTAGGIO E SHORT SEA SHIPPING.** Nel 2014, Confitarma avvia due studi di settore incentrati sul cabotaggio marittimo e lo *short sea shipping* italiani.

Il primo, intende realizzare per la prima volta un censimento dell'impatto socio-economico del settore, con riferimento a occupazione, indotto e consistenza della flotta impiegata. Il secondo, centrato sull'analisi comparata dei costi esterni delle diverse modalità di trasporto, mira a confermare il primato di sostenibilità ambientale del trasporto merci e passeggeri via mare in Italia.

Tali studi verranno presentati nel 2015 ed hanno in comune l'obiettivo di porre in evidenza i risultati acquisiti dal settore in anni di attività ed investimenti, risultati che oggi l'Europa, anche attraverso il *network ESN (European Short Sea Network)* affidato alla presidenza italiana, si sta impegnando con forza a promuovere nell'Unione.





Conclusa definitivamente l'esperienza nazionale dell'*ecobonus*, strumento già determinante per lo sviluppo delle autostrade del mare, *green incentives* e *energy saving* saranno senza dubbio le parole chiave dello sviluppo industriale dello *Short Sea Shipping* europeo nel prossimo futuro.

**DIRITTI DEI PASSEGGERI.** Tra le altre delicate questioni che Confitarma affronta nel 2014, di particolare rilievo il tema dei diritti dei passeggeri, soprattutto per quanto attiene al regime sanzionatorio previsto dallo schema del decreto della Presidenza del Consiglio che il ministero della Giustizia predispone.

Fin dall'inizio Confitarma fa presente che nella formulazione originaria della tabella sanzionatoria mancano gli idonei e corretti criteri che hanno portato alla definizione prima ed alla mancanza di graduazione e proporzionalità poi delle sanzioni in capo al vettore marittimo.

**VERIFICA E CONTROLLI SU NAVI RO-RO.** A seguito del tragico evento occorso alla "*Norman Atlantic*", il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto emana la circolare n. 106/2015 relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri dell'Unione. La circolare mira a determinare il numero di persone presenti a bordo (equipaggio e passeggeri) con ancor maggior certezza attraverso una puntuale verifica delle procedure di controllo delle persone effettivamente imbarcate (anche nella rispondenza dell'identità con il titolo di viaggio) nonché della legittimazione delle merci all'imbarco.

In caso di noleggio a terzi di una nave *ro-ro pax* italiana, il sistema di *booking* dovrà essere condiviso, affinché la nostra autorità di bandiera, in caso di emergenza, possa fare riferimento ad un unico "*passenger registrar*", in grado di comunicare dati univoci in merito al numero e all'identità dei passeggeri imbarcati.

**ACCESSO AL CABOTAGGIO ITALIANO.** Prosegue infine l'impegno di Confitarma sul tema del corretto accesso al cabotaggio italiano, con particolare riferimento al comparto cisterniero, attraverso un percorso condiviso tra armamento e committenza per la redazione di una *check list* che, nell'individuare con chiarezza i requisiti minimi necessari (genuinità comunitaria), possa facilitare nei porti nazionali la verifica del rispetto del dettato del regolamento CEE n. 3577/92.

**BUNKERAGGIO.** Perdura nel 2014 la crisi di competitività del bunkeraggio marittimo determinata, prima ancora che dai ridotti volumi movimentati, dalla struttura dei costi industriali del comparto che impediscono agli operatori italiani di sostenere la forte concorrenza di corrispondenti servizi presenti nei principali porti internazionali.

Tale inadeguata capacità competitiva procura gravi conseguenze negative, purtroppo previste, sugli assetti societari di alcune compagnie di navigazione italiane storicamente impegnate nel comparto e si assiste all'uscita da questo mercato di operatori che un tempo ne erano protagonisti.

L'auspicio è che vengano identificate al più presto soluzioni per arginare la crisi che colpisce il nostro bunkeraggio marittimo, uno dei residui settori dell'armamento nazionale che occupa solo marittimi italiani e non usufruisce di nessun tipo di supporto.





## Regole e competitività

**RESPONSABILITÀ DELLE IMPRESE (DLGS 231/2001).** Il 14 ottobre 2014 il ministero della Giustizia approva formalmente le “Linee-Guida specifiche del settore armatoriale sulla responsabilità amministrativa delle persone giuridiche”, per l’adozione dei modelli di organizzazione, gestione e controllo di cui al decreto legislativo n. 231 del 2001.

Si conclude in tal modo il lavoro svolto dal comitato *ad hoc* istituito nel 2012 da Confitarma che, partendo dalle linee guida dettate a suo tempo da Confindustria per le industrie di terra, fornisce alle aziende armatoriali associate uno strumento di lavoro specificatamente mirato alle peculiari attività dell’industria della navigazione.

**FARMACIA DI BORDO.** Proseguono anche nel 2014 i contatti tra Confitarma e ministero della Salute, con il supporto del CIRM (Centro Internazionale Radiomedico), per la condivisione di un nuovo decreto di revisione della tabella dei farmaci di bordo, nell’ambito dell’aggiornamento delle dotazioni di medicinali per le navi mercantili, reso obbligatorio dall’entrata in vigore della *Maritime Labour Convention del 2006* (MLC 2006).

Restano aperte alcune problematiche in tema di quantità e qualità delle dotazioni previste in attuazione della specifica direttiva europea e in merito al rispetto delle disposizioni nazionali relative all’approvvigionamento e smaltimento dei medicinali stupefacenti all’estero.

La definitiva risistemazione dell’intera materia della medicina di bordo sotto l’unica competenza della direzione generale prevenzione del ministero della Salute certamente produrrà uno sforzo per la rivisitazione della normativa attualmente in vigore, spesso obsoleta, per la quale l’armamento ha chiesto di poter esprimere il proprio parere in seno ad un istituendo tavolo tecnico congiunto tra Amministrazione e operatori del mare.

**AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI (ART).** Nel 2014 è divenuta pienamente operativa l’Autorità per la Regolazione dei Trasporti (ART), competente per la regolazione nel settore dei trasporti e dell’accesso alle relative infrastrutture ed ai servizi accessori, oltre alla definizione dei livelli di qualità dei servizi di trasporto e dei contenuti minimi dei diritti che gli utenti possono rivendicare nei confronti dei gestori.

Dal 2014 l’ART è finanziata con un contributo versato dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati. Tale contributo, è stato oggetto di confronto tra Confitarma e l’Autorità in relazione ai criteri per la definizione dei contributi a carico delle compagnie di navigazione, al fine di salvaguardare la competitività delle navi italiane nei confronti di quelle estere che scalano i porti del nostro Paese.

**NUOVA EDIZIONE DEL PRONTUARIO AMMINISTRATIVO DI NAVIGAZIONE MARITTIMA AD USO DEGLI UFFICI CONSOLARI E DELL’UTENZA ARMATORIALE.** Nel corso del 2014, Confitarma partecipa al tavolo di lavoro istituito dal ministero degli Affari esteri e composto anche da funzionari dell’Amministrazione marittima, del Comando Generale, finalizzato all’aggiornamento del prontuario amministrativo di navigazione marittima ad uso degli uffici consolari, pubblicato per la prima volta nel 2011.



La firma dell'accordo tra ministero degli Affari esteri, ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, che ha reso esecutiva la nuova edizione del prontuario è avvenuto in occasione del Consiglio confederale di Confitarma l'11 novembre 2014 nell'ambito del progetto "Nave veloce".

Oltre all'aggiornamento dei riferimenti normativi, il nuovo prontuario presenta l'importante novità di non essere destinato solo agli addetti consolari, ma anche all'utenza, la quale può consultarlo nell'area pubblica dei siti *Internet* delle Amministrazioni coinvolte, trovandovi tutta la normativa e la modulistica richiamata.

Il lavoro di aggiornamento del prontuario è completato da un progetto di *e-learning* per il personale consolare. A tal scopo sono state registrate delle pillole video della durata di alcuni minuti per ogni singolo capitolo del prontuario che consentono di avere un primo inquadramento degli argomenti trattati.

Fermo restando quanto sopra, la rete consolare e l'armamento possono fare affidamento per le situazioni di maggiore complessità sull'assistenza del personale della Capitaneria di Porto distaccata presso la direzione generale Italiani all'estero, mentre per quanto riguarda la sicurezza della navigazione è disponibile 24 ore su 24 un punto di contatto del VI Reparto del Comando Generale.

<b>Il nuovo Prontuario in sintesi</b>	
<p><b>COSA FA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>aggiorna la precedente edizione, rivisitandone i contenuti;</i></li> <li>– <i>fotografa la situazione, a normativa vigente, delle procedure di competenza dei consolati;</i></li> <li>– <i>fornisce per ogni argomento indicazioni e istruzioni separate per l'utenza armatoriale e per il consolato preparandoli a gestire al meglio i singoli adempimenti;</i></li> <li>– <i>consente di consultare i documenti e la normativa richiamati mediante collegamenti ipertestuali (interattivi);</i></li> <li>– <i>indica i contatti degli uffici a cui rivolgersi per problematiche o dubbi sulla procedura da seguire;</i></li> <li>– <i>è un documento dinamico aggiornabile ogni qualvolta si manifesta la necessità.</i></li> </ul>	<p><b>COSA NON FA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>non apporta innovazioni sul piano normativo per le quali sono necessarie modifiche di legge;</i></li> <li>– <i>non risolve il problema connesso alla struttura della rete consolare (numerosità, ubicazione, orari di apertura ecc.);</i></li> <li>– <i>non sostituisce l'assistenza che può essere fornita ai consolati dalle capitanerie di porto, dal Comando Generale e dall'ufficio di quest'ultimo distaccato presso il MAE che, anzi, potrebbe essere potenziato.</i></li> </ul>

**ACCORDO COMANDO GENERALE E MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI IN MATERIA DI CERTIFICATI DI SICUREZZA.** L'11 novembre 2014, sempre presso Confitarma, il ministero degli Affari esteri e il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto firmano anche l'accordo che prevede uno snellimento delle procedure per il rilascio all'estero dei certificati di sicurezza di competenza dell'Autorità marittima, accordo da tempo atteso dall'armamento.

Come noto infatti, in base alla normativa vigente, l'Autorità marittima è sostituita all'estero dai consolati. Pertanto, quando una nave deve ottenere un nuovo certificato all'estero, è obbligatorio recarsi presso il consolato del porto di approdo. Quest'obbligo comporta notevoli disagi per gli armatori e i loro equipaggi soprattutto quando il consolato risulta difficilmente raggiungibile (le cause possono essere molteplici: assenza di un consolato, lontananza, chiusura durante il periodo di sosta della nave ecc.).

L'accordo prevede invece che, ove necessario, il certificato possa essere rilasciato direttamente dal compartimento di iscrizione della nave oppure dal compartimento ove ha sede la società armatrice (ISM), e fatto pervenire a bordo appena possibile oppure direttamente rilasciato a bordo qualora sia presente personale ispettivo delle Capitanerie di Porto per altre attività di istituto (ad es. *security*). Viene quindi meno l'obbligo di recarsi in consolato con evidente risparmio di costi e di tempi.





Nulla cambia tuttavia in merito all'obbligo di svolgere a bordo le visite ispettive da parte degli Organismi Riconosciuti (RO – cioè Registri di Classifica) o del funzionario del ministero dello Sviluppo economico, per l'ottenimento del verbale di ispezione valido ai fini del rilascio del certificato. Si ricorda che mentre gli RO possono contare su una rete internazionale di uffici, il funzionario del ministero dello Sviluppo economico viene sempre inviato dall'Italia e le spese di viaggio sono a carico dell'armatore.

I certificati per ottenere i quali non è più necessario recarsi presso i consolati all'estero sono:

- certificato internazionale sicurezza dotazioni per nave da carico;
- certificato internazionale sicurezza per navi passeggeri;
- certificati di gestione della sicurezza (ISM-code);





– certificato di sicurezza radiotelegrafico per nave da carico.

La delega agli Organismi Riconosciuti per il rilascio dei predetti certificati sarebbe ovviamente per Confitarma la soluzione migliore in assoluto.

Da segnalare anche che nel corso del 2014 il ministero dello Sviluppo economico ha centralizzato la gestione degli ispettori da inviare all'estero ai fini del rilascio del certificato di sicurezza radiotelegrafico sebbene non sia ancora possibile il rilascio diretto di tale certificato da parte degli ispettori essendo necessaria in tal senso una modifica legislativa.

In materia di radiocomunicazioni è inoltre rilevante l'abrogazione del decreto 23 dicembre 1987 recante "Approvazione dei contratti tipo regolanti i rapporti fra le imprese armatoriali e le società concessionarie dei servizi radioelettrici di bordo per navi passeggeri e da carico e del contratto tipo per il settore diporto" abrogazione avvenuta con il decreto 12 del 2015 nel processo di semplificazione assicurato dal ministero dello Sviluppo economico.

**INFORMATIZZAZIONE.** Le aziende armatoriali da tempo chiedono di poter procedere all'informatizzazione della maggior parte possibile della documentazione esistente a bordo, e in particolare dei Registri di Bordo che ancora oggi, sono richiesti in formato cartaceo.

Tenuto anche conto dell'impegno del Governo sul tema della digitalizzazione e sburocra-tizzazione, e ritenendo che l'esigenza dell'armamento ben s'inquadri nella strategia governativa, Confitarma nel 2014 formalizza la richiesta presso l'Amministrazione, con un riscontro più che positivo.

## Porti e logistica

**ANDAMENTO DEI TRAFFICI PORTUALI ITALIANI.** Nella movimentazione totale dei contenitori, i principali porti italiani registrano nel 2014, rispetto al 2013, un lieve incremento pari allo 0,81% (+81.288 teu). Nonostante ciò il volume complessivo dei contenitori movimentati nei porti nazionali continua ad essere inferiore ai valori registrati nel 2007 (-438.907 teu).

Complessivamente i 13 porti italiani più importanti movimentano 10.071.909 teu nel 2014. Segno positivo per Salerno (+18,52%), Trieste (+10,36%), Savona (+10,36%), Genova (+6,57%), Livorno (+3,30%) e Venezia (+1,77%). Importanti le riduzioni di Taranto (-24,73%), Gioia Tauro (-3,8%) e Napoli (-9,5%).

Dall'analisi comparativa dei primi 32 porti europei e mediterranei emerge che nel 2014 la quota di traffico dei porti italiani è pari all'11,53% (14,32% nel 2007), quella dei porti spagnoli al 12,47%, quella dei porti nord africani si attesta al 9,12% (4,88% nel 2007) e quella dei porti del *North Range* al 42,11%. Anche da questi dati è possibile rilevare come la quota dei porti italiani nel 2014 sia inferiore a quella registrata nel 2007, mentre quella dei porti nord africani è quasi raddoppiata.





**ANDAMENTO DEI TRAFFICI PORTUALI EUROPEI.** Nel 2014, Rotterdam, Amburgo, Anversa e Bremerhaven registrano una movimentazione di 36.770.932 teu con un aumento del +3,95% rispetto al 2013. Ciò non di meno la loro quota sul traffico complessivo si riduce dal 46,02% del 2007 al 42,11% del 2014. Ciò è dovuto al fatto che l'incremento del traffico complessivo nello stesso periodo è stato pari a +13,5%, mentre quello nei porti del *North Range* si attesta a +8,85%.

In particolare, rispetto al 2013, il traffico cresce a Rotterdam del +5,43%, ad Amburgo del +4,30% e ad Anversa del +4,66% mentre Bremerhaven risulta in controtendenza registrando una leggera flessione del -0,61%.

Tra i porti del Mediterraneo, Algeciras conferma il primato su Valencia, avendo tali porti movimentato rispettivamente 4.554.091 teu e 4.441.949 teu, con incrementi percentuali rispetto al 2013 del +5,01% il primo e del +2,63% il secondo. In recupero nel 2014 Barcellona con +10,09%, e Marsiglia, con +6,91% attestandosi rispettivamente a 1.893.557 teu e 1.173.919 teu.

Degno di nota anche il costante e progressivo incremento dei volumi di traffico di container registrato nel porto di Sines PSA (Portogallo), che nel corso del 2014 supera ampiamente la quota di 1.100.000 teu, analoga considerazione vale per il porto maltese di Marsaxlokk, che dal 2007 al 2014 registra un incremento di 1.200.000 teu pari al +52,63%.

**ANDAMENTO DEI TRAFFICI PORTUALI NORD AFRICANI.** Nonostante le note criticità dovute alle vicende politico-sociali connesse alla primavera araba, che hanno penalizzato le regioni nord africane nel biennio 2012/2013, i dati di traffico relativi alla movimentazione di container nei porti del Nord Africa assumono sempre più rilevanza.

I porti di *transshipment* egiziani Port Said e Damietta ed il porto marocchino di Tanger Med nel corso del 2014 riprendono a funzionare, registrando un deciso incremento del numero dei contenitori movimentati. Nel porto di Tanger Med il traffico passa da 2.058.000 teu del 2010 a 3.077.750 del 2014.

La crescita costante di questi scali è dovuta principalmente all'efficienza dei servizi, ad un'amministrazione più snella e semplificata ed alla modernizzazione dei loro impianti, sostenuta da ingenti investimenti pubblici e privati (per il porto di Tanger Med il Governo marocchino ha annunciato stanziamenti per il quadriennio 2015/2018 pari a 560 milioni di euro).





**PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA.** La legge n. 164 dell'11 novembre 2014 di conversione del decreto legge c. d. "Sblocca Italia", all'art. 29 prevede l'adozione di un Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, che nelle intenzioni del Governo dovrebbe intervenire sulla delicata questione della programmazione delle infrastrutture dei porti, migliorando la competitività del sistema portuale e agevolando la crescita dei traffici e la promozione dell'intermodalità.

Si legge nel comma 1 dell'art. 29 che il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica viene adottato anche in previsione di un progetto di razionalizzazione e riassetto da realizzare attraverso eventuali accorpamenti delle Autorità portuali esistenti.

Al fine di acquisire ogni suggerimento utile, al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti si costituisce un apposito Comitato tecnico-scientifico, composto da sedici esperti rappresentanti le varie categorie interessate e da funzionari pubblici competenti del settore; tra di essi un rappresentante di Confitarma.

Il Comitato, attraverso la costituzione di tavoli tematici operanti in coordinamento con gli uffici del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, svolge una complessiva ricognizione dei dati di domanda e offerta portuale e di *governance* dei porti, allo scopo di selezionare le principali ipotesi di intervento.

**STATI GENERALI DEL PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA.** Il 9 febbraio 2015 si tengono a Roma gli "Stati Generali del Piano", convocati dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti per raccogliere ogni possibile contributo in vista della individuazione delle azioni da intraprendere per la realizzazione del Piano. Si riporta qui di seguito quello di Confitarma.

**IL CONTRIBUTO DI CONFITARMA.** *Pur non essendo possibile individuare con precisione le misure che sottendono alle linee guida indicate nel documento ministeriale predisposto in vista degli Stati Generali, Confitarma ritiene opportuno e necessario elencare tre punti fondamentali che si auspica possano essere presi in debita considerazione nel prosieguo dei lavori del Comitato di esperti.*

*1. A quanto sembra si punta nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica a trasformare le Autorità portuali in soggetti funzionalmente sovraordinati rispetto a tutte le altre*





*amministrazioni coinvolte nello sviluppo delle attività portuali e logistiche, con compiti anche di coordinamento dell'offerta dei servizi di interesse generale. Per realizzare questo rinnovato ruolo organizzativo delle Autorità portuali si tende a riconoscere alle stesse un'ampia autonomia finanziaria ed impositiva. La "trasformazione" delle A. P. con prevalenti caratteristiche manageriali congiuntamente al potenziamento delle citate autonomie, aumenterebbe in misura significativa il loro potere. A tale potenziamento non può non corrispondere quindi un bilanciamento attraverso un altrettanto accresciuto potere di controllo e di supervisione sull'attività delle stesse, da parte del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti al quale andrebbero riconosciute nuove specifiche competenze più dirette ed incisive rispetto a quelle già previste nella vigente legislazione, al fine di evitare che l'aumento dei poteri delle nuove Autorità portuali possa, in assenza di efficaci controlli, impattare in modo negativo sull'efficienza del sistema portuale italiano.*

*2. La gestione ed i costi dei servizi tecnico-nautici non possono essere attribuiti alla competenza delle Autorità portuali. Ciò non migliorerebbe l'efficienza di tali servizi, anzi l'esperienza dei c. d. servizi di interesse generale, ex art. 6, comma 1, lett. c) della legge n. 84/94 (servizi di pulizia e raccolta rifiuti, servizio idrico, servizi di manutenzione e riparazione, servizi di security etc.) il cui affidamento e la cui gestione venne assegnato, già a partire dall'anno 1994, alle Autorità portuali, con specifiche competenze tariffarie, dimostra l'esatto contrario.*

*I servizi tecnico-nautici, anche in considerazione dei connessi oneri di servizio pubblico che su di essi gravano, devono avere un sistema tariffario basato su criteri e meccanismi stabiliti e controllati a livello ministeriale, cioè a livello centrale, in quanto solo questa soluzione può garantire la necessaria trasparenza e l'uniformità applicativa degli stessi nonché un efficace controllo da parte degli utenti dei servizi. Lasciare alle Autorità portuali il compito di stabilire liberamente le tariffe dei servizi tecnico-nautici anche ricorrendo, nell'ambito della propria autonomia amministrativa, ad una loro rimodulazione per tipologia di naviglio, equivale a trasformare dette tariffe in strumenti meramente commerciali con inevitabili illecite discriminazioni tra i vari utenti.*





*Con ciò non si vogliono ignorare le criticità presenti nell'attuale sistema tariffario dei servizi tecnico-nautici, criticità che debbono essere certamente superate per poterli rendere più efficienti. Ma per raggiungere questo obiettivo di miglioramento le Autorità portuali possono e debbono contribuire avvalendosi non dello strumento tariffario, che non può essere piegato ad esigenze commerciali pena l'inevitabile citata discriminazione, quanto piuttosto dell'importante ruolo strategico, già loro assegnato dall'art. 14, comma 1 ter della legge 84/94. Ci si riferisce al potere di intervento che affida la disciplina e l'organizzazione dei servizi tecnico-nautici all'intesa tra Autorità marittima e portuale in modo da monitorare costantemente la loro organizzazione ed intervenire prontamente quando si renda necessario dimensionarla alle effettive esigenze della domanda. Le criticità tariffarie registrate in alcuni scali sono quasi sempre conseguenza del mantenimento di strutture organizzative sovradimensionate a fronte di un calo drastico e strutturale del fatturato ed appaiono risolvibili solo intervenendo con decisione sull'organizzazione di tali servizi. Ciò viene detto in quanto le tariffe dei servizi tecnico-nautici sono diretta conseguenza di tali costi organizzativi e non viceversa.*

*3. L'ipotesi di introdurre una tariffa di prontezza operativa per il servizio di rimorchio, volta ad abbassare i costi per le navi del servizio di pronto intervento, senza pregiudicare i livelli di sicurezza, equivale a ridurre le tariffe del servizio di rimorchio esclusivamente per le navi che normalmente lo utilizzano. Tutte le altre navi, che invece non se ne avvalgono regolarmente, sarebbero gravate di un onere aggiuntivo per compensare il minore fatturato del concessionario. In generale quindi la tariffa di prontezza operativa, così intesa, non ridurrebbe il costo del servizio di rimorchio ma rappresenterebbe un mero trasferimento di costi da una tipologia di naviglio ad un'altra ed una palese violazione del principio user pays derogabile esclusivamente in presenza di prevalenti interessi pubblici.*

*Chi conosce bene la realtà operativa del rimorchio sa che il servizio di emergenza è da questo garantito (safety) nei principali porti nazionali da un numero di rimorchiatori equivalente a quello necessario per lo svolgimento dei servizi di rimorchio commerciale, anzi è proprio sulla doman-*





da del servizio commerciale che si dimensiona l'organizzazione del servizio di emergenza.

*Questo è un passaggio essenziale per comprendere come funziona in concreto l'attuale sistema organizzativo del servizio di rimorchio nei porti italiani.*

*Nei nostri porti non ci sono rimorchiatori destinati esclusivamente a fornire il servizio di emergenza (safety). Anche i c. d. rimorchiatori di guardia sono armati ed equipaggiati per fornire il servizio commerciale alle navi che scalano il porto e solo in casi di necessità vengono distolti dall'Autorità marittima dal servizio commerciale e destinati al servizio di emergenza.*

*Da tale evidente premessa deriva che, nei principali porti, la safety di fatto non comporta significativi costi aggiuntivi rispetto a quelli relativi al servizio di rimorchio commerciale, quindi la tariffa di prontezza operativa se venisse introdotta in questi scali avrebbe quale unico effetto quello di ridurre le tariffe del servizio di rimorchio per quelle navi che usano abitualmente i rimorchiatori incrementando specularmente i costi per le altre navi che normalmente non li utilizzano, fra le quali si evidenziano i traghetti RoRo e RoPax che operano nel settore delle Autostrade del Mare, settore questo di particolare rilevanza ambientale per la sua nota eco-compatibilità nell'ambito del sistema trasportistico intermodale.*

*In estrema sintesi, quindi, appare evidente come il ventilato "supporto" da fornire ad alcuni traffici avverrebbe a scapito di altri traffici, altrettanto strategici per il sistema Italia, primo fra tutti quello delle Autostrade del Mare, eccellenza italiana e best practice a livello comunitario.*

*La tariffa di prontezza operativa può risultare utile solo in sporadici casi e cioè in porti di piccole dimensioni a scarso traffico e a basso fatturato, per garantire la "sopravvivenza" del servizio di rimorchio quale presidio di sicurezza che altrimenti rischierebbe di pesare enormemente a livello tariffario sui pochi utenti portuali ovvero di venire meno per rinuncia del concessionario.*

*L'applicazione di tale tariffa in realtà portuali diverse da queste produrrebbe invece una forma di sovvenzione incrociata con effetti distorsivi assolutamente dirompenti nella competizione fra traffici marittimi e, aspetto non da poco, rappresenterebbe una soluzione tariffaria tutta italiana costituendo un unicum nel contesto europeo.*

#### **QUADRO NORMATIVO EUROPEO PER L'ACCESSO AL MERCATO DEI SERVIZI PORTUALI E LA TRASPARENZA FINANZIARIA DEI PORTI.**

Dopo un'intensa attività sostenuta nel corso del semestre di presidenza italiano, la nuova Commissione europea, in carica dal 1° novembre 2014, riprende la proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti, anche a seguito dell'approvazione in data 8 ottobre 2014 da parte del Consiglio dei ministri dei Trasporti di un accordo politico definito "Orientamento Generale" sulla proposta di Regolamento, successivamente trasmesso alla Commissione Trasporti e turismo del Parlamento Europeo per verificare la possibilità di un accordo, in prima lettura, entro il mese di luglio 2015.

La Commissione Trasporti e turismo manifesta l'intenzione di cancellare dalla bozza di Regolamento il capitolo relativo alla disciplina dell'accesso al mercato dei servizi portuali, limitando quindi l'intervento regolamentare alla sola parte relativa alla disciplina della trasparenza finanziaria dei porti.





Alla luce di tale orientamento, la Commissione parlamentare condivide la proposta del relatore di rinviare il voto parlamentare sulla base di tre considerazioni, relative: ai vincoli temporali dell'*iter* di approvazione, all'assenza di un compromesso sul capitolo riguardante l'accesso al mercato dei servizi portuali e all'esigenza di comprendere meglio le intenzioni della Commissione europea in merito alle linee guida sugli aiuti di stato ai porti.

La Commissione europea, pur prendendo atto della posizione assunta dal relatore, ritiene comunque opportuno invitare la Commissione Trasporti e turismo a proseguire nell'*iter* di approvazione della proposta di Regolamento e ad esprimere il proprio parere entro il mese di giugno 2015 in modo che entro settembre si pervenga alla votazione finale in sede di sessione plenaria del Parlamento europeo.

#### SERVIZI TECNICO-NAUTICI.

**Rimorchio.** La Circolare conclusiva emanata il 18 dicembre 2013 dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, che stabilisce le linee guida per il procedimento di affidamento della concessione del servizio di rimorchio nonché i conseguenti criteri e meccanismi di determinazione e di revisione delle tariffe di tale servizio, non soddisfa a pieno le aspettative di Confitarma che cerca un confronto con le Associazioni rappresentative degli armatori di rimorchio per individuare concordemente soluzioni alternative da sottoporre al vaglio ministeriale.

Nel frattempo in alcune realtà portuali si aprono le prime procedure di gara per il rilascio delle nuove concessioni. L'impressione è che la complessa disciplina della gara, contenuta nella circolare ministeriale, stia incontrando diverse difficoltà applicative.

**Pilotaggio.** La proposta di adeguamento delle tariffe di pilotaggio nei porti nazionali valida per il biennio 2015/2016, viene presentata nel mese di settembre 2014 al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti che, interrompendo una prassi consolidata da diversi decenni non ha provveduto a convocare le Associazioni rappresentative dell'armamento per l'esame di tale proposta, limitandosi a chiedere solo un parere scritto. Confitarma esprime la sua contrarietà a tale decisione ritenendola non motivata ed inopportuna e richiede l'apertura di un tavolo di confronto in sede ministeriale.

A gennaio 2015 il Ministero, nel comunicare la decisione definitiva di approvazione dell'adeguamento tariffario valido per il biennio, rende nota la propria intenzione di aprire un tavolo ministeriale di confronto per valutare tutte le possibili soluzioni riorganizzative del servizio di pilotaggio specie nei porti ove il recente rinnovo tariffario produce variazioni particolarmente onerose. Nel corso del primo incontro, svoltosi il 25 marzo 2015, emerge in particolare l'intenzione del Ministero di procedere alla definizione di un sistema di adeguamento tariffario *ad hoc* per i porti di piccole dimensioni.

**Ormeggio e battellaggio.** Confitarma, insieme a Fedarlinea e a Federagenti, interviene presso il ministero del Lavoro a sostegno di una richiesta avanzata dall'Angopi (Associazione Nazionale dei Gruppi Ormeggiatori e Barcaoli) volta ad ottenere il riconoscimento per i propri iscritti, con titoli professionali di macchina, della pensione anticipata di vecchiaia prevista dall'art. 31 della legge n. 413 del 1984 a favore della gente di mare.



Confitarma ritiene opportuno appoggiare l'iniziativa dell'Angopi dal momento che il progressivo innalzamento dell'età media degli ormeggiatori, derivante dalla riforma "Fornero", sicuramente creerà problemi in termini di efficienza dei Gruppi, problemi che rischiano di determinare, nel medio-lungo periodo, un incremento dell'organico volto a compensare le assenze per malattia ed infortunio che in misura maggiore interesseranno gli ormeggiatori più anziani.

Nel mese di marzo 2014 il Ministero provvede a disciplinare l'istituto della mobilità degli ormeggiatori, come richiesto dalle Associazioni rappresentative delle imprese degli utenti del servizio in occasione dell'ultima istruttoria tariffaria, indicando il procedimento da seguire da parte dei Comandanti di porto, per l'attuazione di detta mobilità fermo restando il principio dell'accesso ai Gruppi attraverso la procedura concorsuale.

Inserito dall'Angopi nel contratto collettivo di lavoro della categoria con l'accordo sindacale siglato il 20 giugno 2013, tale istituto è ritenuto uno strumento necessario per l'efficienza dei porti in quanto consente, attraverso un'ottimizzazione dell'organizzazione del servizio, di conseguire un contenimento dei costi con riflessi positivi sui relativi livelli tariffari.

**RITIRO RIFIUTI.** Le criticità connesse al sistema tariffario ed organizzativo del servizio ritiro rifiuti prodotti dalle navi sono riconducibili essenzialmente ad un'applicazione della normativa comunitaria e nazionale estremamente differenziata a livello locale e molto spesso in contrasto con la stessa.

Confitarma pone in essere ripetute iniziative presso le Autorità portuali e marittime competenti in materia e presso il Reparto Ambientale Marino (RAM) del Corpo delle Capitanerie di Porto per sollecitare un loro autorevole intervento volto ad eliminare tali anomalie.

L'esito infruttuoso dei vari interventi svolti sta inducendo Confitarma a valutare la possibilità di aprire un contenzioso giudiziario sulle anomalie più volte denunciate anche per tentare di modificare il clima di ostilità registrato nei confronti del settore armatoriale da parte della competente amministrazione che si ostina a considerare le navi una grave minaccia per l'ambiente marino.

Pertanto, essendo in programma in sede comunitaria, un progetto di revisione della Direttiva 2000/59/CE, Confitarma si è già attivata e si attiverà presso la Commissione europea per evidenziare le gravi criticità riscontrate in sede nazionale e per richiedere le modifiche della Direttiva che potrebbero riuscire a risolverle.



# La navigazione internazionale e i traffici marittimi

---



## Flotta mondiale

L'annunciata ripresa economica, ancora una volta, non si verifica e anche nel 2014 non aumenta la domanda di stiva mentre la flotta mondiale continua a crescere, anche se più lentamente ed a livelli più sostenibili.

Peraltro, la riduzione dei prezzi del petrolio aiuta l'industria dello *shipping* a contenere gli andamenti negativi dei noli e il *surplus* di tonnellaggio. In particolare, lo stoccaggio di petrolio in depositi galleggianti influisce positivamente sui mercati cisternieri.

Gli ordini nel corso dell'anno registrano una riduzione del 37%. Il 42% del tonnellaggio ordinato è attribuibile ad armatori europei ed il 39% ad armatori asiatici, anche se il volume si riduce del 47% rispetto al 2013 per i primi e del 35% per i secondi.

La flotta mondiale cresce del 3,9% in termini di stazza e del 3,6% in termini di portata e nel corso del 2014 il volume delle consegne di nuove navi registra una riduzione dell'11% dato che la produzione dei cantieri continua a ridursi rispetto ai livelli record registrati nel 2012. Le demolizioni nel 2014 diminuiscono del 27% rispetto al 2013, mentre l'età media delle navi demolite è pari a 28,7 anni.

## Traffico marittimo

Nel 2014, il traffico marittimo mondiale con un totale di 10.518 milioni di tonnellate registra un aumento del 3,4% rispetto al 2013, e si stima che rappresenti l'83% del totale commercio mondiale. Il 65% dell'espansione del traffico marittimo mondiale è attribuibile alla crescita dei traffici di minerali di ferro e delle merci in *container*. Si prevede che anche nel 2015 questi traffici traineranno la crescita del traffico marittimo globale.

Considerando le tonnellate-miglia, l'aumento del 4,1% nel 2014 è in gran parte dovuto ad un allungamento delle rotte per il trasporto di petrolio greggio, di prodotti petroliferi e di carbone.





## Mercati marittimi

**MERCI SECHE ALLA RINFUSA.** Il 2014 comincia sotto i migliori auspici, grazie alle previsioni di crescita dell'economia mondiale, con un rafforzamento delle rate di nolo, dopo che a fine 2013 esse avevano toccato massimi che non venivano registrati da almeno 3 anni. Il primo trimestre 2014, pur mostrando la solita flessione dovuta alla stagionalità tipica del settore *dry bulk*, si mantiene comunque a livelli di nolo ben superiori allo stesso periodo degli anni precedenti. La crescita delle rate iniziata durante la seconda metà del 2013 sembra soltanto all'inizio, tanto che nuovi investitori continuano ad entrare nel settore per avvantaggiarsi di prezzi di *assets* molto convenienti.

Purtroppo, nonostante l'incoraggiante *performance* durante la prima parte dell'anno, il 2014 non mantiene le premesse e la ripresa svanisce del tutto durante la seconda parte dell'anno, specie durante l'ultimo trimestre, storicamente quello che registra i noli più alti. La media annuale si attesta su un dato superiore a quello del 2012, che continua a confermarsi il minimo storico, ma il mercato rimane a livelli molto bassi ed in flessione rispetto alla timida ripresa del 2013. Il valore medio del *Baltic Dry Index* durante la prima metà dell'anno è di 1.168 punti mentre, durante la seconda metà si attesta a 1.023. Nel complesso il valore medio annuo di 1.110 punti rappresenta una riduzione di circa il 10% rispetto al 2013.

Le medie delle rate di nolo spot per le quattro principali tipologie subiscono tutte una riduzione; le *Capesize* si attestano a circa \$ 14.300/d (-4%); le *Panamax* a \$ 7.700/d (-19%); le *Supramax* a \$ 9.800/d (-5%) e le *Handysize* a \$ 7.700/d (-7%).

Così come osservato nel traffico di rinfuse secche, anche per l'economia mondiale le premesse del 2013 non sono state confermate nell'anno successivo. Secondo le rilevazioni del Fondo Monetario Internazionale, il 2014 ha visto sostanzialmente confermati i tassi di crescita del 2013 senza registrare alcuna accelerazione, come invece era stato prospettato nelle previsioni. Questo ridimensionamento della crescita dell'economia globale è prevalentemente imputabile al forte rallentamento di alcune delle economie in via di sviluppo (in particolare Brasile, Russia e Sud Africa), e del Giappone, cresciute solo dello 0,1%. Il 2014 è stato, invece, un anno di forte ripresa per alcune delle principali economie avanzate, con Germania e Stati Uniti in particolare evidenza e l'India con +5,8%. La Cina si è attestata su un tasso di crescita del 7,4%, in rallentamento dal 7,8% registrato nel 2013.





Le consegne di nuove costruzioni hanno ulteriormente rallentato, con 46 milioni di dwt consegnate, una riduzione del 18% rispetto al 2013 e circa la metà rispetto al 2012. Anche le demolizioni hanno rallentato con 15 milioni di dwt demolite, -27% rispetto al 2013 e la metà rispetto al 2012. La combinazione di questi *trend* ha fatto sì che la flotta continuasse a crescere di circa il 6% nel corso dell'anno, in linea con il 2013, ma ben al di sotto del +11% registrato nel 2012.

A seguito degli ordini piazzati a cavallo tra il 2013 e 2014 l'*orderbook* ammonta a fine anno a circa 1.700 unità, pari a circa 142 milioni dwt, concentrate particolarmente nel segmento *Capesize* che rappresenta da solo circa il 35% del totale della capacità di trasporto in ordine.

**GREGGIO E PRODOTTI PETROLIFERI.** Il mercato delle navi cisterna adibite al trasporto di crudo inverte il *trend* negativo degli ultimi anni e finalmente registra un ritorno della crescita delle rate di nolo.

Il *Baltic Dirty Tanker Index* segna una media di circa 780 punti alla fine dell'anno, in aumento del 20% rispetto ai 650 punti registrati nel 2013.

