BOZZA

CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Assemblea
Roma, 30 giugno 2020

Annual General Meeting
Rome 30th June 2020

aderente a

CONFINDUSTRIA

Fondata nel 1901

CONFITARMA

Confederazione Italiana Armatori

è la principale espressione associativa dell'industria italiana della navigazione

Raggruppa imprese di navigazione e gruppi armatoriali italiani che operano in tutti i settori del trasporto merci e passeggeri, nelle crociere e nei servizi ausiliari dei traffici.

Promuove lo sviluppo della marina mercantile italiana, nel quadro di una politica che valorizzi il trasporto marittimo.

Tutela le imprese armatoriali nazionali nei rapporti con le istituzioni e le amministrazioni, nonché con le organizzazioni economiche, politiche, sociali e sindacali a livello nazionale, comunitario e internazionale.

Stipula accordi in ambito sindacale ed economico, nonché contratti collettivi di lavoro.

Assiste gli associati su questioni normative, economiche, fiscali e sociali in particolare in materia di sviluppo, ambiente e energia, infrastrutture e logistica, turismo, cultura d'impresa, mercato del lavoro e formazione.

Aderisce a Confindustria; è direttamente rappresentata nel CNEL (Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro); è tra le fondatrici e maggiori finanziatrici della Federazione del Mare (Federazione del Sistema Marittimo Italiano), che rappresenta il *cluster* marittimo italiano, e dell'Istituto Italiano di Navigazione (IIN).

In campo internazionale
aderisce a:

ECSA – *European Community Shipowners' Associations*
ICS – *International Chamber of Shipping*
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*

Collabora con:
IMO – *International Maritime Organization*
ILO – *International Labour Organization*

Consiglio confederale *Board of Directors*

Il Presidente di CONFITARMA è Mario Mattioli



Comitato Esecutivo *Executive Committee*



Mariella Amoretti
Tesoriere



Federica Barbaro



Paolo Cagnoni



Carlo Cameli
Presidente Commissione Navigazione Oceanica



Angelo D'Amato
Presidente Commissione Risorse Umane, Relazioni Industriali e *Education*



Cesare d'Amico



Giovanni Delle Piane



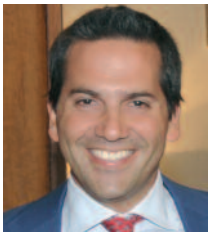
Giacomo Gavarone
Presidente Giovani Armatori



Alessandra Grimaldi



Emanuele Grimaldi
Past President



Guido Grimaldi
Presidente Commissione Navigazione a Corto Raggio



Domenico Ievoli



Beniamino Maltese
Presidente Commissione Finanza e Diritto d'Impresa



Lorenzo Matacena
Presidente Commissione Tecnica Navale Sicurezza e Ambiente



Claudio Baccichetti



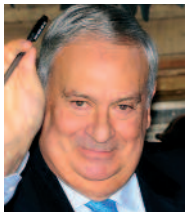
Riccardo Baratozzi



Rosalba Barretta



Luca Bertani



Raffaele Brullo



Andrea Clavarino



Paolo Clerici
Past President



Nicola Coccia
Past President



Francesco D'Alesio



Paolo d'Amico
Past President



Gianni Andrea de Domenico



Andrea Garolla di Bard



Manfredi Lefebvre d'Ovidio



Vittorio Morace



Antonio Morfini



Bruno Musso



Corrado Neri



Valeria Novella



Fabrizio Vettosi



Barbara Visentini



Luca Vitiello

Collegio dei Probiviri*
Board of Arbitrators

Giorgio Berlingieri, Alfonso Magliulo,
Alfonso Scannapieco, effettivi
Corrado Medina, Francesco Serao, supplenti

Collegio dei Revisori*
Board of Auditors

Bernardo Cirillo, Presidente
Roberto Coccia, Carlo Lomartire, effettivi
Pia Queirolo, Andrea De Santis, supplenti

Commissioni *Committees*

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

Beniamino Maltese Presidente **Fabrizio Vettosi** Vicepresidente

Claudio Baccichetti, Stefano Basso, Riccardo Biale, Filippo Bussoni, Nicola Coccia, Mauro D'Alesio, Angelo D'Amato, Pietro Franza, Gennaro Iacone, Francesco La Barbera, Carlo Lomartire, Romano Mancini, Pierino Novelli, Diego Pacella, Patrizia Trioschi, Giulio Verri

Marco Quadrani Segretario

TECNICA NAVALE SICUREZZA E AMBIENTE *NAVAL TECHNIQUES, SAFETY AND ENVIRONMENT*

Lorenzo Matacena Presidente

Dario Bocchetti, Umberto D'Amato, Massimo De Domenico Vicepresidenti

Alberto Cafari Panico, Rinaldo Carlevarino, Daniele Coppola, Andrea De Gregori, Michol Donativi Barretta, Fernando Esposito, Rosario Montefusco, Enrico Mucci, Francesco Ottonello, Franco Porcellacchia, Enzo Romano, Paolo Satariano, Cosimo Sforza, Fabrizio Sorrentino, Cristiano Vattuone, Silvia Zacchello

Fabio Faraone Segretario

NAVIGAZIONE A CORTO RAGGIO *SHORT SEA NAVIGATION*

Guido Grimaldi Presidente **Alessandra Grimaldi** Vicepresidente

Francesca Romana Barbaro, Bruno Castaldo, Giovanni Cinque, Gaetano D'Alesio, Marialaura Dell'Abate, Antonio Di Falco, Raffaele Di Francia, Andrea Garolla di Bard, Riccardo Giannessi, Lorenzo Matacena, Vittorio Morace, Aldo Negri, Valeria Novella, Cosimo Sforza, Barbara Visentini

Luca Sisto Segretario

Gruppi di lavoro

TRASPORTO PASSEGGERI **Aldo Negri** Coordinatore

OFFSHORE, BUNKERAGGIO E NAVIGLIO CISTERNIERO **Andrea Garolla di Bard** Coordinatore

NAVIGAZIONE OCEANICA *DEEP SEA NAVIGATION*

Carlo Cameli Presidente **Valeria Novella** Vicepresidente

Claudio Baccichetti, Riccardo Baratozzi, Francesca Romana Barbaro, Luca Bertani, Paolo Cagnoni, Andrea Clavarino, Giovanni Cinque, Marialaura Dell'Abate, Antonio Di Falco, Andrea Garolla di Bard, Filippo Gavarone, Ernesto Gori, Guido Grimaldi, Gabriele Rosati d'Amico, Cosimo Sforza, Massimiliano Trapani

Laurence Martin Segretario

Gruppo di lavoro

OPERATIVITÀ NAVE **Valeria Novella** Presidente

Luca Sisto Segretario

PORTI E INFRASTRUTTURE *PORTS AND INFRASTRUCTURES*

Mario Mattioli Presidente *ad interim* **Gianpaolo Polichetti** Vicepresidente

Rosalba Barretta, Pier Luigi Carini, Domenico Cicale, Giovanni Cinque, Francesco D'Alesio, Gianni Andrea de Domenico, Alberto Delle Piane, Domenico Maria Ievoli, Lorenzo Matacena, Corrado Neri, Marco Novella, Alessandro Russo, Fabrizio Vettosi, Luca Vitiello

Francesco Beltrano Segretario

RISORSE UMANE RELAZIONI INDUSTRIALI E *EDUCATION* *HUMAN RESOURCES INDUSTRIAL RELATIONS AND EDUCATION*

Angelo D'Amato Presidente

Tiziano Minuti Vicepresidente

Marialuisa Bozzano Vicepresidente con delega alle crociere

Giacomo Gavarone Vicepresidente con delega all'*Education*

Carlo Bocchini, Michele Bogliolo, Massimo Comelato, Carlo Lomartire, Fabrizio Mazzucchi Guadalascara, Enrico Mucci, Francesco Napolitano, Roberto Nulli Gabbiani, Valeria Poggi, Luigi Porzio, Nicola Principe, Serena Scordamaglia, Cristiano Vattuone

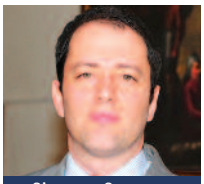
Leonardo Piliego Segretario

Giovani Armatori

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. Oltre a partecipare assiduamente ai gruppi di lavoro dell'ECSA, i Giovani Armatori sono molto attivi in seno al ricostituito Comitato Regole e Competitività e, in tale ambito, avviano all'inizio del 2019 uno studio comparativo, portato a termine nel mese di maggio 2020, tra la bandiera italiana ed altri registri stranieri di riferimento in tema di semplificazione e de-burocratizzazione delle procedure amministrative.

Consiglio Direttivo Gruppo Giovani Armatori

Management Council of Young Shipowners Group



Giacomo Gavarone
PRESIDENTE



Salvatore d'Amico
Vice Presidente



Marialaura Dell'Abate
Vice Presidente



Vittorio Morace
Vice Presidente



Andrea Garolla
Past President



Michol Donativi Barretta



Filippo Gavarone



Aldo Negri



Valeria Novella



Andrea Poliseno



Andrea Risso



Giovanni Ivan Romeo

Segreteria: Esther Daniela Marchetti

Queste le principali attività organizzate nel corso del 2019 e nei primi mesi del 2020.
Nel 2019 i Giovani Armatori organizzano a Genova, presso il Museo del Mare, l'evento *Sulphur Cap 2020. The transition is now* dedicato al tema del nuovo limite dello 0,5% del tenore di zolfo dei combustibili marini che le navi dovranno rispettare dal 1° gennaio 2020 e portano avanti la stretta collaborazione con gli istituti nautici nell'ambito del progetto "I Professionisti del Mare". Partecipano, inoltre, a numerosi eventi, tra i quali si segnala il convegno *Shipping and the Law*, svoltosi a Napoli nel mese di ottobre. Nel febbraio 2020 il Gruppo Giovani Armatori si riunisce Parma, Capitale della Cultura Italiana 2020, per due giorni di *workshop* dedicati alla *cyber security*, confermando l'attenzione da tempo riservata da Confitarma a questa complessa tematica.
I Giovani Armatori non si sono fermati davanti al Covid-19, riunendosi più volte a distanza per condividere le misure urgenti di sostegno al settore che Confitarma ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e affrontare insieme le sfide poste dalla straordinaria crisi sanitaria che ha colpito il mondo intero.
Fra le attività in programma entro la fine del 2020, compatibilmente con le restrizioni imposte dall'emergenza Covid-19, l'organizzazione di un evento di presentazione dello studio sulla competitività della bandiera italiana e una missione in Sicilia, dove diversi Giovani Armatori hanno la propria sede.

La Direzione generale e i Servizi di Confitarma



Luca Sisto
DIRETTORE GENERALE
CAPO SERVIZIO POLITICA DEI TRASPORTI
CAPO SERVIZIO AFFARI GENERALI



Francesco Beltrano
Capo servizio
Porti
e Infrastrutture



Fabio Faraone
Capo servizio
Tecnica Navale
Sicurezza e Ambiente



Andrea Giuliani
Capo servizio
Amministrazione



Laurence Martin
Capo servizio
Relazioni
Internazionali



Noli Mazza
Capo servizio
Comunicazione
e Studi



Leonardo Piliego
Capo servizio
Risorse Umane,
Relazioni Industriali
e *Education*



Marco Quadrani
Capo servizio
Finanza e Tributi

La sede di CONFITARMA è a Roma

Piazza SS. Apostoli, 66
Tel +39 06 674.81.211
e-mail: confitarma@confitarma.it

con una Delegazione a Genova
Tel + 39 010 570.18.85
e-mail: claudio.barbieri@confitarma.it

www.confitarma.it

Premessa

Mario Mattioli, Presidente Confitarma



Tradizionalmente, con la nostra Relazione annuale vengono illustrati fatti, eventi e situazioni che hanno caratterizzato il mondo della navigazione marittima nazionale e internazionale nell'anno precedente con qualche anticipazione sull'anno in corso.

Gli eventi del 2020 impongono però un'impostazione diversa, concentrata su quanto è successo a seguito dell'eccezionale situazione determinata dall'epidemia Covid-19. Insieme all'intero tessuto produttivo nazionale, tutto il mondo dello shipping – crocieristica, trasporto di merci e passeggeri, servizi portuali – vive con estrema preoccupazione l'evolversi della pandemia soprattutto per l'impatto che sta avendo e continuerà ad avere sul sistema socioeconomico italiano.

I provvedimenti di contenimento dell'epidemia adottati dai diversi Paesi, in primis l'Italia, si ripercuotono in modo pesante su tutti i comparti dello shipping mondiale e in particolare sul settore passeggeri comportando finanche il fermo, parziale o totale, delle navi delle flotte.