Durante il 2014, si assiste agli effetti della rivoluzione "*shale*" negli Stati Uniti che contribuisce al crollo del prezzo del crudo, passato da \$ 110 al barile a giugno a meno di \$ 60 a fine dicembre. Il prezzo basso del crudo e il *surplus* di produzione statunitense, comporta che una larga parte della produzione del *West Africa* venga dirottata dagli Stati Uniti al *Far East* e crea una forte espansione della domanda in tonnellate-miglia: sono certamente questi i due fattori che sul lato della domanda contribuiscono di più al miglioramento del mercato.

Questi cambiamenti, insieme ad una flotta cresciuta solo del 2% rispetto all'anno precedente permettono un bilanciamento tra domanda ed offerta più favorevole spingendo le rate di nolo al rialzo.

Al di là della particolare volatilità legata al prezzo del greggio, la tendenza futura per il mercato sembra essere quella di una conferma del miglioramento delle rate di nolo, soprattutto grazie alla prevista ripresa economica delle economie avanzate.

Peraltro, nonostante la riduzione delle consegne di nuovo tonnellaggio registrata durante il 2014, è difficile prevedere come evolverà il mercato dato un forte ritorno di interesse per nuovi ordini ai cantieri. In ogni caso, l'*orderbook* non è ancora a livelli allarmanti con un rapporto *orderbook/trading* di circa il 12%.





Nel 2014, le VLCC sulla rotta di riferimento dal Golfo Persico all' Estremo Oriente registrano una media annuale doppia rispetto all'anno precedente assestandosi ad un nolo medio giornaliero di circa \$ 25.500. È interessante sottolineare come l'anno si sia concluso con rate ben superiori ai \$ 60.000 durante gli ultimi mesi del 2014. Il valore medio per un anno di *timecharter* si attesta a \$ 27.000/giorno con una crescita superiore al 30% rispetto all'anno precedente. Per le *Suezmax* il livello dei noli spot è invece \$ 21.500/giorno in aumento del 34% rispetto all'anno precedente, mentre le *Aframax* registrano un incremento del 28% chiudendo a \$ 17.000/giorno rispetto ai circa \$ 13.000 del 2013.

Il settore delle *Product Carrier* registra una crescita del livello dei noli concentrata soprattutto negli ultimi mesi del 2014, ma analizzando il risultato complessivo dell'anno, emerge un mercato sostanzialmente stabile rispetto al 2013. La crescita concentrata nella parte finale dell'anno è imputabile prevalentemente ad una ripresa della domanda di prodotti petroliferi da parte delle principali economie mondiali e ad una sempre maggiore tendenza alla raffinazione del crudo nei paesi di produzione, il che genera una maggiore domanda di trasporto su distanze più lunghe, che favorisce gli impieghi di navi di grandi dimensioni.

Dopo il picco registrato nel 2013, il 2014 vede una riduzione sensibile degli ordinativi di nuovo tonnellaggio con sole 116 unità, prevalentemente concentrate nella categoria *Medium Range Two* (MR2). Il *Baltic Clean Tanker Index* registra una sostanziale stabilità rispetto ai livelli del 2013 segnando una media annuale di 603 punti praticamente identica rispetto al risultato di 606 punti del 2013.

Le rate di nolo mostrano andamenti discordanti a seconda delle diverse tipologie di nave e delle rotte coperte. In generale i noli mantengono una sostanziale stabilità rispetto all'anno precedente, con l'eccezione di una forte crescita registrata sulle navi di dimensioni maggiori tra Golfo Persico ed Estremo Oriente. Questa tendenza è il risultato di un bilanciamento tra una moderata ripresa della domanda, soprattutto nella seconda parte dell'anno, e l'ingresso sul mercato di 125 nuove navi, quasi interamente concentrate nel segmento MR2. Le *Medium Range* mostrano una contrazione di circa il 10% rispetto all'anno precedente nelle rate di nolo registrando un nolo medio di \$ 11.000 giornalieri su base *round voyage* rispetto ai \$ 12.500/giorno del 2013.

**GAS CARRIER.** Il settore del trasporto marittimo di gas è tra i pochi a godere di buona salute e a registrare risultati positivi. Il 2014 è un anno record con una crescita dell'indice *BLPG* del 56%





rispetto al risultato conseguito nel 2013, soprattutto per merito di un aumento delle esportazioni di gas grazie al sempre maggiore utilizzo di nuove tecniche di estrazione.

Naturalmente, le ottime *performance* del settore stanno stimolando ed incentivando gli ordini per queste tipologie di nave: nel solo 2014 vengono consegnate 53 navi e firmati ordini per altre 103 unità. Le navi consegnate nel corso del 2014, ordinate quando il mercato non era ancora su questi livelli, sono quasi interamente concentrate nei segmenti con capacità più ridotta, mentre quelle ordinate recentemente, soprattutto grazie al traino dato dall'aumento della domanda e della disponibilità di prodotto, si concentrano nelle categorie con maggiore capacità di carico: circa un terzo dei nuovi ordini è riferito a navi VLGC (*Very Large Gas Carrier*).

Relativamente all'andamento del noli, il 2014 registra grande volatilità ma anche un'importante complessiva crescita rispetto all'anno precedente. Nello specifico, una nave adibita al trasporto di LPG di grandi dimensioni vede incrementare il livello del nolo *spot* dai circa \$ 35.000 giornalieri del 2013 ai quasi \$ 77.000/giorno. Relativamente ai livelli del nolo corrisposto per un anno di *timecharter*, la crescita è meno repentina ma altrettanto importante attestandosi sopra ai \$ 50.000/giorno con una crescita di circa il 65% rispetto all'anno precedente.

**MERCI IN CONTAINER.** Il mercato delle portacontenitori è sostanzialmente stabile sui valori del 2013. Durante il 2014 l'indice delle rate *timecharter* scende di un ulteriore 1% attestandosi sul valore medio di 365 punti. Ad esempio, la rata media giornaliera per una nave da 2.500 teu per un impiego di 2 anni scende ulteriormente da \$ 9.100/giorno del 2013 a \$ 8.500/giorno del 2014.

Nel 2014, si registra un mantenimento pressoché costante di rate di nolo estremamente deboli e vicinissime ai costi operativi della nave. Verso la fine dell'anno si nota una lieve crescita che, in ogni caso, non cambia il risultato scoraggiante del 2014.

Nonostante il perdurare di un mercato caratterizzato da noli bassi e costante eccesso di offerta, gli operatori continuano ad immettere nuova stiva sul mercato. La tendenza è una sempre più spinta ricerca delle economie di scala e con la conseguente crescita dimensionale delle navi, grazie alla consegna di unità sempre più grandi e alla riduzione del naviglio con minori capacità di carico.

Nel corso del 2014 vengono demolite 138 navi, consegnate 186 unità e ordinate altre 138. Se questi numeri possono far pensare ad un mero mercato di sostituzione di flotta obsoleta, una ulteriore analisi mostra come la quasi totalità del naviglio demolito si collochi nella fascia al di





sotto dei 5.000 teu, mentre circa il 50% delle nuove navi consegnate appartengono alle classi dimensionali superiori agli 8.000 teu. La sproporzione appare ancora più marcata osservando le statistiche in termini di capacità di stiva con unità per 378.000 teu demolite e per 1.350.000 teu consegnate. Questa tendenza è ancora più accentuata negli ordini futuri dove addirittura l'86% delle nuove navi ha dimensioni maggiori.

La trasformazione in atto nel mercato del trasporto contenitori è stata avviata dalle scelte effettuate dai maggiori *player* miranti alla sempre maggiore concentrazione, sia essa societaria che legata alle economie di scala della nave. Nella prima direzione va la serie di acquisizione ed alleanze registrate durante l'ultimo anno, mentre nella seconda l'utilizzo di naviglio di dimensioni sempre maggiori sulle rotte principali che ha generato anche il cosiddetto "cascade effect", ovvero l'utilizzo delle navi precedentemente impiegate sulle rotte principali, ancora moderne ed efficienti, su quelle rotte secondarie precedentemente servite da naviglio di dimensioni più ridotte e con una minore efficienza.

**NAVI Ro-Ro.** Nel 2014, la flotta mondiale di navi *ro-ro cargo*, incluse le *pure car-carrier (PCC)*, registra un aumento di circa il 2% attestandosi su un totale pari a 47,3 milioni di gt. Rimane stabile sui 16 milioni di gt la flotta di navi *ro-ro* per il trasporto passeggeri.

Pur operando in un mercato difficile, il comparto delle unità *ro-ro* registra un miglioramento dei noli *timecharter*: a fine dicembre 2014 una unità da 3.500-4.000 metri lineari (ml) si attesta su \$ 14.500/giorno, pari al 32% in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente e a febbraio 2015 arriva a toccare i \$ 15.000/giorno. Per le *PCC* le condizioni di mercato permangono sotto pressione: il *timecharter* di un anno per una unità da 6.500 ceu (*car equivalent unit*) nel 2014 è pari in media a \$ 25.375/giorno, con un aumento del 9% sull'anno precedente.

Nel corso del 2014 prosegue la contrazione della flotta *ro-ro* per l'elevato volume di demolizioni a fronte di poche consegne. Nel breve termine si prevede che tale trend continuerà anche per far fronte alle stringenti normative ambientali: aumentano infatti gli ordini di *eco-ships*, ma data la carenza di infrastrutture per la fornitura di LNG in alcuni porti chiave, gli operatori di navi *ro-ro* sembrano preferire la tecnologia offerta dagli *scrubber*.

Il mercato intra-europeo è molto importante per il settore delle *ro-ro*, ma negli ultimi anni registra una crescita limitata con andamenti diversi a seconda dei porti: Rotterdam registra aumenti di traffico grazie soprattutto alla ripresa economica del Regno Unito, mentre altri porti importanti registrano andamenti meno positivi a causa soprattutto della crisi nel mercato delle auto di seconda mano che risente non poco dell'epidemia di Ebola in *West Africa* e dei conflitti in





Medio Oriente. Anche se nel corso dell'anno si riducono le esportazioni di auto dal Giappone, si prevede una crescita delle importazioni nel *Far East* e soprattutto in Cina, oltre ad un graduale miglioramento della domanda in Europa.

L'Italia è leader, per numero di navi e tonnellaggio, della flotta mondiale di navi *ro-ro cargo* e *passenger ro-ro/cargo*.

**NAVI DA CROCIERA.** Prosegue nel 2014 la crescita del settore delle crociere che registra 22,1 milioni di passeggeri. Per il 2015 si prevede un ulteriore aumento del 4% fino a toccare i 23 milioni di passeggeri.

La flotta mondiale di navi da crociera a fine anno registra una crescita del 3,6% nel tonnellaggio, nonostante una riduzione nel numero delle navi. Nel corso del 2014 vengono consegnate 7 nuove navi e si prevede che ne verranno consegnate altre 7 nel 2015 e 11 nel 2016.

I Caraibi rimangono la principale destinazione, con più di un terzo del mercato crocieristico globale.

Per quanto riguarda il Mediterraneo, che nel 2014 continua a registrare aumenti nella preferenza delle destinazioni, a seguito del grave attentato al Museo Bardo di Tunisi nel marzo 2015, le compagnie di navigazione, che solo di recente dopo il periodo della primavera araba, avevano inserito di nuovo il paese nord africano tra le mete delle loro crociere, decidono di cancellare tutti gli scali in Tunisia.

In crescita le potenzialità del mercato dell'Estremo Oriente, ove negli ultimi due anni si registra un aumento sia nel numero di passeggeri (1,4 milioni pari a 32% in più rispetto al 2012), sia nel numero di navi impiegate nei mari asiatici (52 unità pari a +10% rispetto al 2013). Le destinazioni preferite sono Giappone, Malesia, Corea del Sud e Thailandia.



## La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

---



### **Presidenza italiana del Consiglio dell'Ue**

Da giugno a dicembre 2014, l'Italia assume la Presidenza del Consiglio dell'Unione europea.

Dopo le elezioni europee tenutesi a maggio 2014, da cui scaturisce il nuovo Parlamento europeo, guidato dal tedesco Martin Schulz, il semestre italiano coincide con il periodo di transizione istituzionale, caratterizzato dalle nomine ai vertici delle principali istituzioni dell'Unione. Il 1° novembre inizia ufficialmente il mandato della nuova Commissione europea presieduta da Jean-Claude Juncker, che rimarrà in carica fino al 31 ottobre 2019.





La nuova Commissione conta 28 commissari di cui 7 vicepresidenti, oltre a Federica Mogherini, nominata Alto rappresentante dell'Unione per la politica estera e la politica di sicurezza. Il settore dei Trasporti viene affidato alla slovena Violetta Bulc, con la quale l'armamento europeo avvia sin dall'inizio un dialogo molto costruttivo che si consolida ulteriormente durante la *European Shipping Week (ESW)*, organizzata dall'ECSA (*European Community Shipowners' Associations*) a Bruxelles dal 2 al 6 marzo 2015.

Il programma intitolato "Un Nuovo Inizio" sottolinea che le principali sfide rimangono: la ripresa dalla crisi economica e finanziaria, l'aumento dell'occupazione, il rafforzamento dei diritti fondamentali e il sostegno ai cittadini europei per tenere il passo con un mondo in rapido mutamento. La Presidenza italiana del Consiglio Ue manifesta la sua determinazione ad affrontare queste sfide per aiutare l'Ue a progredire.

Accanto alla "ordinaria amministrazione" (ad esempio, l'approvazione definitiva di alcuni atti legislativi, quali le norme sugli OGM; l'approvazione del bilancio annuale dell'Unione; la definizione della posizione dell'Unione in vista dei negoziati internazionali per il clima del 2015), oltre ad essere impegnata nella difficile opera di mediazione tra 28 Paesi per la nomina del nuovo esecutivo della Commissione europea, la Presidenza italiana dà un decisivo impulso: da un lato, alla modifica dell'ordine delle priorità politiche dell'Ue per promuovere la competitività, la crescita e l'occupazione; dall'altro, alla apertura di una nuova stagione di investimenti, pubblici e privati. Lo stesso Consiglio europeo del 18 dicembre 2014 sancisce il consenso politico dei capi di Stato e di governo perché l'Unione inauguri questa nuova strada. In questo contesto, il Consiglio europeo avvia anche il piano presentato dalla Commissione a fine novembre 2014, che prevede l'istituzione di un Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS), al fine di mobilitare 315 miliardi di euro in nuovi investimenti tra il 2015 e il 2017. La Presidenza italiana ha inoltre il merito di aver dato risalto ad altre due tematiche innovative: il nesso tra migrazione e sviluppo e il ruolo del settore privato nello sviluppo.





Nel settore dello *shipping*, la Presidenza italiana è particolarmente attiva nel raggiungere tre accordi in seno al Consiglio Ue (Orientamenti generali): la proposta di Regolamento che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti; la proposta di Regolamento concernente il sistema monitoraggio delle emissioni generate dal trasporto marittimo (MRV); la proposta di Direttiva relativa ai lavoratori marittimi, che modifica le direttive precedenti.

### **Short Sea Shipping**

Uno dei primi atti della Presidenza italiana dell'Ue è l'adozione delle Conclusioni sulla "Revisione a medio termine della politica dei trasporti 2018 – Prospettive 2020" che incorpora i contenuti della Dichiarazione di Atene, riconoscendo l'importanza del ruolo del trasporto marittimo per l'economia e il benessere dell'Europa e promuovendo una serie di azioni:

- assicurare la competitività a lungo termine dell'industria marittima dell'Ue dando continuità alle Linee Guida in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi;
- aumentare l'occupazione nel settore marittimo e l'attrattiva delle carriere marittime;
- garantire il libero accesso ai mercati;
- mantenere il ruolo guida dell'Ue nella tecnologia marittima e nell'innovazione;
- sviluppare il trasporto marittimo a corto raggio, in particolare, attraverso le prestazioni ambientali mediante sostegni finanziari concreti.

Il Consiglio della Federazione del Mare, nella riunione tenutasi a Napoli il 27 giugno in occasione della *Naples Shipping Week* delibera di ricostituire nell'ambito della Federazione un Ufficio di promozione italiano dello *short sea shipping* (*SPC Italia*). Il 22 luglio il Gruppo di lavoro costituito per definire organizzazione, proposte e responsabilità relative al nuovo Ufficio italiano, nomina presidente operativo il presidente della Commissione navigazione a corto raggio di Confitarma, che in occasione del semestre italiano di Presidenza dell'Ue è anche presidente della rete europea *ESN* (*European Shortsea Network*).

Nel corso di vari eventi svoltisi nel 2014 e nei primi mesi del 2015, viene auspicato un maggiore coinvolgimento di ESN, una maggiore attenzione da parte delle istituzioni Ue, l'impegno di ESN nei progetti *Green Incentives* e *Energy Saving*, lo sviluppo dello *short sea shipping* nell'ambito delle reti TEN-T. Viene proposto anche un *Ecobonus* europeo basato sulla positiva esperienza italiana, per incoraggiare il trasferimento del traffico dalla strada al mare al fine di assicurare servizi più sostenibili dal punto di vista ambientale

### **Il valore economico dell'industria marittima europea**

Nell'aprile del 2014, *European Community Shipowners' Associations* (ECSA) presenta lo studio sul valore economico del settore dei trasporti marittimi dell'Unione realizzato dall'istituto inglese *Oxford Economics*, prendendo in considerazione i 28 Stati membri dell'Unione europea più la Norvegia.





Nel marzo del 2015, durante la prima *European Shipping Week*, viene presentato un primo aggiornamento dello studio da cui emerge che il contributo complessivo del trasporto marittimo europeo al prodotto interno lordo dell'Unione europea nel 2013 è stimato in 147 miliardi di euro. Inoltre, per ogni milione di euro di contributo al PIL l'industria europea dello *shipping* crea un ulteriore contributo di € 1,6 milioni in altri settori dell'economia europea, con un moltiplicatore pari a 2,6.

In termini di occupazione, l'industria fornisce posti di lavoro stimati in 2,2 milioni di persone, sia a bordo delle navi che a terra nell'intero *cluster* marittimo. Il settore impiega direttamente più lavoratori che il settore aereo, mentre, tra 2004 e 2013 l'occupazione diretta è cresciuta del 25%.

**L'IMPATTO ECONOMICO.** Lo studio stima l'impatto economico del settore del trasporto marittimo suddividendolo in tre parti: impatto diretto delle imprese, impatto indiretto con le loro spese per l'approvvigionamento di beni e servizi (servizi portuali, riparazioni navali, assicurazioni e servizi finanziari e legali) e impatto indotto, con la spesa dei dipendenti del settore del trasporto marittimo e della sua catena di fornitura.

**IMPATTO DIRETTO.** Nel 2013, si stima che l'industria armatoriale europea contribuisca al PIL dell'Ue con €56 miliardi ed impieghi 615.000 persone, di cui i circa i quattro quinti, pari a 501.000, lavorano sul mare. Di questi si stima che circa il 44% siano marittimi di nazionalità europea.

In termini di PIL generato per lavoratore, il settore europeo dello *shipping* è molto più produttivo rispetto alla media europea: si stima che ogni lavoratore del settore produca €85.000 rispetto alla media europea pari a €53.000.

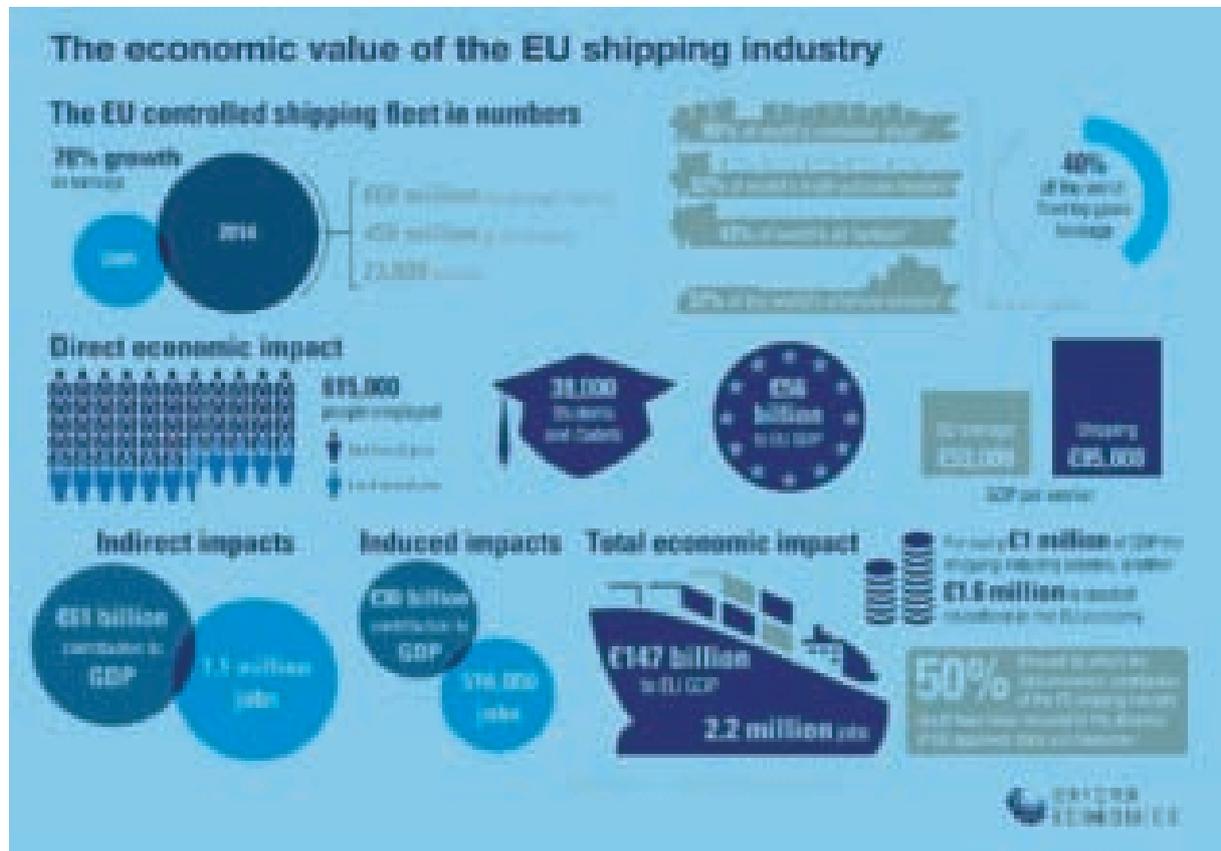
**IMPATTI INDIRETTI E INDOTTI.** Si stima che nel 2013, l'industria del trasporto marittimo abbia contribuito indirettamente al PIL dell'Ue per circa € 61 miliardi, con 1,1 milioni di posti di lavoro. La spesa dei salari degli impiegati nello *shipping* ed in settori collegati contribuisce al PIL con un importo indotto supplementare stimato pari a € 30 miliardi e con ulteriori 516.000 posti di lavoro.



ro. L'Europa controlla la più grande e innovativa flotta mercantile del mondo che svolge un ruolo chiave per l'impatto economico sull'economia europea.

La proprietà o il controllo finale del 40% del tonnellaggio di stazza lorda mondiale fa capo a paesi dell'Ue.

Tra l'inizio del 2005 e l'inizio del 2014, la flotta controllata nell'Ue è cresciuta del 74% in termini di stazza e del 72% in termini di portata lorda.



# Il lavoro a bordo e la formazione

---



## Relazioni industriali

**RINNOVO DEI CONTRATTI COLLETTIVI NAZIONALI DI LAVORO DEL SETTORE MARITTIMO.** Nonostante il perdurare della grave crisi economica che continua ad investire anche il settore marittimo, nel 2014, dopo oltre due anni di sospensione, riprende la trattativa per il rinnovo dei contratti collettivi nazionali di lavoro (CCNL) scaduti il 31 dicembre 2010. Alla luce dei progressi registrati sui vari argomenti oggetto della trattativa, si può pronosticare che una conclusione positiva giunga in tempi ragionevolmente brevi.

In particolare, nei primi mesi del 2014 vengono riattivati i tavoli tecnici sulle questioni relative alla parte normativa, considerata prioritaria sin dall'inizio della trattativa, e precisamente:

- aggiornamento/semplificazione del contratto collettivo nazionale per i traghetti e le navi da carico superiori a 151 tsl ed il suo allineamento alla *Maritime Labour Convention 2006*;
- definizione di un Contratto collettivo nazionale di lavoro molto semplificato applicabile ai marittimi imbarcati su navi che operano su traffici internazionali;
- misure che rendano economicamente sostenibile l'imbarco degli allievi da parte delle imprese armatoriali ai fini dell'effettuazione del periodo di imbarco utile per il conseguimento dell'abilitazione professionale, ed introduzione della figura del Terzo Ufficiale *Junior* per facilitare il successivo arruolamento dei nuovi ufficiali;
- problematica relativa al servizio di rimorchio ed in particolare l'esigenza di introdurre nel CCNL la possibilità di definire, attraverso il rinvio alla contrattazione integrativa aziendale ed in presenza di condizioni operative idonee, turni di permanenza a bordo dei marittimi comprendenti periodi di lavoro e periodo di riposo, in modo da consentire il raggiungimento di un più eleva-





to livello di flessibilità e competitività, alla stregua di quanto già avviene nelle imprese di rimorchio degli altri Stati membri dell'Unione europea.

**PROBLEMATICA RELATIVA AL SERVIZIO DI RIMORCHIO.** Su questo punto il confronto registra notevoli criticità, fino alla sospensione della trattativa sindacale in data 2 luglio 2014 e la conseguente dichiarazione dello stato di agitazione da parte delle Organizzazioni sindacali confederali, seguita il 28 agosto 2014, da una dichiarazione di sciopero per il 15 settembre 2014.

Il 5 settembre, viene sottoscritta una "Dichiarazione congiunta" con la quale le parti si danno reciprocamente atto dell'esigenza di pervenire ad una rapida definizione della trattativa per il rinnovo dei contratti e l'8 settembre le Organizzazioni sindacali confederali comunicano la sospensione dello sciopero.

Il 7 ottobre 2014 riprendono ufficialmente le trattative sui vari tavoli tecnici.

Allo stato attuale il negoziato registra notevoli passi avanti, a cominciare proprio dalla questione riguardante il servizio di rimorchio, per il quale viene definita un'intesa di massima con il sindacato.

Anche sulla semplificazione del CCNL per i traghetti e le navi da carico superiori a 151 tsl e sull'introduzione di un nuovo CCNL semplificato per le navi che operano in traffici internazionali la trattativa è in fase molto avanzata.

**IMBARCO DEGLI ALLIEVI.** Il 26 febbraio 2015, Confitarma sottoscrive con Fedarlinea e con le Organizzazioni sindacali confederali un Protocollo d'intesa in merito alle misure volte ad agevolare e rendere economicamente sostenibile l'imbarco degli Allievi italiani a bordo delle navi, nonché ad introdurre la figura del Terzo Ufficiale *Junior* nel contratto collettivo nazionale di lavoro.

Si conviene con le OO. SS. che l'attività svolta a bordo dagli Allievi è di natura prettamente formativa ed ha come scopo esclusivo l'addestramento volto all'acquisizione delle competenze necessarie per conseguire l'abilitazione professionale. Si concorda pertanto di riconoscere a tale figura, in sostituzione di un trattamento retributivo incompatibile con un percorso prettamente formativo, un'indennità netta omnicomprensiva.

D'intesa tra le parti, il Protocollo è sottoposto al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti che deve pronunciarsi in ordine alla validità del percorso formativo svolto dagli allievi ai fini del conseguimento delle relative certificazioni. Ad oggi il Ministero non ha ancora dato alcun riscontro alla richiesta. L'impegno fra le parti firmatarie del protocollo è di procedere alla sottoscrizione di un accordo definitivo non appena acquisito il favorevole parere ministeriale.





### **Fondo Solimare**

Il 24 marzo 2014, Confitarma, Fedarlinea, Federimorchiatori, Filt-CGIL, Fit-CISL e Uiltrasporti sottoscrivono l'accordo sindacale di costituzione del Fondo di solidarietà bilaterale del settore marittimo, denominato "Solimare", cui successivamente aderisce anche Assorimorchiatori.

Il 26 marzo, l'accordo viene trasmesso al ministero del Lavoro e delle politiche sociali ai fini del suo recepimento nel decreto di istituzione del Fondo bilaterale presso l'INPS, ma l'iter di approvazione del decreto di istituzione viene negativamente influenzato dal messaggio dell'8 settembre con il quale l'Istituto decide inaspettatamente di far rientrare nell'ambito di applicazione del Fondo di solidarietà residuale anche l'industria armatoriale, alla stregua di altri settori produttivi nei quali erano stati stipulati accordi sindacali di costituzione di fondi bilaterali.

Confitarma, assieme alle altre parti stipulanti, contesta tale decisione, che risulta in contrasto con quanto stabilito dalla legge n. 92 del 2012 ove si prevede l'applicazione del Fondo di solidarietà residuale solo per quei settori che non hanno stipulato accordi collettivi volti all'attivazione di un fondo bilaterale specifico, richiedendo con urgenza all'INPS di rivedere il suo messaggio ed al ministero del Lavoro e delle politiche sociali di chiarire il quadro normativo di riferimento.

Dopo numerosi solleciti, rispettivamente il 28 ottobre e il 12 novembre, il ministero del Lavoro e delle politiche sociali e l'INPS chiariscono che il settore dell'industria armatoriale è escluso dal novero dei settori tenuti, a decorrere dal 1° gennaio 2014, al versamento dei contributi al Fondo di solidarietà residuale.

Superato questo ostacolo, prosegue l'iter amministrativo per l'emanazione del decreto istitutivo del Fondo Solimare che nonostante numerosi solleciti, non si è ancora concluso perché il ministero del Lavoro e delle politiche sociali è in attesa di ricevere dall'INPS la relazione tecnica sulla sostenibilità del Fondo, con particolare riferimento alla congruità dell'aliquota complessiva pari allo 0,3% (di cui 0,2% a carico del datore di lavoro e 0,1% a carico del lavoratore) definita nell'accordo sindacale.

### **Entrata in vigore in Italia della *Maritime Labour Convention 2006***

A seguito del deposito in data 19 novembre 2013 presso l'ILO (*International Labour Organization*) della ratifica da parte del Governo italiano, il 19 novembre 2014 entra in vigore anche in Italia la *Maritime Labour Convention 2006*.

Ciò comporta che, a decorrere da tale data, le nostre Autorità marittime possono effettuare le visite ispettive sulle navi di bandiera estera, volte alla verifica del rispetto delle condizioni





e delle tutele previste nella Convenzione. Inoltre, la nostra Amministrazione può finalmente rilasciare, alle navi di bandiera italiana le certificazioni definitive del lavoro marittimo, in luogo delle certificazioni provvisorie rilasciate fino a tale data.

La valutazione da parte dell'armamento italiano della prima fase applicativa della Convenzione è nel complesso positiva. Grazie anche alla notevole mole di lavoro, meritoriamente svolto dalle Capitanerie di porto, la massima parte delle navi interessate ha ormai ottenuto il Certificato definitivo del lavoro marittimo.

Il fatto che finora non siano segnalate, né da parte delle nostre Autorità marittime, né da parte dei *Port State Control* esteri, gravi inadempienze da parte delle navi di bandiera italiana è la riprova – e questo non può che essere motivo di soddisfazione per Confitarma – dell'elevato livello di attenzione degli armatori italiani alle condizioni di lavoro garantite al personale marittimo imbarcato a bordo delle proprie navi.

Tuttavia, le visite ispettive svolte dalle Autorità Marittime competenti ai fini del rilascio della suddetta certificazione definitiva comportano, per diverse aziende non poche criticità, come quelle connesse alle difformità nell'applicazione di alcune disposizioni da parte degli ispettori. Confitarma ripetutamente interviene per sollecitare i ministeri competenti (in particolare quelli delle Infrastrutture e dei trasporti e della Salute) a fornire indicazioni uniformi alle proprie autorità periferiche.

Inoltre, restano ancora aperte alcune importanti questioni, specie di carattere attuativo in particolare in merito alla definizione di lavoratore marittimo ai fini dell'applicazione della Convenzione ed alla definizione della *"financial security"* ai fini del rimpatrio del lavoratore marittimo in caso di insolvenza dell'armatore.

Nel corso dell'anno, Confitarma sollecita ripetutamente il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sulla necessità di sostituire le visite tecnico-sanitarie (Legge 1045/1939) e quelle sulla sicurezza del lavoro a bordo (Dlgs 271/1999) con le visite ispettive previste dalla *MLC 2006* da eseguire fra il secondo ed il terzo anno di vigenza del Certificato del lavoro marittimo. Il mancato adeguamento della citata normativa comporta un'inutile e gravosa moltiplicazione delle visite ispettive.

## Formazione

**COMMISSIONE EDUCATION.** Il 13 maggio 2014, il Consiglio di Confitarma, ai sensi dell'art. 23 dello Statuto Confederale, delibera la costituzione della nuova Commissione permanente denominata *Education*: tale decisione risponde all'esigenza dell'armamento di voler promuovere una migliore qualità della formazione del personale navigante e del personale amministrativo e tecnico delle imprese armatoriali, fornendo conoscenze e competenze funzionali agli effettivi fabbisogni delle stesse imprese.

Tale obiettivo strategico deve essere perseguito attraverso le seguenti azioni fondamentali:  
– inserimento negli istituti tecnico-nautici prescelti di docenti provenienti dal mondo del lavoro,





coinvolgendo figure tecniche, provenienti dalle aziende che, portando la loro esperienza pratica, rendano più comprensibili ed interessanti per gli studenti le materie scolastiche mettendoli già in contatto con il mondo del lavoro;

- promozione dell'alternanza scuola-lavoro, che consenta agli studenti di alternare le lezioni scolastiche con periodi trascorsi a bordo o in azienda, per consentire loro di orientarsi nel mondo del lavoro, arricchire il proprio bagaglio di esperienza e verificare la scelta del corso di studi intrapreso;
- promozione della formazione continua, per migliorare il bagaglio di competenze, l'aggiornamento e la riqualificazione professionale del personale delle compagnie di navigazione, in linea con i fabbisogni formativi richiesti dal mercato del lavoro;
- sinergia con il Fondo Nazionale Marittimi e promozione delle sue attività;
- analisi dei percorsi formativi (rapporto formazione/efficacia) allo scopo di raggiungere più alti livelli di qualità in linea con i migliori standard europei.

Per questo, in seno alla Commissione *Education* vengono costituiti due Gruppi di lavoro con finalità diverse:

- Gruppo di lavoro Abilitazioni STCW e rapporti con le scuole: ampliare l'offerta formativa agli studenti degli Istituti Tecnico Nautici, con il contributo delle compagnie di navigazione prevedendo l'inserimento di docenti provenienti dalle imprese armatoriali nel mondo della scuola; promuovere l'alternanza scuola/lavoro, valutare nuovi progetti formativi per figure altamente specializzate anche diverse dagli Ufficiali di coperta e di macchina (Ufficiali e comuni elettrotecnici, marittimi qualificati di coperta e di macchina, etc), necessarie all'industria marittima;
- Gruppo di lavoro Rapporti istituzionali: il miglioramento e coordinamento dei rapporti con le istituzioni in materia di formazione (MIT, MIUR, Regioni, ecc.), la ricerca di fonti di finanziamento (bandi europei e regionali, Fondimpresa, ecc.) per la formazione continua; la collaborazione a progetti per lo sviluppo di profili professionali marittimi.

Si sta poi attivando una collaborazione, fra la Confitarma e gli Istituti Tecnico Nautici che hanno manifestato il loro interesse, allo scopo di consentire all'armamento italiano di contribuire attivamente allo sviluppo della formazione nautica attraverso la partecipazione di rappresentanti della Confederazione nei Comitati Tecnico Scientifici dei citati Istituti.

Inoltre, Confitarma ha allertato il ministero sulla necessità di estendere l'attività formativa finanziata dal Fondo Nazionale Marittimi, su cui il ministero svolge un ruolo fondamentale di monitoraggio delle attività finanziate.





Nel febbraio 2015, la Commissione *Education*, inizia a lavorare all'elaborazione di una proposta concreta di intervento sulla formazione nautica, volta a migliorare la qualità della didattica fornita dalla scuola e dagli enti formativi. Tale proposta, una volta definita, verrà presentata alle Amministrazioni competenti.

A fine aprile 2015, si conclude il lavoro della Commissione per la definizione del repertorio dei profili professionali marittimi, promosso dalla Regione Campania in coordinamento con la Regione Liguria e sviluppato dall'Osservatorio Marelab, che verrà sottoposto al vaglio del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per tutte quelle figure professionali imposte dalla normativa internazionale in materia (Convenzione STCW).

**ISTITUTI TECNICI SUPERIORI (ITS).** Proseguono nel 2014 i corsi degli Istituti tecnici superiori (ITS) volti alla formazione degli allievi ufficiali e alla preparazione per sostenere gli esami di abilitazione a diventare futuri ufficiali effettuati presso l'Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova e l'Istituto Tecnico Superiore per la mobilità sostenibile "Giovanni Caboto" di Gaeta.

I programmi didattici e formativi sono sviluppati in stretta collaborazione con le principali compagnie di navigazione associate a Confitarma, mediante l'inserimento di docenti appartenenti ai loro servizi tecnici, l'alternanza scuola-lavoro e attraverso il sostegno finanziario del Fondo Nazionale Marittimi. In tal modo gli allievi ufficiali che frequentano le due fondazioni hanno l'opportunità di arricchire le proprie esperienze ed entrare preparati nel mondo del lavoro.

Il numero dei corsi programmati presso queste due fondazioni e dei loro frequentatori è in funzione delle richieste del mercato del lavoro, in modo da garantire la piena occupazione, e si differenziano in funzione delle tipologie delle navi e dei carichi trasportati.

**FONDAZIONE ACCADEMIA ITALIANA DELLA MARINA MERCANTILE DI GENOVA.** Giunta al suo decimo anno di attività, la Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile, visti i buoni risultati ottenuti differenziando i corsi (navi da crociera, unità *ro-ro pax* e navi da carico) anche nel 2014 effettua due diverse selezioni.



In totale, su 590 candidati entrano in Accademia 106 allievi (66 di coperta e 40 di macchina, con un incremento di 19 allievi in più rispetto al 2013). Dal 2005 al 2015, il dato complessivo è di 645 allievi di coperta e 419 allievi di macchina.

Anche nel 2014 la Fondazione Accademia effettua un corso di allineamento della durata di 500 ore, aperto ai diplomati non provenienti da istituti nautici o professionali ad indirizzo marittimo.

Tutti gli allievi dell'Accademia vengono imbarcati solo su navi di aziende associate a Confitarma.

**FONDAZIONE ISTITUTO TECNICO SUPERIORE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE GIOVANNI CABOTO.** Costituita nel luglio 2010, la Fondazione Istituto Tecnico Superiore per la mobilità sostenibile "Giovanni Caboto", ha iniziato la sua attività didattica nel 2011, specializzando i propri corsi ITS nella formazione del personale destinato ad essere imbarcato a bordo di navi petroliere, gasiere, chimichiere, portarinfuse e carichi generali.