Infatti, nel settore delle navi passeggeri e dei traghetti misti, i provvedimenti delle Autorità nazionali ed internazionali per il contenimento dell'epidemia hanno determinato il fermo di tutte le unità da crociera, l'interruzione di molti servizi sia di trasporto a carattere locale, da e per le isole minori, sia con la Sicilia e la Sardegna e la drastica riduzione dei tassi di riempimento per le linee di Autostrade del mare, rimaste comunque attive al fine di garantire il trasporto di prodotti e beni essenziali. Inoltre, le restrizioni al movimento delle persone hanno portato alla cancellazione di viaggi già prenotati e una drastica riduzione delle prenotazioni per i prossimi periodi estivi.

Anche le imprese del trasporto merci stanno subendo notevoli ripercussioni legate al fermo delle produzioni non essenziali, all'impossibilità di effettuare gli avvicendamenti degli equipaggi delle navi all'estero, al generalizzato calo dei traffici che inevitabilmente si riflette su tutte le operazioni marittimo-portuali.

Confitarma, in questi lunghi e impegnativi primi sei mesi dell'anno, è stata in prima linea e presente in tutte le sedi istituzionali nazionali ed estere per richiamare l'attenzione su quanto sia importante e strategico il commercio marittimo per l'economia mondiale e dei singoli paesi, primo fra tutti l'Italia e per sottolineare che è essenziale assicurare la continuità di accesso delle navi mercantili ai porti di tutto il mondo.

Circa il 90% del commercio mondiale avviene via mare: prodotti alimentari, energia e materie prime, nonché manufatti – tra cui forniture mediche e molti prodotti venduti nei supermercati – tutti beni necessari essenziali per l'economia, dai quali dipendono milioni di posti di lavoro e senza i quali la società moderna semplicemente non può funzionare.

Mi fa piacere sottolineare che, sin dall'inizio della pandemia, il Governo con il Dpcm del 22 marzo 2020, ha riconosciuto che il trasporto marittimo è un servizio essenziale per il Paese vista la necessità di continuare ad assicurare i rifornimenti indispensabili di cui le nostre comunità hanno bisogno.

Confitarma ha subito attivato tutti i canali istituzionali e le azioni possibili per supportare le imprese associate che, nonostante le difficoltà, sono chiamate dal Paese a garantire la continuità operativa della filiera del trasporto.

Abbiamo fatto presente con forza alle Istituzioni la condizione particolare dei lavoratori marittimi – riconosciuti a livello internazionale quali *key workers* – ai quali deve essere assicurata la possibilità di viaggiare da e verso i porti di imbarco/sbarco senza ostacoli o discriminazioni. In particolare, abbiamo richiesto che le Autorità italiane si uniformino a quanto raccomandato a livello internazionale dall'IMO e dalla Commissione europea. Abbiamo richiesto l'adozione immediata e urgente di procedure omogenee per contenere il rischio di contagio degli equipaggi delle navi e facilitare il progressivo allentamento delle restrizioni alla loro movimentazione, ma anche che vengano intraprese con la massima sollecitudine le necessarie azioni diplomatiche a livello internazionale per realizzare "corridoi di transito sicuro" per i lavoratori marittimi.

Ci sono anche altri fattori che hanno caratterizzato questi mesi e che sono stati al centro dell'attenzione dello shipping. Mi riferisco all'introduzione dal 1° gennaio 2020 di normative ambientali che nei prossimi anni imporranno procedure e adattamenti di certo benefici per l'ambiente ma di sicuro impatto per gli operatori, nonché al crescente fenomeno della pirateria nelle acque antistanti le coste dell'Africa occidentale, dove si concentrano interessi importanti per la politica energetica del nostro Paese, che mette a serio rischio la sicurezza degli equipaggi e delle navi.

Costante l'intensa attività di Confitarma per implementare le nuove regole di assorbimento patrimoniale per l'attività di credito ("Basilea 3.5") e monitorare l'evoluzione dell'attività di credito a favore del settore con particolare riferimento alla cessione di crediti NPLs/UTPs da parte del sistema bancario. In particolare, si è riunito due volte il "Tavolo Tecnico ABI-Banche" anche al fine di riattivare la funzione di erogazione di credito ordinario e sviluppare strumenti alternativi di finanziamento ed è stata sviluppata una proficua cooperazione con Confindustria anche attraverso la partecipazione al "Gruppo Tecnico Credito e Finanza".

Queste sono alcune delle principali problematiche che stiamo affrontando, convinti che quando si fa sistema, si trova sempre una soluzione, anche in situazioni difficili come quella che stiamo vivendo. E mi fa piacere riconoscere che l'ottimo rapporto con le nostre istituzioni con cui abbiamo fatto squadra ha consentito di risolvere molte situazioni complesse e, attraverso un costante confronto, auspichiamo di poter risolvere altre criticità.

Che cosa cambierà una volta passata l'emergenza? La pandemia ci ha insegnato che il senso di appartenenza è fondamentale per poter concretamente affrontare le sfide: il senso di appartenenza al nostro Paese. Questa situazione rappresenta un punto di forte discontinuità per il Paese nel suo complesso, sia a livello sociale sia a livello di sistema delle imprese. Di sicuro, nulla sarà più come prima.

Basti pensare alla digitalizzazione che ci ha imposto questa grave situazione e che ha coinvolto cittadini, imprese e Pubblica Amministrazione, evidenziando competenze e capacità operative prima poco sfruttate e costringendo il Paese a modernizzarsi più velocemente.

Ma ancor più, abbiamo capito che la ripresa socio-economica del Paese e il superamento di questa crisi potrà avvenire solo se agiremo tutti insieme risvegliando il senso di comunità nel nostro Paese e, con esso, la marittimità dell'Italia.

INDICE

3 Confitarma – Confederazione Italiana Armatori
4 Consiglio Confederale
5 Collegio dei Probiviri e Collegio dei Revisori
5 Commissioni
6 Giovani Armatori
7 La Direzione generale e i Servizi di Confitarma

9 Premessa di Mario Mattioli, Presidente Confitarma

13 COVID-19 – Problemi e soluzioni per il settore marittimo in Italia
13 Le richieste di Confitarma
14 Azioni a supporto della continuità operativa delle imprese armatoriali
22 Prime urgenti richieste di sostegno al settore
28 Semplificazione delle norme e della burocrazia

29 COVID-19 – Le iniziative adottate dallo shipping nel mondo e in Europa
29 IMO – International Maritime Organization
30 ICS – International Chamber of Shipping
31 ECSA – European Community of Shipowners's Associations

33 Non solo Covid-19 – La tutela dell'ambiente marino
33 *Sulphur Cap 2020*
33 *Ballast Water Management Convention*

34 Non solo Covid-19 – *Safety* e *Security*
34 *Migrants at Sea*
34 Pirateria

36 Non solo Covid-19 – Il lavoro a bordo e la formazione
36 CCNL per il settore privato dell'industria armatoriale
36 Estensione dei periodi massimi di durata delle convenzioni di arruolamento
37 Formazione

39 Appendice statistica

67 *English version*

COVID-19
Problemi e soluzioni per il settore marittimo in Italia



Le richieste di Confitarma

Sin dai primi segnali di allarme, il settore marittimo portuale italiano ha vissuto con estrema preoccupazione l'evolversi della grave emergenza Covid-19.

Numerose sono infatti le difficoltà operative riguardanti i trasporti marittimi che l'armamento nazionale ha dovuto fronteggiare nella gestione dell'emergenza per garantire l'operatività delle navi e la regolarità dei traffici, legate alle restrizioni imposte da molti Paesi terzi alle navi che hanno scalato porti italiani, al personale navigante e tecnico italiano che deve imbarcare nei porti dei suddetti Paesi, nonché agli ispettori delle Autorità ai fini dello svolgimento delle visite a bordo delle navi per il rilascio delle certificazioni obbligatorie.

Confitarma si è immediatamente messa a disposizione delle Autorità nazionali e locali per contribuire ad individuare le soluzioni alle numerose problematiche derivanti da questa crisi sanitaria che ha colpito in modo particolare il nostro Paese, primo tra i partner europei a dover fronteggiare l'impatto sul sistema socio-economico nazionale e, soprattutto, la discriminazione dei marittimi italiani nel mondo.

Due le direttrici principali su cui si è concentrata l'zione della Confederazione: assicurare la continuità operativa delle imprese associate e proporre prime urgenti misure di sostegno all'industria marittima e alla sua forza lavoro.



Azioni a supporto della continuità operativa delle unità armatoriali

AVVICENDAMENTO EQUIPAGGI. Sulla base delle segnalazioni ricevute dalle imprese associate, sono stati attivati canali diretti con i competenti uffici della Farnesina, nonché con la rete diplomatico-consolare italiana in numerosi Paesi del mondo (Angola, Gabon, Guinea Equatoriale, Nuova Zelanda, Cipro, Arabia Saudita, Tunisia, Bahrein, Francia, Israele, Libia, Marocco, Portogallo, Olanda, Slovenia, Spagna, Turchia) al fine di risolvere o quantomeno mitigare le difficoltà riscontrate, dall'inizio del mese di marzo, nell'assicurare l'avvicendamento del personale imbarcato sulle unità di bandiera nazionale.

Con la Direzione Centrale Immigrazione e Polizia Frontiere del ministero dell'Interno è stato possibile risolvere le problematiche relative all'interpretazione data dalle Autorità locali in merito alle normative di contenimento dell'epidemia. In particolare, i provvedimenti dell'Autorità hanno escluso gli equipaggi dei mezzi di trasporto e il personale viaggiante appartenente ad imprese aventi sede legale in Italia dall'obbligo di quarantena all'ingresso nel Paese.

VISITE E RINNOVO CERTIFICATI. Sin dai primi segnali di allarme per la diffusione del virus in Cina, si sono registrate difficoltà per gli armatori italiani per l'esecuzione delle visite tecniche a bordo delle navi, nonché problemi per la fornitura di impianti (ad esempio quelli per il trattamento delle acque di zavorra), apparati e pezzi di rispetto prodotti in quel paese. Come è noto, infatti, le navi devono essere dotate di oltre cento certificazioni che garantiscono la rispondenza ai requisiti per la sicurezza della navigazione. Per le certificazioni di natura tecnica, le principali criticità emerse riguardano la scadenza della certificazione e l'impossibilità di esecuzione fisica delle visite e bordo di ispettori della Guardia Costiera, del MISE o dei Registri di Classificazione, nonché l'imbarco dei tecnici responsabili della manutenzione periodica degli impianti/apparati, come ad esempio i mezzi collettivi di salvataggio o sistemi antincendio.

Su sollecitazione di Confitarma, il VI Reparto del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto emana una serie di circolari relative alla proroga delle scadenze dei certificati "statutari", quali sono i certificati di sicurezza, alla esecuzione delle visite degli ispettori in remoto e agli interventi dei tecnici (cosiddetti "service supplier").



Per quanto riguarda le certificazioni connesse alla salvaguardia dell'ambiente e di pertinenza del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, Confitarma riesce a risolvere il problema dell'installazione degli impianti per il trattamento delle acque di zavorra per coloro che a suo tempo avevano chiesto ed ottenuto la cosiddetta disarmonizzazione, con l'estensione di due anni della validità dei certificati IOPP disarmonizzati (a suo tempo limitata al 28 ottobre 2020) e la proroga di una serie di altri certificati importanti quanto quelli di sicurezza (IOPP armonizzati, NSL, IPPC, ISPP, IAPP, Certificato di compliance previsto per la Convenzione Ballast Water e certificati navi in navigazione nazionale).

Per i certificati di classe, connessi alla costruzione e all'efficienza della nave e rilasciati dai Registri di Classificazione (RINA in primis), si pone il problema della scadenza delle visite annuali, intermedie e speciali, questione non semplice in quanto esistono regole comuni nell'ambito dell'IACS (Associazione Internazionale dei Registri di Classifica) con difficoltà per i Registri di eseguire le cosiddette visite da remoto.

Non sono trascurati anche altri aspetti gestionali, come le ispezioni delle vetting (efficace la collaborazione con le associazioni internazionali del settore, in primis Intertanko, per circolarizzare sistematicamente e tempestivamente informazioni utili agli operatori) e l'inventario dei materiali pericolosi esistenti a bordo (per il quale il vigente regolamento europeo impone che sia realizzato entro la fine dell'anno ma, data l'attuale situazione, tramite l'ECSA e in sinergia con Intertanko e Bimco, viene richiesto a Bruxelles un rinvio di tale scadenza).

USMAF-SASN. In merito all'impossibilità di svolgere le visite relative ai certificati di sicurezza e igiene a bordo delle navi di bandiera, la competente Direzione del Ministero della Salute è stata sensibilizzata per utilizzare forme di verifica da remoto. Tale procedura è stata attuata con successo per le visite di rinnovo dei certificati di sanificazione e/o esenzione dalla sanificazione e per l'idoneità delle casse d'acqua per uso umano.



Certificazioni obbligatorie del personale marittimo. Su specifica richiesta di Confitarma, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto (dopo le necessarie verifiche e autorizzazioni in sede IMO) e le altre Amministrazioni competenti hanno autorizzato la proroga della scadenza dei seguenti certificati:

Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

- Certificati di addestramento (CoP) M.A.M.S, M.A.B.E.V., Antincendio Base ed Avanzato, Sopravvivenza e Salvataggio: la scadenza è stata automaticamente prorogata, per un periodo di sei mesi, senza alcuna formalità amministrativa alle seguenti condizioni e limitazioni: a) l'estensione non può avere validità oltre il 31/12/2020; b) l'estensione è concessa al personale navigante già a bordo ed in possesso di certificati di addestramento (CoPs) in scadenza o scaduti, ovvero al personale pronto all'imbarco;
- Corso "Istruzione e addestramento per il personale in servizio su navi passeggeri": la proroga è consentita, per un periodo di sei mesi, per il personale navigante in possesso di attestato scaduto o in scadenza. Tale estensione non potrà avere validità oltre il 31/12/2020;
- Addestramento specifico e familiarizzazione con il sistema ECDIS di bordo: il Comando Generale ha ritenuto che, nella fase emergenziale, la familiarizzazione a bordo possa essere erogata dal personale in possesso del corso di addestramento specifico. Su tale problematica Confitarma aveva proposto al Comando Generale di svolgere tale addestramento specifico in modalità *e-learning*;
- Estensione della validità delle certificazioni di addestramento HSC, senza alcuna formalità amministrativa da parte degli interessati, in applicazione delle disposizioni di cui all'art. 103 comma 2 del d.l. n. 18 del 17 marzo 2020, come modificato dalla legge di conversione n. 27 del 24 aprile 2020;
- Estensione dei contratti di arruolamento oltre la durata massima prevista dalla MLC, 2006 fino ad un massimo di 14 (quattordici) mesi.



Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

– Proroga automatica, fino al 31/12/2020, dei certificati di competenza (CoC) posseduti dai marittimi imbarcati o in procinto di imbarco, senza alcuna necessità di istanza da parte dei marittimi interessati, alle seguenti condizioni e limitazioni: a) l'estensione non può avere validità oltre il 31/12/2020; b) l'estensione è concessa al personale navigante già a bordo ed in possesso di certificati di competenza (CoC) in scadenza o scaduti ovvero al personale pronto all'imbarco;
– Proroga della validità della convalida (endorsement) dei Certificati di Competenza – rinnovati o la cui validità è stata estesa dallo Stato di emissione – dei marittimi stranieri che siano già a bordo o in procinto di imbarcarsi, fino al 31/12/2020.

Ministero della Salute

- Proroga della validità dei certificati di visita biennale (art. 12 comma 5 del d.lgs. 71/2015) sino a dichiarazione di cessazione dello stato di emergenza Covid-19;
- Proroga dei certificati di addestramento sanitario "First Aid" e "Medical Care" sino a dichiarazione di cessazione dello stato di emergenza Covid-19.
- Proroga della validità della visita preventiva di imbarco all'estero, di cui all' art. 323 C.d.N. da 10 a 15 giorni, al fine di facilitare i cambi equipaggio all'estero.

Ministero dello Sviluppo economico

- Estensione della validità dei certificati GMDSS fino al 31/12/2020 per i marittimi già a bordo e per il personale pronto all'imbarco, in possesso di certificati GMDSS in scadenza o scaduti.



Misure per il sostegno al reddito dei marittimi. Confitarma ha posto due specifici quesiti all'INPS per chiarire che le risorse necessarie per erogare l'assegno ordinario con causale "COVID-19 nazionale" non debbano essere attinte dalle riserve del Fondo SOLIMARE, ma dalle risorse dal Decreto Legge n. 18 del 17 marzo 2020 (c.d. Cura Italia) e che la possibilità di superamento del tetto aziendale debba essere prevista, come già stabilito per il Fondo di integrazione salariale (FIS), anche per i Fondi di solidarietà bilaterale settoriali (come il SOLIMARE).

Con la circolare n. 47/2020, L'INPS ha chiarito, che le imprese armatoriali che dovessero avere la necessità di sforare il tetto aziendale previsto dal Fondo SOLIMARE (per il 2020, 6 volte i contributi complessivamente dovuti a far data dall'iscrizione al Fondo) potranno superare tale limite e le risorse finanziarie aggiuntive che occorreranno saranno coperte dall'Erario (nei limiti dello stanziamento previsto all'art. 19, comma 9 del DL n. 18/2020).

Riduzione temporanea delle tabelle minime di armamento. In relazione alle criticità riscontrate dalle unità passeggeri ro-ro, le cui tabelle minime di sicurezza, a causa dell'emergenza da Covid-19, risultano sovradimensionate rispetto al numero di merci e passeggeri trasportati, il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto ha riconosciuto la possibilità di procedere ad una "istruttoria speditiva" a conclusione della quale, in caso di esito positivo, l'Autorità competente potrà emanare una "tabella di armamento provvisoria integrativa" la cui validità dovrà intendersi limitata al solo periodo emergenziale e comunque non superiore ai 90 giorni.





Portualità. Con la pubblicazione da parte delle Autorità di Sistema Portuale dei dati di traffico relativi ai primi mesi impattati dalla crisi legata al COVID-19, si ha la conferma di quanto gravemente sia stato colpito il comparto marittimo-portuale, specie in alcuni settori.

La prima conseguenza del COVID-19 è stata il calo dei traffici di navi contenitori provenienti dalla Cina a seguito della chiusura di molte imprese del Paese asiatico e della riduzione delle esportazioni. Con l'avanzare dell'epidemia, in Italia sono state progressivamente adottate limitazioni al trasporto di passeggeri via mare che hanno comportato l'interruzione di molti servizi sia di trasporti a carattere locale, da e per le isole minori, sia con la Sicilia e la Sardegna. Il trasporto via mare di passeggeri da e per la Sardegna è stato vietato integralmente dal 14 marzo al 3 giugno, mentre da e per la Sicilia dal 16 marzo al 17 maggio sono rimasti attivi i servizi dedicati esclusivamente al traghettamento del personale addetto all'emergenza e un numero limitato di collegamenti attraverso lo Stretto di Messina. Dal 17 maggio al 3 giugno, data di riapertura totale, è stato consentito il solo trasporto di personale addetto all'emergenza e per gravi motivi di salute anche sulle navi passeggeri in arrivo e partenza dagli altri porti della Sicilia. Alcune linee di autostrade del mare sono rimaste attive per garantire il trasporto di prodotti e beni essenziali ma con tassi di riempimento drasticamente ridotti.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha promosso l'adozione di un protocollo con le linee di sicurezza per il comparto dei trasporti e la logistica alla cui stesura ha partecipato attivamente anche la Confederazione. Tali linee guida e le ulteriori indicazioni del Ministero della





Salute a carattere più generale sono state poi adattate alle singole realtà portuali attraverso consultazioni con gli stakeholder locali e nazionali.

Le maggiori criticità si sono ovviamente presentate nella gestione iniziale della crisi a causa dalla necessità di ripensare una organizzazione in grado di garantire la piena efficienza dell'attività portuale, seppur ridotta, rispettando le distanze tra gli addetti e assicurando in misura sufficiente la fornitura dei DPI, problematica ovviamente particolarmente avvertita dalle rappresentanze dei lavoratori. Molte procedure sono state modificate ma non è stato possibile dematerializzare tutti gli adempimenti previsti.

Infine, si è presentata la difficoltà di trovare un approdo sicuro nei porti nazionali per le navi da crociera di bandiera italiana costrette a interrompere i servizi. Le comunità locali hanno spesso fatto resistenze per il timore di un rischio di maggiori contagi ma il coordinamento tra l'industria, i Ministeri competenti, le Amministrazioni locali e il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto hanno consentito di individuare le soluzioni più adeguate.

Sul fronte del **rimorchio portuale**, il 2019 si era chiuso con l'avvio delle istruttorie propedeutiche alle gare comunitarie per i porti con concessioni in scadenza o in regime di proroga tecnica in attesa della pubblicazione della circolare ministeriale avvenuta nel mese di marzo dello stesso anno. Il Covid-19 ha comportato il rinvio di 12 mesi, a partire dalla conclusione dello stato di emergenza, di tutte le concessioni non scadute e della pubblicazione dei bandi di gara al fine di assicurare la più ampia partecipazione possibile alle gare da parte degli operatori interessati. Inoltre, al fine di evitare inutili costi per l'utenza, una circolare ministeriale ha invitato le capitanerie di porto a valutare la riorganizzazione, in riduzione, del servizio di rimorchio adeguandolo al calo della domanda registratosi nel porto a causa dell'emergenza per il Covid-19.





Con la stessa finalità Confitarma ha formulato una richiesta per la revisione dei turni di **servizio dei piloti**. Tale richiesta si è tuttavia inserita in un quadro piuttosto complesso considerato che è ancora pendente presso la Direzione Generale competente del MIT lo studio per la verifica e la revisione dei criteri e meccanismi della formula del servizio di pilotaggio che ha comportato in occasione dell'ultimo rinnovo tariffario ad un adeguamento con un tetto agli incrementi tariffari superiori al 5,5%. Si auspica che tale studio possa essere completato entro l'ultima parte del 2020 al fine di poter procedere al prossimo adeguamento per il biennio 2021-22 disponendo di una formula tariffaria aggiornata.

Per quanto concerne il **servizio di ormeggio** si registra l'inserimento nel c.d. Decreto Rilancio di una misura che prevede lo stanziamento di un contributo fino ad un massimo di 24 milioni di euro per la perdita di fatturato legato all'emergenza Covid-19 nel corso del 2020. Si tratta di un provvedimento che se applicato correttamente consentirà di sterilizzare l'effetto al rialzo sulle tariffe dovuto al calo di traffico con riflessi positivi per l'utenza portuale.

Nel corso del 2019 si è assistito all'avvio del servizio di bunkeraggio nella rada di Cagliari e Sarroch. Sebbene da un lato questo comporti un ampliamento dell'offerta del servizio in una zona strategica del Mediterraneo, dall'altro si deve registrare il fatto che lo stesso sia stato affidato ad una bettolina di bandiera comunitaria. Questo aspetto porta ancora una volta all'attenzione il problema della competitività delle imprese italiane del settore a causa dell'assenza di qualsiasi agevolazione e per questo costrette a subire la concorrenza, per giunta a casa propria, da parte di operatori europei che usufruiscono invece di misure per la riduzione del costo di impresa. Il 2020 si è quindi aperto con l'adozione dei nuovi limiti di zolfo nei combustibili che ha imposto agli operatori del comparto di adeguare le proprie flotte alla nuova domanda di bunker prima che il Covid-19 determinasse un calo dei traffici di molti servizi di linea regolari (traghetti e crociere) e dei relativi consumi di bunker.

In materia di ritiro rifiuti delle navi, alcuni avvenimenti occorsi soprattutto in occasione della sosta forzata delle navi nei porti a causa del Covid-19 hanno fatto emergere ancora di più la necessità di regolamentare al meglio il settore per adeguarlo ai principi di congruità, proporzionalità e trasparenza. Sotto questo punto di vista, Confitarma si adopererà affinché l'utenza sia adeguatamente tutelata attraverso il recepimento della nuova direttiva europea in materia (Dir. UE 2019/883) nel pieno rispetto della tutela e della salvaguardia ambientale.

A partire dal Decreto Cura Italia sono state previste diverse misure per sostenere la portualità e le imprese terminaliste.

Sarà possibile fare un'analisi definitiva di quanto ottenuto dal settore dopo la conclusione dell'iter parlamentare di conversione in legge del DL Rilancio.

In particolare, è stata prevista la non applicazione nei mesi di marzo e aprile della tassa di ancoraggio e la possibilità per le Autorità di Sistema portuale di esentare dal pagamento, integralmente o in forma ridotta, dei canoni derivanti da concessioni o autorizzazioni i terminal, incluse le stazioni marittime, e le imprese ex. art. 16 e 17 nonché quelle ex. articolo 36 del codice della navigazione.

Sono state altresì prorogate di dodici mesi tutte le concessioni dei terminal e delle società che svolgono operazioni portuali. Le imprese portuali hanno invece ottenuto una proroga di due anni.