Con i nuovi due corsi del 2014, salgono ad otto i corsi che coinvolgono in totale 141 allievi ufficiali, di cui 76 di coperta e 65 di macchina.

Nel 2014, si diplomano 24 allievi Ufficiali di coperta e 11 allievi ufficiali di macchina. Di questi 24 (16 di coperta e 8 di macchina) conseguono il titolo di Ufficiali di navigazione.

**FORMAZIONE POST-UNIVERSITARIA.** Diritto, economia, finanza, ingegneria, politiche dei trasporti e della logistica, queste le materie nelle quali Confitarma con il contributo dei Giovani armatori, lavora per riavvicinare i giovani alle nuove professionalità del mare, svolte anche a terra, insieme all'Università Bocconi (master MEMIT), l'AIDIM (Associazione Italiana di Diritto Marittimo), l'Accademia Militare, il CASD (Centro Alti Studi per la Difesa), l'ISMM (Istituto di Studi Militari Marittimi), l'IPE (Istituto per Ricerche ed Attività Educative) di Napoli e i principali istituti di diritto della navigazione ed economia dei trasporti italiani.



# La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione

---



Le tematiche legate alla tutela dell'ambiente marino e alla sicurezza della navigazione, sono costantemente seguite da Confitarma, che partecipa ai lavori del *Maritime Safety Committee* (MSC) e del *Maritime Environmental Protection Committee* (MEPC) dell'*International Maritime Organization*, (IMO); del *Safety and Environmental Committee*, della *Sulphur Task Force* e del *MRV Expert Working Group* dell'*European Community Shipowner's Association* (ECSA), nonché al *Maritime Committee* e di altri Panel specifici dell'*International Chamber of Shipping* (ICS).

Per seguire ancor meglio lo sviluppo della normativa è stato creato un gruppo di lavoro *ad hoc*.

Particolarmente intensa nel 2014 è l'attività a Londra, dove in ambito IMO, viene seguito lo sviluppo dell'IGF Code, che regolerà l'utilizzo dell'LNG e di altri combustibili non tradizionali a bordo delle navi.

Si continua a lavorare anche a Bruxelles, sia in ambito ECSA sia autonomamente, partecipando a incontri presso la Commissione europea.

## **Emissioni**

Anche nel 2014, il tema delle emissioni continua ad essere al centro dell'attenzione dei legislatori a livello internazionale ed europeo. Soprattutto l'Unione europea focalizza il proprio interesse sul monitoraggio della quantità di CO<sub>2</sub> prodotta dalle navi (MRV – *Monitoring Reporting Verification*).

Nel 2013, la Commissione europea, prendendo atto dell'incremento dei traffici, aveva inserito anche il trasporto marittimo nella sua strategia di riduzione delle emissioni di *green-house gas*, articolata in tre fasi:

- monitoraggio, rendicontazione e verifica delle emissioni delle grandi navi che attraccano nei porti Ue;





- individuazione degli obiettivi di riduzione dei gas effetto serra per il settore del trasporto marittimo;
- introduzione di ulteriori misure, incluso un sistema di misure basate sul mercato delle emissioni (MBMs-Market Based Measures), nel medio-lungo termine.

Nel novembre 2014, con l'approvazione da parte del Consiglio e del Parlamento europeo della proposta di Regolamento n. 525/2013 (*Regulation of the European Parliament and of the Council on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport and amending Regulation (EU)*), viene sostanzialmente attuata la prima fase della strategia che entrerà formalmente in vigore nel luglio 2015 rendendo l'applicazione del sistema di monitoraggio effettiva dal 2018.

L'ECSA intende vigilare sugli sviluppi del processo di entrata in vigore del Regolamento, tentando di apportare correzioni e miglioramenti laddove sia ancora possibile, in particolare, riguardo all'individuazione del "verificatore" (verosimilmente un Organismo Riconosciuto - RO), alla necessità di esprimere il "transport work", proteggendo dati commerciali sensibili, e infine inquadrando in modo adeguato certe tipologie di navi.

Si tratta chiaramente di un primo passo verso l'introduzione di un sistema di controllo/tassazione delle emissioni.

Confitarma, insieme a ECSA e ICS, è in generale per l'introduzione di normative che non siano a carattere regionale, per non creare nuove distorsioni nel già difficile mercato internazionale.

Infine, i nuovi più severi limiti imposti dall'IMO per il contenuto di zolfo nei combustibili marini utilizzati dalle navi che operano nelle aree ECA (*Emission Control Area*), entrati in vigore a gennaio 2015, non sembrano avere conseguenze tecniche, mentre diverso è il discorso dal punto di vista commerciale.

### **Piano nazionale strategico sull'utilizzo del GNL**

Confitarma partecipa al sottogruppo "Trasporto Navale" istituito presso il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti nell'ambito dei lavori coordinati dal ministero dello Sviluppo economico e finalizzati all'elaborazione del Piano nazionale strategico sull'utilizzo del GNL, che il nostro Paese dovrà adottare entro il 18 novembre 2016 in ossequio alla Direttiva comunitaria sulla realizzazione di un'infrastruttura europea per i combustibili alternativi.





### Acque di zavorra

Nonostante altre 6 ratifiche nel 2014, che portano a 44 il numero degli Stati, la *Ballast Water Management Convention* (Convenzione per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e sedimenti delle navi) non entra ancora in vigore, perché non viene ancora raggiunto il 35% del tonnellaggio mondiale. Nel frattempo, a seguito di verifiche effettuate dalle autorità degli Stati Uniti, la procedura per la certificazione degli impianti di trattamento di zavorra prevista dall'IMO si dimostra inaffidabile. Peraltro, negli Stati Uniti, fino ad oggi, non c'è alcun sistema di trattamento delle acque di zavorra, a parte gli AMS (*Alternative Management System*), non ancora approvati definitivamente.

In Italia, proprio per procedere entro il 2015 alla ratifica della BWMC e di altre Convenzioni, sono in corso riunioni a livello interministeriale durante le quali Confitarma sottolinea la necessità che l'IMO riveda la procedura di certificazione degli impianti di trattamento delle acque di zavorra per far sì che tali costosi equipaggiamenti, una volta installati a bordo delle navi, siano in grado di superare con certezza le verifiche delle autorità preposte. Peraltro, la ratifica dell'Italia, che rappresenta l'1,62% del tonnellaggio mondiale, non sarebbe sufficiente per raggiungere la quota di tonnellaggio necessario per l'entrata in vigore della Convenzione.

Riguardo alle problematiche nazionali, Confitarma, oltre a rendere disponibili note informative aggiornate con le modifiche introdotte dall'IMO, continua a lavorare con il ministero dello Sviluppo economico e con quello delle Infrastrutture e dei trasporti, specie con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, e tenuto conto delle posizioni del ministero dell'Ambiente, sta monitorando le richieste di altri paesi in materia di esenzioni/esclusioni, soprattutto per quanto riguarda il cabotaggio.





### **Gruppo di lavoro Sicurezza della Navigazione del VI Reparto del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto**

Presso il VI Reparto del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto è stato istituito da qualche anno il Gruppo di lavoro Sicurezza della navigazione; ne fanno parte ufficiali dell'ufficio Sicurezza Navigazione del predetto VI Reparto, rappresentanti dei tre organismi riconosciuti (RINA, BV, e GL), di Fedarlinea e naturalmente di Confitarma. Scopo del tavolo tecnico è supportare l'Amministrazione nella redazione delle Circolari e nell'elaborazione di risposte a specifiche istanze presentate (deroghe, difficoltà a ottemperare a nuove norme, ecc.) e contribuire alla revisione della normativa esistente.

Riguardo al DPR n. 435 del 1991, più noto come "Regolamento di Sicurezza", e alla legge n. 616 del 1962, Confitarma evidenzia tutte le modifiche ritenute necessarie e i documenti riepilogativi vengono inviati entro i tempi concordati ai rappresentanti dell'Amministrazione; si decide inoltre di collaborare, per quanto possibile e per questo specifico argomento, con altri soggetti (Fedarlinea) con cui esiste una condivisione di obiettivi, per rafforzare la pressione esercitata sugli interlocutori; si cerca infatti di sbloccare la situazione di stallo venutasi a creare nonostante gli sforzi compiuti non solo presso il VI Reparto del Comando Generale, ma anche a livello politico.

La collaborazione con il VI Reparto comunque si rafforza, permettendo un contatto sempre diretto con i soggetti preposti all'esecuzione delle verifiche e al rilascio della certificazione di sicurezza, e assicurando una maggiore e più approfondita condivisione delle problematiche esistenti.

Nel 2014, tenendo conto di temi di comune interesse, Confitarma avvia un rapporto di collaborazione e sinergia con il Consiglio Nazionale degli Ingegneri.





Gennaro Fiore  
DIRETTORE GENERALE CONFITARMA

## L'organizzazione di Confitarma

Erede di una tradizione associativa tra armatori e proprietari di navi che risale al 1901, **CONFITARMA** oggi costituisce la principale espressione associativa dell'industria italiana della navigazione, rappresentando la quasi totalità della flotta mercantile del Paese e raggruppando imprese di navigazione e gruppi armatoriali che operano in tutti i settori del trasporto merci e passeggeri, nelle crociere e nei servizi ausiliari dei traffici.

**CONFITARMA** ha tra i suoi obiettivi quello di promuovere lo sviluppo della marina mercantile italiana, nel quadro di una politica che valorizzi il trasporto marittimo, curando la rappresentanza e la tutela dell'industria e delle imprese armatoriali nazionali nei rapporti con le istituzioni e le amministrazioni, nonché con

le organizzazioni economiche, politiche, sociali e sindacali: stipulando accordi in ambito sindacale ed economico, nonché contratti collettivi di lavoro; rappresentando e tutelando i soci in questioni sindacali ed economiche di interesse generale e particolare; fornendo informazione e assistenza agli associati su questioni normative, economiche e sociali, sia di interesse nazionale che internazionale in particolare in materia di sviluppo, di ambiente e energia, di infrastrutture e logistica, di turismo, di cultura d'impresa, di mercato del lavoro e di formazione.

**CONFITARMA** aderisce a Confindustria e a Federtrasporto (Federazione Nazionale dei sistemi e delle modalità di trasporto), ed è direttamente rappresentata nel CNEL (Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro). Inoltre è tra le fondatrici della Federazione del Mare (Federazione del Sistema Marittimo Italiano) e dell'Istituto Italiano di Navigazione (IIN).

In campo internazionale aderisce a:

*ECSA – European Community Shipowners' Associations*  
*ICS/ISF – International Chamber of Shipping/International Shipping Federation*  
*BIMCO – Baltic and International Maritime Council*  
*INTERTANKO – International Association of Independent Tanker Owners*  
*INTERCARGO – International Association of Dry Cargo Shipowners*  
*IMEC – International Maritime Employers' Committee Ltd*

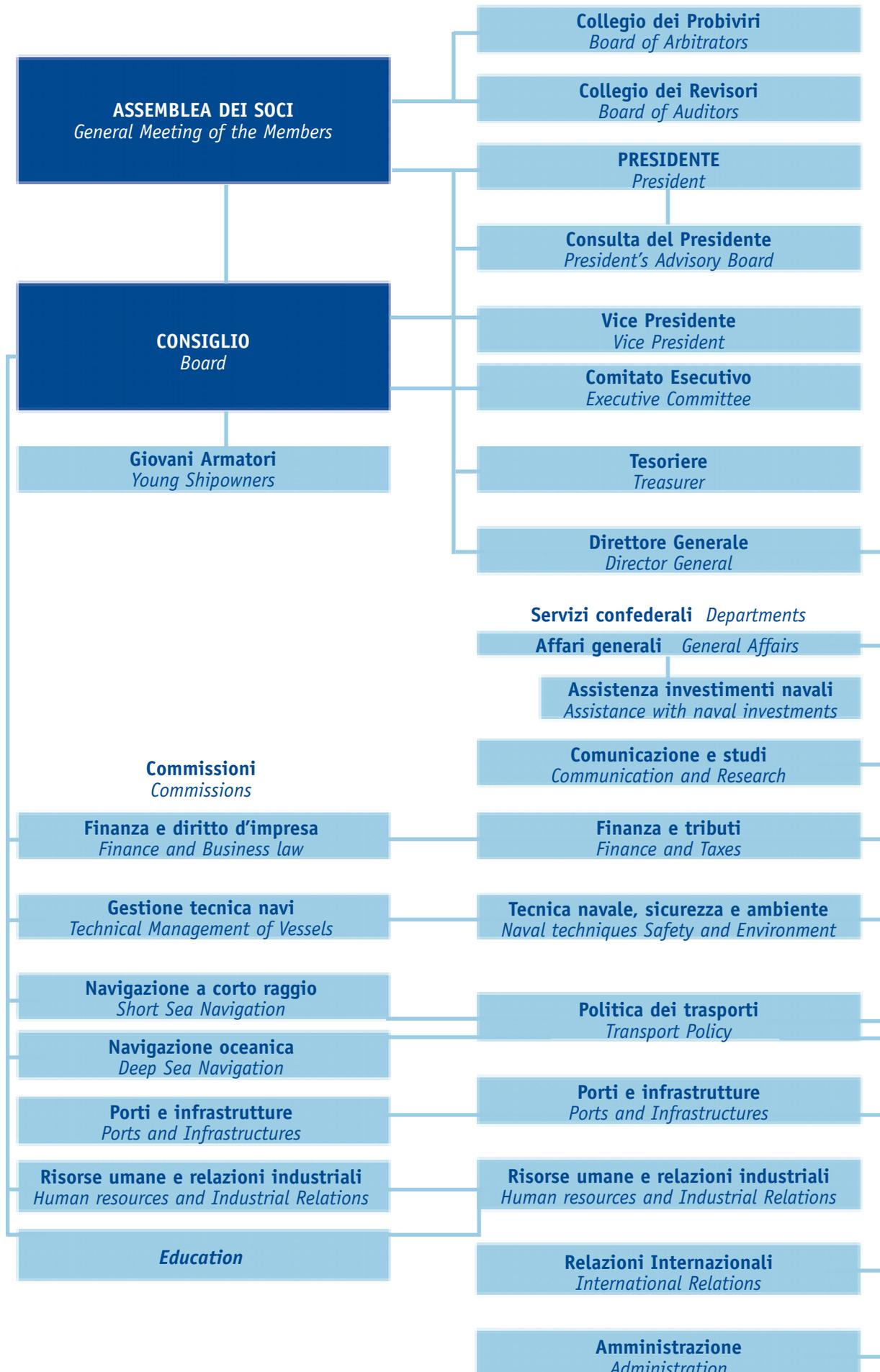
e collabora con:

*IMO – International Maritime Organization*  
*ILO – International Labour Organization*

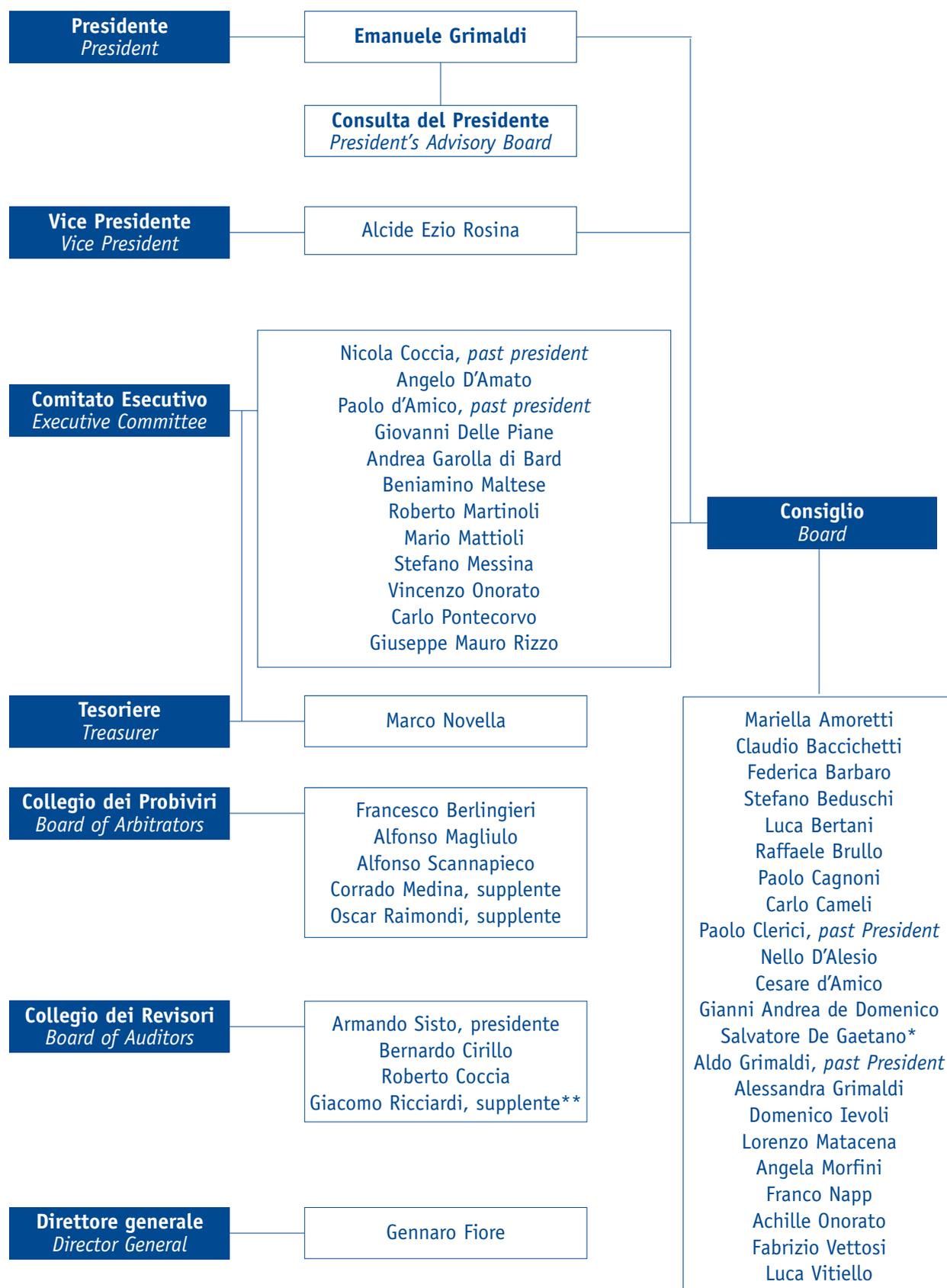
**CONFITARMA**  
ha sede a Roma

Piazza SS. Apostoli, 66 – 00187 Roma  
Tel: +39-06-674811 – Fax: +39-06-69783730  
e-mail: [confitarma@confitarma.it](mailto:confitarma@confitarma.it)  
[www.confitarma.it](http://www.confitarma.it)





## Cariche confederali / Officers



\* Fino a marzo 2015.

\*\* Fino a gennaio 2015.



## Commissioni Commissions

### FINANZA E DIRITTO D'IMPRESA FINANCE AND BUSINESS LAW

**Nicola Coccia**  
Presidente *President*

Beniamino Maltese, Fabrizio Vettosi  
Vicepresidenti *Vice Presidents*

Mariella Amoretti, Claudio Baccichetti, Federica Barbaro,  
Riccardo Biale, Manuela Blasi, Lorenzo Lanzi,  
Carlo Lomartire, Giuseppe Maffia, Romano Mancini,  
Alessandro Matteini, Pierino Novelli, Diego Pacella,  
Pietro Pasetti, Marco Tassara, Danilo Trabacca, Giulio Verri

Marco Quadrani  
Segretario *Secretary*

### GESTIONE TECNICA NAVI TECHNICAL MANAGEMENT OF VESSELS

**Giuseppe Mauro Rizzo**  
Presidente *President*

Umberto D'Amato, Massimo De Domenico  
Vicepresidenti *Vice Presidents*

Roberto Boero, Alberto Cafari Panico, Gabriele Calderan,  
Daniele Coppola, Giovanni Corsi, Andrea De Gregori,  
Fernando Esposito, Marco Fasciolo, David Fiorentini,  
Luigi Genghi, Francesco Ottonello, Enzo Romano,  
Paolo Satariano, Fabio Tagliavia,  
Cristiano Vattuone, Michele Vitale, Silvia Zacchello

Fabio Faraone  
Segretario *Secretary*

### NAVIGAZIONE A CORTO RAGGIO SHORT SEA NAVIGATION

**Roberto Martinoli**  
Presidente *President*

Alessandra Grimaldi, Lorenzo Matacena  
Vicepresidenti *Vice Presidents*

Mariella Amoretti, Daniela Benvenuto, Bruno Castaldo,  
Gaetano D'Alesio, Antonio Di Falco, Raffaele Di Francia,  
Riccardo Giannessi, Guido Grimaldi, Franco Napp,  
Valeria Novella, Achille Onorato, Vincenzo Onorato

Luca Sisto  
Segretario *Secretary*

### PORTI E INFRASTRUTTURE PORTS AND INFRASTRUCTURES

**Emanuele Grimaldi (ad interim)**  
Presidente *President*

Gianpaolo Polichetti  
Vicepresidente *Vice President*

Giovanni Balza, Davide Calderan, Antonino Cavallaro,  
Francesco D'Alesio, Gianni Andrea De Domenico,  
Roberto Ferrarini, Raffaele Di Francia, Calogero Famiani,  
Attilio Ievoli, Diego Moscati, Marco Novella,  
Francesco Saverio Paturzo, Matteo Rigamonti,  
Alessandro Russo, Antonio Pedevilla,  
Stefania Visco, Luca Vitiello

Giuseppe Lombardi  
Segretario *Secretary*

### RISORSE UMANE E RELAZIONI INDUSTRIALI HUMAN RESOURCES AND INDUSTRIAL RELATIONS

**Stefano Messina**  
Presidente *President*

Maurizio Campagnoli, Costanza Dell'Abate  
Vicepresidenti *Vice Presidents*

Carlo Bocchini, Massimo Comelato, Irma Ferrante,  
Alessandro Ferrari, Andrea Grisoni, Andrea Guietti,  
Rodolfo Magosso, Francesca Manzi, Giuseppe Maresca,  
Roberto Marraccini, Carlo Miccio, Tiziano Minuti,  
Franco Napp, Valeria Poggi, Luigi Porzio, Eligio Romito

Giuseppe Lombardi  
Segretario *Secretary*

### NAVIGAZIONE OCEANICA DEEP SEA NAVIGATION

**Angelo D'Amato**  
Presidente *President*

Cesare d'Amico  
Vicepresidente *Vice President*

Federica Barbaro, Stefano Beduschi, Luca Bertani,  
Marco Bisogno, Armando Boccardo, Carlo Cameli,  
Bruno Castaldo, Girolamo Carignani, Gennaro Ievoli,  
Mario Maresca, Michele Morena, Valeria Novella,  
Umberto Petinati, Adele Marina Rizzo, Cosimo Sforza

Luca Sisto  
Segretario *Secretary*

### EDUCATION

**Mario Mattioli**  
Presidente *President*

Irma Ferrante  
Vicepresidente *Vice President*

Vincenzo Berardi, Emanuele Bergamini, Alessio Brandi,  
Stefano Canestri, Renato Causa, Paola Diquattro,  
Andrea Guietti, Carlo Lomartire, Tiziano Minuti,  
Valeria Poggi, Ylenia Rainero,  
Serena Scordamaglia, Barbara Visentini

Leonardo Piliogo  
Segretario *Secretary*

Gruppo di lavoro  
OPERATIVITÀ NAVE

**Cesare d'Amico**  
Presidente *President*



## Giovani Armatori



Andrea Garolla di Bard  
PRESIDENTE GGA

Il Gruppo Giovani Armatori si è costituito nel 1995 in attuazione dello Statuto confederale con i seguenti scopi:

- promuovere la consapevolezza della funzione etica e sociale della libera iniziativa e delle responsabilità imprenditoriali che ne derivano;
- approfondire i temi di maggior respiro strategico riguardanti l'industria armatoriale ed il sistema marittimo nel suo complesso;
- contribuire ad un costante adeguamento di Confitarma alle nuove esigenze dell'industria armatoriale, correlate alle dinamiche del contesto economico e sociale;

- favorire la formazione di nuove leve per la conduzione delle aziende armatoriali e delle correlate attività associative.

Sono iscritti al gruppo oltre 60 membri, tra armatori, figli di armatori, dirigenti e collaboratori direttamente impegnati nelle realtà imprenditoriali rappresentate da Confitarma e provenienti da circa 50 imprese associate.

I Giovani armatori sono coinvolti in modo attivo nella vita della Confederazione: il presidente è membro di diritto del Consiglio e del Comitato esecutivo di Confitarma; i membri del Consiglio direttivo presenziano alle Commissioni consultive, dedicate all'approfondimento delle problematiche del comparto armatoriale e del sistema marittimo.

I Giovani armatori partecipano inoltre assiduamente ai gruppi di lavoro dell'ECSA.

Dal 2011, il sito web [www.giovaniamatori.it](http://www.giovaniamatori.it) contiene tutte le principali informazioni sulle attività del gruppo.

Grazie all'attività che nel 2014 è dedicata alle iniziative volte alla semplificazione dei processi amministrativi per i quali i Giovani armatori hanno stretto solide relazioni con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, all'inizio del 2015 viene inserita nel sito Internet del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti una nuova sezione dove è possibile scaricare le istanze relative al regime amministrativo della nave (iscrizione nel Registro Internazionale, assegnazione nome, dismissione temporanea di bandiera, ecc.) che sarà presto implementata con il pagamento della marca da bollo virtuale, permettendo di abbandonare definitivamente l'uso del cartaceo.

Nel mese di novembre 2014, una numerosa delegazione di Giovani armatori si reca in missione a Singapore, per conoscere più da vicino una delle principali capitali mondiali dello *shipping* visitando, fra gli altri, la *Maritime and Port Authority* e il *terminal* contenitori, e incontrando il ministro dei Trasporti del governo di Singapore.

Nel marzo 2015 a Bruxelles, in occasione della *European Shipping Week*, i Giovani armatori visitano le più importanti istituzioni dell'Unione europea, la Rappresentanza permanente italiana presso l'Ue, la sede dell'ECSA e il *terminal LNG* di Zeebrugge, destinato a diventare a breve il *terminal* di approvvigionamento di LNG per il rifornimento navale.

Il tema del LNG, e di tutte le altre tecnologie innovative, è molto seguito dai Giovani armatori che partecipano attivamente anche al tavolo di lavoro ministeriale per l'elaborazione di un piano strategico nazionale per lo sviluppo del LNG come combustibile per i trasporti marittimi e terrestri.

I Giovani armatori seguono altresì l'attività formativa tramite testimonianze e docenze presso alcuni enti di formazione, quali l'IPE, dando la possibilità ad alcuni studenti universitari delle facoltà di ingegneria ed economia di maturare brevi esperienze presso le proprie aziende.

Prosegue la collaborazione con *Youngship Italia*, ramo italiano del *network* di giovani professionisti del mare nato nel 2013.

Nel mese di febbraio del 2015 viene a mancare prematuramente Giuseppe d'Amico, primo presidente del Gruppo: a lui va il commosso ricordo di tutti i Giovani armatori.



**CARICHE GRUPPO GIOVANI ARMATORI**  
*Officers of Young Shipowners Group*

**Consiglio Direttivo**  
*Management Council*

Presidente *President*

**Andrea Garolla di Bard**

Vice Presidenti *Vice Presidents*

Francesca Romana Barbaro

Giacomo Gavarone

*Past President*

Valeria Novella

Consiglieri *Councillors*

Alberto Banchemo, Salvatore d'Amico,

Giovanni Battista De Carlini, Costanza Dell'Abate,  
Giovanni Masucci, Lorenzo Maticena, Andrea Poliseuo

Segretario *Secretary*

Francesco Beltrano





# Grafici e tabelle

*Graphs and tables*





# La navigazione mercantile italiana nel 2014

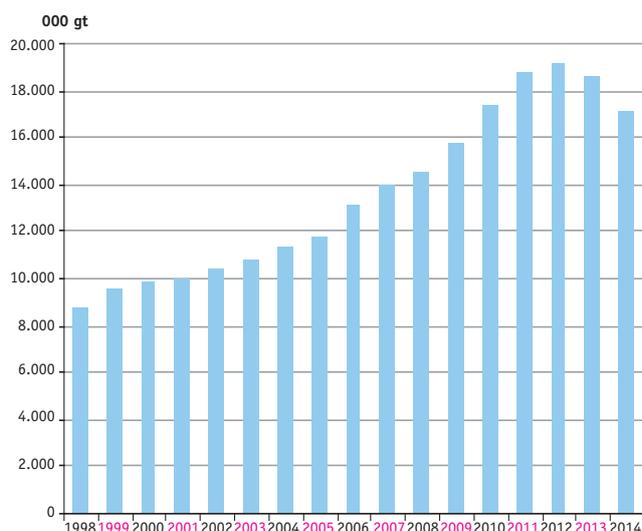
## The Italian merchant marine in 2014

### Flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet*

Navi di oltre 100 gt <i>Ships of 100 gt and over</i>	31.12.2014		31.12.2013		Var. 2014/2013	
	N.	000 gt	N.	000 gt	N.	gt
<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO</b> <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	<b>273</b>	<b>4.751</b>	<b>286</b>	<b>5.319</b>	<b>-5%</b>	<b>-11%</b>
Petroliere <i>Oil tankers</i>	101	2.673	112	3.197	-10%	-16%
Gasiere <i>Gas tankers</i>	28	433	26	417	8%	4%
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	115	1.615	117	1.671	-2%	-3%
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	29	31	31	33	-6%	-8%
<b>NAVI DA CARICO SECCO</b> <i>DRY CARGO SHIPS</i>	<b>202</b>	<b>7.092</b>	<b>232</b>	<b>8.135</b>	<b>-13%</b>	<b>-13%</b>
Carico generale <i>General cargo</i>	37	221	41	287	-10%	-23%
Portacontaineri <i>Container ships</i>	19	763	19	763	0%	0%
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	79	3.375	103	4.466	-23%	-24%
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	67	2.732	69	2.619	-3%	4%
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI</b> <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	<b>440</b>	<b>4.583</b>	<b>444</b>	<b>4.476</b>	<b>-1%</b>	<b>2%</b>
Crociera <i>Cruise</i>	26	2.039	26	1.908	0%	7%
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	72	22	73	23	-1%	-3%
Traghetti <i>Ferries</i>	203	2.465	207	2.484	-2%	-1%
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	139	57	138	61	1%	-6%
<b>PORTARINFUSE POLIVALENTI</b> <i>OBO CARRIERS</i>	<b>1</b>	<b>33</b>	<b>1</b>	<b>33</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI</b> <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	<b>587</b>	<b>696</b>	<b>601</b>	<b>696</b>	<b>-2%</b>	<b>0%</b>
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	352	245	361	251	-2%	-2%
Altri tipi di navi <i>Others</i>	235	450	240	445	-2%	1%
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>1.503</b>	<b>17.155</b>	<b>1.564</b>	<b>18.657</b>	<b>-4%</b>	<b>-8%</b>

Fonte/Source: Confitarma

### Evoluzione della flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet evolution*



La flotta mercantile di proprietà italiana si compone a fine 2014 di 1.503 navi per un totale di 17.154.904 gt (tonnellate di stazza lorda), così ripartite:

- oltre le 1.000 gt: 729 navi, equivalenti a 16.896.089 gt
- da 100 a 999 gt: 774 navi, equivalenti a 258.815 gt

Rispetto al 2013, si registra una riduzione dell'8% nel tonnellaggio di stazza ed una riduzione del 4% nel numero delle navi.

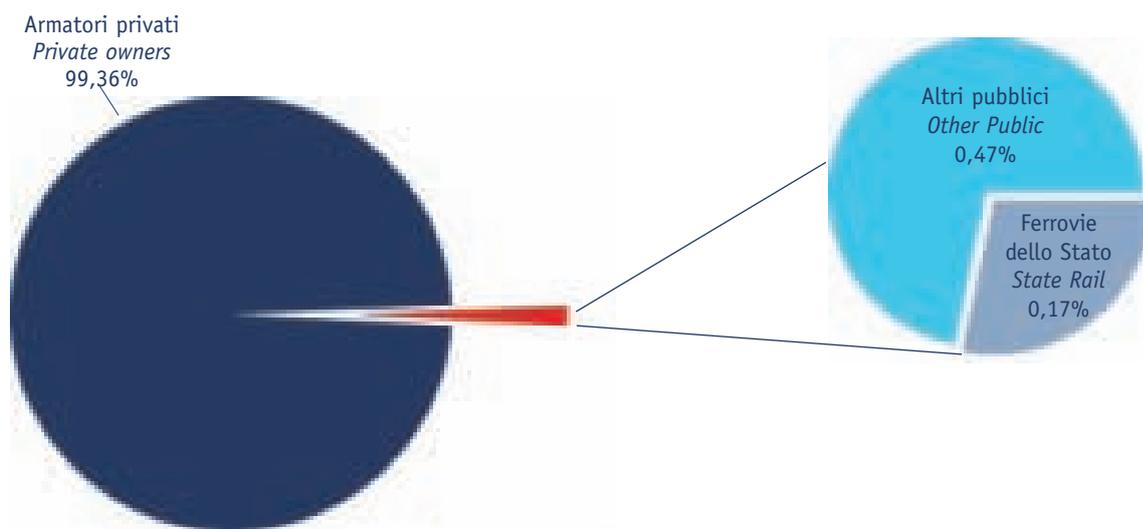
Il 93% del tonnellaggio di proprietà italiana, pari a circa 16 milioni di gt, sono iscritte nel Registro internazionale italiano, mentre il 6,4% (1,1 milioni di gt) sono iscritte nel Registro ordinario e una piccola parte del tonnellaggio di proprietà italiana batte temporaneamente bandiera estera (*bareboat charter registration*).

A ciò si aggiunge la crescente flotta di bandiera estera controllata da interessi armatoriali italiani, frutto per lo più di un processo di espansione che ha portato all'acquisizione di importanti società di navigazione estere nel corso degli ultimi anni.

Fonte/Source: Confitarma

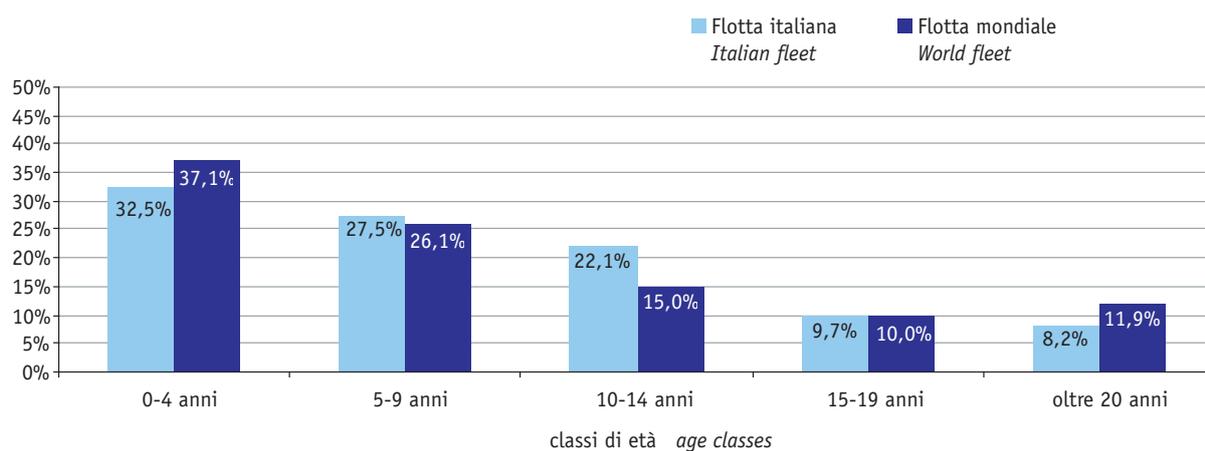


## Armamento italiano *Ownership of the Italian fleet*



Fonte/Source: Confitarma

## Età della flotta italiana e mondiale *Age of the Italian and World fleet*



## Rinnovamento della flotta italiana *Italian merchant fleet renewal*

	Navi consegnate dal 2005 al 2014 <i>Ships delivered between 2005 and 2014</i>			Navi in costruzione al 31.12.2014 <i>Ships under construction as of 31.12.2014</i>		
	N.	gt	% su flotta esistente <i>% on operating fleet</i>	N.	gt	% su flotta esistente <i>% on operating fleet</i>
<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO</b> <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	<b>138</b>	<b>3.197.837</b>	<b>67</b>	<b>9</b>	<b>53.270</b>	<b>1</b>
Petroliere <i>Oil tankers</i>	39	1.529.594	57	3	11.110	0
Gasiere <i>Gas tankers</i>	24	169.675	39	2	8.400	2
Chimichiere <i>Chemical tankers</i>	75	1.498.568	93	4	33.760	2
<b>NAVI DA CARICO SECCO</b> <i>DRY CARGO SHIPS</i>	<b>108</b>	<b>4.114.764</b>	<b>58</b>	<b>16</b>	<b>856.843</b>	<b>12</b>
Carico generale <i>General cargo</i>	19	162.084	73			0
Portacontaineri <i>Container ships</i>	3	101.969	13	3	305.613	40
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	55	2.508.745	74	5	105.600	3
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	31	1.341.966	49	8	445.630	16
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI</b> <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	<b>62</b>	<b>1.618.090</b>	<b>35</b>	<b>7</b>	<b>245.334</b>	<b>5</b>
Navi passeggeri <i>Passenger ships</i>	29	813.985	38	6	245.050	12
Traghetti <i>Ferries</i>	33	804.105	33	1	284	0
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI</b> <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	<b>128</b>	<b>168.734</b>	<b>24</b>	<b>14</b>	<b>20.943</b>	<b>3</b>
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	45	10.492	4			0
Altri tipi di navi <i>Others</i>	83	158.242	35	14	20.943	5
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>436</b>	<b>9.099.425</b>	<b>53</b>	<b>46</b>	<b>1.176.390</b>	<b>7</b>

Alla fine del 2014, risultano in costruzione nei cantieri mondiali 46 unità per 1,1 milioni di gt ordinate da armatori italiani, pari al 7% della flotta esistente. Dal 2005 al 2014 sono 436 le nuove navi ultimate e consegnate agli armatori italiani, per circa 9,1 milioni di gt, pari al 53% della flotta esistente. Nonostante la consistente riduzione degli investimenti registratasi negli ultimi anni, in totale dal 2011 al 2014 gli armatori italiani ordinano ai cantieri nazionali ed esteri circa 270 unità per un valore di circa 14,5 miliardi di dollari. Nel corso del 2014, entrano a far parte della flotta 13 unità, per 367.911 gt.