Sdoganamento DPI destinati all'equipaggio. A seguito di segnalazioni di imprese associate, gli uffici doganali procedevano alla requisizione di DPI (dispositivi di protezione individuale) destinati all'imbarco su navi sulla base della circostanza che tale operazione richiedesse l'emissione di una dichiarazione doganale di esportazione, quindi in violazione del divieto di esportazione di tali beni come da ordinanze del Capo Dipartimento di Protezione Civile n. 639 del 25 febbraio 2020 e n. 641 del 28 febbraio 2020.

L'interlocuzione avviata da Confitarma con la struttura centrale dell'Agenzia delle Dogane su tale problematica ha consentito di chiarire che, nella fattispecie, "il predetto divieto non si applica perché non si tratta di esportazione di DPI in senso tecnico. Di fatto, DPI quali le mascherine saranno consegnate all'equipaggio prima della partenza della nave e saranno destinate all'uso personale e di prevenzione della diffusione del COVID 19 durante il viaggio". Inoltre, ai fini dello sdoganamento di DPI in esenzione dazi ed Iva (in svincolo diretto), per distribuzione gratuita ai membri equipaggio, è stata concordata una motivazione specifica da inserire nell'apposita dichiarazione.

Prime urgenti richieste di sostegno al settore

Al fine di contrastare gli effetti dell'emergenza Covid-19, il Governo ha emanato una serie di provvedimenti urgenti contenenti specifiche disposizioni per i cittadini e le imprese.

In particolare, attraverso il decreto legge 17 marzo 2020 (c.d. "Cura Italia"), il decreto legge 6 aprile 2020 (c.d. "Liquidità") e il decreto legge del 19 maggio 2020 (c.d. "Rilancio"), il Governo ha definito una manovra da 80 miliardi di euro.

Nello specifico, tra le altre, vengono introdotte prime misure in materia protezione del lavoro e dei redditi, di sostegno alla liquidità, accesso al credito e rinvio di adempimenti per le imprese, la sospensione delle scadenze per il versamento delle imposte e dei contributi previdenziali ed assistenziali.

In tale contesto, Confitarma ha predisposto e trasmesso al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti un pacchetto di misure urgenti per il settore.

Si tratta di un documento molto articolato che illustra le prime dieci urgenti misure trasversali che trovano riscontro, a livello internazionale, sia nelle richieste sostenute dall'ECSA (*European Community Shipowners' Associations*) che dall'ICS (*International Chamber of Shipping*), volte a garantire la continuità operativa e la tenuta del settore dei trasporti marittimi. Tali proposte vanno considerate anche alla luce del *temporary framework* adottato dalla Commissione europea per consentire agli Stati membri di avvalersi pienamente della flessibilità prevista dalle norme sugli aiuti di Stato.



PROPOSTA 1

Sostegno al reddito a favore di tutti i marittimi italiani e comunitari coinvolti in situazioni di sospensione o riduzione dell'attività lavorativa a causa del fermo delle navi

Confitarma ha richiesto un intervento eccezionale di sostegno al reddito a favore di tutti i marittimi italiani e comunitari coinvolti in situazioni di sospensione o riduzione dell'attività lavorativa a causa del fermo delle navi che si concretizza in uno stanziamento straordinario del Fondo SOLIMARE, pari a 37,8 milioni di euro, che dovrebbe servire anche a dare una specifica forma di integrazione al reddito a favore dei marittimi in Turno Particolare che, essendo già sbarcati, avranno nei prossimi mesi minori opportunità di imbarco.

PROPOSTA 2

Estensione dell'esonero dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali

Al fine di consentire alle imprese armatrici di navi iscritte nelle matricole nazionali delle navi maggiori, con l'esclusione delle navi adibite alla pesca, nonché alle unità galleggianti di stoccaggio (FSO) di bandiera italiana, di fronteggiare l'emergenza in atto, è stata richiesta l'estensione, per tutto il 2020, dell'esonero dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali di cui all'art. 6 del decreto-legge n. 457/97 convertito con la legge 27 febbraio 1998, n. 30.





Analoga estensione è stata richiesta per tutto il personale dipendente di terra delle imprese di trasporto marittimo residenti in Italia, per il periodo dal 1° febbraio fino al 31 dicembre 2020.

PROPOSTA 3 **Esclusione dall'applicazione dell'incremento del contributo addizionale NASPI (Nuova Assicurazione Sociale per l'Impiego, cioè indennità mensile di disoccupazione). ai contratti di arruolamento marittimi**

In relazione alla problematica relativa all'applicazione dell'incremento del contributo addizionale dello 0,5% ai contratti di arruolamento del personale marittimo – che ha un'incidenza notevole e crescente sui bilanci delle imprese armatoriali – Confitarma ha chiesto che attraverso una norma interpretativa venga chiarita in via definitiva l'esclusione.

PROPOSTA 4 **Contributi previdenziali e assistenziali del personale di terra**

Estensione, a decorrere dal 1° febbraio fino al 31 dicembre 2020, a tutto il personale dipendente di terra delle imprese di trasporto marittimo residenti in Italia, dell'esonero dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali di cui all'art.6 del decreto-legge n. 457/97 convertito con la legge 27 febbraio 1998, n. 30.

PROPOSTA 5 **Riduzione dei costi di approdo delle navi**

Il blocco dei traffici passeggeri con le isole e le restrizioni alle attività produttive imposte dal Governo hanno fatto diminuire significativamente il quantitativo di merci trasportate via mare; al contempo molti servizi marittimi non possono tuttavia interrompersi senza recare gravi ripercussioni al sistema logistico nazionale. Infatti, gli operatori del cabotaggio marittimo, le unità ro-ro e ro-ro pax, comprese quelle che svolgono servizi di autostrade del mare internazionali ricoprono insieme all'autotrasporto un ruolo fondamentale nel trasporto e nella logistica di beni essenziali: farmaci, alimenti, prodotti di prima necessità, prodotti finiti e materie prime per l'energia e l'alimentazione.

Al fine di sostenere le imprese armatoriali più colpite dalla crisi legata al COVID-19 e che ciò nonostante continuano ad assicurare l'approvvigionamento di prodotti essenziali per il Paese (farmaci, alimenti, beni indispensabili, ecc.) nonché il



funzionamento della catena logistica e dell'autotrasporto relativa ai beni essenziali, la proposta prevede un rimborso dei costi di approdo (diritti portuali, servizi portuali e servizi tecnico-nautici) sostenuti da navi gestite da imprese armatoriali con sede in Italia dal 1° marzo fino alla data del 31 luglio 2020, come già avviane in altri Stati membri della UE.

PROPOSTA 6 **Settore delle crociere**

La proposta di Confitarma, che supera gli attuali vincoli imposti dal Registro Internazionale, mira a consentire temporaneamente alle navi da crociera di poter svolgere i propri servizi esclusivamente tra porti nazionali non appena le restrizioni all'attività crocieristica in vigore nel nostro Paese saranno ridotte. Questa misura, senza oneri a carico dello Stato, permetterà al settore delle crociere di ripartire, seppure gradualmente, anche nell'ipotesi, molto probabile, in cui negli altri Paesi continueranno ad essere previste misure restrittive o interdittive all'approdo delle navi da crociera.

PROPOSTA 7 **Estensione dei termini e delle condizioni del beneficio della moratoria**

Il nostro Paese si è dotato di una delle flotte più giovani al mondo (circa 10 anni di età media) investendo negli ultimi 10 anni oltre 20 mld di euro in nuovo naviglio anche per rispondere efficacemente ai requisiti green della flotta.
Molte imprese hanno negoziato con le controparti bancarie accordi di ristrutturazione del debito ai sensi dell'art. 67 comma 3, lett. d) della legge Fallimentare. Tali accordi potrebbero essere compromessi dalla situazione straordinaria causata dall'emergenza epidemiologica Covid-19 minando temporaneamente la stabilità delle stesse e provocando un aggravio di costi aggiuntivi (esigenze di ulteriori processi di "asseverazione" dei piani, costi legali e di consulenze) non sostenibili in tale contesto di crisi.
Con una misura che non comporta oneri a carico dello Stato, Confitarma ha chiesto la modifica all'art 56 del Decreto Cura Italia, al fine di ampliarne la portata ai soggetti mid-cap e ricomprendervi "la sospensione sino al 30/3/2021 degli effetti dei piani attestati di risanamento di cui all'art. 67, comma 3, lett. d) senza alcuna formalità e oneri per le parti".



PROPOSTA 8 **Finanziamenti per fronteggiare l'aumento dei costi operativi di gestione derivanti da difficoltà operative poste delle navi di bandiera italiana all'estero**

Oltre al blocco provocato dall' emergenza COVID-19, molte navi di bandiera italiana e/o di controllo armatoriale italiano non sono accettate da noleggiatori internazionali per la presenza a bordo di marittimi italiani, considerati potenziali ricettori/trasmettitori di contagio. Ciò impatta in maniera rilevante anche sulle connessioni di cabotaggio intra-europeo molto spesso necessarie per approvvigionare il nostro Paese di materie prime industriali ed alimentari (es. acciaio semi-lavorato, cellulosa, derrate agro-alimentari, prodotti chimici e petrolchimici, gas chimici, etc.).

Il fermo temporaneo o definitivo comporta non solo l'immediata riduzione del fatturato, ma anche i relativi costi di ormeggio e disarmo delle navi.

Confitarma chiede pertanto che gli armatori con sede in Italia, e limitatamente alle navi di bandiera italiana, possano accedere a finanziamenti erogati da Cassa Depositi e Prestiti (CDP) e con garanzia di ultima istanza da parte dello Stato finalizzati a supportare gli oneri di "disarmo temporaneo" delle unità navali inutilizzate a causa dell'emergenza virus COVID-19.

(Il DL 23/2020 (cd liquidità), prevede un nuovo intervento di garanzia di SACE a copertura dei nuovi finanziamenti sotto qualsiasi forma concessi alle grandi imprese (e alle imprese piccole e medie che abbiano esaurito la propria capacità di accesso al Fondo di Garanzia).

PROPOSTA 9 **Proroga dei termini previsti dalla Legge Fallimentare (art. 161, co. 6 del R.D. 16/3/1942)**

Colpite dalla crisi dei noli, al fine di garantire lo svolgimento della propria operatività, alcune imprese armatoriali hanno optato per soluzioni concordate di risanamento della crisi mentre altre hanno avviato procedimenti per i c.d. Concordati



in continuità o in bianco" con l'obbligo di presentare una proposta, e relativo piano, entro 120 giorni dalla domanda di concordato.
L'insorgere dell'emergenza virus COVID-19 ha provocato il rallentamento (se non l'interruzione) delle trattative con le controparti creditrici (banche) e, soprattutto, un mutamento dei piani in corso di impostazione e negoziazione. Tutto ciò anche in considerazione del repentino e dirompente mutamento degli scenari di riferimento, con conseguente cambiamento/stravolgimento delle assunzioni di detti piani.
Con riferimento alla procedura di cui all'art 161 della legge Fallimentare (RD 16/3/1942, n. 267), la richiesta di Confitarma, che non comporta oneri a carico dello Stato, consiste nella proroga dei termini di cui al comma 6, la cui scadenza interviene nel periodo dal 9 marzo 2020 al 15 aprile 2020, di 120 giorni.

PROPOSTA 10 **Proroga della sospensione dei termini nei procedimenti amministrativi ed effetti degli atti amministrativi in scadenza**

In relazione al protrarsi dell'emergenza Covid-19 e delle correlate restrizioni agli spostamenti delle persone imposte dalle Autorità, nazionali e internazionali, senza oneri a carico dello Stato, Confitarma chiede di prorogare la sospensione prevista dall'articolo 103, 2 comma, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, al fine di assicurare la continuità operativa delle imprese di navigazione.





Semplificazione delle norme e della burocrazia

Per preservare la resilienza del tessuto imprenditoriale marittimo italiano, oltre alle prime urgenti misure di sostegno, Confitarma ha chiesto al Governo interventi, non più rinviabili, per una drastica semplificazione di norme e della burocrazia.

A tal fine, Confitarma ha predisposto un pacchetto di misure a costo zero per l'erario che, qualora adottate, rimuoverebbero molti ostacoli che incidono pesantemente sulla competitività della nostra flotta e che comportano, oltre a complicati e obsoleti adempimenti burocratici, pesanti oneri a carico degli armatori italiani riguardo vari aspetti della operatività delle navi (lavoro marittimo, pratiche di bordo, regime amministrativo della nave, visite, rilascio/rinnovo dei certificati di sicurezza).



COVID-19
Le iniziative adottate dallo shipping nel mondo e in Europa



Lo shipping mondiale, un settore abituato a fronteggiare drammatici eventi di ogni tipo, con la pandemia del Covid-19 deve affrontare una situazione senza precedenti in tutto il mondo: per rallentare la diffusione del virus e mitigarne gli impatti, i viaggi delle navi vengono ridotti, le frontiere vengono chiuse e l'accesso delle navi ai porti viene negato.

Tutto lo shipping mondiale si è immediatamente attivato per evitare che il commercio via mare venga interrotto inutilmente in questa difficile in cui è di fondamentale importanza il trasporto marittimo possa consegnare beni vitali, tra cui forniture mediche e prodotti alimentari, per rispondere a questa pandemia e superarla. Allo stesso tempo, anche la sicurezza della vita in mare e la protezione dell'ambiente marino devono rimanere fondamentali.

Oltre alle azioni per garantire la disponibilità di servizi di trasporto marittimo a beneficio dell'umanità, l'azione dello shipping mondiale si è concentrata in modo particolar sulla tutela delle centinaia di migliaia di marittimi sulle navi: lavoratori che si sono trovati in prima linea in questa calamità globale e la cui professionalità garantisce che le merci essenziali vengano consegnate, in modo sicuro e con un impatto minimo sull'ambiente.

IMO INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

L'IMO-Organizzazione marittima Mondiale, di concerto con le principali rappresentanze dello shipping mondiale e con L'OMS ha diramato una serie di Circolari con consigli pratici e indicazioni su molte questioni tecniche e operative relative al coronavirus, esortando gli Stati ad attuare un approccio pratico e pragmatico su questioni come il cambio di equipaggio, la fornitura, le riparazioni, il rilevamento e la certificazione e le licenze dei marittimi.



L'International Chamber of Shipping (ICS) che rappresenta le associazioni nazionali degli armatori del mondo e oltre l'80% della stazza mercantile mondiale, si è mossa in tutte le direzioni per far capire appieno ai governi del mondo che circa il 90% del commercio globale è trasportato dalle navi che è fondamentale tutelare il benessere dei circa 100.000 marittimi che mese ogni si alternano sulle navi di tutto il mondo e garantiscono che i servizi marittimi funzionino.

A tal fine ICS, ha pubblicato e reso disponibile una nuova guida per il settore marittimo globale per contribuire a combattere la diffusione del Coronavirus (COVID-19), realizzato con l'Organizzazione mondiale della sanità (OMS), l'Organizzazione marittima internazionale (IMO), il Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie (ECDC) e l'International Maritime Health Association (IMHA).

Insieme all'International Transport Workers' Federation (ITF), che rappresenta circa due milioni di marittimi, sono state sollecitate sul tema dei marittimi tutte le Agenzie delle Nazioni Unite (Ilo, IMO, UNCTAD, OMS) e gli Stati del G20 e insieme all'International Air Transport Association (IATA), ICS ha richiamato più volte l'attenzione dei Governi sull'esigenza di consentire i viaggi aerei di marittimi che devono essere rimpatriati o che devono salir a bordo delle navi, lanciando la campagna sui social network *#HeroesAtSea*.

Il 1° maggio, le navi di tutto il mondo, aderendo all'iniziativa lanciata da ICS, in occasione della Festa del lavoro hanno suonato le loro sirene per ricordare il fondamentale contributo dato dai marittimi alla vita economica e sociale del pianeta e richiamare l'attenzione di Governi e opinione pubblica sul settore marittimo e sui problemi degli equipaggi bloccati sulle navi a causa dell'emergenza COVID-19.



Di fronte a questa crisi senza precedenti, l'ECSA ha chiesto alle istituzioni europee reazioni senza precedenti, ritendendo che se l'Europa vuole garantire la sopravvivenza della sua industria marit-tima, strategicamente importante, saranno necessarie azioni più concertate e mirate. A tal fine, ha invitato tutte le istituzioni europee ad adottare rapidamente un piano di salvataggio e recupero mirato per il settore marittimo. L'ECSA, insieme all'ETF (la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti) ha lavorato a stretto contatto con la Commissione europea per la tutela dei circa 600.000 marittimi imbarcati su navi di armatori europei che a causa delle restrizioni di viaggio messe in atto per contenere la pandemia COVID-19, non possono sostituiti e devono affrontare problemi di stanchezza, stress e salute. L'8 aprile, la Commissione europea ha emanato le linee guida su marittimi, passeggeri e altre persone a bordo delle navi fornendo agli Stati membri orientamenti sulla protezione della salute, il rimpatrio e le disposizioni di viaggio per i marittimi, i passeggeri e le altre persone a bordo delle navi. Successivamente, ECSA ed ETF hanno scritto a quattro Commissari europei (trasporti, Adina Vălean, gestione delle crisi, Janez Lenarčič, salute e la sicurezza alimentare, Stella Kyriakides, giustizia, Didier Reynders) e all'alto rappresentante dell'Ue, Josep Borrell Fontelles. Chiedendo loro di presentare una proposta concreta al Consiglio per un accordo politico relativo ai porti designati per lo sbarco e il cambio dell'equipaggio, in linea con le condizioni stabilite (tra l'altro diffusione geografica, capacità, vicinanza a strutture sanitarie e aeroporti internazionali).

L'ECSA, insieme alla Cruise Lines International Association (CLIA Europe), la European Dredging Association (EuDA) e Interferry hanno inviato una lettera congiunta al Presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, chiedendo che fossero poste tutte le consultazioni pubbliche e le valutazioni d'impatto in attesa, a causa dell'attuale situazione specifica creata dall'epidemia COVID-19, date le difficoltà attuali di fornire informazioni accurate sull'impatto delle opzioni legislative proposte attraverso i processi di valutazione d'impatto che sono previsti nel prossimo futuro. Inoltre, poiché le valutazioni d'impatto si basano generalmente su dati dell'anno precedente, in questo caso il 2019, il panorama in Europa da un punto di vista finanziario, commerciale, sociale e occupazionale cambierà notevolmente nei prossimi mesi, quando l'impatto della pandemia COVID-19 diventa più chiaramente visibile. La situazione entro la fine dell'anno sarà completamente diversa da quella che conosciamo finora.

Anche ECSA ha lanciato una campagna sui social network rivolta alle Istituzioni europei intitolata *#EveryShipmentCounts*.

Da segnalare che in sede ECSA, Confitarma ha promosso la costituzione dei due Gruppi Tecnici: "*Ad Hoc Group Expert of Shipping Finance (AHEG SF)*" finalizzato a monitorare e partecipare, attraverso le consultazioni pubbliche, all'implementazione delle nuove regole sul credito (incluso "Basilea 3.5") nonché a migliorare l'accesso dello shipping alle risorse di capitale; "*Temporary Correspondance Group for Green Taxonomy*" che sta lavorando alla identificazione dei criteri per poter classificare lo shipping tra i settori green ai fini dell'erogazione del credito bancario per giungere alla definizione di *Social and Green Supporting Factor*.



Non solo COVID-19
La tutela dell'ambiente marino



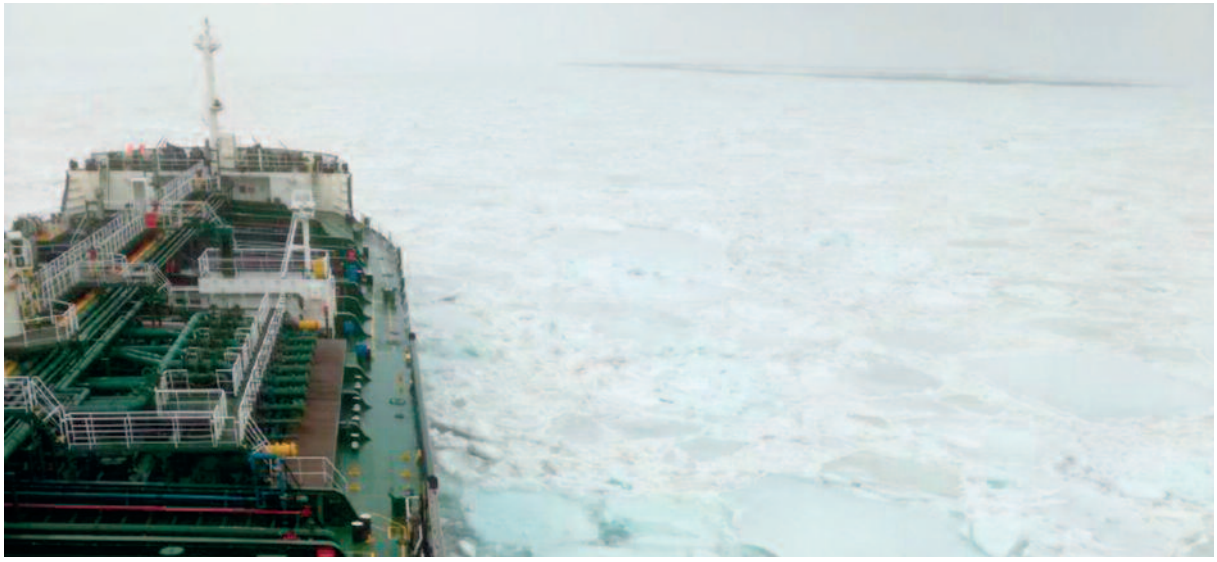
Global Sulphur Cap 0,5%

Come previsto dall'Annesso VI alla Convenzione MARPOL 73/78 a livello mondiale, dal 1° gennaio 2020 entra in vigore il cosiddetto "global sulphur cap": l'IMO ha infatti imposto l'utilizzo, in ogni parte del mondo (ad esclusione delle cosiddette ECA dove il limite è 0,10% e per le unità dotate di impianti di trattamento dei fumi emessi (*scrubber*), che potranno utilizzare ancora combustibili con valori più alti) di combustibile con tenore di zolfo non superiore allo 0,5%.

Nei primi mesi del 2020, le preoccupazioni relative alla disponibilità e alla qualità di questo combustibile, si rivelano infondate.

Ballast Water Management Convention

Il processo di ratifica della Convenzione da parte dell'Italia è ancora fermo. Tra l'altro, a tale ratifica sono legati due importanti questioni che, a livello tecnico, interessano soprattutto gli armatori che operano in ambito nazionale: la concessione delle esenzioni/deroghe da parte del Ministero dell'Ambiente e le verifiche che saranno effettuate dall'Autorità Marittima.



Non solo COVID-19
Safety e *Security*



Maritime safety: migrant at sea

Dal 1° aprile, alla nuova missione Irini, destinata a far rispettare l'embargo Onu alle armi in Libia. Il quartier generale resterà sempre Roma, a Centocelle e il comandante sarà (come per l'ultima parte di Sophia) il contrammiraglio Fabio Agostini e durerà almeno fino al 31 marzo 2021. Il 31 marzo 2020, il Consiglio europeo approva la nuova missione EUNAV FORMed denominata "Irini" ("pace" in greco) che si avvarrà di navi e mezzi aerei e satellitari per condurre ispezioni in alto mare, al largo delle coste libiche, su imbarcazioni sospettate di trasportare armi o materiale similare da o verso la Libia, secondo quanto previsto dalla risoluzione del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite. Tra i compiti secondari di Irini, il monitoraggio e la raccolta di informazioni sull'export illegale di petrolio dalla Libia; il contributo all'aumento delle capacità e all'addestramento dei guardacoste e dei militari della Marina libica per le attività in mare oltre ad un contributo allo smantellamento del modello di business dei network di trafficanti.

Pirateria

Nonostante la riduzione complessiva degli attacchi di pirateria (162 nel 2019 rispetto ai 201 del 2018) permane il rischio per le in diverse regioni, in particolare nel Golfo di Guinea. A inizio febbraio 2020, Ecsa richiama l'attenzione sulla grave situazione nel Golfo di Guinea sollecitando la Commissione dell'Ue e i singoli Stati membri a prendere provvedimenti concreti e a inserire il tema sicurezza marittima in cima all'agenda degli accordi commerciali e di partenariato oltre ad attuare altre forme di cooperazione con i partner africani della regione. Anche ICS ribadisce la priorità assoluta di tutelare la sicurezza e il benessere degli equipaggi sottolineando l'importanza della comunicazione e del coordinamento tra navi e autorità.

In Italia, a seguito di misure restrittive adottate dalla maggior parte dei Paesi per fronteggiare l'emergenza Covid-19 e della cancellazione dei voli da e verso il nostro Paese che creano difficoltà per l'impiego di personale italiano in funzione anti-pirateria, il Ministero dell'Interno, su richiesta di Confitarma, conferma la possibilità di ricorrere alla procedura di auto-



rizzazione all'esercizio occasionale di servizi temporanei di vigilanza da parte di imprese stabilite in altri Stati membri dell'Unione europea.