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati RINA *Confitarma processing of Rina data*

## Pirateria *Piracy*

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Totale
Attacchi nel mondo <i>World attacks</i>	276	239	263	293	406	445	439	297	264	245	3.167
di cui <i>of which</i>											
– Gulf of Aden, Red Sea, Somalia	45	20	44	111	211	219	237	75	15	11	988
– West Africa	25	31	53	59	47	39	52	62	51	41	460
Attacchi a navi italiane <i>Italian ships attacked</i>	3	1	1	4	11	8	8	5	4	7	52

Secondo il rapporto annuale dell'International Maritime Bureau (IMB) nel 2014 gli attacchi di pirateria nei mari del mondo, si sono ridotti del 7% (245 rispetto a 264 nel 2013): è il più basso numero di attacchi degli ultimi 8 anni, con una diminuzione del -44% rispetto al 2011, anno in cui fu molto elevato il numero di attacchi da parte di pirati somali che, nel 2014 sono stati responsabili di 11 attacchi, tutti sventati. Nonostante ciò IMB raccomanda ai comandanti di attenersi alle *Best Management Practice* (BMP) dato che la pirateria in Somalia è ancora attiva. Per contro, l'aumento degli attacchi a piccole navi cisterna al largo delle coste del sud-est asiatico ha comportato una crescita dei sequestri di navi a livello mondiale (da 12 nel 2013 a 21 nel 2014). In totale nel 2014 sono stati presi in ostaggio 442 marittimi (304 nel 2013), le navi abbordate sono state 183 e 13 sono state oggetto di colpi d'arma da fuoco (rispettivamente 202 e 22 nel 2013). 4 marittimi sono stati uccisi (1 nel 2013) e 9 sono stati rapiti (36 nel 2013). In Africa occidentale si sono verificati 41 incidenti (di cui 18 in Nigeria e 10 in Ghana). In totale, dal 2005 ad oggi sono 52 le navi italiane attaccate dai pirati, di cui 4 nel 2013 e 7 nel 2014; 7 le navi sequestrate, di cui una alla fine del 2012. Dalla fine del 2011, con l'utilizzo di guardie armate a bordo delle unità in navigazione nell'Oceano Indiano, nessuna nave italiana attaccata è stata sequestrata. Inoltre, delle 7 navi italiane attaccate dai pirati nel 2014, 3 si trovavano in Indonesia e 4 in West Africa. Non risultano attacchi a navi italiane nell'Oceano Indiano.

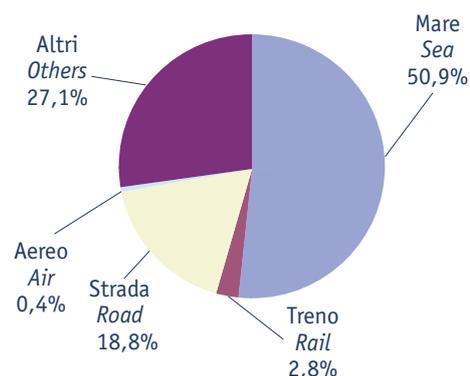
Fonte/Source: IMB – *International Maritime Bureau*



## Commercio estero dell'Italia nel 2014 per modalità di trasporto

*Italian foreign trade by mode of transport on 2014*

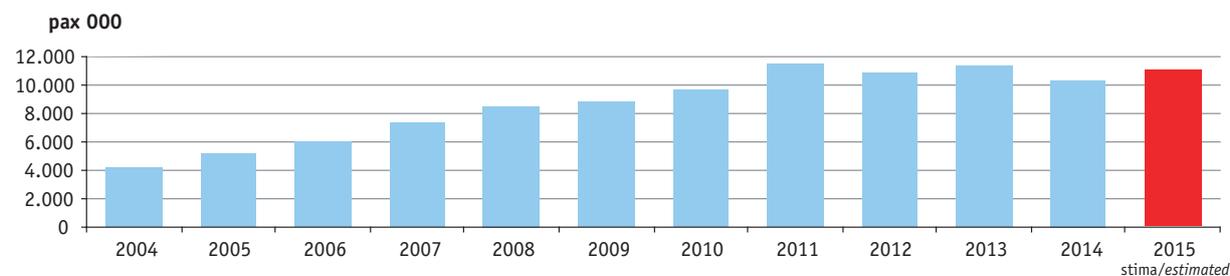
	import		export		total	
	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%
<b>Mare Sea</b>	<b>154,3</b>	<b>54,42</b>	<b>58,7</b>	<b>43,61</b>	<b>213,1</b>	<b>50,94</b>
Treno Rail	8,9	3,13	2,9	2,12	11,7	2,80
Strada Road	37,3	13,14	41,5	30,85	78,8	18,84
Aereo Air	0,3	0,09	1,3	0,95	1,5	0,37
Altri Others	82,9	29,23	30,3	22,48	113,2	27,05
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>283,7</b>	<b>100</b>	<b>134,7</b>	<b>100</b>	<b>418,3</b>	<b>100</b>



Il 51% di merci importate ed esportate dall'Italia utilizza il trasporto via mare, a fronte del 19% che impiega la modalità stradale. Si rileva che la quota di trasporto marittimo si riduce di circa il 2%, rispetto al 2013, mentre aumenta quella del trasporto stradale. Il 44% del commercio estero italiano interessa i paesi dell'Unione europea. Di questo il 10% utilizza la via marittima (9% per le importazioni e 13% per le esportazioni).

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati ISTAT *Confitarma processing of ISTAT data*

## Movimento crocieristi nei porti italiani *Passengers movement in Italian ports*



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su varie fonti *Confitarma processing various sources*



## Servizi di trasporto ro-ro per la Sicilia *Ro-Ro services to Sicily*

Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Round trip settimanali <i>Weekly round trip</i>	M. l. settimanali <i>Weekly linear meters</i>
Civitavecchia	Palermo-Tunisi	1	4.700
Civitavecchia	Termini Imerese	2	9.400
Genova	Palermo	6	28.800
Genova	Catania	1	7.700
Genova-Catania	Malta	1	7.700
Genova-Livorno	Catania-Malta	2	15.400
Genova-Livorno	Catania-Patrasso-Bar	1	7.700
Genova-Livorno	Palermo	4	30.800
Livorno	Catania	1	7.700
Napoli	Catania	7	28.700
Napoli	Palermo	14	51.968
Palermo	Cagliari	1	4.500
Ravenna-Brindisi	Catania	3	21.900
Salerno	Catania	6	23.400
Salerno	Messina	12	49.224
Salerno-Palermo	Tunisi	2	8.000
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>16 linee/lines</b>	<b>64</b>	<b>307.592</b>

Dato al 1999 118.200

N. Tir	<b>838.887</b>
N. Trailer	<b>1.139.230</b>

L'offerta settimanale in termini di metri lineari è di oltre 300.000 metri lineari.

La Sicilia è collegata oltre che con la penisola italiana anche con Malta, Tunisia, Spagna, Montenegro, Sardegna.

Annualmente l'offerta di stiva consente un trasporto potenziale di 840.000 tir oppure 1.140.000 semirimorchi.

Rispetto al 2014 l'offerta si è mantenuta stabile fatta eccezione per la chiusura del collegamento intra-isole Cagliari-Trapani.

Fonte/Source: Confitarma – dati ad aprile 2015 –

## Servizi di trasporto ro-ro per la Sardegna *Ro-Ro services to Sardinia*

Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Round trip settimanali <i>Weekly round trip</i>	M. l. settimanali <i>Weekly linear meters</i>
Civitavecchia	Cagliari (via Arbatax 2)	7	28.000
Civitavecchia	Olbia	7	28.000
Genova	Olbia-Arbatax	3	12.000
Genova	Porto Torres	7	28.000
Livorno	Olbia	14	56.000
Napoli	Cagliari	2	9.000
Palermo	Cagliari	1	4.500
Piombino	Olbia	14	56.000
Salerno-Cagliari	Valencia	3	23.100
Vado Ligure	Cagliari	3	16.200
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>10 linee/lines</b>	<b>61</b>	<b>260.800</b>

Dato al 1999 117.800

N. Tir	<b>711.273</b>
N. Trailer	<b>965.926</b>

L'offerta settimanale in termini di metri lineari è di oltre 260.000 metri lineari.

Annualmente l'offerta di stiva consente un trasporto potenziale di circa 710.000 tir oppure di 966.000 semirimorchi.

I collegamenti per la Sardegna hanno mantenuto sostanzialmente inalterati il numero di collegamenti settimanali e i metri lineari di stiva offerti rispetto al 2014.

Fonte/Source: Confitarma – dati ad aprile 2015 –



## Servizi di trasporto ro-ro internazionali *Ro-Ro international services*

<b>Origine</b> <i>Origin</i>	<b>Destinazione</b> <i>Destination</i>	<b>Round trip settimanali</b> <i>Weekly round trip</i>	<b>M. l. settimanali</b> <i>Weekly linear meters</i>
Ancona	Igoumenitsa-Patrasso	3	20.200
Brindisi	Igoumenitsa-Patrasso	7	44.800
Civitavecchia	Palermo-Tunisi	1	4.700
Civitavecchia	(Porto Torres)-Barcellona	6	36.000
Civitavecchia	Tunisi	1	4.000
Genova	Barcellona-Tangeri	2	8.800
Genova	Tunisi	3	15.600
Genova-Catania	Malta	1	7.700
Genova-Livorno	Catania-Malta	2	15.400
Genova-Livorno	Catania-Patrasso-Bar	1	7.700
Livorno	Barcellona-Tangeri	1	4.260
Livorno	Bastia	7	28.000
Livorno-Savona	Barcellona-Valencia (Circ.)	3	23.100
Livorno-Savona	Valencia (Circ.)	3	23.100
Ravenna-Brindisi	Catania	3	21.900
Salerno	Malta	1	3.900
Salerno-Cagliari	Valencia	3	23.100
Salerno-Palermo	Tunisi	2	8.000
Savona	Barcellona	3	12.780
Savona	Bastia	3	12.000
Sete	Barcellona-Tangeri	2	8.200
Sete	Nador	2	8.200
Trieste-Ancona	Igoumenitsa-Patrasso	3	18.000
Trieste-Ancona-Ravenna	Igoumenitsa-Patrasso	3	20.200
Trieste-Marghera-Ravenna	Patrasso	3	22.800
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>25 linee/lines</b>	<b>69</b>	<b>402.440</b>
		Dato al 1999	30.000
N. Tir	<b>1.097.564</b>		
N. Trailer	<b>1.490.519</b>		

L'offerta settimanale in termini di metri lineari è di oltre 400.000 metri lineari.

L'Italia, Sardegna e Sicilia incluse, è collegata con Grecia, Montenegro, Malta, Tunisia, Francia, Spagna, Marocco.

Alcuni servizi per la Libia sono sospesi a causa dei disordini nel paese.

Annualmente l'offerta di stiva consente un trasporto potenziale di circa 1.100.000 tir oppure di 1.490.000 semirimorchi.

Le linee internazionali toccano livelli record rispetto agli anni precedenti e, sommate alla capacità da e per Sicilia e Sardegna, permettono agli armatori italiani di raggiungere un'offerta settimanale complessiva che sfiora il milione di chilometri lineari lordi nell'ambito delle autostrade del mare del Mediterraneo.

Fonte/Source: Confitarma- dati ad aprile 2015 -



## Movimento container nei principali porti italiani

Teu e var. %

Container movement in the major Italian ports  
Teu and var. %

PORTI/Ports	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	Var.%		Var.%		Var.%		Var.%	
									2014/13	2014/12	2014/11	2014/10	2014/09	2014/08	2014/07	
Gioia Tauro*	2.970.000	3.087.395	2.721.104	2.304.987	2.852.264	2.857.440	3.467.772	3.077.329	-3,80	9,15	28,85	4,13	3,94	-14,35	-3,49	
Genova	2.172.944	2.038.940	2.064.083	1.847.102	1.758.858	1.533.627	1.766.605	1.855.026	6,57	5,27	17,64	23,54	41,69	23	17,14	
La Spezia	1.303.017	1.300.432	1.247.518	1.307.274	1.285.155	1.046.063	1.246.139	1.187.040	0,20	4,45	-0,33	1,39	24,56	4,56	9,77	
Taranto*	148.519	197.317	263.461	604.404	581.936	741.428	786.655	755.934	-24,73	-43,63	-75,43	-74,48	-79,97	-81,12	-80,35	
Livorno	577.471	559.000	549.000	637.798	628.489	592.050	779.264	745.567	3,30	5,19	-9,46	-8,12	-2,46	-25,9	-22,55	
Cagliari*	717.016	702.143	627.609	603.236	629.340	736.984	254.617	547.336	2,12	14,25	18,86	13,93	-2,71	181,61	31	
Salerno	320.000	270.000	208.591	235.209	234.809	269.300	330.373	385.306	18,52	53,41	36,05	36,28	18,83	-3,14	-16,95	
Napoli	431.682	477.020	546.818	526.768	532.432	515.868	481.521	460.812	-9,50	-21,06	-18,05	-18,92	-16,32	-10,35	-6,32	
Venezia	456.068	448.132	428.126	460.000	393.900	369.474	379.072	329.512	1,77	6,53	-0,85	15,78	23,44	20,31	38,41	
Trieste	506.007	458.497	408.023	393.186	291.708	271.337	331.316	262.453	10,36	24,01	28,69	73,46	86,49	52,73	92,80	
Ravenna	222.548	225.000	208.152	215.336	183.053	185.022	214.324	206.580	-1,09	6,92	3,35	21,58	20,28	3,84	7,73	
Savona	81.755	74.080	75.283	170.427	196.434	196.317	252.837	242.720	10,36	8,60	-52,03	-58,38	-58,36	-67,66	-66,32	
Ancona	164.882	152.665	142.213	120.674	110.395	105.503	119.014	87.193	8	15,94	36,63	49,36	56,28	38,54	89,10	
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>10.071.909</b>	<b>9.990.621</b>	<b>9.489.981</b>	<b>9.426.401</b>	<b>9.678.773</b>	<b>9.420.413</b>	<b>10.409.509</b>	<b>10.142.808</b>	<b>0,81</b>	<b>6,13</b>	<b>6,85</b>	<b>4,06</b>	<b>6,92</b>	<b>-3,24</b>	<b>-0,70</b>	
Var. Teu su anno precedente	<b>81.288</b>	<b>500.640</b>	<b>63.580</b>	<b>-252.372</b>	<b>258.360</b>	<b>-989.096</b>	<b>266.701</b>	<b>678.258</b>								
Changes Teu y o y																
Totale porti transhipment	<b>3.835.535</b>	<b>4.121.031</b>	<b>4.525.546</b>	<b>4.564.764</b>	<b>4.204.489</b>	<b>4.380.599</b>	<b>4.509.044</b>	<b>4.335.852</b>								
Total transhipment ports																
Var. % transhipment su 2008	-14,94	-8,61	0,37	1,24	-6,75	-2,85	0	-3,84								
Var. % transhipment on 2008																
Totale porti di gateway	<b>6.236.374</b>	<b>4.695.828</b>	<b>4.764.595</b>	<b>5.040.610</b>	<b>5.260.061</b>	<b>5.762.209</b>	<b>5.900.465</b>	<b>5.084.561</b>								
Total gateway ports																
Var. % gateway su 2008	5,69	-20,42	-19,25	-14,57	-10,85	-2,34	0	-13,83								
Var. % gateway on 2008																

\*Porti di transhipment

Fonte/Source: elaborazione Confindarma su dati forniti dalle Autorità portuali Confindarma processing of port Authorities data

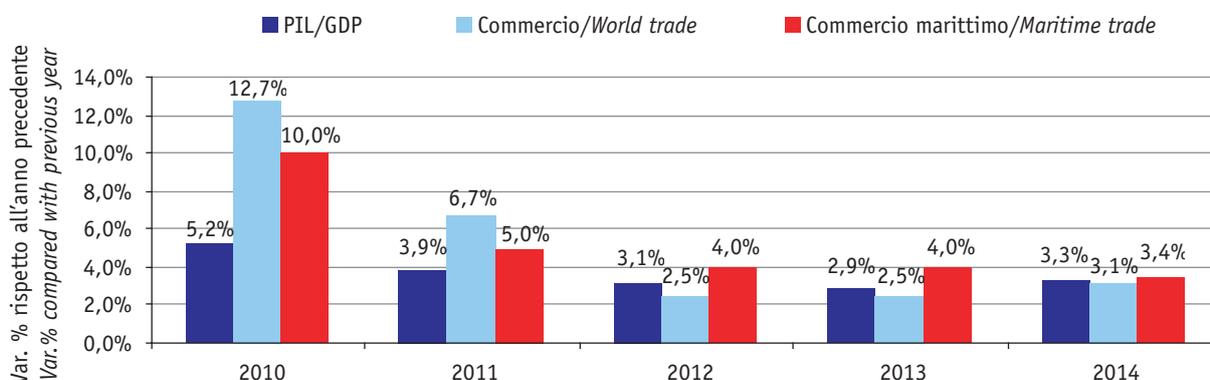


# La navigazione internazionale e i traffici marittimi

## International navigation and maritime traffic

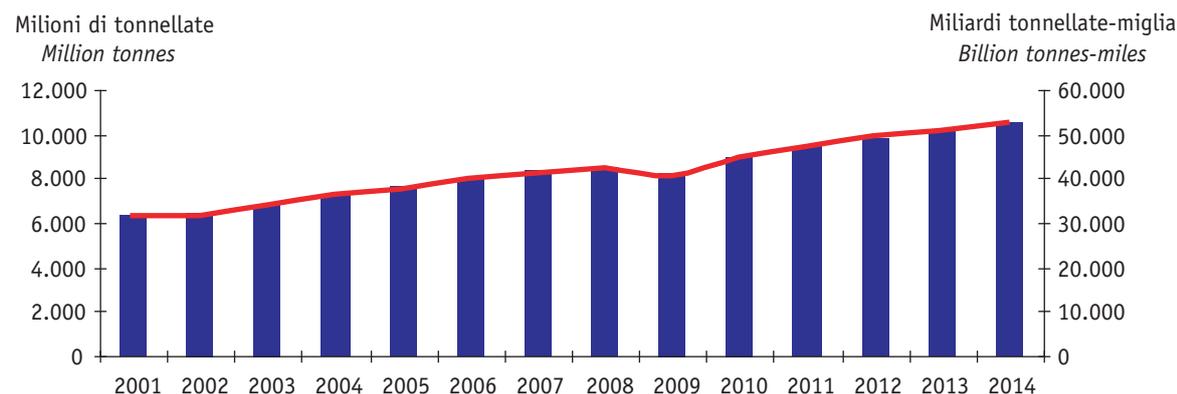
### PIL, commercio mondiale e commercio marittimo

#### GDP, world trade and maritime trade



Fonte/Source: OCDE, WTO, Clarkson Research Services

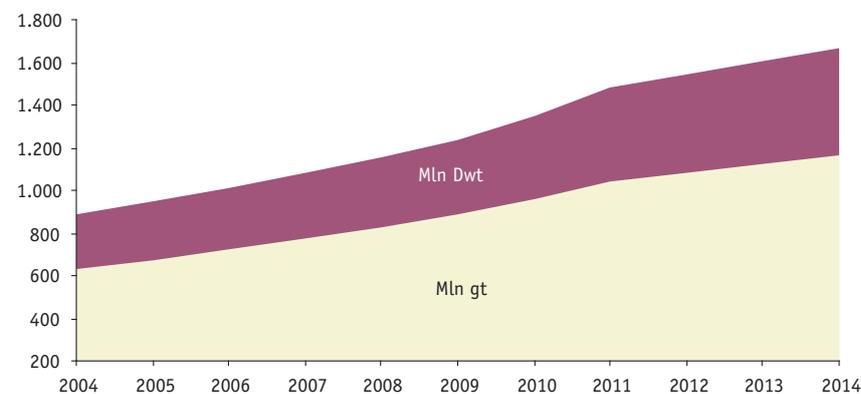
### Traffico marittimo mondiale World seaborne trade



Nel 2014 aumenta del 3,4% il commercio marittimo mondiale con un totale di volumi trasportati pari a 10.518 milioni di tonnellate. La domanda di servizi di trasporto marittimo, cioè le quantità di merci trasportate per le distanze percorse, nel 2014 registra un aumento del 4,1% per un totale di 52.452 miliardi di tonnellate-miglia.

Fonte/Source: Clarkson Research Services Ltd

### Evoluzione della flotta mondiale World merchant fleet evolution



Alla fine del 2014 la flotta mondiale registra un ulteriore aumento del 3,9%, raggiungendo 1.167 milioni di tonnellate di stazza lorda (gt) e 1.665 milioni di tonnellate di portata (dwt).

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay Confitarma processing of IHS Fairplay data



## Flotta mondiale: tonnellaggio da carico controllato dai principali Paesi marittimi

World fleet: cargo tonnage controlled by main maritime countries

31 dicembre 2014 December 31<sup>st</sup>, 2014

Navi di 1.000 gt ed oltre Ships of 1.000 gt and over

	Paesi/Countries	N.	GT	% su totale	DWT	% su totale	var. % 2014/13 GT	var. % 2014/13 DWT
1	Grecia/Greece	3.609	157.918.618	13,8	272.706.359	16,5	9	8
2	Giappone/Japan	4.044	155.516.065	13,6	234.726.411	14,2	3	3
3	Cina/China	3.714	96.398.713	8,4	154.614.105	9,3	8	7
4	Germania/Germany	3.384	86.034.472	7,5	114.668.640	6,9	-6	-7
5	USA	2.354	59.870.510	5,2	66.831.948	4,0	12	17
6	Regno Unito/UK	1.304	47.573.925	4,1	67.003.245	4,0	12	16
7	Corea del Sud/Korea Rep. of	1.371	45.509.979	4,0	73.983.215	4,5	3	2
8	Norvegia/Norway	2.131	37.964.941	3,3	40.178.274	2,4	5	1
9	Singapore	1.367	32.737.261	2,9	46.952.907	2,8	21	16
10	Danimarca/Denmark	904	28.445.022	2,5	34.399.116	2,1	-2	-8
11	Taiwan	762	26.761.004	2,3	41.220.813	2,5	-4	-5
12	Hong Kong	869	26.698.381	2,3	40.994.945	2,5	-10	-13
13	Canada	505	19.267.117	1,7	26.109.915	1,6	15	16
14	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>773</b>	<b>17.602.336</b>	<b>1,5</b>	<b>21.857.926</b>	<b>1,3</b>	<b>-1</b>	<b>-2</b>
15	Svizzera/Switzerland	383	16.640.675	1,5	17.691.068	1,1	3	0
16	Turchia/Turkey	1.162	15.582.643	1,4	24.918.884	1,5	2	1
17	Russia	1.665	14.172.519	1,2	19.049.589	1,2	-2	-2
18	India	600	12.544.247	1,1	20.349.577	1,2	-1	-2
19	Belgio/Belgium	265	11.885.299	1,0	19.160.749	1,2	22	28
20	Francia/France	505	11.844.737	1,0	11.654.496	0,7	3	7
21	Malesia/Malaysia	522	11.600.382	1,0	13.379.416	0,8	5	6
22	Monaco	195	10.212.616	0,9	16.334.609	1,0	9	10
23	Iran	194	10.015.302	0,9	17.478.206	1,1	-1	-1
24	Indonesia	1.257	9.965.227	0,9	13.384.214	0,8	3	2
25	Paesi Bassi/Netherlands	1.003	9.508.555	0,8	10.547.843	0,6	2	2
26	Brasile/Brazil	195	9.328.436	0,8	13.085.084	0,8	4	12
27	Arabia Saudita/Saudi Arabia	252	7.877.514	0,7	13.373.752	0,8	6	4
28	Svezia/Sweden	318	7.204.860	0,6	6.445.283	0,4	-2	-5
29	Emirati Arabi Uniti/UAEs	471	6.361.095	0,6	8.046.949	0,5	-1	-3
30	Kuwait	81	5.719.098	0,5	8.562.994	0,5	22	26
	Altri/Others	5.253	64.465.097	5,6	81.885.562	4,9	2	-2
	Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale <i>Tonnage controlled by unknown shipowners</i>	8.004	73.715.510	6,4	104.002.619	6,3	1	-1
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>49.416</b>	<b>1.146.942.156</b>	<b>100</b>	<b>1.655.598.713</b>	<b>100</b>	<b>4</b>	<b>4</b>

Nella graduatoria delle flotte per controllo armatoriale, la Grecia, con 158 milioni di gt (273 milioni di dwt) è in prima posizione, seguita da Giappone, Cina, Germania e Stati Uniti. L'Italia scende al 14° posto, ma mantiene la quinta posizione tra i paesi dell'Unione europea per controllo armatoriale.

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay Confitarma processing of IHS Fairplay data



## Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri *World fleet: ships on main registers*

31 dicembre 2014 *December 31<sup>st</sup>, 2014*

Navi di 100 gt e oltre *Ships of 100 gt and over*

	Bandiera <i>Flag</i>	N.	GT	% su totale	DWT	% su totale	var. % 2014/13 GT	var. % 2014/13 DWT
1	Panama	8.092	217.604.861	18,65	327.633.979	19,67	-0,3	-0,2
2	Liberia	3.062	126.990.680	10,88	193.826.832	11,64	0,4	0,7
3	Isole Marshall/ <i>Marshall Islands</i>	2.579	109.383.818	9,37	171.628.893	10,31	15,1	14,4
4	Hong Kong	2.322	92.355.284	7,91	149.748.191	8,99	7,9	7,0
5	Singapore	3.270	77.041.087	6,60	114.611.955	6,88	11,1	9,3
6	Malta	1.936	56.238.637	4,82	86.259.921	5,18	13,1	12,8
7	Bahamas	1.363	54.949.775	4,71	64.046.628	3,85	3,7	2,4
8	Cina/ <i>China</i>	4.242	44.474.904	3,81	66.363.785	3,98	3,3	2,0
9	Grecia/ <i>Greece</i>	1.305	42.347.060	3,63	74.957.232	4,50	1,5	0,6
10	Cipro/ <i>Cyprus</i>	1.036	21.078.582	1,81	32.143.744	1,93	0,1	-0,1
11	Giappone/ <i>Japan</i>	5.506	21.065.822	1,81	29.762.719	1,79	6,4	8,2
12	<b>ITALIA/<i>Italy</i></b>	<b>1.573</b>	<b>16.239.447</b>	<b>1,39</b>	<b>16.349.879</b>	<b>0,98</b>	<b>-10,5</b>	<b>-18,6</b>
13	Norvegia/ <i>Norway</i>	1.953	15.915.714	1,36	17.108.862	1,03	-3,0	-4,3
14	Isola di Man/ <i>Isle of Man</i>	407	15.288.040	1,31	24.143.253	1,45	-3,3	-4,4
15	Danimarca/ <i>Denmark</i>	849	14.557.957	1,25	16.237.710	0,97	17,5	13,6
16	Indonesia	8.470	13.549.349	1,16	15.866.360	0,95	6,8	4,1
17	Regno Unito/ <i>UK</i>	1.432	13.461.709	1,15	12.621.945	0,76	-8,7	-17,6
18	Corea del Sud/ <i>Korea Rep. of</i>	2.978	12.135.462	1,04	17.780.933	1,07	1,0	-2,6
19	USA	6.516	11.506.792	0,99	10.261.505	0,62	2,2	3,2
20	Germania/ <i>Germany</i>	678	11.116.602	0,95	11.969.081	0,72	-10,4	-11,5
21	Bermuda	157	10.986.349	0,94	9.558.102	0,57	-0,4	-1,3
22	Antigua e Barbuda	1.123	9.545.533	0,82	12.222.482	0,73	-5,0	-4,9
23	India	1.553	9.193.500	0,79	14.043.830	0,84	-0,2	-1,5
24	Russia	3.517	8.256.620	0,71	7.199.899	0,43	5,6	12,1
25	Paesi Bassi/ <i>Netherlands</i>	1.352	7.616.240	0,65	7.458.444	0,45	-0,8	-1,2
26	Malesia/ <i>Malaysia</i>	1.523	7.135.962	0,61	7.298.793	0,44	2,0	-1,0
27	Turchia/ <i>Turkey</i>	1.313	5.867.870	0,50	8.449.248	0,51	-1,0	-1,3
28	Francia/ <i>France</i>	824	5.799.227	0,50	6.447.062	0,39	0,0	3,7
29	Belgio/ <i>Belgium</i>	245	5.311.633	0,46	8.143.485	0,49	31,2	41,7
30	Portogallo/ <i>Portugal</i>	550	4.598.727	0,38	5.696.921	0,34	111,1	124,8
	Altri/ <i>Others</i>	37.901	105.234.219	0,38	125.573.426	0,34	7,3	12,1
	<b>TOTALE <i>TOTAL</i></b>	<b>109.627</b>	<b>1.166.847.462</b>	<b>100</b>	<b>1.665.415.099</b>	<b>100</b>	<b>3,9</b>	<b>3,6</b>

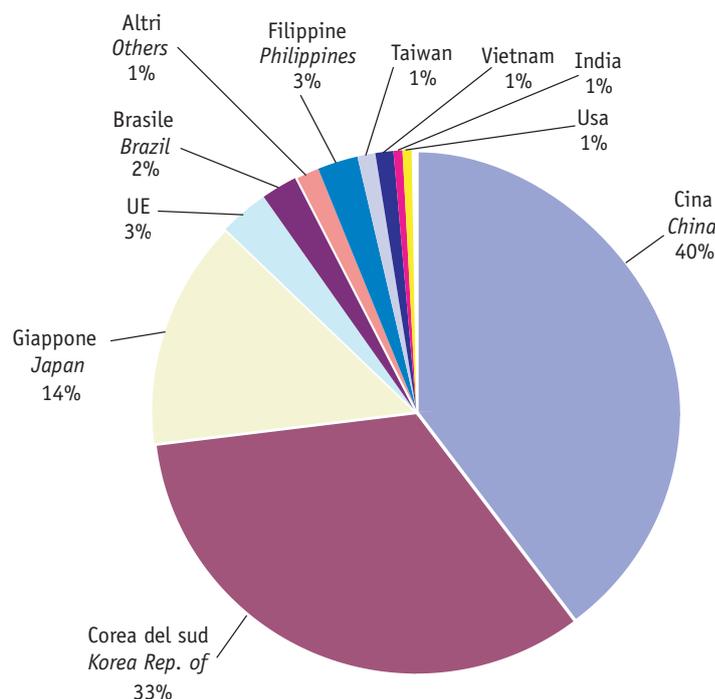
Con oltre 217 milioni di gt, Panama detiene sempre la prima posizione come paese di registrazione delle navi, seguita da Liberia, Isole Marshall, Hong Kong, Singapore, Malta, Bahamas e Cina. Quest'ultima, con 44,5 milioni di gt è la più grande flotta battente bandiera nazionale, con un aumento del 3,3% rispetto al 2013. L'Italia mantiene la 12ª posizione. Inoltre, considerando il *genuine link* tra bandiera nazionale e nazionalità dell'armatore l'Italia risulta 4ª tra le flotte mondiali e 2ª tra quelle dell'Unione europea.

Fonte/*Source*: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*



## Ripartizione delle commesse ai cantieri *Break-down of shipyards orders*

Dicembre 2014 *December 2014*



Alla fine del 2014, secondo le statistiche IHS Fairplay, nel *carnet* degli ordini mondiali di nuove costruzioni risultano 6.148 navi per 197,4 milioni di tonnellate di stazza lorda (e 108,1 milioni di stazza lorda compensata), di cui 4.101 unità da carico pari a 186,3 milioni di gt (94,6 milioni cgt e 275,1 milioni di dwt).

Il 45% delle navi (in termini di numero e tonnellaggio di stazza) sarà completato entro il 2015.

I cantieri cinesi mantengono la *leadership* nella costruzione di nuove navi con il 41% dell'*orderbook* mondiale, superando nel numero e nel tonnellaggio la Corea del Sud e il Giappone, che detengono rispettivamente il 31% e il 17% degli ordini.

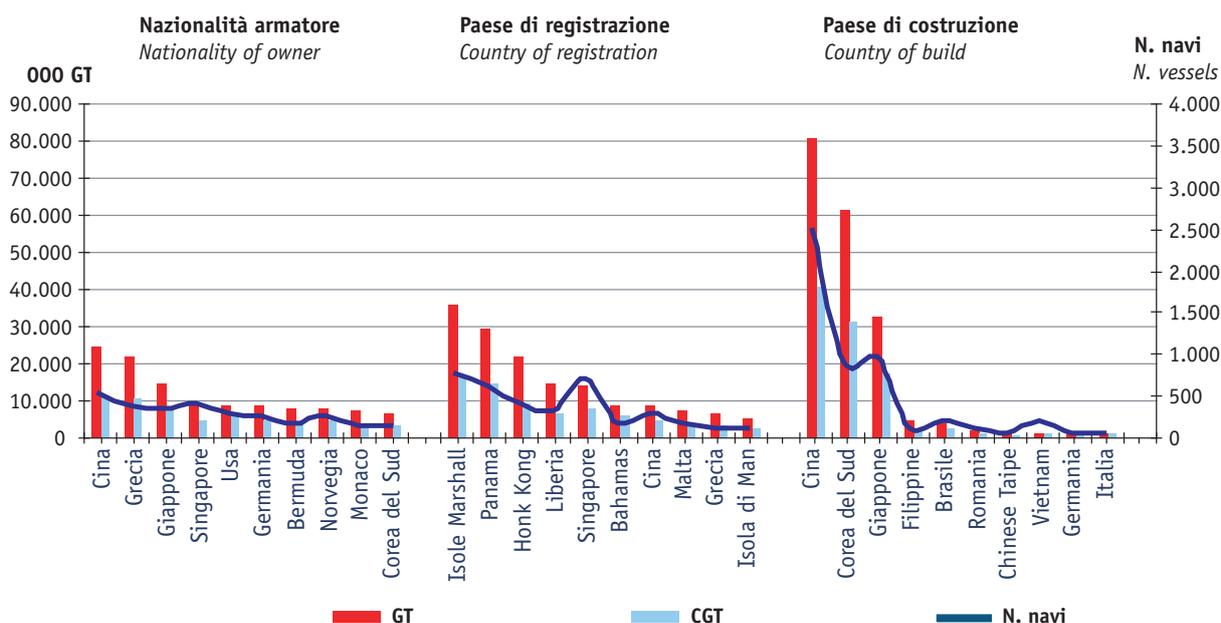
Con 26 navi per 1,46 milioni di gt, l'Italia è decima nella graduatoria mondiale dei principali paesi costruttori, seconda tra i paesi dell'Unione europea, preceduta dalla Germania. Nella costruzione di navi da crociera, i cantieri italiani con ordini per 17 unità e 1,4 mln di gt precedono quelli tedeschi che hanno ordini per 8 unità e 1,3 mln gt.

La Cina è il principale costruttore di navi portarinfuse (984 unità per 79,3 milioni di dwt), da carico generale (117 unità per 2,4 milioni di dwt). La Corea del Sud è prima nella costruzione di *crude oil tanker* (133 unità per 23,6 mln di dwt), *oil products tanker* (33 unità per 1,9 mln dwt), portacontenitori (116 unità, per 14,2 mln dwt), *chemical/oil products tanker* (178 unità per 7,9 mln dwt), gasiere LNG (105 unità per 8,7 mln dwt) e LPG (116 unità per 4,7 mln dwt), *vehicle carrier* (15 unità per 1,0 mln gt) e *ro-ro cargo ship* (8 unità per 446mila). Il Giappone ha il primato nella costruzione di *chemical tanker* (68 unità per 1,5 mln dwt), *passenger/ro-ro cargo ship* (13 unità per 108mila).

Fonte/Source: IHS Fairplay

## Ordini ai cantieri mondiali *World orderbook*

Dicembre 2014 *December 2014*



Fonte/Source: IHS Fairplay



## Flotta cisterniera mondiale *World tanker fleet*

Navi di almeno 10.000 dwt <i>Ships of 10,000 dwt and over</i>	1.1.2013		1.1.2014	
	N.	Mln. dwt	N.	Mln. dwt
Flotta/Existing fleet	5.578	492,9	5.835	501,6
Ordini ai cantieri/Orderbook	239	1,3	182	0,9
Consegne di nuove navi/Deliveries	200	5,3	185	4,7
Demolizioni/Demolition sales	110	10,7	95	8,1

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Services Limited *Confitarma processing of Clarkson Research Services Limited data*

## Principali flotte mondiali di navi cisterna *World leading tanker fleets*

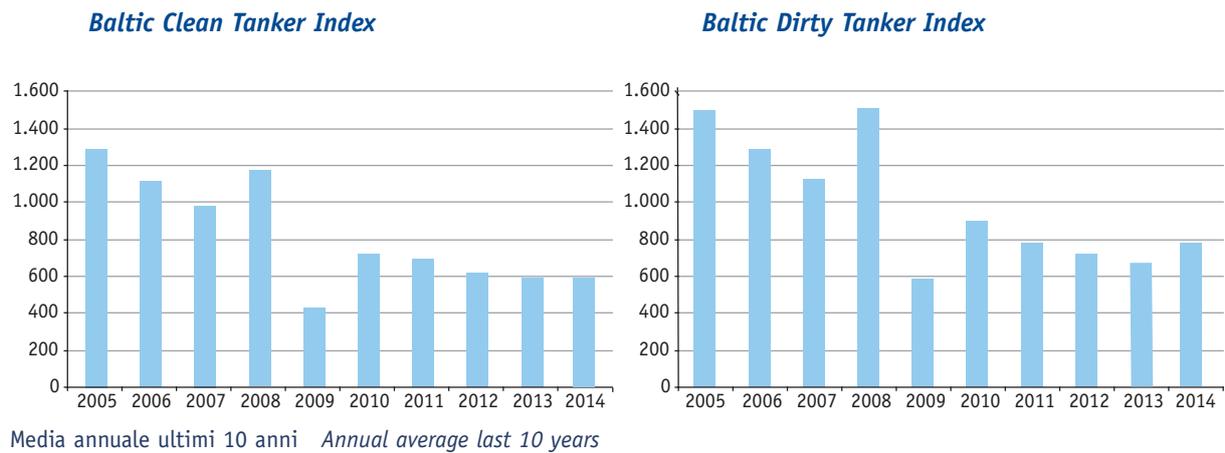
	CRUDE OIL			OIL PRODUCTS			CHEMICAL		
	Paesi/Countries	N.	000 dwt	Paesi/Countries	N.	000 dwt	Paesi/Countries	N.	000 dwt
1	Grecia/Greece	621	97.600	Grecia/Greece	197	7.742	Grecia/Greece	354	12.250
2	Giappone/Japan	138	31.616	Giappone/Japan	241	6.127	USA	252	8.980
3	Cina/China	137	25.920	Cina/China	168	5.091	Giappone/Japan	364	6.636
4	Regno Unito/UK	107	21.051	Danimarca/Denmark	45	2.742	Norvegia/Norway	256	5.729
5	USA	126	20.390	Singapore	232	2.438	Germania/Germany	232	5.477
6	Iran	53	13.749	Germania/Germany	45	2.237	Danimarca/Denmark	205	5.372
7	Corea del Sud/Korea Rep. of	55	13.530	Indonesia	177	1.978	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>190</b>	<b>5.367</b>
8	Canada	81	11.375	India	33	1.809	Corea del Sud/Korea Rep. of	198	2.517
9	Belgio/Belgium	48	11.369	Russia	204	1.615	Hong Kong	72	2.547
10	Arabia Saudita/Saudi Arabia	48	11.153	Emirati Arabi Uniti/UAEs	48	1.556	Regno Unito/UK	99	2.451
11	Russia	102	11.043	Norvegia/Norway	18	1.510	Monaco	53	2.444
12	Germania/Germany	70	10.336	Regno Unito/UK	53	1.484	Singapore	112	2.012
13	Singapore	72	9.730	Hong Kong	59	1.333	Cina/China	209	1.865
14	Malesia/Malaysia	61	9.415	USA	27	1.214	Turchia/Turkey	178	1.798
15	Norvegia/Norway	64	7.470	Svezia/Sweden	29	1.125	Svezia/Sweden	75	1.666
16	India	48	7.029	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>23</b>	<b>696</b>	Emirati Arabi Uniti/UAEs	61	1.576
17	Hong Kong	35	5.589	Taiwan	21	689	Arabia Saudita/Saudi Arabia	41	1.405
18	Turchia/Turkey	41	5.443	Vietnam	40	672	Russia	87	1.412
19	Kuwait	24	5.194	Monaco	12	649	Paesi Bassi/Netherlands	70	1.110
20	Oman	16	5.036	Brasile/Brazil	22	616	Cipro/Cyprus	31	1.042
21	Taiwan	22	4.807	Cile/Chile	13	592	Indonesia	81	969
22	Monaco	40	4.612	Canada	9	419	Taiwan	25	856
23	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>29</b>	<b>3.284</b>	Kuwait	8	404	Lettonia/Latvia	16	778
24	Indonesia	37	2.845	Corea del Sud/Korea Rep. of	25	389	Messico/Mexico	18	697
25	Tailandia/Thailand	12	2.061	Tailandia/Thailand	86	357	Vietnam	34	648
26	Libia/Lybia	15	1.891	Azerbaijan	43	327	Svizzera/Switzerland	21	625
27	Angola	13	1.883	Malesia/Malaysia	40	325	Malesia/Malaysia	32	544
28	Emirati Arabi Uniti/UAEs	22	1.873	Turchia/Turkey	46	311	Francia/France	33	562
29	Brasile/Brazil	13	1.868	Venezuela	7	304	India	21	548
30	Danimarca/Denmark	12	1.489	Nigeria	29	292	Romania	11	445
	Altri/Others	233	23.848	Altri/Others	960	8.603	Altri/Others	771	11.146
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>2.395</b>	<b>384.499</b>		<b>2.960</b>	<b>55.648</b>		<b>4.202</b>	<b>91.474</b>

Navi di almeno 1.000 gt per nazionalità dell'armatore *Ships of 1,000 gt and over by nationality of owner*

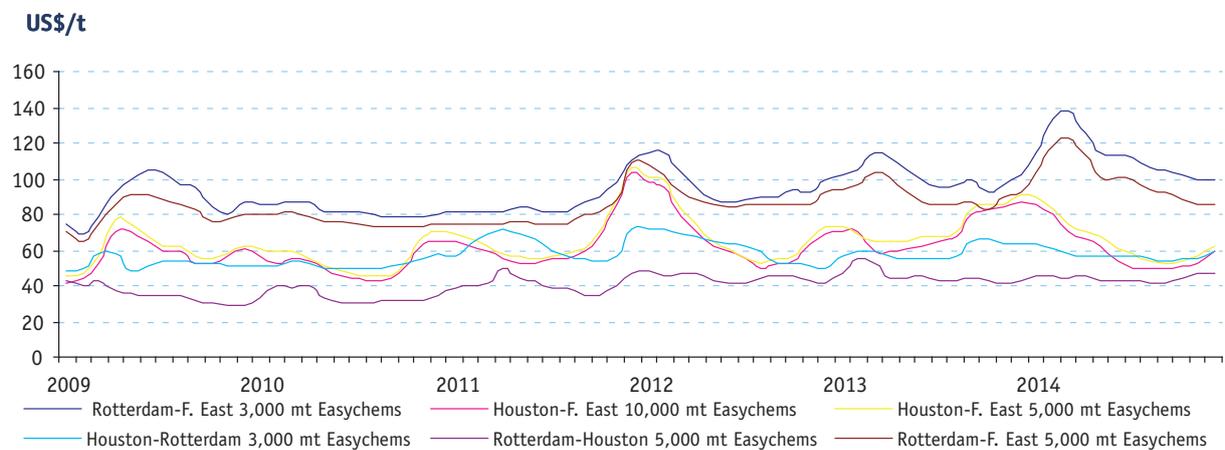
Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*



## Andamento dei noli delle navi cisterna *Tanker ships charter market performance*



## Andamento dei noli delle navi chimichiere *Chemical ships charter market performance*



Fonte/Source: Clarkson Research Services Limited

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

Fine anno <i>End of the year</i>	LNG						LPG					
	2013			2014			2013			2014		
	N.	Mln. dwt	000 m <sup>3</sup>	N.	Mln. dwt	000 m <sup>3</sup>	N.	Mln. dwt	000 m <sup>3</sup>	N.	Mln. dwt	000 m <sup>3</sup>
Flotta <i>Existing fleet</i>	385	30,4	55,2	415	32,7	60,3	1.254	16,6	21,3	1.277	16,9	22,3
Ordini ai cantieri <i>Orderbook</i>	120	9,9	18,7	160	12,8	24,5	1.182	2,19	5,8	232	4,44	10,7
Consegne di nuove navi <i>Deliveries</i>	18	1,36	2,5	33	0,27	5,3	49	1,06	1,5	53	0,06	1,1
Demolizioni <i>Demolition sales</i>	5	0,25	4,1	3	0,11	2,7	16	0,10	0,9	29	0,04	1,7

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Services Limited *Confitarma processing of Clarkson Research Services Limited data*



## Traffico marittimo di LNG e LPG *Maritime traffic of LNG and LPG*

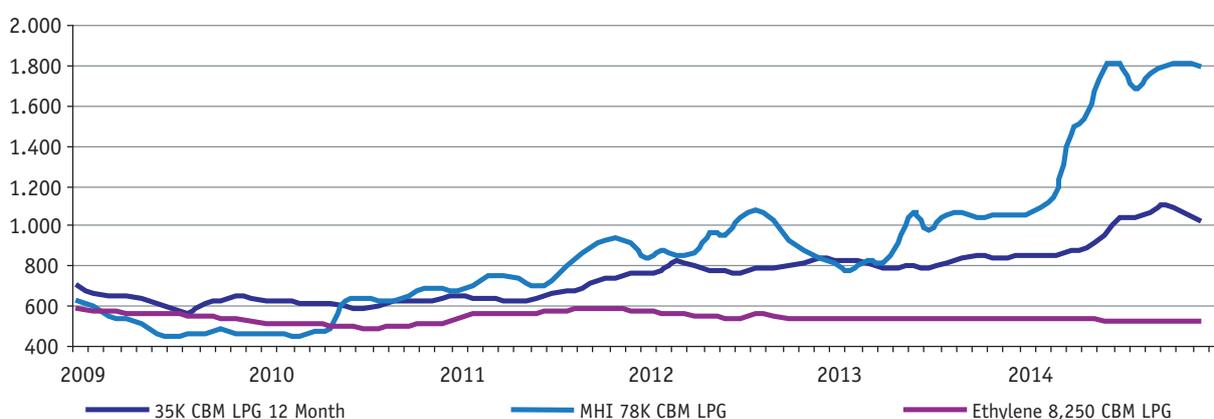
Mln. ton



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Services Limited *Confitarma processing of Clarkson Research Services Limited data*

## Andamento dei noli delle navi LPG *LPG ships charter market performance*

Months Timecharter Rates, \$000/Month



Fonte/Source: Clarkson Research Services Limited

## Flotta mondiale di navi portarinfuse *World bulk carrier fleet*

Fine anno/End of the year	2013		2014	
	N.	Mln. dwt	N.	Mln. dwt
Flotta/Existing fleet	10.014	724,1	10.313	756,1
Ordini ai cantieri/Orderbook	2.155	172,9	2.052	171,2
Consegne di nuove navi/Deliveries	796	62,8	610	48,2
Demolizioni/Demolition sales	431	23,3	309	16,1

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Studies *Confitarma processing of Clarkson Research Studies data*



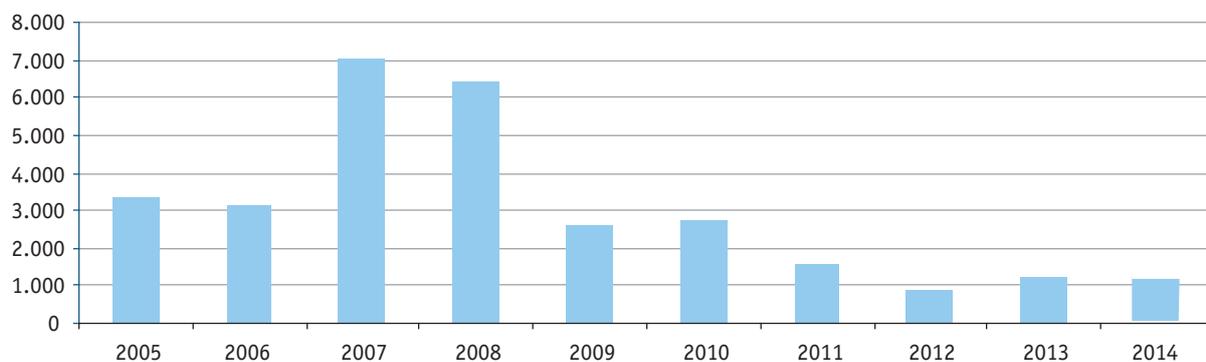
## Principali flotte mondiali di navi portarinfuse *World leading bulk carrier fleets*

	Paesi/Countries	N.	dwt
1	Giappone/Japan	1.600	148.985.103
2	Grecia/Greece	1.677	131.898.746
3	Cina/China	1.423	96.112.306
4	Corea del Sud/Korea Rep. of	380	45.091.887
5	USA	322	26.394.628
6	Regno Unito/UK	218	26.359.977
7	Germania/Germany	359	24.983.405
8	Hong Kong	375	24.689.023
9	Taiwan	289	22.333.926
10	Singapore	242	18.066.747
11	Turchia/Turkey	245	13.004.796
12	Brasile/Brazil	43	10.310.500
13	India	132	9.442.962
<b>14</b>	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>119</b>	<b>9.171.340</b>
15	Norvegia/Norway	126	8.231.757
16	Monaco	58	6.751.904
17	Belgio/Belgium	56	5.985.263
18	Danimarca/Denmark	84	4.224.825
19	Canada	67	3.294.821
20	Tailandia/Thailand	68	2.911.459
21	Indonesia	48	2.441.823
22	Svizzera/Switzerland	69	2.403.127
23	Vietnam	110	2.219.668
24	Polonia/Poland	55	2.204.619
25	Iran	33	1.931.369
26	Paesi Bassi/Netherlands	39	1.905.355
27	Croazia/Croatia	33	1.697.894
28	Cipro/Cyprus	31	1.628.309
29	Oman	4	1.601.743
30	Emirati Arabi Uniti/UAEs	35	1.581.563
	Altri/Others	849	27.414.157
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>9.587</b>	<b>718.706.355</b>

Navi di almeno 1.000 gt per nazionalità dell'armatore *Ships of 1,000 gt and over by nationality of owner*

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*

## Baltic dry index



Media annuale ultimi 10 anni / *Annual average last 10 years*



## Principali flotte mondiali di navi portacontenitori *World leading container fleets*

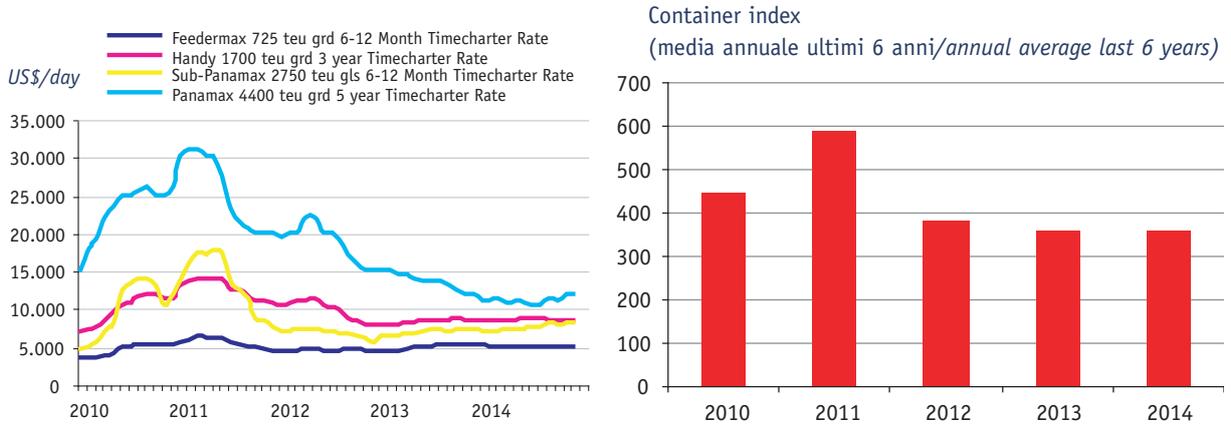
	Paesi/Countries	N.	GT	DWT
1	Germania/Germany	1.464	52.483.427	61.295.083
2	Danimarca/Denmark	262	17.260.508	19.330.813
3	Grecia/Greece	302	15.189.821	17.304.536
4	Giappone/Japan	290	13.646.152	14.882.322
5	Cina/China	332	13.503.789	15.253.226
6	Svizzera/Switzerland	176	11.363.353	12.861.358
7	Singapore	229	10.091.262	11.315.753
8	Taiwan	226	9.847.666	10.797.025
9	Francia/France	115	8.028.480	8.814.764
10	Corea del Sud/Korea Rep. of	163	5.829.989	6.704.737
11	Regno Unito/UK	125	5.593.538	6.358.644
12	Canada	81	5.201.190	5.838.396
13	Hong Kong	83	4.104.461	4.540.852
14	USA	104	3.569.372	3.987.880
15	Kuwait	26	2.226.859	2.350.702
16	Israele/Israel	33	1.820.961	2.132.523
17	Cipro/Cyprus	43	1.328.387	1.580.876
18	Cile/Chile	19	1.249.612	1.382.898
19	Indonesia	147	1.182.371	1.542.760
20	Iran	26	1.003.392	1.209.987
21	Turchia/Turkey	68	920.459	1.144.069
22	Norvegia/Norway	31	809.515	975.258
23	Paesi Bassi/Netherlands	47	548.076	689.894
24	Tailandia/Thailand	41	524.572	682.443
25	Emirati Arabi Uniti/UAEs	27	402.897	509.965
26	Lussemburgo/Luxembourg	7	363.104	453.529
27	Monaco	6	296.333	370.062
28	Belgio/Belgium	9	265.172	341.305
29	Australia	5	255.609	295.446
30	Spagna/Spain	5	253.770	272.330
	Altri/Others	513	11.155.823	13.155.446
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>5.005</b>	<b>200.319.920</b>	<b>228.374.882</b>

Navi di almeno 1.000 gt per nazionalità dell'armatore *Ships of 1,000 gt and over by nationality of owner*

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*



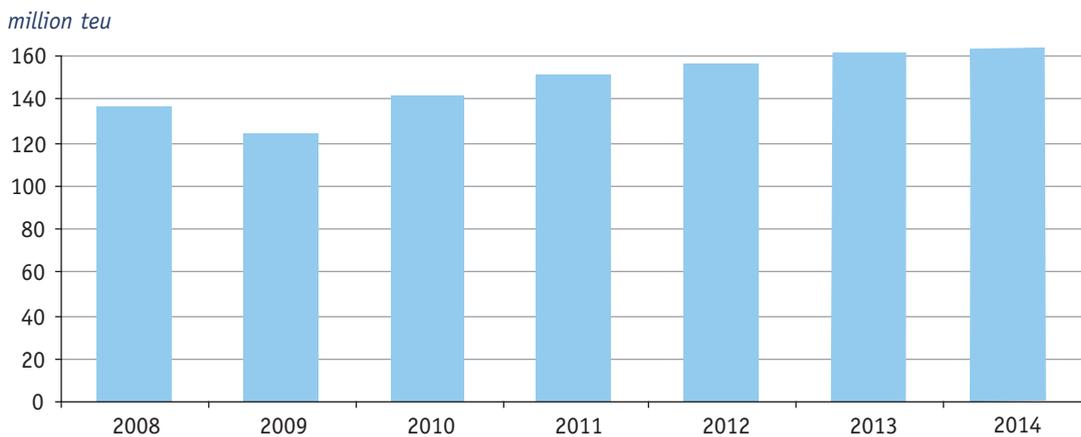
## Andamento dei noli delle navi portacontenitori *Container ships charter market performance*



Fonte/Source: Clarkson Research Services Limited

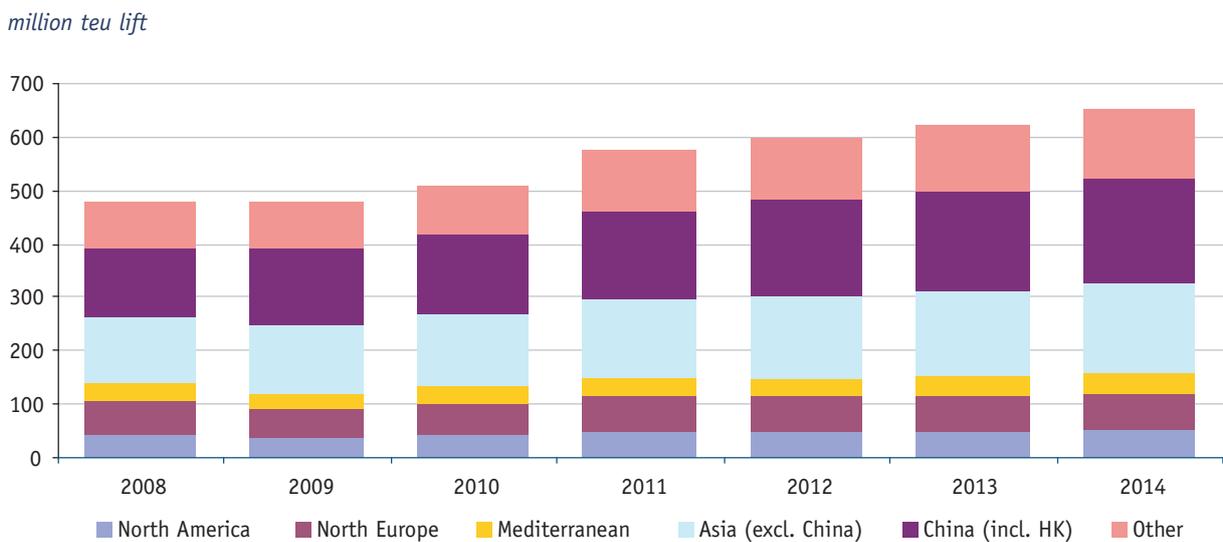
Fonte/Source: Banchemo Costa

## Traffico mondiale di contenitori *World container traffic*



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Services Limited *Confitarma processing of Clarkson Research Services Limited data*

## Traffico di contenitori per aree geografiche *Container traffic by geographic area*



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Services Limited *Confitarma processing of Clarkson Research Services Limited data*



## Principali flotte mondiali di navi traghetti

### World leading ro-ro fleets

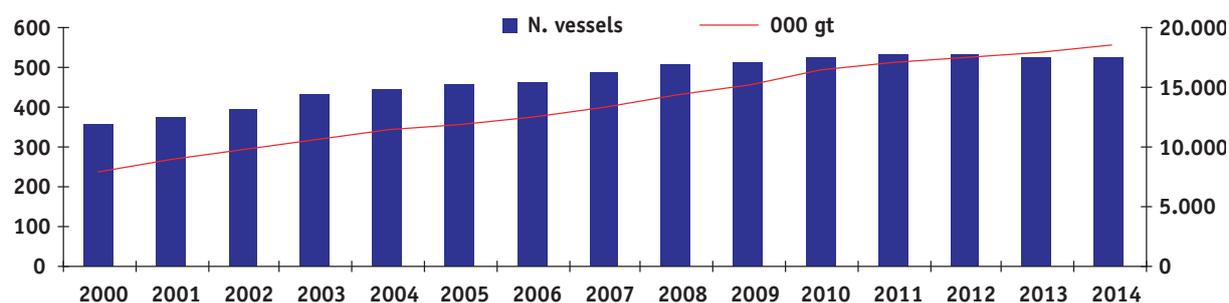
	Paesi/Countries	Passenger ro-ro cargo		Ro-ro cargo		Totale Total	
		N.	GT	N.	GT	N.	GT
1	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>190</b>	<b>2.361.156</b>	<b>55</b>	<b>2.395.613</b>	<b>245</b>	<b>4.756.769</b>
2	Giappone/Japan	263	908.613	77	564.913	340	1.473.526
3	Svezia/Sweden	58	816.761	23	596.912	81	1.413.673
4	Cina/China	117	1.224.099	10	56.702	127	1.280.801
5	Regno Unito/UK	109	917.862	15	325.827	124	1.243.689
6	Panama	58	549.744	84	555.267	142	1.105.011
7	Finlandia/Finland	46	560.822	32	518.231	78	1.079.053
8	Grecia/Greece	184	1.001.366	5	33.471	189	1.034.837
9	Norvegia/Norway	296	654.993	5	288.523	301	943.516
10	Danimarca/Denmark	75	501.766	15	415.506	90	917.272
11	Francia/France	48	732.704	10	137.368	58	870.072
12	Turchia/Turkey	72	157.984	34	612.144	106	770.128
13	Malta	14	151.776	25	562.750	39	714.526
14	Usa	105	290.615	11	372.331	116	662.946
15	Paesi Bassi/Netherlands	18	279.586	18	333.266	36	612.852
16	Cipro/Cyprus	36	486.276	8	115.766	44	602.042
17	Bahamas	29	512.602	9	87.211	38	599.813
18	Indonesia	205	422.633	33	175.157	238	597.790
19	Spagna/Spain	44	529.183	6	47.124	50	576.307
20	Arabia Saudita/Saudi Arabia	14	94.637	12	347.418	26	442.055
	Altri/Others	844	3.245.130	333	2.926.410	1.177	6.171.540
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>2.825</b>	<b>16.400.308</b>	<b>820</b>	<b>11.467.910</b>	<b>3.645</b>	<b>27.868.21</b>

Incluse/Included Passenger/Ferry, Passenger ro-ro cargo, Passenger ro-ro/Cargo Ferry and ro-ro freight/passenger ships

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Services Limited  
Confitarma processing of Clarkson Research Services Limited data

## Evoluzione della flotta crocieristica mondiale

### World cruise fleet evolution



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay / Confitarma processing of IHS Fairplay data



# La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

## European shipping and Union maritime policy

### Flotta dell'Unione europea *European Union fleet*

31 dicembre 2014 *December 31<sup>st</sup>, 2014* (incl. Norvegia/Norway)

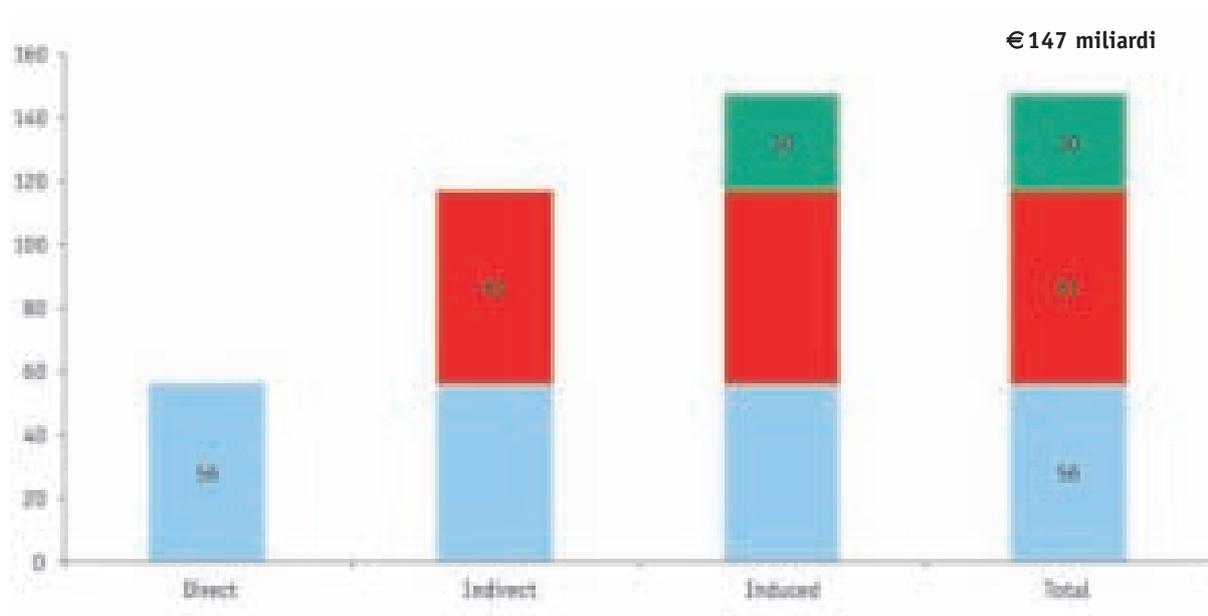
	Bandiera/Flag Navi/Ships > 100 gt			Nazionalità/Nationality Navi/Ships > 1.000 gt				
	Paesi/Countries	N.	gt	dwt	Paesi/Countries	N.	gt	dwt
1	Malta	1.936	56.238.637	86.259.921	Grecia/Greece	3.609	157.918.618	272.706.359
2	Grecia/Greece	1.305	42.347.060	74.957.232	Germania/Germany	3.384	86.034.472	114.668.640
3	Cipro/Cyprus	1.036	21.078.582	32.143.744	Regno Unito/UK	1.304	47.573.925	67.003.245
4	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>1.573</b>	<b>16.239.447</b>	<b>16.349.879</b>	Danimarca/Denmark	904	28.445.022	34.399.116
5	Danimarca/Denmark	849	14.557.957	16.237.710	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>773</b>	<b>17.602.336</b>	<b>21.857.926</b>
6	Regno Unito/UK	1.432	13.461.709	12.621.945	Belgio/Belgium	265	11.885.299	19.160.749
7	Germania/Germany	678	11.116.602	11.969.081	Francia/France	505	11.844.737	11.654.496
8	Paesi Bassi/Netherlands	1.352	7.616.240	7.458.444	Paesi Bassi/Netherlands	1.003	9.508.555	10.547.843
9	Belgio/Belgium	245	5.311.633	8.143.485	Svezia/Sweden	318	7.204.860	6.445.283
10	Francia/France	824	5.799.227	6.447.062	Cipro/Cyprus	216	4.688.572	5.909.164
11	Portogallo/Portugal	550	4.598.727	5.696.921	Spagna/Spain	310	2.841.554	2.616.010
12	Lussemburgo/Luxembourg	183	3.094.779	2.784.478	Finlandia/Finland	117	2.170.811	1.766.650
13	Svezia/Sweden	407	2.705.648	1.301.119	Polonia/Poland	109	1.794.192	2.544.540
14	Spagna/Spain	1.157	2.547.858	1.721.284	Croazia/Croatia	92	1.742.789	2.891.394
15	Finlandia/Finland	279	1.670.910	1.051.738	Estonia	76	879.124	284.921
16	Croazia/Croatia	304	1.305.395	2.115.972	Irlanda/Irish Republic	72	793.115	946.681
17	Lituania/Lithuania	94	411.709	260.393	Bulgaria	49	700.794	1.058.565
18	Estonia	96	359.363	57.297	Lettonia/Latvia	52	601.773	925.840
19	Irlanda/Irish Republic	257	266.359	299.026	Portogallo/Portugal	55	598.279	897.373
20	Lettonia/Latvia	117	209.379	74.547	Romania	46	524.213	717.566
21	Bulgaria	75	146.915	133.599	Lussemburgo/Luxembourg	56	496.306	453.529
22	Polonia/Poland	173	98.266	43.153	Slovenia	15	387.110	620.442
23	Romania	75	82.911	40.390	Lituania/Lithuania	49	222.163	218.206
24	Slovenia	5	1.785	0	Austria	15	152.500	253.438
25	Austria	0	0	0	Malta	15	57.700	27.025
26	Repubblica Ceca/Czech Republic	0	0	0	Repubblica Ceca/Czech Republic	0	0	0
27	Slovacchia/Slovakia	0	0	0	Slovacchia/Slovakia	0	0	0
	Registro di Gibilterra/Gibraltar Reg.	309	3.218.693	3.641.155	Registro di Gibilterra/Gibraltar Reg.	0	0	0
	Norvegia/Norway	1.953	15.915.714	17.108.862	Norvegia/Norway	2.131	37.964.941	40.178.274
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>17.264</b>	<b>230.401.505</b>	<b>308.918.437</b>	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>15.540</b>	<b>434.633.760</b>	<b>620.753.275</b>
	% sul totale mondiale % on world total	16%	20%	19%		31%	38%	37%

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS-Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*



## Impatto del valore aggiunto dell'industria europea della navigazione, 2013

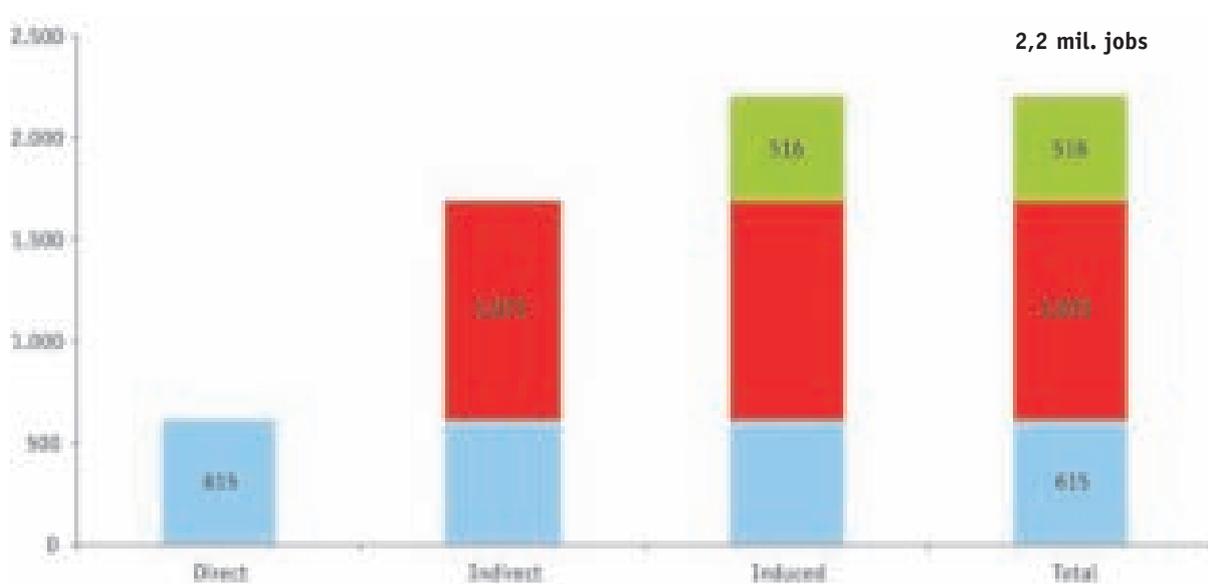
The total GVA impact of the Eu shipping industry, 2013



Fonte/Source: Oxford Economics 2015

## Impatto dell'occupazione dell'industria europea della navigazione, 2013

The employment impact of the Eu shipping industry, 2013



Fonte/Source: Oxford Economics 2015



## Commercio dell'Unione europea per modo di trasporto *Eu trade by mode of transport*

Gennaio-Dicembre 2014 *January-December 2014*

	Importazioni <i>Import</i>		Esportazioni <i>Export</i>		Totale <i>Total</i>	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Mare/Sea	1.183.502.110	74	508.228.221	79	1.691.730.331	75
Treno/Rail	69.315.529	4	18.056.261	3	87.371.790	4
Strada/Road	59.666.439	4	86.012.976	13	145.679.415	6
Aereo/Air	3.972.375	0	15.125.430	2	19.097.805	1
Idrovie/Inland waterways	8.295.825	1	8.572.089	1	16.867.914	1
Altri/Others	279.364.932	17	4.375.127	1	283.740.059	13
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>1.604.117.210</b>	<b>100</b>	<b>640.370.104</b>	<b>100</b>	<b>2.244.487.314</b>	<b>100</b>

Secondo i dati Eurostat, nel 2014 il commercio estero dell'Ue è pari a 2,244 miliardi di tonnellate, di cui il 75% (1,691 Mld tonn.) utilizza la via marittima.

Ai primi posti nell'interscambio europeo via mare sono Paesi Bassi (316,4 mil Tonn), Germania (316 mil. Tonn.) Spagna (239 mil. Tonn) e Italia (234 mil. Tonn.).

Inoltre, il 40% degli scambi intracomunitari avvengono via mare.