Data la rilevanza degli interessi nazionali che insistono nella regione del Golfo di Guinea e che necessitano di fruire del libero uso del mare per potersi sviluppare (in media sono presenti nell'area circa 25 navi mercantili di bandiera italiana, che assicurano il commercio marittimo nazionale e supportano le attività estrattive di petrolio e gas nella regione), il 3 aprile, si è svolta un'esercitazione anti-pirateria che ha coinvolto la Mn "Grande Dakar", del Gruppo Grimaldi, la Confitarma, la Marina Militare e il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera con l'obiettivo di mettere alla prova le procedure di comunicazione e coordinamento in caso di un attacco di piratii e di verificare i piani di sicurezza interni messi in atto dall'unità mercantile coinvolta e le modalità d'intervento con un'unità militare a protezione di un mercantile vittima di attacchi.

L'esercitazione ha confermato la consolidata sinergia raggiunta fra il Comando in Capo della Squadra Navale, la Guardia Costiera, CONFITARMA e un'importante società armatoriale italiana quale il Gruppo Grimaldi, per un efficace contrasto ad attacchi di pirateria. In particolare, Comandante ed equipaggio della "Grande Dakar" hanno dato prova di professionalità e competenza, risultato degli ingenti investimenti fatti dall'armamento italiano in termini di addestramento degli equipaggi onde essere pronti ad affrontare situazioni estreme. L'esercitazione ha, inoltre, confermato la necessità di un costante scambio di informazioni e di sinergica collaborazione tra l'industria armatoriale e le istituzioni, che comprende oltre le regolari attività svolte dall'Autorità Marittima nazionale verso lo shipping nazionale, l'importante ruolo di "advisory" svolto dalla stessa Marina Militare attraverso una continua e costante condivisione di informazioni utili alla sicurezza della navigazione; attività quest'ultima condotta dalla cellula Naval Cooperation and Giuidance for Shipping (NCAGS) – operante in Italia presso il Comando in Capo della Squadra Navale – a supporto degli stessi Company Security Officers (CSO) delle compagnie nazionali che operano nell'area.



Non solo COVID-19
Il lavoro a bordo e la formazione



CCNL per il settore privato dell'industria armatoriale

La trattativa per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per il settore privato dell'industria armatoriale, scaduto il 31 dicembre 2017, è proseguita in tutto il 2019 registrando un forte avanzamento sulla parte normativa.
Per quanto concerne la parte economica, in data 9 marzo 2020 si è tenuto un importante incontro sindacale in occasione del quale le parti, a seguito di un lungo confronto sull'argomento e alla luce dell'aggravarsi, proprio in quelle ore, dell'emergenza sanitaria in atto, hanno convenuto sull'opportunità di sospendere il confronto fino a quando non si ristabiliscano le condizioni minime per la sua ripresa.

Estensione dei periodi massimi di durata delle convenzioni di arruolamento

In considerazione dell'impossibilità a effettuare cambi equipaggio a bordo delle navi, soprattutto nei porti esteri a causa dell'emergenza sanitaria Covid-19, in data 31 marzo 2020 e successivamente in data 30 aprile 2020, con l'Accordo sottoscritto con Filt-CGIL, Fit-CISL e Uiltrasporti, si è concordato sulla possibilità di estendere – d'intesa con il lavoratore marittimo – i contratti di arruolamento oltre le durate massime delle convenzioni di arruolamento e delle proroghe – previste dai vigenti CCNL di categoria e da eventuali accordi integrativi aziendali –.
Analoghi accordi, con riferimento ai Comandanti e Direttori di macchina, vengono sottoscritti anche con USCLAC-UNCDIM.



Formazione

Prosegue nel 2019 l'attività degli Istituti Tecnici Superiori (ITS) per la formazione degli allievi ufficiali e del personale navigante sui vari tipi di navi nonché di figure che operano nella logistica.

Nei primi mesi del 2020, le difficoltà create dall'emergenza COVID-19 creano problemi per il regolare svolgimento delle lezioni. Per questo, vengono attivate specifiche piattaforme per la Formazione a Distanza (FAD) per consentire agli allievi di completare il loro percorso e poter affrontare al meglio l'esame per il conseguimento del titolo.

Da sottolineare, la determinazione e l'impegno degli allievi costretti a rimanere a bordo prolungando il loro imbarco per una durata superiore alle aspettative.

Nell'appendice statistica disponibili i dati relativi alle attività di

- FONDAZIONE ACCADEMIA ITALIANA DELLA MARINA MERCANTILE
- ISTITUTO TECNICO SUPERIORE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE FONDAZIONE "GIOVANNI CABOTO"
- FONDAZIONE ISTITUTO TECNICO SUPERIORE PER IL SETTORE MOBILITÀ SOSTENIBILE TRASPORTI – ACCADEMIA MEDITERRANEA DELLA LOGISTICA E DELLA MARINA MERCANTILE

Prosegue anche l'attività di Formare s.c.a.r.l - Polo Nazionale per lo Shipping, l'Ente di formazione, ricerca e sviluppo di Confitarma.



APPENDICE STATISTICA

Dati di grafici e tabelle al 31 dicembre 2019

Graphs and tables data as of December 31st, 2019

Si ringrazia Banchero Costa per il consueto cortese contributo

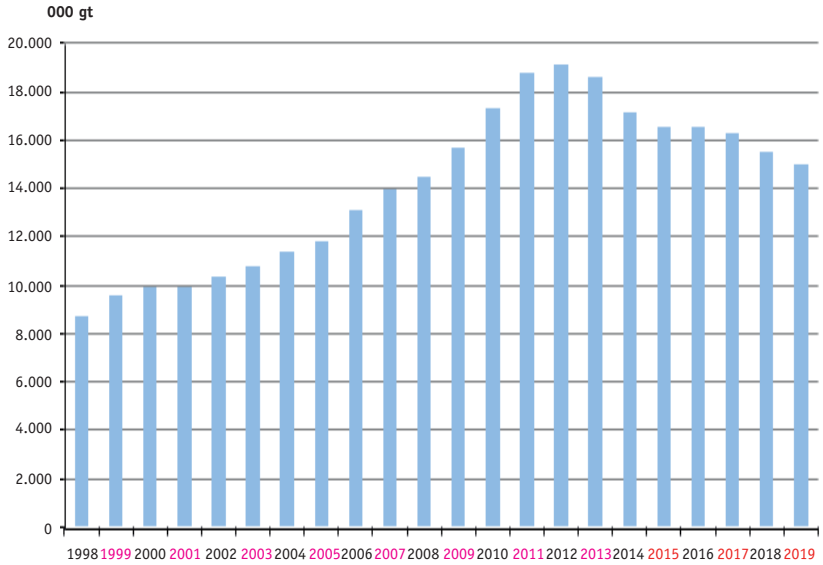
La navigazione mercantile italiana nel 2019
The Italian merchant marine in 2019

Flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet*

Navi di oltre 100 gt *Ships of 100 gt and over*	31.12.2019		31.12.2018		Var. 2019/2018	
	N.	000 gt	N.	000 gt	var. % N.	var. % gt
NAVI DA CARICO LIQUIDO *LIQUID CARGO SHIPS*	**215**	**3.218**	**233**	**3.713**	**-5,7**	**-10,8**
Petroliere *Oil tankers*	71	1.656	77	1.920	-10	-16
Gasiere *Gas tankers*	18	296	21	376	-13	-14
Chimichiere (OIL-CHEM) *Chemical tankers*	94	1.233	102	1.383	-3	-3
Altre cisterne *Other tankers*	32	34	33	34	3	4
NAVI DA CARICO SECCO *DRY CARGO SHIPS*	**155**	**5.973**	**170**	**6.247**	**-5,6**	**-7,0**
Carico generale *General cargo*	25	129	27	134	-7	-8
Portacontenitori *Container ships*	11	477	13	561	-7	-7
Portarinfuse *Bulk carriers*	41	1.931	48	2.179	-19	-19
Traghetti *Ro-Ro cargo*	78	3.436	82	3.501	5	7
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI *MIXED AND PASSENGER SHIPS*	**427**	**5.285**	**421**	**4.836**	**-1,2**	**1,6**
Crociera *Cruise*	29	2.693	27	2.374	0	6
Aliscafi, Catamarani e unità veloci *High speed vessels*	69	21	71	22	-3	-3
Traghetti *Ferries*	195	2.520	187	2.263	-2	-7
Altre navi trasporto passeggeri *Other passengers ships*	134	51	136	51	0	5
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI *AUXILIARY SERVICES SHIPS*	**573**	**568**	**582**	**687**	**-2**	**0**
Rimorchiatori e navi appoggio *Tugboats and supply vessels*	358	199	356	253	-3	0
Altri tipi di navi *Others*	215	368	226	433	-1	0
TOTALE *TOTAL*	**1.370**	**15.044**	**1.406**	**15.482**	**-2,9**	**-5,1**

Fonte/*Source*: Confitarma

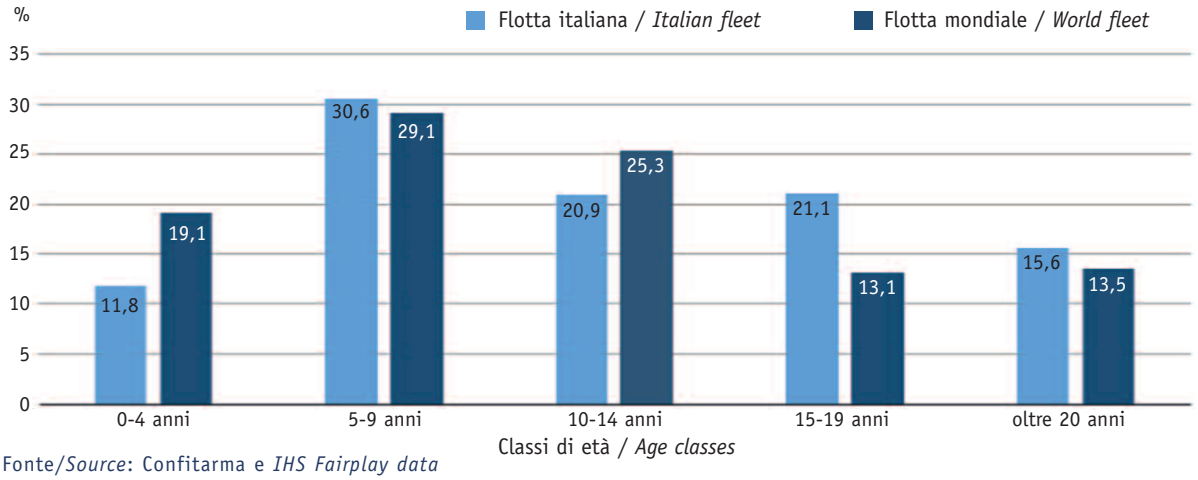
Evoluzione della flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet evolution*



Alla fine del 2019, la flotta mercantile di proprietà italiana si riduce del 2,81% rispetto alla fine del 2018, con 1.370 navi per un totale di 15.043.688 gt (tonnellate di stazza lorda).
Il 92% del tonnellaggio di proprietà italiana, pari a circa 13,8 milioni gt, sono iscritte nel Registro internazionale italiano, mentre l'8% (1,1 milione gt) sono iscritte nel Registro ordinario e una piccola parte del tonnellaggio di proprietà italiana batte temporaneamente bandiera estera (*bareboat charter registration*).
Vi sono poi 53 unità per circa 1,3 mln gt di proprietà italiana iscritte in registri dell'Unione europea.

Fonte/*Source*: Confitarma

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



Fonte/*Source*: Confitarma e *IHS Fairplay data*

Rinnovamento della flotta italiana *Italian merchant fleet renewal*

	Navi ultimate dal 2010 al 2019 *Ships delivered between 2010 and 2019*			**Navi in costruzione al 31.12.2019** *Ships under construction as of 31.12.2019*		
	N.	**gt**	**%** su flotta esistente *% on operating fleet*	**N.**	**gt**	**%** su flotta esistente *% on operating fleet*
NAVI DA CARICO LIQUIDO *LIQUID CARGO SHIPS*	**25**	**858**	**27**	**3**	**16**	**0,5**
Gasiere *Gas tankers*	3	17	6			0
Chimichiere *Chemical tankers*	22	841	68	3	16	1
NAVI DA CARICO SECCO *DRY CARGO SHIPS*	**87**	**3.852**	**64**	**14**	**942**	**15,8**
Carico generale *General cargo*	11	65	51			0
Portarinfuse *Bulk carriers*	34	1.786	92	0	0	0
Traghetti *Ro-Ro cargo*	42	2.000	58	14	942	27
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI *MIXED AND PASSENGER SHIPS*	**27**	**1.362**	**26**	**16**	**1.397**	**26,4**
Crociera *Cruise*	9	1.208	45	7	1.233	46
Navi passeggeri *Passenger ships*	11	3	16	5	1	6
Traghetti *Ferries*	7	151	6	4	163	6
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI *AUXILIARY SERVICES SHIPS*	**61**	**63**	**11**	**9**	**37**	**6,6**
Rimorchiatori e navi appoggio *Tugboats and supply vessels*	0	0	0			0
Altri tipi di navi *Others*	61	63	17	9	37	10
TOTALE *TOTAL*	**200**	**6.134**	**41**	**42**	**2.392**	**15,9**

Nel corso del 2019, entrano a far parte della flotta 7 unità, per 387.989 gt: 2 navi da crociera (320.235 gt), 1 Ro-ro cargo (65.400 gt), 1 unità passeggeri (233 gt), 3 altri tipi di navi (2.121 gt).
Nonostante la consistente riduzione degli investimenti registratasi negli ultimi anni, in totale dal 2016 al 2019 gli armatori italiani ordinano ai cantieri nazionali ed esteri 73 unità per un valore di circa 14 miliardi di dollari.