Fonte/Source: Eurostat 2015

## Importazioni dell'Unione europea per modo di trasporto

*Eu imports by mode of transport*

	Totale <i>Total</i>		Mare <i>Sea</i>		Treno <i>Rail</i>		Strada <i>Road</i>		Aereo <i>Air</i>		Idrovie <i>Inland Waterways</i>		Altri <i>Others</i>	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Austria	23.325.915		4.824.428	21	1.714.976	7	2.606.414	11	51.555	0,2	2.349.834	10	11.778.708	50
Belgio/Belgium	80.910.382		63.896.359	79	26.858	0	4.096.858	5	202.700	0,3	1.594.777	2	11.092.830	14
Bulgaria	14.367.603		10.904.789	76	346.153	2	2.039.649	14	6.689	0,0	1.068.054	7	2.269	0
Cipro/Cyprus	1.405.037		1.401.695	100	0	0	2	0	3.328	0,2	0	0	12	0
Croazia/Croatia	6.987.492		4.141.320	59	164.359	2	2.413.106	35	2.701	0,0	243.751	3	22.255	0
Danimarca/Denmark	21.528.169		17.980.494	84	6.401	0	755.168	4	45.396	0,2	0	0	2.740.710	13
Estonia	3.099.247		1.098.139	35	749.394	24	765.304	25	6.017	0,2	0	0	480.393	16
Finlandia/Finland	34.861.641		22.190.656	64	7.532.123	22	2.538.836	7	20.229	0,1	437.475	1	2.142.322	6
Francia/France	140.581.600		128.109.860	91	65.281	0	6.009.308	4	343.413	0,2	227.322	0	5.826.416	4
Germania/Germany	227.153.119		120.172.664	53	1.344.953	1	11.124.100	5	922.766	0,4	369.469	0	93.219.167	41
Grecia/Greece	35.133.442		32.646.890	93	43.163	0	815.142	2	11.432	0,0	0	0	1.616.815	5
Irlanda/Ireland	13.303.555		13.184.753	99	43	0	60.515	0	41.946	0,3	0	0	16.298	0
<b>ITALIA/Italy</b>	<b>176.672.051</b>		<b>145.199.535</b>	<b>82</b>	<b>654.282</b>	<b>0</b>	<b>3.460.020</b>	<b>2</b>	<b>218.480</b>	<b>0,1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>27.139.734</b>	<b>15</b>
Lettonia/Latvia	4.851.235		1.539.552	32	1.930.206	40	444.643	9	3.994	0,1	0	0	932.840	19
Lituania/Lithuania	17.897.069		9.539.942	53	5.622.907	31	910.423	5	3.233	0,0	0	0	1.820.564	10
Lussemburgo/Luxembourg	151.702		84.995	56	6.796	4	39.316	26	19.695	13,0	0	0	900	1
Malta	927.305		925.346	100	0	0	0	0	1.959	0,2	0	0	0	0
Paesi Bassi/Netherlands	248.546.217		207.113.513	83	743.654	0	2.463.191	1	819.652	0,3	509.591	0	36.896.616	15
Polonia/Poland	65.043.435		22.455.149	35	20.963.536	32	3.818.779	6	58.807	0,1	2.389	0	17.744.775	27
Portogallo/Portugal	24.956.069		24.849.359	100	6.845	0	68.254	0	30.398	0,1	0	0	1.213	0
Regno Unito/UK	175.624.697		155.178.681	88	71	0	416.123	0	740.022	0,4	0	0	19.289.800	11
Rep. Ceca/Czech Rep.	20.969.555		43.483	0	7.978.623	38	2.171.774	10	15.515	0,1	0	0	10.760.160	51
Rep. Slovacca/Slovakia	19.293.121		710.659	4	9.225.662	48	612.454	3	43.371	0,2	9.225	0	8.691.750	45
Romania	20.346.287		13.804.927	68	3.410.356	17	2.027.026	10	21.274	0,1	696.755	3	385.949	2
Slovenia	6.815.538		4.695.550	69	507.735	7	1.282.053	19	4.396	0,1	0	0	325.804	5
Spagna/Spain	164.581.639		149.057.693	91	3.900	0	824.349	1	203.327	0,1	0	0	14.492.370	9
Svezia/Sweden	36.863.150		27.751.679	75	2.614.737	7	5.462.185	15	81.557	0,2	0	0	952.992	3
Ungheria/Hungary	17.920.938		0	0	3.652.515	20	2.441.447	14	48.523	0,3	787.183	4	10.991.270	61
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>1.604.117.210</b>		<b>1.183.502.110</b>	<b>74</b>	<b>69.315.529</b>	<b>4</b>	<b>59.666.439</b>	<b>4</b>	<b>3.972.375</b>	<b>0,2</b>	<b>8.295.825</b>	<b>1</b>	<b>279.364.932</b>	<b>17</b>

Fonte/Source: Eurostat 2015



## Esportazioni dell'Unione europea per modo di trasporto

*Eu exports by mode of transport*

	Totale <i>Total</i>		Mare <i>Sea</i>		Treno <i>Rail</i>		Strada <i>Road</i>		Aereo <i>Air</i>		Idrovie <i>Inland Waterways</i>		Altri <i>Others</i>	
	tonn.		tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Austria	9.825.835		4.238.354	43	1.360.297	14	3.906.063	40	86.520	1	223.197	2	11.404	0
Belgio/ <i>Belgium</i>	49.024.228		41.199.583	84	385.836	1	3.422.090	7	869.931	2	3.145.706	6	1.082	0
Bulgaria	13.284.245		10.617.951	80	572.284	4	1.997.707	15	32.470	0	62.157	0	1.676	0
Cipro/ <i>Cyprus</i>	1.800.332		1.726.591	96	0	0	10.353	1	63.387	4	0	0	1	0
Croazia/ <i>Croatia</i>	5.324.755		1.959.271	37	277.497	5	2.880.073	54	2.454	0	50.334	1	155.126	3
Danimarca/ <i>Denmark</i>	8.125.614		6.327.666	78	509	0	1.188.411	15	77.321	1	33	0	531.674	7
Estonia	3.095.198		2.035.918	66	469.906	15	539.905	17	49.452	2	0	0	17	0
Finlandia/ <i>Finland</i>	16.982.458		13.997.291	82	427.533	3	2.382.957	14	132.641	1	31.847	0	10.189	0
Francia/ <i>France</i>	55.097.403		43.034.515	78	430.020	1	8.377.367	15	1.595.884	3	977.231	2	682.386	1
Germania/ <i>Germany</i>	88.910.941		58.455.808	66	4.287.191	5	19.846.449	22	4.019.485	5	1.433.402	2	868.606	1
Grecia/ <i>Greece</i>	25.915.734		23.493.805	91	102.283	0	2.050.797	8	254.370	1	7	0	14.472	0
Irlanda/ <i>Ireland</i>	3.742.621		3.049.617	81	100	0	34.835	1	657.453	18	0	0	616	0
<b>ITALIA/<i>Italy</i></b>	<b>57.808.619</b>		<b>49.267.962</b>	<b>85</b>	<b>825.945</b>	<b>1</b>	<b>6.791.630</b>	<b>12</b>	<b>816.009</b>	<b>1</b>	<b>123</b>	<b>0</b>	<b>106.950</b>	<b>0</b>
Lettonia/ <i>Latvia</i>	4.259.524		2.857.198	67	703.943	17	668.382	16	29.349	1	25	0	627	0
Lituania/ <i>Lithuania</i>	9.165.843		5.099.760	56	1.712.071	19	2.242.516	24	15.055	0	0	0	96.441	1
Lussemburgo/ <i>Luxembourg</i>	1.095.883		770.099	70	98.839	9	219.946	20	6.637	1	158	0	204	0
Malta	156.079		153.520	98	0	0	0	0	2.554	2	0	0	5	0
Paesi Bassi/ <i>Netherlands</i>	67.889.229		60.232.051	89	117.301	0	4.619.747	7	1.343.693	2	1.411.529	2	164.908	0
Polonia/ <i>Poland</i>	20.104.811		10.370.064	52	2.301.480	11	7.303.936	36	57.048	0	937	0	71.346	0
Portogallo/ <i>Portugal</i>	15.458.751		14.660.905	95	3.742	0	208.067	1	584.576	4	168	0	1.293	0
Regno Unito/ <i>UK</i>	42.412.738		41.420.566	98	1.806	0	469.906	1	518.894	1	0	0	1.566	0
Rep. Ceca/ <i>Czech Rep.</i>	4.456.721		1.353.564	30	1.124.711	25	1.860.690	42	106.295	2	2.380	0	9.081	0
Rep. Slovacca/ <i>Slovakia</i>	2.202.837		563.420	26	774.494	35	823.133	37	11.742	1	27.377	1	2.671	0
Romania	20.783.353		17.193.095	83	739.358	4	2.131.516	10	101.813	0	616.925	3	646	0
Slovenia	3.308.116		1.884.385	57	37.254	1	1.365.951	41	6.533	0	0	0	13.993	0
Spagna/ <i>Spain</i>	74.779.238		68.335.654	91	31.279	0	2.641.310	4	3.503.300	5	301	0	267.394	0
Svezia/ <i>Sweden</i>	30.597.755		23.929.608	78	551.345	2	5.312.554	17	100.422	0	55	0	703.771	2
Ungheria/ <i>Hungary</i>	4.761.243		0	0	719.237	15	2.716.685	57	80.142	2	588.197	12	656.982	14
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>640.370.104</b>		<b>508.228.221</b>	<b>79</b>	<b>18.056.261</b>	<b>3</b>	<b>86.012.976</b>	<b>13</b>	<b>15.125.430</b>	<b>2</b>	<b>8.572.089</b>	<b>1</b>	<b>4.375.127</b>	<b>1</b>

Fonte/Source: Eurostat 2015



# Movimento container nei principali porti europei e nord africani

## Container movement in the major European and North African ports

Teu e var. %

Teu and var. %

PORTI/Ports	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	Var.% 2014/13	Var.% 2014/12	Var.% 2014/11	Var.% 2014/10	Var.% 2014/09	Var.% 2014/08	Var.% 2014/07	Var.% 2014/06
	Rotterdam	12.297.570	11.664.000	11.866.000	11.876.920	11.148.000	9.743.290	10.783.825	10.790.829	9.690.052	5,43	3,64	3,54	10,31	26,22	14,04	13,96
Amburgo	9.700.000	9.300.000	8.635.000	9.014.165	7.900.000	7.007.704	9.737.000	9.900.000	8.861.545	4,30	12,33	7,61	22,78	38,42	-0,38	-2,02	9,46
Anversa	8.977.738	8.578.000	8.635.000	8.664.243	8.468.475	7.309.639	8.662.891	8.176.614	7.018.799	4,66	3,97	3,62	6,01	22,82	3,63	9,80	27,91
Bremerhaven	5.795.624	5.831.000	6.115.000	5.915.487	4.871.297	4.535.842	5.500.709	4.912.177	4.450.000	-0,61	-5,22	-2,03	18,97	27,77	5,36	17,98	30,24
Algeciras	4.554.091	4.343.000	4.071.000	3.602.631	2.806.884	3.042.782	3.327.616	3.420.533	3.256.776	4,86	11,87	26,41	62,25	49,67	36,86	33,14	39,83
Valencia	4.441.949	4.328.000	4.470.000	4.327.371	4.206.937	3.653.890	3.602.112	3.042.665	2.612.049	2,63	-0,63	2,65	5,59	21,57	23,32	45,99	70,06
Felixstowe	4.050.000	3.500.000	3.327.000	3.740.000	3.416.000	3.042.782	3.324.310	3.400.000	3.244.640	15,71	21,73	8,29	18,56	33,10	21,83	19,12	24,82
Pireo	3.600.000	3.163.000	2.709.000	490.894	513.319	664.895	433.582	1.383.831	1.403.408	13,82	32,89	633,36	601,32	441,44	730,29	160,15	156,52
Gioia Tauro	2.970.000	3.087.395	2.721.104	2.304.987	2.852.264	2.857.440	3.467.772	3.445.337	2.624.529	-3,80	9,15	28,85	4,13	3,94	-14,35	-13,80	13,16
Malta	2.560.000	2.560.000	2.440.000	2.360.000	2.200.000	1.800.662	2.569.549	2.618.523	2.317.368	0,00	4,92	8,47	16,36	42,17	-0,37	-2,23	10,47
Marsiglia	1.173.919	1.099.247	1.061.000	949.717	954.000	876.757	851.425	1.002.879	946.445	6,79	10,64	23,61	23,05	33,89	37,88	17,05	24,03
Le Havre	2.504.000	2.504.000	2.306.000	2.215.000	2.358.000	664.895	430.000	1.373.138	1.390.000	0,00	8,59	13,05	6,19	276,60	482,33	82,36	80,14
Genova	2.172.944	2.038.940	2.064.083	1.847.102	1.758.858	1.533.627	1.766.605	1.855.026	1.657.113	6,57	5,27	17,64	23,54	41,69	23,00	17,14	31,13
Zeebrugge	2.000.000	2.000.000	1.953.000	2.206.681	2.500.000	1.410.000	1.700.000	1.900.000	1.516.000	0,00	2,41	-9,37	-20,50	41,84	17,65	5,26	31,93
Barcellona	1.893.557	1.720.000	1.757.000	2.034.119	1.945.735	1.800.213	2.569.549	2.610.100	2.318.239	10,09	7,77	-6,91	-2,68	5,19	26,31	-27,45	-18,32
Port Said	4.100.000	4.100.000	3.630.000	4.270.000	3.627.813	3.300.951	3.186.589	2.768.900	2.660.449	0,00	12,95	-3,98	13,02	24,21	28,66	48,07	54,11
Damietta	790.000	688.070	755.651	711.000	1.072.000	1.139.018	1.124.969	894.185	830.050	14,81	4,55	11,11	-26,31	-30,64	-29,78	-11,65	-4,83
Tanger-Med	3.077.750	2.500.000	1.800.000	2.093.408	2.058.430	1.222.000	920.708	600.000	-	23,11	70,99	47,02	49,52	151,86	234,28	412,96	-
Southampton	1.650.000	1.650.000	1.651.000	1.613.000	1.563.000	2.187.616	2.209.713	2.050.000	1.653.493	0,00	-0,06	2,29	5,57	-24,58	-25,33	-19,51	-0,21
Marsaxlokk	2.900.000	2.500.000	2.400.000	2.360.000	2.370.729	2.260.000	2.334.000	1.900.000	-	13,73	20,83	22,88	22,33	28,32	24,25	52,63	-
La Spezia	1.303.017	1.300.432	1.247.518	1.307.274	1.285.155	1.046.063	1.246.139	1.187.040	1.136.664	0,20	4,45	-0,33	1,39	24,56	4,56	9,77	14,64
Sines	1.180.000	900.000	570.000	410.000	382.000	253.500	233.000	150.000	122.000	31,11	107,02	187,80	208,90	365,48	406,44	686,67	867,21
Cagliari	717.016	702.143	627.609	603.236	629.340	736.984	254.617	547.336	687.657	2,12	14,25	18,86	13,93	-2,71	181,61	31,00	4,27
Livorno	577.471	559.000	549.000	637.798	628.489	592.050	779.264	745.567	657.592	3,30	5,19	-9,46	-8,12	-2,46	-25,90	-22,55	-12,18
Trieste	506.007	458.497	408.023	393.186	291.708	271.337	331.316	262.453	217.593	10,36	24,01	28,69	73,46	86,49	52,73	92,80	132,55
Venezia	456.068	448.132	428.126	460.000	393.900	369.474	379.072	329.512	316.641	1,77	6,53	-0,85	15,78	23,44	20,31	38,41	44,03
Napoli	431.682	477.020	546.818	526.768	532.432	515.868	481.521	460.812	444.982	-9,50	-21,06	-18,05	-18,92	-16,32	-10,35	-6,32	-2,99
Salerno	320.000	270.000	208.591	235.209	234.809	269.300	330.373	385.306	359.707	18,52	53,41	36,05	36,28	18,83	-3,14	-16,95	-11,04
Ravenna	222.548	225.000	208.152	215.336	183.053	185.022	214.324	206.580	162.059	-1,09	6,92	3,35	21,58	20,28	3,84	7,73	37,33
Ancona	164.882	152.665	142.213	120.674	110.395	105.503	119.014	87.193	76.221	8,00	15,94	36,63	49,36	56,28	38,54	89,10	116,32
Taranto	148.519	197.317	263.461	604.404	581.936	741.428	786.655	755.934	892.303	-24,73	-43,63	-75,43	-74,48	-79,97	-81,12	-80,35	-83,36
Savona	81.755	74.080	75.283	170.427	196.434	196.317	252.837	242.720	231.489	10,36	8,60	-52,03	-58,38	-58,36	-67,66	-66,32	-64,68
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>87.318.107</b>	<b>82.968.938</b>	<b>79.641.632</b>	<b>78.281.037</b>	<b>74.041.392</b>	<b>65.336.849</b>	<b>73.911.056</b>	<b>73.405.190</b>	<b>63.755.863</b>	<b>5,24</b>	<b>9,64</b>	<b>11,54</b>	<b>17,93</b>	<b>33,64</b>	<b>18,14</b>	<b>18,95</b>	<b>36,96</b>
Total North Range ports	36.770.932	35.373.000	35.251.000	35.470.815	32.387.772	28.596.475	34.684.425	33.779.620	30.020.396	3,95	4,31	3,67	13,53	28,59	6,02	8,86	22,49
Total Italian ports	10.071.909	9.990.621	9.489.981	9.426.401	9.678.773	9.420.413	10.409.509	10.510.816	9.464.550	0,81	6,13	6,85	4,06	6,92	-3,24	-4,18	6,42
Total Spanish ports	10.889.597	10.391.000	10.298.000	9.964.121	8.959.556	8.496.885	9.499.277	9.073.298	8.187.064	4,80	5,74	9,29	21,54	28,16	14,64	20,02	33,01
Total North African ports	7.967.750	7.288.070	6.185.651	7.074.408	6.758.243	5.661.969	5.232.266	4.263.085	3.490.499	9,33	28,81	12,63	17,90	40,72	52,28	86,99	128,27
% traffic North range ports	42,11	42,63	44,26	45,31	43,74	43,77	46,93	46,02	47,09								
% traffic Italian ports	11,53	12,04	11,92	12,04	13,07	14,42	14,08	14,32	14,84								
% traffic Spanish ports	12,47	12,52	12,93	12,73	12,10	13,00	12,85	12,36	12,84								
% traffic North African ports	9,12	8,35	7,08	8,10	7,74	6,48	5,99	4,88	4,00								

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su fonti varie  
Confitarma processing various sources



## Il lavoro a bordo e la formazione

### *On board labour and training*

#### Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane

*Estimated jobs on board Italian ships*

Navi oltre le 100 gt *Ships of 100 gt and over*

<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO</b> <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	<b>5.150</b>
Petroliere <i>Oil tankers</i>	2.225
Gasiere <i>Gas tankers</i>	505
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	2.070
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	350
<b>NAVI DA CARICO SECCO</b> <i>DRY CARGO SHIPS</i>	<b>3.850</b>
Carico generale <i>General cargo</i>	595
Portacontaineri <i>Container ships</i>	420
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	1.760
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	1.075
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI</b> <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	<b>26.935</b>
Crociera <i>Cruise</i>	18.070
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	580
Traghetti <i>Ferries</i>	7.310
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	975
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI</b> <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	<b>3.055</b>
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	2.115
Altri tipi di navi <i>Others</i>	940
<b>TOTALE</b> <i>TOTAL</i>	<b>38.990</b>
di cui: personale alberghiero <i>of which hotel staff</i>	16.095

A fine 2014 i posti di lavoro a bordo della flotta italiana, si stimano pari a 38.990, di cui 23.120 coperti da marittimi italiani o europei e 15.870 da personale non europeo. Su tali posti ruotano circa 54.500 marittimi.

Il rapporto tra personale di terra e posti di lavoro a bordo è stimato pari a uno a cinque, per cui i posti di lavoro a terra sono valutati a fine 2014 in circa 7.800 unità.

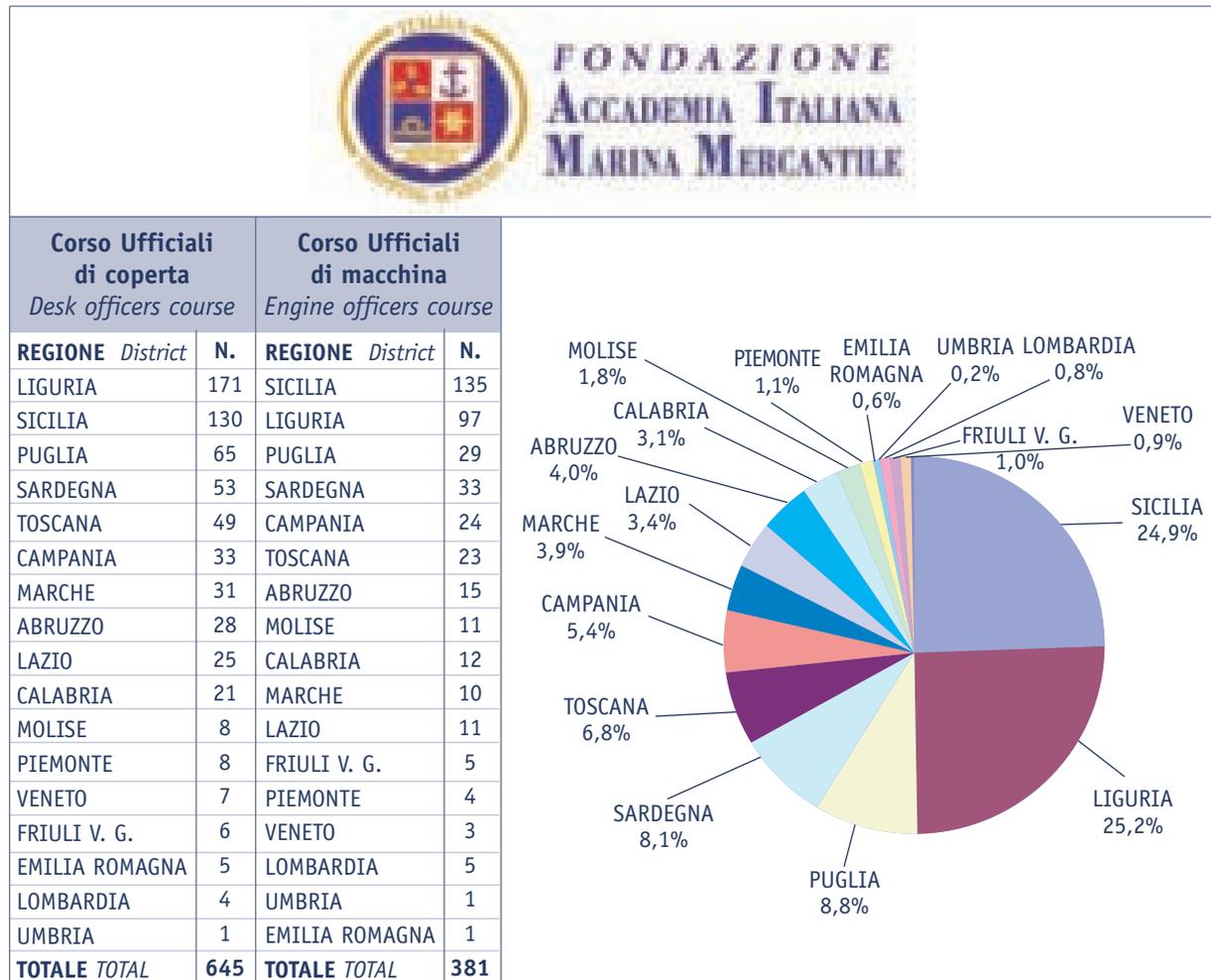
Gli occupati del settore nel 2014 risultano pertanto nel complesso 62mila.

Fonte/Source: Confitarma



## Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova: allievi ufficiali ammessi dal 2005 al 2015 per regione di provenienza

Genoa Italian Academy of Merchant Marine: Cadet's district of origin, 2005-2015



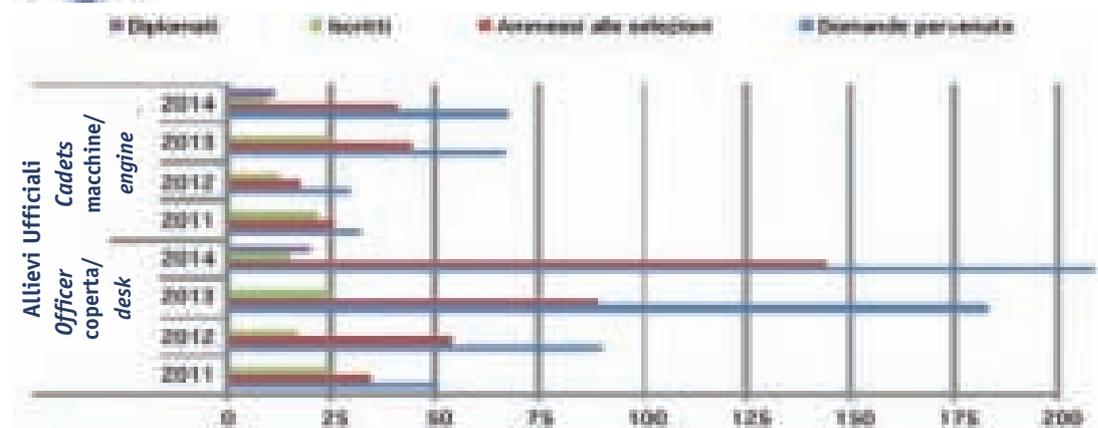
Fonte/Source: Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile

## Istituto Tecnico Superiore Fondazione G. Caboto di Gaeta: allievi dal 2011 al 2014

Gaeta ITS Fondazione G. Caboto: Cadets 2011-2014



**ITS - GIOVANNI CABOTO**  
SCUOLA SUPERIORE DI TECNOLOGIA DEL MARE



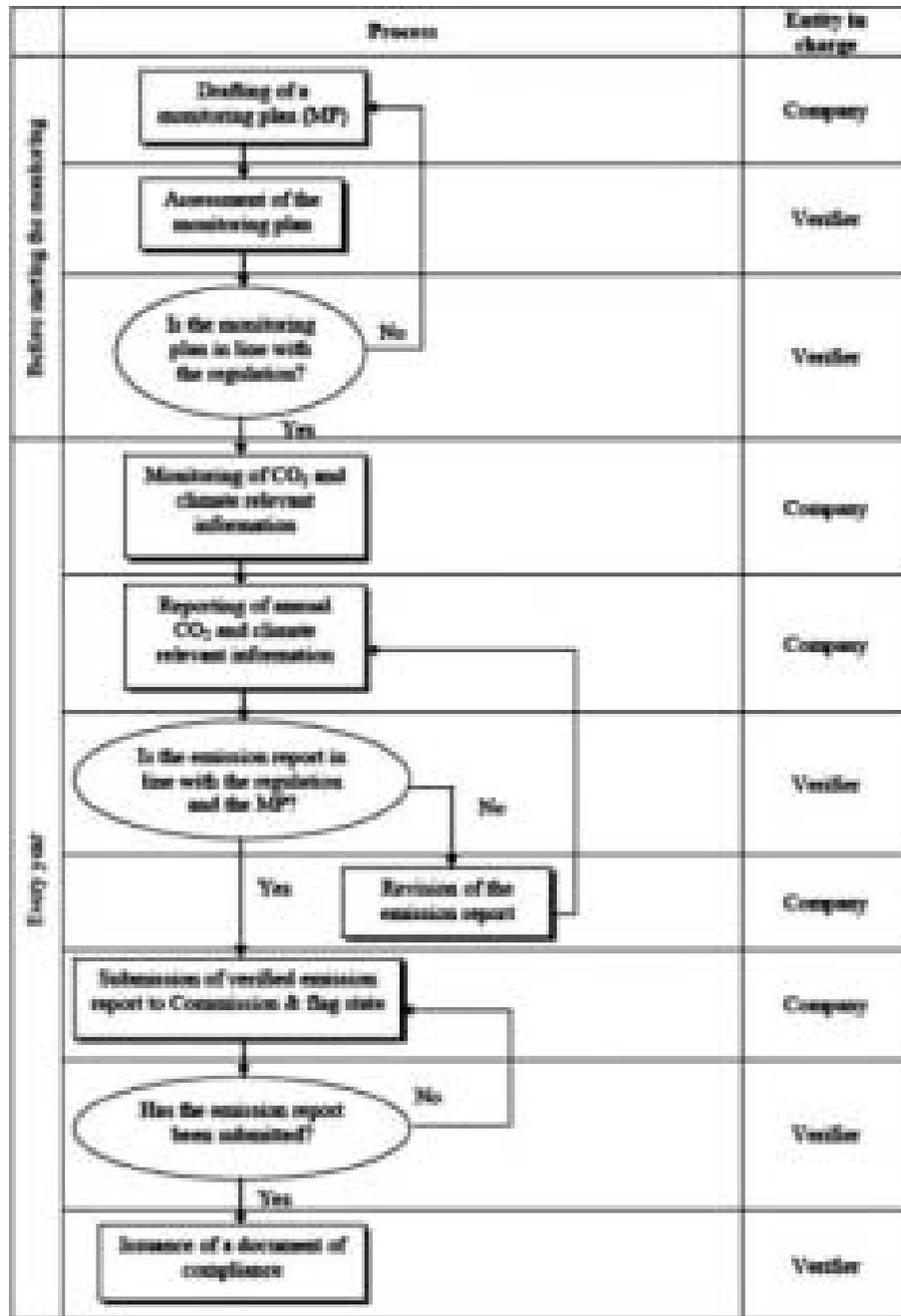
Fonte/Source: Istituto Tecnico Superiore Fondazione G. Caboto di Gaeta



# La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione

## Environmental protection and shipping safety

### MRV (Monitoring Reporting Verification) process

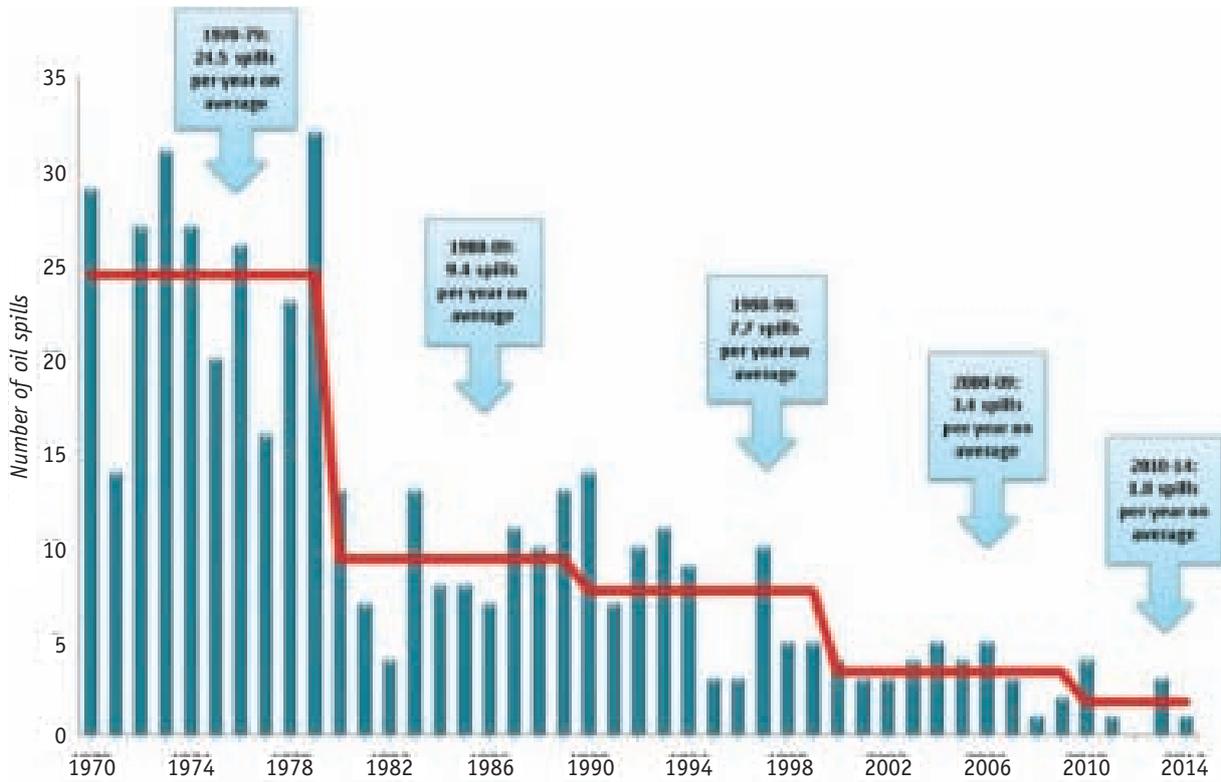


Fonte/Source: Commissione europea European Commission



## Sversamenti di petrolio dal 1970 al 2014

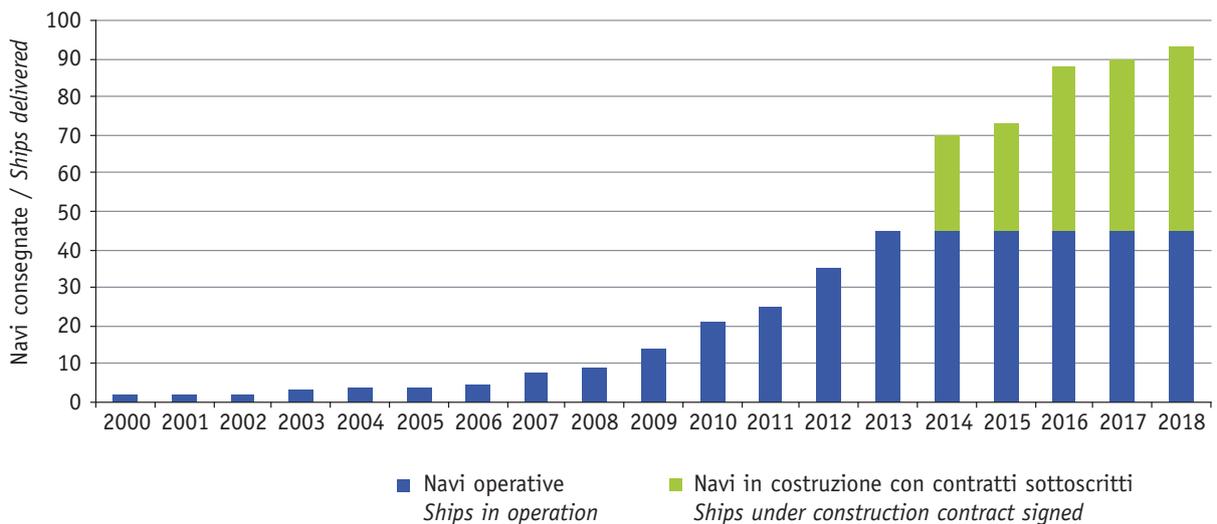
Number of oil spills from 1970 to 2014



Fonte/Source: The International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)

## Sviluppo della flotta con combustibile LNG

Development of LNG fuelled fleet



Fonte/Source: DNV-GL





# The Council Report to the Annual General Meeting

## CONTENTS

### **88 Introduction by Emanuele Grimaldi, President of Confitarma**

#### **89 The Italian merchant marine in 2014**

- 89 Safety and security
- 91 Shipowners and finance
- 91 Tourism from the sea
- 92 Bilateral agreements and international navigation
- 92 Cargo and passenger cabotage and bunkering services
- 93 Rules and competitiveness
- 95 Ports and logistics in Italy

#### **98 International navigation and maritime traffic**

- 98 The world fleet
- 98 Maritime traffic
- 98 Maritime markets

#### **101 European navigation and the EU maritime policy**

- 101 The Italian Presidency of the EU Council
- 101 Short Sea Shipping
- 102 The economic value of the European shipping industry

#### **103 Employment on board and training**

- 103 Industrial relations
- 103 The Solimare Fund
- 104 Entry into force of the *Maritime Labour Convention 2006* in Italy
- 104 Education and training

#### **106 Protection of marine environment and safe navigation**

- 106 Emissions
- 106 National Strategic Plan on the use of LNG
- 106 Ballast water
- 107 Safe Navigation Working Group of the 6<sup>th</sup> Department of the General Command of Port Authorities

#### **108 Confitarma's organisation**

- 108 Young Shipowners



## Introduction by Emanuele Grimaldi, President of Confitarma

**2014** began with great optimism for the signs of recovery of the global economy and the related improvements for the world shipping industry.

Indeed, the forecasts of an end of the crisis have materialized only partially: growth in the United States has even gone well-beyond expectations, but in Japan and in the Euro area, as well as in China and Russia, recovery has not fully occurred yet.

Moreover, low oil prices and the weakness of the euro against the dollar foster trade and are vital factors for actual recovery, especially in the euro area. An equally important factor to this end is the recent policy of monetary expansion put in place by the European Central Bank which, by injecting more capital, has a significant impact on the difficult situation faced by companies, thus favouring relations with the banking sector.

All these factors have different effects on the various sectors of maritime transport: in 2014 the sector of liquid cargo seaborne transport recorded slightly more positive trends, while – due to the persistent surplus of naval tonnage – dry bulk and containerized cargos are still suffering from freight trends which are far from being satisfactory.

The drastic reduction in the bunker fuel price, together with the reduced speed by ships to save fuel, as well as the fact that the total *orderbook* has remained virtually unchanged during the year, are signs that – even for the shipping sector – conditions which may foster recovery are materializing, even though at a slow pace.

These brief considerations outline the general situation of the sector.

Looking to the Italian shipping sector, although in late 2014 a 8% fleet reduction was recorded and it is undeniable that some companies have failed to tackle the severe crisis which has been going on for years, at the end of the first quarter of 2015 the deliveries of new ships led again to an increase of the national fleet. The Italian shipping industry has preserved its position in the world and in Europe: Italy's fleet ranks second in the European Union and fourth in the world among national fleets. I have already explained that this is the real ranking of the world fleet if we consider the so-called *genuine link* between the flag of the vessel and the nationality of the shipowner – a relationship which entails the close connection with the territory and with the whole maritime *cluster*.

Hence I wish to reaffirm once again that thanks to the reform which has introduced the International Registry in Italy, as well as the measures advocated by Europe, it has been possible to curb the fleet reduction and wait for recovery by increasingly improving the levels of safety and quality. This is the reason why it is crucial not to change the pillars on which the competitiveness of the Italian fleet relies – competitiveness which has allowed, also in times of crisis, to keep on investing, creating new jobs and training young people for administrative careers and careers at sea.

We know that the challenge for the future lies in ships which must be ever more technologically advanced, efficient and capable of meeting users' needs with high-quality services: these ships must be able to meet growing needs and requirements, but also to navigate by saving fuel costs up to 10-15% compared to the ships currently in operation, as well as further reduce sulphur emissions in the air. Basically the future is already here and ships can only be "green".

In 2014 and in early 2015, the world shipping industry also suffered significantly from the effects of the severe conflicts in the Middle East and Africa, as well as the *escalating* terrorist actions in the Islamic State's New Caliphate.

Suffice to think of the attack staged in Tunis on March 18, 2015 and of the war in Yemen.

Among all European countries, Italy is the country which has undergone the most tragic situation in terms of migration, which is taking up extraordinary proportions and, according to the UNHCR, is now out of control, with at least 3,500 people who died in their attempt to cross the Mediterranean from North Africa. About 170,000 refugees were helped and assisted, 40,000 of whom were rescued by merchant ships. Nevertheless this number could increase dramatically in 2015.

The whole shipping industry thinks that EU Member States have a collective responsibility to face this situation and must take urgent action to prevent further losses of human lives. It is not acceptable for this situation to be tackled with a continuous – and, hence, not extraordinary – recourse to merchant ships operating in the area. "Feeding the Planet – Energy for Life" is the theme of Expo 2015, the Universal Exhibition held in Milan from May 1 to October 31, 2015. Therefore, for six months, Italy will be at the centre of the world to draw attention to the vital need for supplying healthy, safe and sufficient food to the huge and growing number of people living on the planet. Producing and distributing the food resources of the planet are huge challenges, the size and complexity of which are not perceived by everybody.

On the occasion of this universal event, I believe we should look to the sea, which covers two-thirds of the earth, as a huge highway to transport everywhere what is needed to live. We should also think of the essential



role that sea transport plays in the challenge to feed the planet. Indeed, most of the food and agricultural commodities are transported by sea: suffice to think of wheat, rice, coffee, fruit, water and many other agricultural products or foodstuffs which reach their destinations by sea routes.

Moreover it is now well-known that 90% of international trade takes place by sea and the statement whereby “without the shipping industry half of the planet would freeze to death and the remaining half would starve” always holds true.

## The Italian merchant marine in 2014

### Safety and security

The shipping industry is strongly committed to addressing the various issues related to safe navigation, which is regulated in detail by many international, EU and national rules.

The Italian shipping sector participates in the works of the Maritime Safety Committee (MSC) and the Maritime Environmental Protection Committee (MEPC), in the main technical committees of the International Maritime Organization (IMO), as well as in other international and European organizations which devote great attention to safety and security, both to closely monitor the evolution of international regulations, by supporting the Italian representatives to London and to contribute to analyses and possible exchange of views, especially on regulations which may affect the shipping industry .

Until 2001 the management problems that the shipping industry had to face in terms of safety and security were linked to the concept of *safety*, namely the set of rules applicable to the construction and operation of ships for safe navigation and the protection of marine environment.

Following the attack against the Twin Towers on September 11, 2001, the concept of *security* was introduced, namely a set of mandatory measures applicable to shipping companies, ships and ports to prevent the risks arising from acts of terrorism, sabotage and piracy.

**THE EMERGENCY SITUATION IN LIBYA: THE SAR OPERATION IN THE MEDITERRANEAN.** The matter of rescuing human lives at sea fully falls within the scope of maritime safety, because it is closely connected with safe navigation. This is reaffirmed by what is enshrined in the SAR (Search and Rescue) Convention, the preamble to which emphasizes the commitment undertaken by the States Parties to the Conference for adopting the Safety of Lives aboard Ships (SOLAS) Convention to coordinate the activities of the organizations operating at sea for the rescue of people in distress. It also underlines that the States have to organize adequate and efficient rescue services. Italy is one of the countries having the most adequate and efficient SAR service, as demonstrated by the rescue of thousands of migrants during the recurrent migration emergencies at sea.

In this connection, at first within the framework of the *Mare Nostrum* mission and subsequently within the framework of Triton, the shipping sector has always responded promptly and immediately to the requests for intervention to rescue migrants in distress, thus contributing to the rescue of about 42,000 people out of the total number of 170,000 people rescued in 2014.

The continuous recourse to merchant ships to rescue migrants also underlines that the conditions are no longer appropriate to face the severity of the problem: suffice to recall the case of a supply vessel operating for an oil platform which in 2014 was called 62 times for rescue operations and in early 2015 received more than 26 calls and picked up and rescued up to 1,200 refugees at a time. with only 10 crew members. Besides the *safety* and health and hygiene problems, there are also the potentially more severe problems relating to maritime security, considering the possible terrorist infiltration among migrants.

There are frequent cases of crews complaining about the fact that the situation is untenable, who sometimes refuse operating on these routes or ask for landing.

This situation has been raised by Confitarma in the appropriate national and international fora, especially after the alarm sounded by the High Commissioner for Refugees who estimates that in 2015 there will be over one million refugees wishing to flee the Libyan coast on board ramshackle boats to cross the Mediterranean heading for the Italian coast.

On various occasions Confitarma has stressed the difficulties incurred in dealing with the humanitarian emergency in the Mediterranean, which is increasingly involving merchant ships with severe risks for their crews, as well as significant economic losses. It has also taken action to involve the Presidency of the Council of Ministers, as well as the Ministers for Transport, Internal Affairs and Justice, but so far it has received no feedback or response to its requests for meetings and in-depth analysis on the subject.

In line with the alarm raised by the Italian shipping industry, in March 2015 the European Community Shipowners' Associations (ECSA) and the International Chamber of Shipping (ICS), together with the unions ETF



(European Transport Workers' Federation) and ITF (International Transport Workers' Federation), and with the support of BIMCO, Intercargo, Interferry, InterManager and Intertanko sent a letter to the leaders of the 28 EU Member States to urge immediate collective action to tackle the growing humanitarian crisis in the Mediterranean – completely out of control – by calling on the EU Member States to give top priority to the increase of resources for SAR operations in the Mediterranean, considering the large and growing number of potentially dangerous rescue operations carried out by merchant ships. The shipping industry believes that there should be a corresponding increase in financial resources allocated by the government for SAR operations to deal with this severe humanitarian crisis. In practice this means that all EU Member States must share the financial burden, with a view to preventing the loss of thousands of human lives. In addition, the letter suggested that the European Union and the international community should provide to refugees and migrants alternative means to be safe, without having to risk their lives crossing the Mediterranean in ramshackle boats.

Following the terrible tragedy involving the loss of over 800 human lives in the Strait of Sicily, on April 27, 2015 the EU Council of Ministers adopted a series of measures to stem the humanitarian crisis in the Mediterranean. The European and world shipping industry has appreciated the decision taken by European leaders to triple the resources for Triton and to increase operational means, including ships and aircraft. Nevertheless, at the same time, it has underlined that – considering that Triton remains within the scope and mandate of Frontex – there are still severe problems on how to fully ensure the immediate prevention of further losses of human lives, which should be the top priority, as most accidents occur close to the Libyan coast in areas where Triton means cannot operate and arrive quickly and where there are only merchant ships, which will continue to be called upon to respond to requests for help and assistance, even though they are not adequately equipped to save hundreds of people at a time.

**PIRACY.** Piracy is certainly the phenomenon which for ten years has been characterizing maritime security. In 2014, piracy acts in the Indian Ocean decreased significantly and the attention focused on the situation along the West African coasts.

According to the data of the International Maritime Bureau (IMB), in 2014 piracy attacks in the world seas fell by 7% (245 compared to 264 in 2013). This is the lowest number of attacks over the last eight years, with a 44% decrease compared to 2011, when the number of attacks by Somali pirates was very high. In 2014 Somali pirates were responsible for 11 attacks and all of them were foiled. Nevertheless, the IMB has recommended to keep on abiding by the *Best Management Practice* (BMP), considering the fact that pirates in Somalia are still active.

By contrast, the increase in attacks on small tankers off Southeast Asian coasts entailed an increase in ship seizures at world level (from 12 in 2013 to 21 in 2014). As a whole, in 2014, 442 seamen were taken hostage (as against 304 in 2013); 183 ships were accosted and 13 were fired gunshots (202 and 22, respectively, in 2013); 4 seamen were killed (as against 1 in 2013) and 9 were kidnapped (compared to 36 in 2013). In West Africa 41 accidents occurred (including 18 in Nigeria and 10 in Ghana).

During 2014 Confitarma continued the activities related to the promotion of effective measures to combat maritime piracy, in particular by following the Ministerial initiatives for activating the second pillar of Law No.130 of 2011, namely the law relating to private security.

In February 2015, with a Defence Minister's internal deed, the "technical suspension" of public protection services (Protection Military Units) was ordered. In March 2015 the Defence Minister informed the Parliamentary Committees on Foreign Affairs and Defence of the Government's decision to suspend the protection offered by the Navy to the merchant ships transiting in areas at risk and, more generally, to NATO operations against piracy. The Minister did not specify the end-of-operations date, by justifying her decision with the decrease in the number of attacks and the increasingly frequent use of private escort teams. On April 15, 2015 the Senate adopted – by a vote of confidence – the anti-terrorist Decree extending some international missions. The many measures envisaged include the one authorizing the participation in anti-piracy missions in the Indian Ocean, but only in the European Union's mission (EU-NAVFOR) and not in NATO missions, and not with the embarkation of soldiers on Italian merchant ships.

After over 350 protection travels ensured by the Italian Navy in the area at risk of piracy, now only private armed teams can be used for anti-piracy services, thus basically putting an end to the dual approach (public and private defence) which, since 2011, has characterized the national model to combat the crime of maritime piracy in the Indian Ocean.

Meanwhile, by a circular letter issued by the Chief of Police, the theoretical and practical courses (organized by the Navy and the Coast Guard), envisaged by Law No. 130 of 2011 for the training of security guards belonging to the security firms accredited by the Ministry for Internal Affairs, were regulated.

The issue of the two marines, who have been held for three years in India without any reliable prediction of solution to the case, is still unresolved.



## Shipowners and finance

**TECHNICAL WORKING GROUP WITH THE BANKING SECTOR.** The meeting of the “Technical working group with the banking sector”, held in Confitarma on November 19, 2014 and coordinated by the Italian Banking Association (ABI), started a new phase of the dialogue between shipowners and the banking sector, thus updating and taking stock of the implementation of the debt restructuring schemes and processes underway with the banking sector.

Continuing the initiative launched some years ago, which had positive effects in terms of transparency by promoting mutual dialogue – Confitarma made an overview of the main areas of interest to shipowners (dry, tanker and ro-pax segments), with a view to providing to the banking counterparts useful information on market trends, as well as on the reasonable expectations for the future.

It also highlighted the scarce significance of market prices for the sales of second-hand vessels, very often affected by low liquidity on the market in which the so-called *distressed* transactions or the transaction resulting from forced execution processes on foreign markets prevail, which have little in common with the Italian market.

During the meeting also the major problems characterizing the relations between banks and shipowners in the current scenario were tackled, with specific reference to the many aforementioned restructuring processes underway.

In this regard, Confitarma emphasized the need and advisability to find flexible, quick and shared solutions, with a view to preserving the unity and soundness of the Italian shipping system, thus avoiding the waste of excellence and management skills. In fact currently there is the risk that restructuring processes, dragged over time without any prospect for quick conclusion, may lead to liquidations through the sale of assets (or, indirectly, through banks’ assignment of their credit positions) at significantly lower values than the nominal ones and to counterparts likely coinciding with hedge funds which, as is well-known, are characterized by an aggressive approach.

The meeting ended with the mutual commitment undertaken by the two Parties – namely shipowners and banks – to continue the collaboration already tested with encouraging results, by defining a schedule of meetings to be held in 2015, again with a view to promoting the exchange and updating of information, as mutually useful opportunities.

Thanks to the contribution provided by ABI, Confitarma has established a constructive cooperative relationship with the banking stakeholders. The shipping companies have responded positively to the banking system’s needs, by increasing the managerial and organizational requirements and upgrading the communication level and information transparency, with a view to speeding up the financial restructuring processes.

Also in the banking system’s interest, in 2014, within the European Community Shipowner’s Associations (ECSA), Confitarma continued its initiative designed to carry out an in-depth analysis of the Basel Accords, so as to supplement and amend them in the medium term, with a view to equating the risk treatment of banks’ exposures compared to similar *asset classes*.

**NAVAL INVESTMENT: REFUNDING OF LAW No. 88/2001.** The provision of new funds as from 2014 in order to ensure the completion of the interventions in favour of shipping companies’ investment, provided for by Law No. 88 of 2001 and suspended for lack of funding – decided by the 2014 Stability Law – raised objections on the part of the European Commission which, on many occasions and most recently with the latter dated January 26, 2015, asked the Italian authorities to repeal it.

The Italian Administration prepared a reply for the European Commission services with which it communicated its willingness to do so, although Confitarma did not share those objections, since that was aid to investment started within 2000 and completed by the end of 2003, as envisaged by the European rules in force at the time, as widely documented. In this way we prevented some investment from being secured as others which could benefit from aid when there were funds still available. Hence, with its intervention, the Commission basically distorted competition rather than supervising the market,

On the contrary, as regards the new provision introduced by Article 1, paragraph 357, of the 2015 Stability Law, establishing – as from the financial year 2015 – a 5 million euro direct contribution staggered over a twenty-year period, in line with EU Regulation No. 651 of 2014, to fund innovative product or process projects in the shipping sector, Confitarma has asked the Administration to envisage, in the draft implementing decree which is being drafted, access also to the shipowners who develop innovative management and organization projects.

## Tourism from the sea

Unlike other sectors under crisis, the cruise market in Italy has remained stable and forecasts confirm the growth of this sector which, over twenty years, has grown significantly from one million cruise passengers embarked and disembarked in Italian ports in 1995 to over 10 millions in 2015.

In fact forecasts show that, after a 6% decline recorded in 2014, in 2015 Italy will record a recovery in the cruise traffic, which is expected to lead to an increase in the number of passengers in Italian ports ranging between 10.6 and 10.9 million people.

This growth of the cruise market in the Mediterranean Sea depends both on the low price of bunker fuel and on



the weakness of the euro against the dollar, which could foster the number of cruise passengers from the United States or the United Kingdom. Unfortunately there are still some problems which reduce the possibility of further increasing the cruise traffic in Italy, such as the limits imposed on the size of ships for transiting in the Venice lagoon and, above all, the many bureaucratic difficulties incurred by cruise ships in Italian ports.

In 2015 four Italian ports will exceed one million passengers: with 2,190,000 passengers, Civitavecchia has reaffirmed its position as first Italian cruise port, followed by Venice (1,500,000), Naples (1,220,000) and Savona (1,050,000). The three ports with passengers ranging between 500,000 and one million are Genoa (790,000), Leghorn (650,000) and La Spezia (620,000).

Eight ports have recorded between 100,000 and 500,000 passengers (Palermo, Bari, Messina, Salerno, Brindisi, Trieste, Olbia and Cagliari); 3 ports have recorded between 50,000 and 100,000 passengers (Catania, Trapani and Sorrento) and 16 ports between 10,000 and 50,000 passengers. 45 minor ports have not reached 10,000 passengers.

### **Bilateral agreements and international maritime navigation**

The Ministry for Foreign Affairs has continued its efforts connected with the activity of territorial Directorates relating to the penalty and sanction schemes adopted internationally against Syria, Iran, Libya and Russia.

Significant recovery has been recorded in the activity to assist the affiliated companies operating along international traffic routes to solve their problems. In this regard, greater attention has been paid to Algeria, Morocco, Tunisia and more recently Angola.

Confitarma has welcomed the strengthening of the Representation Office of the General Command of Port Authorities, set up at the Ministry for Foreign Affairs to assist Italian consulates abroad and support the shipping industry to solve operational problems in the farthest areas, in close coordination with the 6<sup>th</sup> Department of the General Command of Port Authorities.

### **Cargo and passenger cabotage and bunkering services**

**TWO INDUSTRY STUDIES ON CABOTAGE AND SHORT SEA SHIPPING.** In 2014, Confitarma launched two industry studies focused on Italian coastal and inland shipping (cabotage) and short sea shipping.

The former was meant to carry out, for the first time, a survey of the socio-economic impact of the sector, with specific reference to employment, related activities and size of the fleet. The latter, hinged around a comparative analysis of the external costs of the different modes of transport, was designed to confirm the greater environmental-friendliness and sustainability of the cargo and passenger seaborne transport in Italy.

These studies will be presented in 2015 and share the aim of highlighting the results achieved by the sector in years of business and investment – results which currently Europe is committed to promote within the Union, also through the European Short Sea Network (ESN network) entrusted to the Italian Presidency.

Following the end of the ecobonus national experience, which was a crucial tool for developing the Motorways of the Sea, undoubtedly *green incentives* and energy saving will be key words for the industrial development of European Short Sea Shipping in the near future.

**PASSENGER RIGHTS.** The sensitive issues that Confitarma tackled in 2014 included the particularly relevant issue of passenger rights, with specific reference to the penalty system established by the Presidency of the Council's draft decree that the Ministry of Justice prepared.

From the beginning Confitarma noted that the original penalty table lacked the suitable and correct criteria which led, at first, to the definition and then to the lack of graduality and proportionality of sanctions and penalties for shipping carriers.

**INSPECTIONS AND CONTROLS ON RO-RO SHIPS.** Following the tragic event of the "Norman Atlantic", the General Command of Port Authorities issued the circular letter No. 106/2015 relating to the registration of people aboard passenger ships traveling to and from the EU Member States' ports. The circular letter was meant to determine the number of people on board (crew and passengers) with even greater certainty through a detailed and timely verification of the procedures to check the people actually aboard (also checking whether people's identity corresponded with the ticket details), as well as the legitimacy and lawfulness of goods upon embarkation.

In case of rental of an Italian ro-ro pax ship to third parties, the booking system should be shared, so that – in case of emergency – our national authorities could refer to one single "passenger registrar", capable of providing consistent data on the number and identity of the passengers aboard.

**ACCESS TO ITALIAN CABOTAGE.** Finally Confitarma has continued its commitment on the proper access to Italian cabotage, with specific reference to the tanker sector, through a shared pathway between shipping companies and clients for drafting a *checklist* which, while clearly identifying the minimum requirements needed (EU genuine vessels), can facilitate in national ports the procedures to check compliance with the provisions of EEC Regulation No. 3577/92.



**BUNKERING SERVICES.** 2014 witnessed the persisting competitiveness crisis of bunkering services, caused not only by the reduced volumes handled, but also and particularly by the structure of the sector industrial costs, which prevented Italian companies from facing the fierce competition of the corresponding services present in major international ports.

Such inadequate competitive ability caused severe – and unfortunately foreseen – negative consequences on the corporate structure of some Italian shipping companies with a long-standing tradition of activity in the sector. Hence we witnessed the exit from the market of companies which were once protagonists on it.

We hope that solutions will be identified as soon as possible, with a view to stemming the crisis affecting Italian bunkering services, which is one of the residual sectors of the national shipping industry employing only Italian staff and benefiting from no support at all

## Rules and competitiveness

**COMPANIES' LIABILITY (LEGISLATIVE DECREE No. 231/2001).** On October 14, 2014, the Justice Ministry formally adopted the “shipping sector’ specific Guidelines on legal entities’ administrative liability”, for the adoption of organizational, management and supervisory models pursuant to Legislative Decree No. 231 of 2001.

This concluded the work carried out by the *ad hoc* Committee set up by Confitarma in 2012 which, starting from the guidelines issued at the time by Confindustria for land transport companies, provided the affiliated shipping companies with an operational tool specifically targeted to the specific activity of the shipping industry.

**MEDICINES ON BOARD.** The contacts between Confitarma and the Health Ministry continued also in 2014, with the support of the International Radiomedical Centre (CIRM), with a view to sharing a new decree to revise the table of medicines on board, in the framework of the update of the supplies of medicines for merchant ships, which has been made mandatory since the entry into force of the 2006 Maritime Labour Convention (MLC 2006). There are still some outstanding issues relating to the quantity and quality of the supplies envisaged in compliance with the specific European Directive and relating to the national provisions regarding the supply and disposal of narcotic medications abroad.

The final reorganization of the whole matter of medicines on board, under the sole responsibility of the Prevention DG of the Health Ministry, will certainly lead to efforts for overhauling the current – often outdated – regulations, on which the shipping industry has asked to express its opinion within a joint working group to be set up between the Administration and the shipping companies

**TRANSPORT REGULATORY AUTHORITY (ART).** The Transport Regulatory Authority (ART) became fully operational in 2014. It is responsible for regulating the transport sector and giving access to its infrastructure and ancillary services, as well as for defining the quality levels of transport services and minimum rights that users can claim from managers.

Since 2014 ART has been financed by a contribution paid the managers of infrastructure and regulated services. That contribution was the subject of an exchange of views between Confitarma and the Transport Regulatory Authority, in relation to the criteria for defining the contributions to be paid by shipping companies, with a view to preserving Italian ships’ competitiveness as against foreign ones calling at Italian ports

**NEW ADMINISTRATIVE HANDBOOK FOR MARITIME NAVIGATION TO BE USED BY CONSULAR OFFICES AND SHIPPING USERS.** In 2014 Confitarma took part in the working group set up by the Ministry for Foreign Affairs and also comprised of officials from the Maritime Administration and the General Command, designed to updating the Administrative Handbook for Maritime Navigation to be used by consular offices, published for the first time in 2011.

The agreement between the Ministry for Foreign Affairs, the Infrastructure and Transport Ministry, as well as the General Command of Port Authorities – which made the new Handbook effective – was signed on November 11, 2014, on the occasion of Confitarma’s Confederal Council, in the framework of the project “Nave veloce” (Fast Ship).

In addition to updating legal references, the significant novelty of this new Handbook is that it is not intended only for consular staff, but also for users, and can be consulted in the public area of the websites of the Administrations involved, where you can find all the regulations and forms to which reference is made.

The work for updating the Handbook is complemented by an *e-learning* project for consular staff. To this end short videos, lasting a few minutes, have been recorded for each individual chapter of the Handbook, thus enabling you to familiarize with the topics tackled in it.

Notwithstanding the above, for the most complex cases and situations, the consular network and the shipping industry can rely on the assistance provided by the Port Authorities’ staff posted to the “Italians abroad” DG while, with specific reference to safe navigation, a contact point of the 6<sup>th</sup> Department of the General Command of Port Authorities is available round the clock.

**AGREEMENT BETWEEN THE GENERAL COMMAND OF PORT AUTHORITIES AND THE MINISTRY FOR FOREIGN AFFAIRS ON SAFETY CERTIFICATES.** On November 11, 2014, again at Confitarma, the Ministry for Foreign Affairs and the General Command of Port Authorities also signed the agreement envisaging a streamlining and simplification of the procedures for



## The new handbook in brief

### WHAT IT DOES

- it updates the previous one, by revising its content;
- it provides a snapshot of the situation of the procedures to be fulfilled by consulates, considering current regulations;
- for each topic, it provides separate guidelines and instructions for shipping users and consulates, thus preparing them to fulfill the related procedures in the best possible way;
- it allows to consult the documents and regulations to which reference is made by means of hyperlinks (interactive links);
- it provides the contacts of the offices to which you can address for problems or doubts on the procedure to be followed;
- it is a dynamic document which can be updated whenever the need arises.

### WHAT IT DOES NOT

- it does not make regulatory innovations for which amendments to law are needed;
- it does not solve the problem linked to the structure of the consular network (number, location, opening hours, etc.);
- it does not replace the assistance which can be provided to Consulates by Port Authorities, by the General Command and by its field office created within the Ministry for Foreign Affairs which, indeed, could be enhanced.

issuing abroad the safety certificates falling within the Maritime Authority's competence – an agreement which had long been awaited by the shipping industry.

In fact, as is well-known, in accordance with current regulations, abroad the Maritime Authority is replaced by consulates. Therefore, when a ship has to get a new certificate abroad, it is mandatory to go to the Consulate of the port of call. This requirement entails considerable inconvenience for shipowners and their crews, especially when the Consulate is hard to be reached (the reasons may be manifold: absence of a consulate, distance, closing during the period in which the ship stays in the port of call, etc.).

On the contrary, the agreement envisages that, where necessary, the certificate can be issued directly by the jurisdiction in which the vessel is registered or the jurisdiction where the shipping company has its headquarters (ISM code) and delivered on board as soon as possible or directly issued aboard when there are Port Authorities' inspectors present for other activities falling within their competence (e.g. security). Hence there is no longer the obligation to go to the Consulate with obvious time and cost saving.

Nothing changes, however, in relation to the obligation to carry on board the inspections by the so-called Recognized Organizations (R. O. – i. e. Classification Registers) or by the official of the Ministry for Economic Development, so as to obtain an inspection report valid for issuing the certificate. It is worth recalling that while the R. O. can rely on an international network of offices, the official of the Ministry for Economic Development is always sent from Italy and travel expenses are to be borne by the shipowner.

The certificates for which it is no longer needed to go to Consulates abroad are the following:

- international safety certificate for the supplies and equipment of cargo vessels;
- international safety certificate for passenger ships;
- safety management certificates (ISM code);
- radiotelegraph safety certificate for cargo vessels.

Obviously a delegation of power – through a power of attorney – to the Recognized Organizations for issuing these certificates would be the best solution for Confitarma.

It is also worth noting that in 2014 the Ministry for Economic Development centralized the management of inspectors to be sent abroad for the purpose of issuing the radiotelegraph safety certificate, although it is not yet possible for inspectors to directly issue such certificate because an amendment to law would be required to this end. In the field of radiocommunications, it is also relevant to note the repeal of the Decree of December 23, 1987 relating to the "adoption of standard contracts governing relations between shipping companies and licensees of radio-electric services on board passenger ships and cargo vessels, as well as the standard contracts for the yachting sector", which took place by Decree 12 of 2015 in the framework of the simplification and streamlining process ensured by the Ministry for Economic Development.

**DIGITALIZATION.** Shipping companies have long been asking to digitalize – as much as possible – the documentation aboard ships and particularly log books, which are still required in paper format.

Also taking into account the Government's commitment to the issue of digitalization and reduction of bureau-



cratic procedures, and thinking that the shipping industry's needs well befitted the government strategy, in 2014 Confitarma submitted the request to the Administration and obtained a very positive feedback.

## Ports and logistics

**PORT TRAFFIC TRENDS IN ITALY.** With reference to the total handling of containers, in 2014 the major Italian ports recorded a slight increase equal to 0.81% (+81,288 teu) as against 2013. Nevertheless, the total volume of containers handled in national ports continued to be lower than the values recorded in 2007 (-438,907 teu). Overall, the 13 major Italian ports handled 10,071,909 teu in 2014. Increases were recorded by Salerno (+18.52%), Trieste (+10.36%), Savona (+10.36%), Genoa (+6.57%), Leghorn (+3.30%) and Venice (+1.77%). Significant reductions were recorded by Taranto (-24.73%), Gioia Tauro (-3.8%) and Naples (-9.5%). The comparative analysis of the first 32 European and Mediterranean ports shows that in 2014 the traffic share of Italian ports totaled 11.53% (as against 14.32% in 2007); the share of Spanish ports amounted to 12.47%; the share of North African ports was equal to 9.12% (as against 4.88% in 2007) and the share of the North Range ports amounted to 42.11%. Also these data and statistics demonstrate that in 2014 the share of Italian ports was lower than 2007, while the share of North African ports almost doubled.

**PORT TRAFFIC TRENDS IN EUROPE.** In 2014 Rotterdam, Hamburg, Antwerp and Bremerhaven handled 36,770,932 teu, with a 3.95% increase compared to 2013. Nevertheless their share of the overall traffic fell from 46.02% in 2007 to 42.11% in 2014. This was due to the fact that the overall traffic increase in the same period amounted to 13.5%, while the increase in the North Range ports was 8.85%.

In particular, compared to 2013, traffic grew by 5.43% in Rotterdam, by 4.30% in Hamburg and by 4.66% in Antwerp, while Bremerhaven recorded a slight decrease equal to 0.61 %.

As to Mediterranean ports, Algeciras reaffirmed its primacy over Valencia, since those ports handled 4,554,091 teu and 4,441,949 teu, respectively, with increases of 5.01% for the former and 2.63% for the latter compared to 2013. In 2014 the port of Barcelona recovered with a 10.09% increase, as well as Marseille with a 6.91% increase, reaching 1,893,557 teu and 1,173,919 teu, respectively.

It is also worth noting the steady and progressive increase in the container traffic volumes recorded in the port of Sines PSA (Portugal), which in 2014 far exceeded 1.1 million teu. The same holds true for the Maltese port of Marsaxlokk which, from 2007 to 2014, showed a 52.63% increase equal to 1.2 million teu.

**PORT TRAFFIC TRENDS IN NORTH AFRICA.** Despite the well-known problems due to the political and social issues related to the Arab Spring, which penalized the North African regions in 2012 and 2013, the traffic data relating to the handling of containers in the North African ports have become ever more relevant.

In 2014 the Egyptian transshipment ports of Port Said and Damietta and the Moroccan port of Tangier started working again, by recording a marked increase in the number of containers handled. In the Tangier Med port, traffic rose from 2,058,000 teu in 2010 to 3,077,750 teu in 2014.

The steady growth of these ports is mainly due to the efficiency of services, a more streamlined and simplified administration and the modernization of their facilities, backed by huge public and private investment (for the Tangier Med port, the Moroccan government has announced an investment amounting to 560 million euros staggered over the 2015-2018 four-year period).

**NATIONAL STRATEGIC PLAN FOR PORTS AND LOGISTICS.** Article 29 of Law No. 164 of November 11, 2014 converting the so-called Decree Law "Sblocca Italia" provides for the adoption of a National Strategic Plan for Ports and Logistics, designed by the Italian government to take action on the sensitive issue of port infrastructure planning, thus improving the competitiveness of the port system, facilitating trade growth and promoting intermodal transport.

Article 29, paragraph 1, lays down that the National Strategic Plan for Ports and Logistics is adopted also in view of a rationalization and reorganization project to be implemented through possible mergers of the existing Port Authorities.

With a view to acquiring any relevant and useful suggestions, a specific Technical and Scientific Committee has been established within the Infrastructure and Transport Ministry, comprised of sixteen experts representing the various stakeholders and government officials working in the field, including a representative from Confitarma. Thanks to the creation of specific thematic groups operating jointly with the various offices of the Infrastructure and Transport Ministry, the Committee has carried out a comprehensive survey of port supply and demand data, as well as port *governance*, with a view to identifying and selecting possible measures to be undertaken

**THE GENERAL ASSEMBLY OF THE NATIONAL STRATEGIC PLAN FOR PORTS AND LOGISTICS.** On February 9, 2015 the "General Assembly of the Plan" was held in Rome, summoned by the Infrastructure and Transport Ministry so as to collect any possible contribution to identify the actions to be taken for implementing the Plan. Confitarma's contribution to this end can be found here below.

**CONFITARMA'S CONTRIBUTION.** "While it is not possible to precisely identify the measures underlying the guidelines set out in the Ministerial document prepared in view of the General Assembly, Confitarma deems it appropri-



ate and necessary to list three basic points which we hope will be taken into due account for the future work of the expert Committee.

**1.** Apparently the National Strategic Plan for Ports and Logistics aims at turning Port Authorities into entities functionally ranking higher than all the other administrations involved in the development of port and logistics activities, also with the task of coordinating the supply of services of general interest (SGI). With a view to playing this renewed organizational role, Port Authorities are granted wide financial and taxation autonomy. The “transformation” of Port Authorities having mainly managerial characteristics, together with the enhancement of the aforementioned autonomy, would increase their power significantly. Hence this enhancement can only be balanced through an equally increased power of control and supervision over their activities by the Infrastructure and Transport Ministry. Said Ministry should be entrusted with new more direct and incisive tasks than those already provided for in the current legislation, so that – in the absence of effective checks – the increase of powers for the new Port Authorities could not have a negative impact on the efficiency of the Italian port system.

**2.** The management and costs of technical and nautical services cannot be subjected to the Port Authorities’ jurisdiction. This would not improve the efficiency of these services. Quite the reverse. The experience of the services of general interest, pursuant to Article 6, paragraph 1, subparagraph c), of Law No. 84/94 (cleaning services and waste collection, water services, maintenance and repair services, security services, etc.) – the management of which was entrusted to Port Authorities, with specific tariff-setting tasks, as early as 1994 – proves exactly the opposite.

Also considering the related public service obligations weighing on them, the technical and nautical services must have a tariff system based on criteria and mechanisms established and controlled at Ministerial level, i.e. at central level, because only this solution can ensure the necessary transparency and uniform implementation, as well as an effective control by the users of these services. Entrusting Port Authorities with the task of freely setting the tariffs and rates of technical and nautical services – also revising them, in the framework of their administrative autonomy – is tantamount to turning these tariffs and rates into merely commercial instruments with inevitable unlawful discrimination among the various users.

This does not mean that we want to ignore the problematic issues inherent in the current tariff system of the technical and nautical services. These problems must be tackled so as to make these services more efficient. Nevertheless, with a view to reaching this goal, Port Authorities can and must provide their contribution not by using the tariff instrument – which cannot be used to meet commercial needs, otherwise inevitable discrimination would occur – but rather by playing the important strategic role, already assigned to them by Article 14, paragraph 1b, of Law 84/94. Reference is made to the power of intervention which entrusts the regulation and organization of technical and nautical services to the agreement between Maritime and Port Authorities so as to constantly monitor their organization and take prompt action when it is necessary to tailor it to the actual demand needs. The tariff problems recorded in some ports are almost always the result of the maintenance of oversized organizational structures faced with a drastic and structural drop in turnover. These problems can be solved only by acting decisively on the organization of these services. This is due to the fact that the tariffs and rates of technical and nautical services are a direct result of these organizational costs and not the other way round.

**3.** The possibility of introducing a task readiness tariff for towing services, designed to lowering costs for the emergency service ships, without negatively affecting security levels, is tantamount to reducing tariffs and rates of towing services exclusively for the vessels which normally use these services. All the other ships, which do not use these services regularly, would be subject to an additional burden to make up for the concessionaire’s lower turnover. Hence, in general terms, such task readiness tariff would not reduce the cost of towing services, but would be a mere transfer of costs from one type of vessel to another type of vessel, as well as a clear infringement of the “user pays” principle, which can be derogated exclusively in case of supreme public interest.

Those who are aware of the operational reality in which the towing sector works know that the emergency service (safety) is ensured by it in major national ports by a number of tugs equivalent to the number required for supplying commercial towing services. Indeed, the organization of the emergency service is based and sized exactly on the demand for commercial services.

This is an essential step to understand how the current organizational system of the towing services works in practice in Italian ports

In Italian ports there are no tugs intended solely to provide emergency services (safety). Even the so-called guard tugs are armed and equipped to provide commercial service to ships calling at the port and only in case of need they are taken away from commercial services and destined for emergency services by the Maritime Authority.

Considering the above, it ensues that basically, in main ports, safety does not entail significant additional costs other than those relating to the commercial towing services. Hence, if the task readiness tariff were introduced in these ports, the only effect would be reducing the towing service tariffs for the ships which routinely use tugs and, at the same time, increasing costs for the other ships which do not normally use them, particularly the RoRo and RoPax ferries operating in the Motorways of the Sea – a sector of particular environmental relevance for its well-



known environmental-friendliness within the intermodal transport system.

Briefly it is evident that the ventilated “support” to some sectors would be provided at the expense of other ones, which are equally strategic for Italy, first of all the Motorways of the Sea, an Italian excellence and a EU best practice.

The task readiness tariff may be useful only in sporadic cases, i.e. in small-sized ports with low traffic and low turnover, so as to ensure the “survival” of the towing sector as safety service which, otherwise, would weigh heavily – in tariff terms – on few port users or would disappear due to the concessionaire’s relinquishment.

On the contrary, the application of this tariff in ports different from these ones would produce a form of cross-subsidization with distorting effects having a disruptive impact on the competition between maritime traffics. Furthermore it would be an entirely Italian-styled solution, which would be unique in the European context.

#### EUROPEAN REGULATORY FRAMEWORK FOR ACCESS TO THE MARKET OF PORT SERVICES AND FOR PORTS’ FINANCIAL TRANSPARENCY.

After an intense activity carried out during the Italian Presidency, the new European Commission, in charge since November 1, 2014, has reiterated the proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a regulatory framework for access to the market of port services and for ports’ financial transparency, also following the adoption, on October 8, 2014, by the Council of Transport Ministers of the political agreement defined as “General Guidelines” on the proposed Regulation, subsequently submitted to the Committee on Transport and Tourism of the European Parliament to check the possibility of an agreement, in first reading, by the end of July 2015.

The Committee on Transport and Tourism has expressed its intention to delete from the draft Regulation the chapter relating to the rules on access to the market of port services, thus confining the regulatory intervention only to the section on the regulation of ports’ financial transparency.

In light of this approach, the Parliamentary Committee has shared the rapporteur’s proposal to postpone the Parliamentary vote on the basis of three considerations relating to the timing constraints for the adoption procedure, the lack of a compromise on the chapter relating to access to the market of port services and the need to better understand the European Commission’s intentions concerning the guidelines on State aid to ports.

However, though acknowledging the position taken by the rapporteur, the European Commission deems it appropriate to ask the Committee on Transport and Tourism to continue the procedure for adopting the proposed Regulation and to provide its opinion by the end of June 2015 so that, within September, the final vote can be made in the plenary session of the European Parliament.

#### NAUTICAL AND TECHNICAL SERVICES

**Towing:** the final circular letter issued on December 18, 2013 by the Infrastructure and Transport Ministry, laying down guidelines for the procedure to award the license of the towing services, as well as the resulting criteria and mechanisms for setting and revising the tariffs and rates of these services, did not fully meet the expectations of Confitarma, which wished to exchange its views with the Associations representing towing shipowners so as to jointly identify alternative solutions to be submitted to the Ministry.

Meanwhile, in some ports, the first tender procedures for the release of the new licenses have been started. The impression is that the complex tender rules, which are spelt out in the Ministerial circular letter, have been incurring many implementation difficulties.

**Pilotage:** the proposed adjustment of pilotage tariffs and rates in national ports for the 2015-2016 period was submitted in September 2014 to the Infrastructure and Transport Ministry which, by interrupting a practice tried and tested over several decades, failed to convene the Associations representing the shipping industry to examine that proposal, by confining itself to ask only for a written opinion. Confitarma opposed that decision, considering it unmotivated and inappropriate, and requested the creation of a forum for exchanging views within the Ministry.

In January 2015, while communicating its final decision to adopt the tariff adjustment for the two-year period, the Ministry made public its intention to create a Ministerial working group for exchanging views and assessing all possible solutions to reorganize pilotage services, especially in the ports where the recent tariff renewal could lead to particularly onerous changes. During the first meeting held on March 25, 2015, in particular, the Infrastructure and Transport Ministry expressed its intention to define a system of tariff adjustments specifically designed for small ports.

**Mooring and inshore services:** Together with Fedarlinea and Federagenti, Confitarma has urged the Labour Ministry to support a request made by ANGOPI (the National Association of Moorers’ and Boatmen’s Groups) designed to recognize to their members, having professional engineering qualifications, the right to early retirement for old age pursuant to Article 31 of Law No. 413 of 1984 for seafarers.

Confitarma has deemed it appropriate to support ANGOPI’s initiative since the gradual increase in the moorers’ average age, as a result of the so-called “Fornero reform law”, would certainly create problems in terms of Groups’ efficiency. In the medium-long period, these problems would risk to lead to an increase in staff to make up for sick leaves which would ever more affect the eldest moorers and boatmen.



In March 2014, the Ministry regulated the institution of moorers' and boatmen's mobility, as requested by the Associations representing the companies using the mooring and inshore services, on the occasion of the last tariff-setting round, by indicating the procedure to be followed by Port Commanders for implementing said mobility, without prejudice to the principle of access to Groups through the competitive procedure. This institution – included by ANGOPI in the national collective agreement of the sector with the union agreement signed on June 20, 2013 – is considered a necessary tool for ports' efficiency since it allows to curb costs, with positive effects on the related tariff levels, by optimizing the organization of services.

**WASTE COLLECTION.** The problematic issues related to the tariff and organizational system of the ship-generated waste collection services are mainly attributable to an extremely differentiated implementation of EU and national regulations at locally level and very often in contrast with them.

Confitarma has taken repeated initiatives with the relevant Maritime and Port Authorities and the Marine Environmental Department (RAM) of the Corps of Port Authorities to urge their authoritative intervention aimed at solving these problematic issues.

The unsuccessful outcome of the various actions taken has led Confitarma to consider the possibility of initiating a legal action related to these problematic issues repeatedly reported, also to try and change the climate of hostility towards the shipping sector shown by the competent Administration, which insists on regarding ships as a major threat to the marine environment.

Furthermore, considering that a project for revising Directive 2000/59/EC has been planned at EU level, Confitarma has already taken action, and will keep on taking action, vis-à-vis the European Commission to highlight the severe problems recorded at national level and to request changes to the Directive, which may solve these problematic issues.

## International navigation and maritime traffic

### The world fleet

Once again the announced economic recovery did not occur and also in 2014 the stowage demand did not increase, while the world fleet kept on growing, albeit more slowly and at more sustainable levels.

Moreover, the reduction in oil prices helped the shipping industry to curb the negative trends in freight rates and tonnage surplus. In particular, the stocking of oil in floating storage vessels had a positive effect on the tanker markets.

The orders recorded during the year decreased by 37%. European shipowners accounted for 42% of all the tonnage ordered and Asian shipowners accounted for 39%, even though the volume decreased by 47% for the former and by 35% for the latter as against 2013.

The world fleet grew by 3.9% in terms of tonnage and by 3.6% in terms of capacity and in 2014 the deliveries of new ships decreased by 11% since the shipyards' production kept on decreasing compared to the record levels of 2012. In 2014 ship scrapping fell by 27% as against 2013, while the average age of ships scrapped was 28.7 years.

### Maritime traffic

In 2014 the world maritime traffic recorded a 3.4% increase as against 2013, totaling 10,518 million tons. It is estimated to account for 83% of total world trade. 65% of the world maritime traffic expansion was attributable to the growing trade of iron ore and containerized goods. In 2015, too, the trade of these goods is expected to drive the growth of maritime traffic.

Considering ton/miles, the 4.1% increase recorded in 2014 was largely due to a lengthening of the routes for transporting crude oil, petroleum products and coal.

### Maritime markets

**THE DRY BULK SECTOR.** 2014 began in the best possible way, thanks to forecasts for global economic growth. There was also a strengthening of freight rates which, in late 2013, had reached high levels which had not been recorded for at least three years. In the first quarter of 2014, while showing the usual decline due to the seasonal nature of the dry bulk segment, the sector still kept freight levels well above the same period of the previous years. The growth of freight rates which had begun in the second half of 2013 seemed only the beginning, so that new investors continued to enter into the industry to take advantage of very affordable prices of *assets*. Unfortunately, despite the encouraging performance during the first half of the year, 2014 did not live up to expectations and recovery disappeared completely in the second half of the year, especially during the last quar-



ter, historically the one recording the highest freight rates. The yearly average was higher than in 2012, which recorded an all-time low, but the market remained at very low levels and declined compared to the slight recovery of 2013. In the first half of the year the Baltic Dry Index average value was 1,168 points, while, in the second half of the year, fell to 1,023. Overall, the average annual value of 1,110 points was a reduction of approximately 10% compared to 2013.

All the average *spot* market freight rates for the four major types of vessels decreased: the *Capesize* units fell to about 14,300 US dollars per day (-4%); the *Panamax* units to 7,700 US dollars per day (-19%); the *Supramax* units to 9,800 US dollars per day (-5%) and the *Handysize* units to 7,700 US dollars per day (-7%).

As noted for the traffic of dry bulk cargoes, also for the world economy the 2013 expectations were not confirmed in the following year. According to the International Monetary Fund data, 2014 substantially confirmed the growth rates of 2013, without recording any acceleration, as had been predicted in the forecasts. The reduced global economy growth was mainly due to the sharp slowdown of the economy in some developing countries (Brazil, Russia and South Africa, in particular) and in Japan, which grew only by 0.1%. On the contrary, 2014 was a year of strong recovery for some of the major advanced economies, Germany and the United States, in particular, and India (+ 5.8%). China grew by 7.4%, slowing from the 7.8% growth rate recorded in 2013.