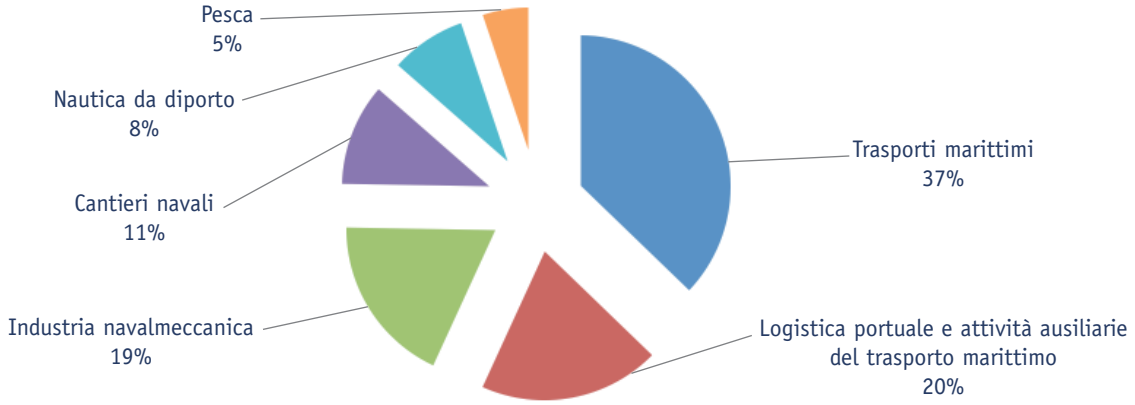
Fonte/*Source*: elaborazione Confitarma su dati RINA *Confitarma processing of Rina data*

Principali aggregati economici del *cluster* marittimo italiano
Main economic aggregates of the Italian maritime cluster

	2017	% sul totale Italia
Pil al netto delle duplicazioni (milioni di euro correnti) *GDP, not including duplications (million of current euro)*	34.285	2
Investimenti fissi lordi (milioni di euro correnti) *Gross fixed investment (millions of current euro)*	2.845	0,9
Esportazioni (milioni di euro correnti) *Exports (millions of current euro)*	9.292	1,7
Importazioni (milioni di euro correnti) *Imports (millions of current euro)*	4.214	0,9
Unità di lavoro dirette *Direct labour units*	184.612	0,8
Unità di lavoro totali (ULA) *Total labour units (direct, upstream and downstream)*	528.756	2,2

Il *cluster* marittimo comprende le attività industriali di produzione di beni o di servizi e i soggetti istituzionali, oltre alla ricchezza generata dall'indotto turistico della nautica e dalla spesa dei crocieristi sul territorio nazionale. I dati dei servizi dell'Inail sono inclusi solo nel valore del Pil.

Valore della produzione delle attività marittime industriali
GDP Value for the industrial maritime



Il "VI Rapporto sull'Economia del Mare", realizzato per conto della Federazione del Mare dal Censis – Centro studi investimenti sociali, Cogea – Consulenti per la gestione aziendale e SRM Studi e ricerche per il Mezzogiorno (Gruppo Intesa Sanpaolo), rileva che il valore della produzione del *cluster* marittimo italiano è in crescita del 5,3% nel 2017 rispetto al 2015, così come sono in aumento gli investimenti (+9,4%) e soprattutto le esportazioni (+38,2%) che passano da poco meno di 7 miliardi nel 2015 a oltre 9 nel 2017, grazie soprattutto alle performance dei settori navalmeccanici e della nautica da diporto. Rimane invece sostanzialmente stabile negli ultimi anni – a conferma di due macro-aggregati che tendono a muoversi in parallelo – il contributo del cluster marittimo al Pil del Paese, pari al 2% del totale dei settori economici italiani (pubblici e privati).
L'impatto delle attività legate al mare va ben oltre gli aspetti più strettamente legati alla loro dimensione logistica e tocca direttamente l'intero apparato produttivo nazionale, agricolo e industriale tanto che al *cluster* marittimo vengono attribuiti beni e servizi per un valore pari al 2% del PIL complessivo e al 3,5% della sua componente non statale, con acquisti di beni e servizi nel resto dell'economia italiana che sfiora annualmente i due terzi del valore prodotto dalle stesse attività marittime.
Il *cluster* marittimo italiano quindi gioca un ruolo di rilievo nell'alimentare l'economia italiana e sostenere il nostro commercio internazionale: 34 miliardi di Euro di beni e servizi prodotti dando lavoro a quasi 530mila persone.
Particolarmente rilevante è il contributo dei trasporti marittimi nel loro complesso al valore della produzione del cluster (12.271 milioni di euro nel 2017) ed all'occupazione (47.330 addetti diretti e 48.720 indiretti).

Fonte/*Source*: VI Rapporto sull'economia del Mare. Elaborazione e stime Censis su dati Istat, Ucina, Clia, Fincantieri, Confitarma, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Guardia Costiera, Ministero della Difesa e Inail

Pirateria *Piracy*

Attacchi di pirateria
Piracy attacks

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Totale
Nel mondo *World*	263	293	406	445	439	297	264	245	246	191	180	201	162	3.632
– Golfo di Aden, Mar Rosso, Somalia	44	111	211	219	237	75	15	11	0	2	9	3	0	937
– *West Africa*	53	59	47	39	52	62	51	41	14	54	36	79	64	651
Navi italiane attaccate *Attacks against Italian ships*	1	4	11	8	8	5	4	7	0	0	0	3	0	51

Fonte/*Source*: IMB – *International Maritime Bureau*

Migranti dal mare *Migrant at sea*

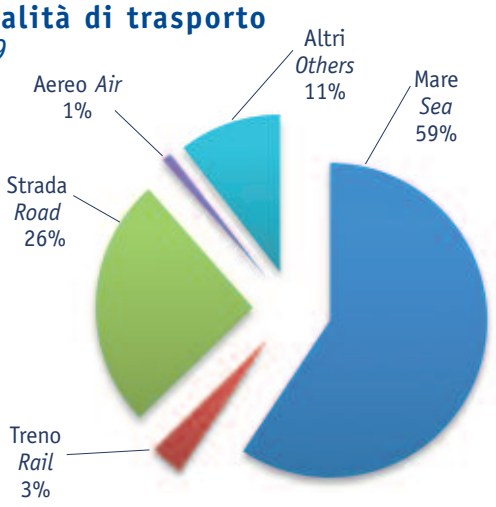
Interventi SAR delle navi mercantili *Sar operation by merchant ships*	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Totale
Totale navi mercantili dirottate da MRCC* *Total merchant ships diverted by MRCC*	882	492	381	416	84	14	2.269
di cui/*of which*: mercantili di bandiera italiana/*Italian merchant ships*	170	105	149	148	38	8	618
Totale navi mercantili coinvolte in soccorso *Total Merchant ships involved in rescue operations*	252	141	121	119	25	5	663
Totale migranti salvati/*Total people saved*	166.370	152.343	178.415	114.286	19.782	7.586	638.782
Totale migranti salvati da unità mercantili *Total people saved by merchant ships*	42.061	16.158	13.888	11.350	1.438	285	85.180
% migranti salvati da unità mercantili *% of total people saved by merchant ships*	25%	11%	8%	10%	7%	4%	13%
di cui/*of which*: da navi mercantili di bandiera italiana *Italian merchant ships*	7.947	5.054	6.492	6.245	644	285	26.667
% migranti salvati da unità mercantili di bandiera italiana *% of total people saved by Italian merchant ships*	19%	31%	47%	55%	45%	100%	31%
Unità soccorse *Ships saved*	255	138	119	119	25	5	527

**Maritime Rescue Co-ordination Centre-Rome*

Fonte/*Source*: Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera – Reparto 3° – Centrale Operativa

Commercio estero dell'Italia nel 2019 per modalità di trasporto
Italian foreign trade by mode of transport on 2019

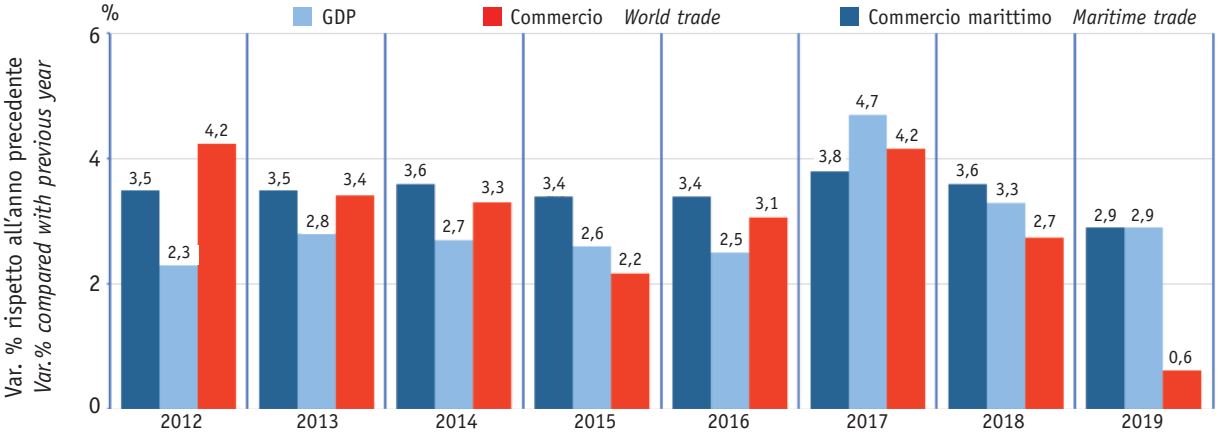
	import		export		total	
	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%
Mare *Sea*	197,155	63,7	72,878	50	270,033	59,3
Treno *Rail*	11,336	3,7	4,161	3	15,497	3,4
Strada *Road*	53,397	17,2	63,765	44	117,163	25,7
Aereo *Air*	0,449	0,1	4,032	3	4,481	0,9
Altri *Others*	47,400	15,3	0,422	0	47,822	10,5
TOTALE *TOTAL*	**309,737**	100	**145,259**	100	**454,996**	100



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

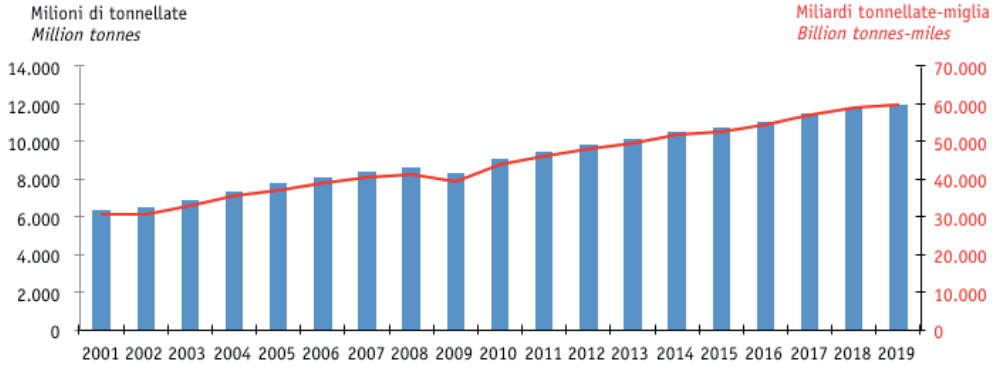
La navigazione internazionale e i traffici marittimi
International navigation and maritime traffic

PIL, commercio mondiale e commercio marittimo
GDP, world trade and maritime trade