The deliveries of new ships slowed further down, with 46 million dwt delivered – a 18% reduction compared to 2013 and almost half compared to 2012. Even scrapping slowed down with 15 million dwt scrapped – a 27% decrease compared to 2013 and half compared to 2012. The combination of these trends made the fleet continue to grow by about 6% during the year, in line with 2013, but well below the 11% recorded in 2012.

Following the orders placed at the end of 2013 and the beginning of 2014, the year-end *order book* amounted to about 1,700 units – equivalent to 142 million dwt approximately – mainly in the *Capesize* segment, which alone accounted for approximately 35% of the total transport capacity ordered.

**CRUDE OIL AND PETROLEUM PRODUCTS.** The market of tankers used for transporting crude oil reversed the downward trend of recent years and finally recorded a growth in freight rates.

The Baltic Dirty Tanker Index marked an average of approximately 780 points at the end of the year – a 20% increase compared to the 650 points recorded in 2013.

2014 witnessed the effects of the “shale” revolution in the United States contributing to the collapse in the crude oil price, which fell from 110 US dollars per barrel in June to under 60 US dollars in late December. The crude oil low price and the US production surplus entailed that a large share of West African production was diverted from the United States to the Far East, thus expanding the ton-miles demand significantly. Certainly those were the two factors on the demand side which most contributed to improve the market.

Those changes, along with a fleet grown by only 2% as against the previous year, allowed to reach a more favourable balance between supply and demand, thus pushing freight rates upwards.

Regardless of the particular volatility linked to the crude oil price, the future trend on the market seems to reconfirm the improvement of freight rates, mainly due to the expected economic recovery in the advanced economies. Furthermore, despite the reduction in the deliveries of new ships recorded in 2014, it is hard to predict how the market will evolve, considering the renewed interest in new orders to shipyards. In any case, the *order book* has not yet reached alarming levels, with an *order book/trading* ratio of about 12%.

In 2014, on the reference route from the Persian Gulf to the Far East, the very large crude carriers (VLCC) recorded a yearly average twice as much as the previous year, leveling off at a daily average freight rate of about 25,500 US dollars. It is interesting to note that the year ended with rates much higher than 60,000 US dollars during the last months of 2014. The average value for one year *timecharter* stood at 27,000 US dollars per day, with an increase of over 30% compared to the previous year. For the *Suezmax* units the level of spot market charter rates increased by 34% to 21,500 US dollars per day as against the previous year, while the *Aframax* units grew by 28% to 17,000 US dollars per day compared to the about 13,000 US dollars of 2013.

Freight rates in the Product Carriers sector grew mainly in the last months of 2014. Nevertheless, an analysis of the overall results of 2014 showed a substantially stable market compared to 2013. The growth recorded particularly at the end of the year was mainly due to a recovery of demand for petroleum products by the major world economies and an increasing trend of refining crude oil in producing countries, which generated greater demand for goods transported over longer distances, favouring the use of large vessels.

After peaking in 2013, in 2014 the orders of new ships fell significantly, with only 116 units, mostly in the class of Medium Range Two (MR2). The Baltic Clean Tanker Index was basically stable compared to 2013, with a yearly average of 603, virtually similar to the 606 points recorded in 2013.

Freight rates showed divergent trends depending on the different types of vessels and routes covered. In general terms, freight rates remained basically stable compared to the previous year, with the exception of strong growth recorded on larger vessels between the Persian Gulf and the Far East. This trend was the result of a balance between a moderate recovery in demand, especially in the second half of the year, and the entry into the market of 125 new ships, almost entirely in the MR2 segment. The freight rates of the Medium Range units



declined by about 10% compared to the previous year, falling to an average freight rate of 11,000 US dollars per day, on a "round voyage" calculation basis, as against the approximately 12,500 US dollars per day in 2013.

**GAS CARRIERS.** The sector of gas seaborne transport was among the few in good health and with a good track record. 2014 was a record year with a 56% growth of the BLPG index as against 2013, mainly thanks to increased gas exports due to an increasing use of new extraction techniques.

Obviously the excellent performance of the sector stimulated and encouraged the orders for these types of vessels: in 2014 only, 53 ships were delivered and orders were signed for 103 additional units. The ships delivered in 2014, which had been ordered when the market was not yet at that level, were almost entirely in smaller capacity segments, while those ordered recently – mainly due to the boosting effect of rising demand and availability of product – have been concentrated in higher loading capacity segments: about a third of the new orders has regarded *Very Large Gas Carriers* (VLGC).

Regarding the freight trends, 2014 recorded great volatility, but also a significant overall increase of growth compared to the previous year. Specifically, a large vessel used for transporting LPG saw its spot market freight rate increase from approximately 35,000 US dollars per day in 2013 to almost 77,000 US dollars per day. With regard to the freights paid for one year timecharter, growth was slower, but equally significant, amounting to over 50,000 US dollars per day, with an increase of about 65% as against the previous year.

**THE CONTAINER SHIP SECTOR.** The container ship market remained basically stable with the same values recorded in 2013. In 2014 the *timecharter* freight rate index fell by a further 1%, reaching the average of 365 points. For example, the daily average freight rate for a ship of 2,500 teu to be used for two years fell further from 9,100 US dollars per day in 2013 to 8,500 US dollars per day in 2014.

During 2014 extremely low freight rates continued to be recorded, very close to the ship operating costs. In late 2014 a slight increase was recorded which, however, did not change the discouraging results of 2014.

Despite the persistence of a market characterized by low freight rates and constant excess of stowage, shipping companies kept on putting new stowage on the market. The trend was driven by an increasing search for economies of scale, with the resulting growth in the size of ships, thanks to the delivery of ever larger vessels and the reduction of the fleet with lower load capacity.

During 2014, 138 ships were scrapped, 186 were delivered and additional 138 were ordered. While those figures could lead us to think of a mere replacement market for obsolete fleets, further analysis showed that almost all the ships scrapped were in the class below 5,000 teu, whereas about 50% of new ships delivered were in classes over 8,000 teu. Looking to statistics in terms of stowage, the disproportion was even more pronounced, with units worth 378,000 teu scrapped and units worth 1,350,000 teu delivered. This trend is even more pronounced in future orders where even 86% of new ships are larger in size.

The transformation taking place on the container transport market has initiated as a result of the decisions made by major players aimed at increasing concentration, both at company level and in terms of ship economies of scale. The mergers, acquisitions and alliances recorded during last year have gone along the former direction, while the latter has pointed to the use of ever larger vessels along main routes, which has generated the so called "cascade effect", i.e. the use of ships previously used along main routes – still modern and efficient – along the secondary routes previously served by smaller and less efficient ships

**RO-RO CARGO VESSELS.** In 2014, the world fleet of ro-ro cargo vessels (including pure car-carriers-PCC) increased by 2% approximately and accounted for a total of 47.3 million gt. The fleet of passenger ro-ro ships remained stable at 16 million gt.

Although operating in a difficult market, the ro-ro ship segment improved the *timecharter* freight rates: in late December 2014 a 3,500-4,000 ml ship stood at 14,500 US dollars per day, with a 32% increase as against the same period of the previous year and in February 2015 rose to 15,000 US dollars per day. With reference to PCCs, market conditions remained under pressure: in 2014 the one-year *timecharter* for a ship of 6,500 ceu (*car equivalent units*) amounted to an average 25,375 US dollars per day, with a 9% increase compared to the previous year. During 2014 the ro-ro fleet kept on decreasing, owing to the high volume of scrapping as against a few deliveries. This trend is expected to continue in the short term, also with a view to meeting strict environmental regulations: in fact *eco-ships* orders have increased but, given the lack of infrastructure for the supply of LNG in some key ports, ro-ro ship operators seem to prefer the *scrubber* technology.

The intra-European market is very important for the ro-ro ship sector but, in recent years, scarce growth has been recorded with different trends depending on ports: the Rotterdam port recorded traffic increases, mainly thanks to the UK economic recovery, while other major ports recorded less positive trends, mainly due to the crisis in the second-hand car market, which was significantly affected by the Ebola outbreak in West Africa and the Middle East conflicts. Although, during the year, car exports from Japan declined, a growth of imports is expected in the Far East and China, in particular, as well as a gradual improvement in demand in Europe.

Italy has a leading position, in terms of number of ships and tonnage, in the world fleet of ro-ro cargo and passenger ro-ro/cargo ships.



**CRUISE SHIPS.** In 2014 the cruise industry kept on growing with a further increase to 22.1 million passengers. An additional 4% increase is expected for 2015 up to 23 million passengers. At the end of 2014 the cruise ship world fleet increased by 3.6% in terms of tonnage, in spite of a decrease in the number of ships. In 2014, seven new ships were delivered and seven and eleven new ones are expected to be delivered in 2015 and 2016, respectively. The Caribbean remains the main destination, with more than a third of the global cruise market.

As to the Mediterranean, which in 2014 continued to be one of the favourite destinations, after the severe attack perpetrated at the Bardo Museum in Tunis in March 2015, the companies – which only recently, after the Arab Spring period, had included again the North African country among the destinations of their cruises – have decided to cancel all calls at Tunisia.

The market potential has grown in the Far East where, over the last two years, an increase has been recorded both in the number of passengers (1.4 millions, with a 32% increase as against 2012) and in the number of ships used (52 units, with a 10% increase compared to 2013). The favourite destinations are Japan, Malaysia, South Korea and Thailand.

## European navigation and EU maritime policy

### The Italian Presidency of the EU Council

From June to December 2014, Italy took up the EU Presidency of the Council.

After the European elections held in May 2014, which resulted in the new European Parliament, led by the German Martin Schulz, the Italian six-month EU Presidency coincided with the period of institutional transition, characterized by the appointment of the leaders of the main EU institutions. On November 1, 2014 the new Commission chaired by Jean-Claude Juncker, which will remain in office until October 31, 2019, officially started its activity.

The new Commission is comprised of 28 Commissioners, including 7 Vice-Presidents, in addition to Federica Mogherini, who was appointed as EU High Representative for Foreign Affairs and Security Policy. The transport sector has been entrusted to the Slovenian Violetta Bulc with whom, since the very beginning, the European shipping industry has started a very constructive dialogue, further strengthened during the European Shipping Week (ESW), organised by the European Community Shipowners' Associations (ECSA) in Brussels on March 2-6, 2015.

The program entitled "A New Start" pointed out that the major challenges remained recovery from the economic and financial crisis, the increase in employment, the strengthening of fundamental rights and support to European citizens so as to keep pace with a rapidly changing world. The Italian Presidency of the EU Council expressed its determination to rise up to those challenges to help the European Union to move forward.

Besides "routine administration activity" (e.g. the final adoption of some legislation, such as the GMO rules; the adoption of the annual budget; the definition of the EU stance in view of the 2015 international negotiations on climate), as well as being engaged in the difficult task of mediating among 28 countries for appointing the new European Commission, the Italian Presidency provided great momentum, on the one hand, to change the order of EU political priorities so as to promote competitiveness, growth and employment and, on the other, to open up a new era of public and private investment. The European Council of December 18, 2014 expressed the political consensus of the Heads of State and Government for the European Union to move along this new pathway. In this connection, the European Council also launched the plan submitted by the European Commission in late November 2014, envisaging the establishment of a European Fund for Strategic Investment (EFSI), with a view to mobilizing 315 billion euro in new investment in the period between 2015 and 2017. Moreover, the Italian Presidency has to be given credit for having emphasized two other innovative topics: the link between migration and development and the role played by the private sector in development.

In the shipping sector, the Italian Presidency has been particularly active in reaching three agreements within the EU Council (General Guidelines): the proposal for a Regulation establishing a regulatory framework for access to the market of port services and for ports' financial transparency; the proposal for a Regulation relating to the system for monitoring emissions from ships (MRV); the proposal for a Directive on seafarers, amending the previous Directives.

### Short Sea Shipping

One of the first actions taken by the Italian EU Presidency was the adoption of the Conclusions on the "Mid-term Review of Transport Policy until 2018 – Outlook for 2020", incorporating the content of the Athens



Declaration, thus recognizing the important role played by maritime transport for Europe's economy and wellbeing and promoting a series of actions:

- to ensure the long-term competitiveness of the EU shipping industry, thus giving continuity to the EU Guidelines on State aid to maritime transport;
- to increase employment in the shipping sector and enhance the attractiveness of maritime careers;
- to ensure free access to markets;
- to preserve the EU leading role in maritime technology and innovation;
- to develop short sea shipping, in particular, through environmental performance by means of concrete financial support.

In its meeting held in Naples on June 27, 2014, on the occasion of the Naples Shipping Week, the Council of the so-called "Federazione del Mare" decided to recreate, within the Federation, an Italian office to promote Short Sea Shipping (SPC Italia). On July 22, 2014 the Working Group, set up to define the organization, tasks, responsibilities and proposals for the new Italian office, appointed – as operational President – the President of Confitarma's Short Sea Shipping Commission who, during the Italian six-month EU Presidency, had also been President of the *European Short Sea Network* (ESN).

During various events held in 2014 and in early 2015, ESN greater involvement was urged, as well as EU institutions' greater attention to this issue, ESN commitment to the Green Incentives and Energy Saving projects and the development of short sea shipping within the TEN-T networks. A European *Ecobonus*, based on the positive Italian experience, was also proposed to encourage the shift from road transport to sea transport, with a view to ensuring more environmental-friendly and sustainable services.

### **The economic value of the European shipping industry**

In April 2014, the European Community Shipowners' Associations (ECSA) presented the study on the economic value of the EU shipping industry carried out by the English Institute Oxford Economics, considering the 28 EU Member States plus Norway.

In March 2015, during the first European Shipping Week, a first update of the study was outlined, showing that the European shipping industry's overall contribution to the EU gross domestic product in 2013 was estimated at 147 billion euro. Moreover, for every one million euro the European shipping industry contributed to the GDP itself, it created another 1.6 million euro elsewhere in the European economy, with a multiplier effect equal to 2.6.

In terms of employment, the industry ensured jobs to 2.2 million people, both on board ships and on land in the entire maritime cluster. The sector directly employed more people than the airline industry while, between 2004 and 2013, direct employment grew by 25%.

**ECONOMIC IMPACT.** The study estimated the economic impact of the shipping industry across three channels: the direct impact of the shipping industry itself; the indirect impact of shipping firms' expenditure on inputs of goods and services from the EU supply chain (such as port services, ship repairs, insurance and shipping-related financial and legal services); and the induced impact of spending by employees in the shipping industry and its supply chain.

**DIRECT IMPACT.** The total direct GDP contribution of the European shipping industry was estimated to be 56 billion euro in 2013. It supported employment for an estimated 615,000 people, four fifths of whom – equal to 501,000 people – worked at sea. About 44% of them were estimated to be European seafarers. The European shipping sector was much more productive than the European average: each worker was estimated to have generated 85,000 euro of GDP, significantly above the EU average of 53,000 euro.

**INDIRECT AND SUPPLY CHAIN IMPACTS.** The shipping industry indirectly supported an estimated 61 billion euro contribution to the EU GDP and 1.1 million jobs in 2013. The spending of wages by those employed in the shipping industry and its supply chain supported an estimated additional 30 billion euro of GDP and jobs for 516,000 people.

Europe controlled the largest and most innovative merchant fleet in the world, which played a key role for the economic impact on the European economy.

The EU Member States owned or finally controlled 40% of world gross tonnage.

Between early 2005 and early 2014, the EU-controlled fleet grew by 74% in terms of tonnage and by 72% in terms of deadweight.



## Employment on board and training

### Industrial relations

**RENEWAL OF NATIONAL COLLECTIVE CONTRACTS IN THE SHIPPING SECTOR.** Despite the continuing severe economic crisis which affected also the shipping industry, in 2014 – after over two years of suspension – negotiations were resumed to renew the national collective contracts expired on December 31, 2010. In the light of the progress recorded on some matters relating to the negotiations, we could predict their successful positive conclusion in a reasonably short lapse of time.

In particular, in the first months of 2014, the technical working groups resumed their work on the issues relating to the regulatory aspect, which had been considered a priority since the very beginning of negotiations, namely:

- updating/simplification of the national collective contract for ferries and cargo vessels with a capacity higher than 151 tsl, in keeping with the Maritime Labour Convention 2006;
- definition of a streamlined national collective contract for maritime staff on board ships which carry out international traffic;
- measures making cost-effective for shipping companies to embark cadets so that they can complete the period on board ships which is necessary to obtain the competence certificate, as well as introduction of the Junior Third Officer to facilitate the subsequent recruitment of new officers;
- problems relating to the towing services and particularly the need to introduce in the national collective contract (CCNL) the possibility of defining shifts based on the presence of seafarers on board, by ensuring proper alternation between working and rest periods – by making reference to company-level supplementary contract and provided that there exist adequate operational conditions – so as to reach a higher level of flexibility and competitiveness, in line with what already happens in the towing companies of the other EU Member States.

**PROBLEMS RELATING TO THE TOWING SERVICES.** Negotiations incurred great difficulties on this matter, thus leading to a suspension of bargaining on July 2, 2014 and the resulting statement of industrial actions by Confederal unions, followed by a declaration made on August 28, 2014 calling for a strike on September 15, 2014.

On September 5, a “joint declaration” was signed with which the social partners mutually acknowledged the need to reach a quick conclusion of negotiations for renewing contracts. On September 8, 2014 the Confederal unions called off the strike. On October 7, 2014 negotiations in the various technical meetings resumed officially.

Currently negotiations have made significant progress, starting exactly from the issue regarding towing services, for which a tentative agreement in principle has been reached with unions.

Headways have also been made in negotiations with specific reference to the simplification and streamlining of the national collective contract (CCNL) for ferries and cargo vessels exceeding 151 tsl and the introduction of a new simplified and streamlined CCNL for the ships carrying out international traffic.

**EMBARKATION OF CADETS.** On February 26, 2015 Confitarma signed with Fedarlinea and the Confederal union organisations a Protocol of agreement relating to the measures designed to facilitating and making cost-effective for shipping companies to embark Italian cadets on ships, as well as introducing the profile of Junior Third Officer in the national collective contract.

The social partners agreed on the fact that the activity carried out by cadets on board ships was only meant to enable them to carry out the necessary training designed to acquire the skills required to obtain the competence certificate. Hence it was agreed to pay to those cadets a net all-inclusive allowance, instead of remuneration or salary, which would not be consistent with a strictly training period.

The social partners agreed to submit the Protocol to the Infrastructure and Transport Ministry for it to express its opinion on the validity of the training pathway followed by cadets for the purposes of obtaining the related certificates. To date the Ministry has not provided any feedback to said request. The Parties signatories to the Protocol have committed themselves to signing a final agreement as soon as they have acquired the Ministry's favourable opinion.

### The Solimare Fund

On March 24, 2014, Confitarma, Fedarlinea, Federimorchiatori, Filt-CGIL, CISL and Fit-Ultrasporti signed the union agreement for creating the bilateral solidarity Fund of the maritime sector, known as “Solimare” Fund, to which also Assorimorchiatori subsequently adhered.

On March 26, 2014 the agreement was sent to the Ministry for Labour and Social Policies for the purpose of transposing it into the Decree establishing the bilateral Fund within the Italian Social Security Institute (INPS), but the process for adopting the Decree establishing the Fund was negatively affected by the message of September 8, with which unexpectedly INPS decided to include also the shipping industry in the scope of application of the residual solidarity Fund, like other productive sectors which had signed union agreements establishing bilateral funds.



Confitarma, together with the other Parties signatories to the bilateral solidarity Fund, opposed said decision, which was contrary to the provisions of Law No. 92 of 2012 where it envisaged the implementation of the residual solidarity Fund only for those sectors which had not signed collective agreements designed to establish a specific bilateral Fund, and urged INPS to revise its message and the Ministry for Labour and Social Policies to clarify the reference regulatory framework.

After many reminders, on October 28 and November 12, 2014, the Ministry for Labour and Social Policies and INPS, respectively, made clear that the shipping industry was excluded from the list of sectors which, as from January 1, 2014, would have to pay contributions to the residual solidarity Fund, thus accepting Confitarma's position.

Once overcome that obstacle, the issue of the Decree establishing the Solimare Fund continued its administrative process, which has not been completed yet because, despite several reminders sent by Confitarma, the Ministry for Labour and Social Policies is waiting to receive from INPS the technical report on the Fund sustainability, with specific reference to the adequacy of the total rate of 0.3% (0.2% of which paid by the employer and 0.1% by the employee), as defined in the union agreement.

### **Entry into force of the *Maritime Labour Convention 2006* in Italy**

Following the deposit of the Italian government's instrument of ratification with the Italian Labour Organization (ILO) on November 19, 2013, the *Maritime Labour Convention 2006* entered into force also in Italy on November 19, 2014.

This entails that, as from that date, our maritime Authorities may carry out inspections on foreign vessels, with a view to checking compliance with the conditions and safeguards provided for by the aforementioned Convention. In addition, Italy's administrative Authorities may finally release to Italian ships the maritime work final certificates instead of the provisional certificates issued until that date.

In general terms, Italian shipowners view this first phase of implementation of the Convention favourably. Also thanks to the considerable amount of work commendably carried out by Port Authorities, most of the ships concerned have now obtained the maritime work final certificate.

The fact that so far are neither national maritime Authorities, nor foreign Port State Control officers have reported severe infringements on board Italian ships bears witness to the great attention paid by Italian shipowners to ensure adequate working conditions to seafarers on board their ships – and this can only be a source of satisfaction for Confitarma.

Nevertheless, for some shipping companies, the inspections carried out by the relevant maritime Authorities responsible for issuing the aforementioned final certificates have posed several problems, such as those related to differences in the implementation of some provisions by the inspectors. Confitarma has repeatedly taken action to urge the relevant Ministries (particularly the Infrastructure and Transport Ministry and the Health Ministry) to provide uniform information to their local branches and offices.

Furthermore some important issues are still outstanding, particularly at implementation level, with specific reference to the definition of seafarer for the purposes of implementing the Convention and to the definition of the so-called "financial security" for the repatriation of seafarers in case of shipowners' insolvency.

During the year, Confitarma repeatedly urged the Infrastructure and Transport Ministry on the need to replace the technical inspections and health visits (pursuant to Law 1045/1939) and those on work safety on board (pursuant to Legislative Decree No. 271/1999) with the inspections envisaged by the MLC 2006 to be carried out between the second and third year of validity of the maritime work Certificate. The failure to adapt to the above stated rules entails an unnecessary and burdensome multiplication of inspections.

### **Education and training**

**EDUCATION COMMITTEE.** Pursuant to Article 23 of the Confederal Statute, on May 13, 2014, Confitarma's Council resolved to create the new Standing Committee on Education: said decision met the shipowners' needs to improve the quality of education and training of seafarers and administrative and technical staff of shipping companies, by providing knowledge and skills functional to the real needs of companies.

Said strategic goal must be pursued through the following fundamental actions:

- inclusion, in the selected technical and nautical institutes, of teachers and professors coming from the labour world, by involving technical experts from companies who, thanks to their practical experience, can make school subjects more understandable and attractive for students, by making them familiarize with the labour world;
- promotion of periods of schools alternating with working periods on board ships, thus enabling students to familiarize with the labour world, enrich their knowledge and skills, as well as understand whether they are satisfied with the studies undertaken;
- promotion of continued training to improve, update and upgrade the knowledge and skills of the shipping companies' staff, in line with the training needs required by the labour market;



- synergy with the Seafarers' National Fund and promotion of its activities;
- analysis of training pathways (training/efficacy ratio) with a view to achieving higher quality levels, in line with the best European standards.

This is the reason why two working groups with different aims have been set up within the Education Committee:

- the Working Group on STCWs and relations with schools: to expand the education and training offer to the students of the Technical Nautical Institutes, with the shipping companies' contribution, by involving in schools teachers and professors coming from shipping companies; to promote the opportunity of periods of school training alternating with working periods; to assess new training projects for highly skilled profiles, also other than deck officers and engine officers (officers and electro-technicians, skilled deck and engine maritime staff, etc.) needed to the shipping industry;

- the Working Group on institutional relations: to improve and coordinate relations with institutions on education and training (Infrastructure and Transport Ministry, Ministry for Universities and Scientific Research, etc.); to look for funds (European and regional calls for tenders, Fondimpresa, etc.) for continued training; to cooperate in projects to develop maritime job profiles.

Furthermore cooperation has started between Confitarma and the Nautical Technical Institutes which have shown their interest to be involved, with a view to enabling the Italian shipping companies to provide their active contribution to the development of nautical education and training through the participation of representatives from the Confederation in the Scientific and Technical Committees of the above stated Institutes.

Furthermore Confitarma has warned the Ministry on the need to expand the training activity funded by the Seafarers' National Fund, on which the Ministry plays a fundamental role in monitoring the activities funded.

In February 2015, the *Education* Committee started to work on a concrete proposal relating to nautical training, designed to improve the quality of teaching provided by schools and training institutes. Once defined, said proposal would be submitted to the relevant authorities.

At the end of April 2015 the Committee ended its work to define the inventory of maritime job profiles, promoted by the Campania Region jointly with the Liguria Region and developed by the Marelab Observatory, which should be submitted to the Infrastructure and Transport Ministry for the job profiles required by the international regulations on the matter (the STWC Convention).

**HIGHER TECHNICAL INSTITUTES (ITS).** In 2014 the courses of the Higher Technical Institutes (ITS) designed to train cadets and prepare them for the exams to become officers continued to be organized in the Genoa Italian Academy of the Merchant Marine and the Gaeta "Giovanni Caboto" Higher Technical Institute for Sustainable Mobility.

The curricula are developed in close cooperation with the major shipping companies affiliated with Confitarma and envisage the involvement of professors belonging to their technical services, periods of school training alternating with working periods and the financial support of the so-called "Fondo Nazionale Marittimi" (the National Seafarers' Fund). Hence the officer cadets attending the courses organized by these two Foundations have the opportunity of enriching their experience and being prepared to enter into the labour market.

The number of courses organized by these two foundations and the number of participants is based on the labour market demand, so as to ensure full employment and are differentiated according to the types of ships and the types of cargoes transported.

**FOUNDATION OF THE GENOA ITALIAN ACADEMY OF MERCHANT MARINE.** After ten years of activity and considering the good results achieved by differentiating its courses (cruise ships, *ro-ro pax* and cargo vessels), again in 2014 the Foundation of the Genoa Italian Academy of Merchant Marine carried out two separate selection procedures. Out of a total number of 590 candidates the Academy selected 106 cadets (66 deck cadets and 40 engine cadets, with an increase of 19 cadets as against 2013). From 2005 to 2015 the total number was 645 deck cadets and 419 engine cadets.

Also in 2014, the Foundation of the Academy organized a 500-hour "alignment" module, open to students with diplomas who had not attended nautical institutes or maritime technical institutes.

All the cadets of the Academy have been embarked only on the vessels of shipping companies affiliated with Confitarma.

**FOUNDATION OF THE "GIOVANNI CABOTO" HIGHER TECHNICAL INSTITUTE FOR SUSTAINABLE MOBILITY.** The Foundation of the "Giovanni Caboto" Higher Technical Institute for Sustainable Mobility, established in 2010, started its teaching activity in 2011, by focusing its specialized courses on training the staff to be embarked on oil tankers, gas tankers and bulk carriers.

Considering the two new courses organized in 2014, the number of courses organized rose to eight involving a total number of 141 cadets, of whom 76 deck cadets and 65 engine cadets.

In 2014, 24 deck cadets and 11 engine cadets got their diplomas, of whom 24 (16 deck cadets and 8 engine cadets) obtained the diploma of Navigation Officer.

**POST-GRADUATE EDUCATION AND TRAINING.** Law, economics, finance and business administration, engineering,



transport policies and logistics are the subjects on which Confitarma works to make young people familiarize with the new sea and administrative careers, in close cooperation with the Bocconi University (the Master Course in Transport Economy and Management, Logistics and Infrastructure – MEMIT), the Italian Association of Maritime Law (AIDIM), the Military Academy, the Centre for Defense Higher Studies (CASD) and the Institute for Maritime Military Studies (ISMI), the Naples Institute for Educational Activities and Research (IPE) and the major Italian Faculties of Navigation Law and Transport Economy, and with the Young Shipowners' contribution.

## Protection of marine environment and safe navigation

The issues linked to the protection of marine environment and safe navigation are constantly followed by Confitarma, which participates in the works of the *Maritime Safety Committee* (MSC) and the *Maritime Environmental Protection Committee* (MEPC) of the International Maritime Organization (IMO); the Safety and Environmental Committee, the Sulphur Task Force and the MRV Expert Working Group of the European Community Shipowners' Associations (ECSA), as well as the Maritime Committee and the other specific panels of the International Chamber of Shipping (ICS).

An *ad hoc* working group has been created to follow regulations even better.

In 2014 the activity was particularly intense in London where, within IMO, the development of the IGF Code – which should regulate the use of LNG and other non-traditional fuels on board ships – was followed.

Work is continuing also in Brussels, both within ECSA and independently, by participating in meetings within the European Commission.

### Emissions

Also in 2014, emissions continued to be a topical issue for International and European lawmakers. The European Union focused its attention on the monitoring of the quantity of CO<sub>2</sub> produced by ships (MRV – Monitoring Reporting Verification).

In 2013, while acknowledging the increase of traffic, the European Commission had included also maritime transport in its strategy designed to reduce green-house gas emissions, by envisaging three phases:

- the monitoring, reporting and verification of emissions of large vessels mooring in EU ports;
- the identification of greenhouse gas reduction targets for the maritime transport sector;
- the introduction of additional measures, including a system of measures based on the emission trading scheme (MBMs – Market Based Measures), in the medium-long term.

In November 2014, thanks to the Council's and European Parliament's adoption of the proposal for Regulation No. 525/2013 (Regulation of the European Parliament and of the Council on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport and amending Regulation (EU)), the first phase of the strategy was implemented. It will formally enter into force in July 2015, thus making the implementation of the monitoring system effective as from 2018.

ECSA has planned to monitor the developments of the process for the entry into force of the Regulation, thus trying to make corrections and improvements where still possible, with specific reference to the "checking and inspecting entity" (possibly a Recognized Organization – R. O.) and to the need for defining "transport work", thus protecting sensitive commercial data and finally defining some types of ships adequately.

Clearly it has been a first step for the introduction of a new system for controlling/taxing emissions.

In general terms, Confitarma, as well as ECSA and ICS, favour the introduction of non-regional regulations so as to avoid creating distortions on an already difficult international market.

Finally the new stricter limits imposed by the IMO in relation to the sulfur content of marine fuels used by ships operating in the Emission Control Area (ECA), which entered into force in January 2015, seemed to have no technical consequences, while this did not hold true from the commercial viewpoint.

### National Strategic Plan on the use of LNG

Confitarma participates in the "Naval Transport" sub-group established within the Infrastructure and Transport Ministry in the framework of the works coordinated by the Ministry for Economic Development and designed to draft a National Strategic Plan on the use of LNG that Italy shall adopt by November 18, 2016 in accordance with the EU Directive relating to the creation of a European infrastructure for alternative fuels.

### Ballast water

Despite the other 6 ratifications in 2014, raising to 44 the number of States' ratifications, the Ballast Water



Management Convention cannot enter into force yet because the number of ratifying States is not enough to account for 35% of world tonnage. Meanwhile, following checks and inspections made by the US authorities, the procedure for certifying the ballast water treatment facilities envisaged by the IMO has proved to be unreliable. Moreover, to date in the United States there is no system for treating ballast water, except for the Alternative Management Systems (AMS), not yet approved definitively.

Precisely with a view to ratifying the BWMC and other Conventions within 2015, interministerial meetings have been underway in Italy during which Confitarma has underlined the need for the IMO to revise the procedure for certifying the ballast water treatment facilities so as to enable this expensive equipment – once installed on board ships – to be surely successful in the tests and checks made by the relevant authorities. Furthermore, Italy's ratification – accounting for 1.62% of world tonnage – would not be enough to reach the tonnage share required for the entry into force of the Convention.

With specific reference to national problems, besides providing information notes updated with the changes made by the IMO, Confitarma has continued to work with the Ministry for Economic Development and the Infrastructure and Transport Ministry, particularly with the General Command of Port Authorities and, considering the stance of the Environment Ministry, it has been monitoring the requests made by other countries in relation to exemptions/exclusions, with specific reference to cabotage.

### **Safe Navigation Working Group of the 6<sup>th</sup> Department of the General Command of Port Authorities**

Some years ago the Safe Navigation Working Group was established within the 6<sup>th</sup> Department of the General Command of Port Authorities. It is comprised of officers working for the Safe Navigation Office of the aforementioned 6<sup>th</sup> Department and representatives of the three Classification Registers (R. O.) – namely RINA, BV and GL – as well as representatives from Fedarlinea and obviously Confitarma. The aim of this technical group is to assist the Administration in drafting circular letters and replies to specific requests made (exceptions, derogations, difficulties in complying with new rules, etc.) and to contribute to the revision of the existing regulations.

In relation to the Presidential Decree No. 435 of 1991, better known as "Safety and Security Regulation", and to Law No. 616 of 1962, Confitarma has highlighted all the changes deemed necessary and the summary documents have been sent to the representatives of the Administration by the agreed deadlines. With reference to this specific issue, Confitarma has also decided to cooperate – as much as possible – with other associations, such as Fedarlinea, which shares its same goals, so as to put greater pressures on counterparts; in fact, attempts have been made to break the stalemate reached in spite of the efforts made not only within the 6<sup>th</sup> Department of the General Command of Port Authorities, but also at political level;

However, cooperation with 6<sup>th</sup> Department of the General Command of Port Authorities has been strengthened, thus allowing to have ever more direct contacts with the entities in charge of carrying out inspections and issuing safety certificates, as well as ensuring a greater and more in-depth analysis of the existing problems.

Considering issues of common interest, in 2014 Confitarma started cooperation and synergies with the National Council of Engineers.



## The Confitarma organization

Heir to a shipping company and shipowners' trade association tradition that dates back to the start of the century, **CONFITARMA** – the Italian Shipowners' Confederation – 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.

**CONFITARMA** 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 on: legal issues, economic and social affairs, of national and international interest on the subject of development, on environment and energy, on infrastructure and logistics, on tourism, entrepreneurial culture, the Job marketplace and on training.

**CONFITARMA** 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 and it has representatives sitting on the National Council of Economics and Labour – CNEL. Moreover it is one of the founding members of the Italian Maritime System Federation – FEDERAZIONE DEL MARE and the Italian Institute of Navigation (IIN).

On an international level it adheres to: ECSA – *European Community Shipowners' Associations*; ICS/ISF – *International Chamber of Shipping/International Shipping Federation*; BIMCO – *Baltic and International Maritime Council*; INTERTANKO – *International Association of Independent Tanker Owners*; INTERCARGO – *International Association of Dry Cargo Shipowners*; IMEC – *International Maritime Employers' Committee Ltd*; and cooperates with: IMO – *International Maritime Organization*; ILO – *International Labour Organization*.

CONFITARMA has its offices in Rome.

### Young Shipowners

The Young Shipowners' Group was established in 1995 to implement the Confederation By-Laws and with the following objectives:

- to promote awareness of the ethical and social function of free enterprise and the related responsibilities of entrepreneurs;
- to examine in-depth topics of far-reaching strategic importance regarding the shipping industry and the maritime system as a whole;
- to contribute to the ongoing effort to keep CONFITARMA in tune with the changing needs of the shipping industry, based on the dynamics of the economic and social context;
- to encourage the training of fresh forces for the management of shipowners' enterprises and the interrelated activities of their Association.

The Group counts more than 60 members including shipowners and their children, managers, aides and staff directly involved in the business sectors represented by CONFITARMA coming from approximately 50 associated companies.

The Young Shipowners' Group plays an active role in the life of the Confederation: their President is automatically a member of the CONFITARMA's Managing Board and Executive Committee. The members of the Board attend the meetings of the advisory committees, which delve into the main topics and problems of the shipping industry and maritime system.

Young Shipowners also participate in the ECSA working groups regularly.

The Young Shipowners' website [www.giovaniamatori.it](http://www.giovaniamatori.it) including all main information on the Group activities has been operational since 2011.

Thanks to the activity which, in 2014, was devoted to the initiatives designed to streamline and simplify administrative procedures – for which Young Shipowners established sound relations with the Infrastructure and Transport Ministry and the General Command of Port Authorities – in early 2015 a new section was included in the website of the Infrastructure and Transport Ministry where you can download the forms for the requests related to the ship administrative regime (registration in the International Registry, assignment of name, temporary cancellation from the Italian registry, etc.), which will be soon implemented with the payment of the stamp duty without actually purchasing the revenue stamp, thus allowing to finally avoid using paper forms.

In November 2014, a large delegation of Young Shipowners paid a visit to Singapore, where they could have first-hand experience of one of the major world capitals of the shipping sector, by also visiting the Maritime and



Port Authority and the container terminal, and meeting the Singapore Transport Minister.

In March 2015 in Brussels, on the occasion of the European Shipping Week, the Young Shipowners visited most important EU institutions, the Italian Permanent Representation to the European Union, the ESCA headquarters and the Zeebrugge *LNG* terminal designed, in the short term, to become the LNG supply terminal for ships.

The topic of LNG and all the other innovative technologies is particularly followed by Young Shipowners, who actively participate also in the Ministerial working group to work out a national strategic plan for developing LNG as fuel for sea and land transport.

Young Shipowners also follow the training activity by means of lectures and teaching activities in training institutes, such as IPE, thus enabling some university students of the Engineering and Economics Faculties to carry out short traineeship periods within their shipping companies to acquire skills and experience.

Cooperation with Youngship Italia, the Italian section of the shipping young professionals' – *network set up* – in 2013 has been continuing.

In February 2015 Giuseppe d'Amico, the first President of the Group, passed away prematurely: deeply moved, all Young Shipowners paid tribute to him.





**CONFITARMA**  
Confederazione Italiana Armatori

Sede  
*Head Office*

Piazza SS. Apostoli, 66  
00187 Roma  
Tel. 0039 06 674811  
Fax 0039 06 69783730  
e-mail: [confitarma@confitarma.it](mailto:confitarma@confitarma.it)  
[www.confitarma.it](http://www.confitarma.it)

---

Progetto grafico e stampa

**Teseo Editore**

Via Amerigo Vespucci, 41  
00153 Roma  
Tel 0039 06 5744679 Fax 0039 06 87784798  
Mobile 0039 335 5467264  
[www.teseoeditore.it](http://www.teseoeditore.it)  
[teseo@teseoeditore.it](mailto:teseo@teseoeditore.it)