Fonte/*Source*: IMF, WTO, Clarkson Research Service Ltd

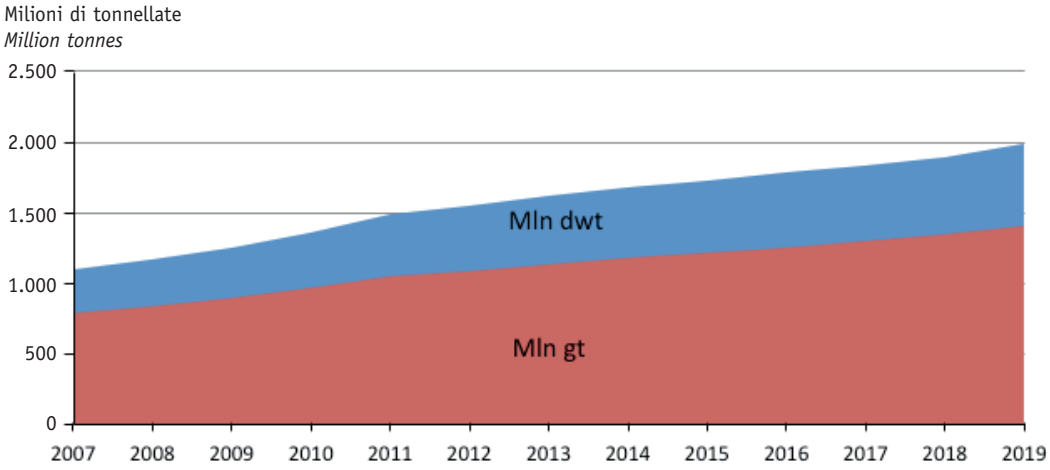
Traffico marittimo mondiale *World seaborne trade*



Nel 2019 aumenta dello 0,6% il commercio marittimo mondiale con un totale di volumi trasportati pari a 11.927 milioni di tonnellate.
La domanda di servizi di trasporto marittimo, cioè le quantità di merci trasportate per le distanze percorse, nel 2019 registra un aumento dell'1,6% per un totale di 59.946 miliardi di tonnellate-miglia.

Fonte/*Source*: Clarkson Research Service Ltd

Evoluzione della flotta mondiale *World merchant fleet evolution*



Alla fine del 2019 la flotta mondiale registra un ulteriore aumento del 4,8%, in termini di tonnellate di stazza lorda con oltre 1.398 milioni gt e del 5,1% in termini di tonnellate di portata con oltre 1.979 milioni di 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 2019 *December 31st, 2019*

Navi di 1.000 gt e oltre *Ships of 1.000 gt and above*

		Totali/*Totals*			Navi da carico/*Cargo carrying ships*			
	Paesi/*Countries*	N.	GT	% GT	N.	GT	DWT	% DWT
1	Grecia *Greece*	3.793	187.266.786	13,6	3.759	186.953.969	324.043.990	16,5
2	Giappone *Japan*	4.263	176.937.837	12,9	4.112	174.610.993	252.805.013	12,8
3	Cina *China*	4.989	172.913.413	12,6	4.251	168.293.908	260.673.100	13,2
4	Regno Unito *UK*	1.726	65.965.770	4,8	1.395	62.601.968	96.546.215	4,9
5	USA	2.302	63.133.268	4,6	1.216	55.655.819	62.856.387	3,2
6	Germania *Germany*	2.199	54.090.693	3,9	2.141	53.892.257	70.575.497	3,6
7	Corea del Sud *Korea South*	1.392	48.167.718	3,5	1.287	47.863.893	74.464.717	3,8
8	Singapore	1.552	43.161.324	3,1	1.197	41.155.583	63.866.443	3,2
9	Norvegia *Norway*	2.170	42.854.132	3,1	1.432	36.327.659	45.996.366	2,3
10	Hong Kong	1.099	38.463.305	2,8	1.028	38.290.104	56.751.868	2,9
11	Danimarca *Denmark*	826	33.003.460	2,4	699	32.199.684	37.649.534	1,9
12	Taiwan	850	30.545.471	2,2	792	30.280.938	47.388.860	2,4
13	Svizzera *Switzerland*	320	16.162.922	1,2	298	15.358.977	15.618.871	0,8
14	Russia	1.675	15.405.314	1,1	1.152	13.123.428	19.909.454	1,0
15	Turchia *Turkey*	1.064	15.090.506	1,1	1.022	14.319.379	22.178.761	1,1
16	**ITALIA** *Italy*	**647**	**14.850.548**	**1,1**	**559**	**13.973.449**	**15.468.359**	**0,8**
17	Canada	466	14.696.766	1,1	384	13.882.175	20.058.356	1,0
18	Indonesia	1.620	14.081.661	1,0	1.485	13.510.464	19.534.804	1,0
19	Paesi Bassi *Netherlands*	1.124	13.185.016	1,0	857	10.923.601	14.935.449	0,8
20	Belgio *Belgium*	250	13.020.879	0,9	167	12.131.173	22.069.834	1,1
21	India	621	12.635.060	0,9	408	11.635.795	20.083.504	1,0
22	Malaysia	590	12.472.622	0,9	264	10.196.415	14.286.138	0,7
23	Emirati Arabi Uniti *United Arab Emirates*	617	11.692.444	0,8	357	10.745.156	13.508.772	0,7
24	Monaco	208	10.822.117	0,8	207	10.818.785	18.298.469	0,9
25	Francia *France*	427	9.686.646	0,7	196	8.175.351	8.644.617	0,4
26	Arabia Saudita *Saudi Arabia*	247	9.303.119	0,7	129	9.055.854	16.452.947	0,8
27	Iran	189	8.697.582	0,6	160	8.428.021	14.993.069	0,8
28	Qatar	111	6.109.231	0,4	70	6.010.287	5.736.212	0,3
29	Svezia *Sweden*	263	5.845.753	0,4	244	5.530.752	5.748.287	0,3
30	Tailandia *Thailand*	390	5.263.334	0,4	348	4.177.334	6.627.444	0,3
	Altri *Others*	5.419	68.214.889	5,0	3.804	61.164.654	89.760.561	4,6
	Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale *Tonnage controlled by unknown shipowners*	11.490	142.573.924	10,4	9.574	136.300.103	211.534.813	10,7
	TOTALE *TOTAL*	**54.899**	**1.376.313.510**	100	**44.994**	**1.317.587.928**	**1.969.066.711**	100

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 2019 *December 31st, 2019*

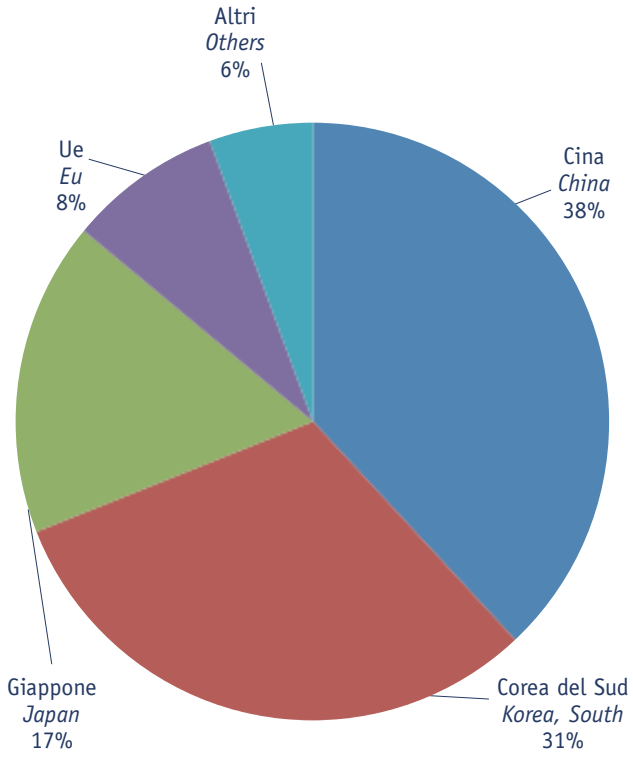
Navi di 100 gt e oltre *Ships of 100 gt and above*

		Totali *Totals*			Navi da carico *Cargo carrying ships*			
	Bandiera *Flag*	N.	GT	% GT	N.	GT	DWT	% DWT
1	Panama	8.089	216.189.771	15,5	6.593	211.358.470	318.664.953	16,1
2	Liberia	3.754	174.842.144	12,5	3.623	171.606.795	276.034.860	13,9
3	Isole Marshall *Marshall Islands*	3.710	161.271.317	11,5	3.425	155.439.367	255.214.166	12,9
4	Hong Kong	2.590	127.601.556	9,1	2.502	127.323.952	201.587.581	10,2
5	Singapore	3.267	92.492.483	6,6	2.265	88.960.847	134.582.601	6,8
6	Malta	2.197	80.905.598	5,8	2.018	79.866.239	115.290.431	5,8
7	Bahamas	1.336	60.923.377	4,4	1.124	55.003.653	64.694.295	3,3
8	Cina *China*	6.541	58.399.713	4,2	3.396	54.108.934	84.783.993	4,3
9	Grecia *Greece*	1.356	39.577.591	2,8	1.019	39.487.639	68.396.387	3,5
10	Giappone *Japan*	5.346	29.591.994	2,1	3.381	28.702.547	40.167.013	2,0
11	Cipro *Cyprus*	1.053	23.297.020	1,7	859	22.494.095	33.833.983	1,7
12	Danimarca *Denmark*	1.089	22.052.161	1,6	546	21.367.943	23.895.103	1,2
13	Indonesia	9.547	19.079.611	1,4	3.982	16.611.653	23.438.163	1,2
14	Norvegia *Norway*	2.135	19.712.835	1,4	1.056	16.253.042	20.667.366	1,0
15	Portogallo *Portugal*	861	15.677.069	1,1	589	15.541.148	21.189.627	1,1
16	**ITALIA** *Italy*	**1.461**	**14.670.123**	**1,0**	**687**	**14.043.168**	**11.379.036**	**0,6**
17	Isola di Man *Isle of Man*	341	14.431.214	1,0	295	13.766.166	22.873.775	1,2
18	USA	5.747	12.123.321	0,9	515	8.998.731	10.517.702	0,5
19	Corea del Sud *Korea South*	3.036	11.666.395	0,8	1.261	10.927.750	14.974.890	0,8
20	Iran	1.072	11.098.417	0,8	593	10.865.751	19.495.208	1,0
21	Russia	3.957	10.352.411	0,7	1.667	7.091.015	9.128.227	0,5
22	Regno Unito *UK*	1.418	10.236.097	0,7	346	8.967.717	9.456.954	0,5
23	India	1.729	10.170.172	0,7	624	9.154.830	15.672.347	0,8
24	Bermuda	137	9.753.498	0,7	133	9.749.017	7.427.709	0,4
25	Germania *Germany*	641	7.974.400	0,6	289	7.695.057	8.356.461	0,4
26	Arabia Saudita *Saudi Arabia*	360	7.535.754	0,5	130	7.415.674	13.286.029	0,7
27	Malaysia	1.559	7.335.806	0,5	470	5.733.337	7.052.818	0,4
28	Paesi Bassi *Netherlands*	1.353	6.963.838	0,5	758	6.021.329	6.082.829	0,3
29	Francia *France*	969	6.549.402	0,5	234	5.995.189	7.108.703	0,4
30	Belgio *Belgium*	254	6.375.191	0,5	96	5.438.068	9.599.239	0,5
	Altri *Others*	44.463	109.394.943	7,8	16.721	88.675.381	124.494.463	6,3
	TOTALE *TOTAL*	**121.368**	**1.398.245.222**	100	**61.197**	**1.324.664.504**	**1.979.346.912**	100

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 2019 *December 2019*



Alla fine del 2019, secondo le statistiche IHS Fairplay, nel carnet degli ordini mondiali di nuove costruzioni risultano 4.342 navi per 132 milioni di tonnellate di stazza lorda (e 77,2 milioni di stazza lorda compensata), di cui 2.766 unità da carico pari a 126,4 milioni di gt (68,9 milioni cgt e 168,8 milioni dwt).

Il 54% delle navi (pari a 71,7 milioni di gt) sarà completato entro il 2020, il 31% (41,5 milioni di gt) nel 2021 e il 14% (18,8 milioni di gt) nel 2021 o dopo.

Nonostante la contrazione degli ordini, i cantieri cinesi mantengono la *leadership* nella costruzione di nuove navi con il 38% dell'*orderbook* mondiale in termini di gt seguita da Corea del Sud (31%), Giappone (17%) e Unione europea (8%).

Con 47 navi per 3,890 milioni di gt, l'Italia è quarta nella graduatoria mondiale dei principali paesi costruttori, primo tra i paesi dell'Unione europea seguita dalla Germania (29 navi per 2.181 milioni di gt).

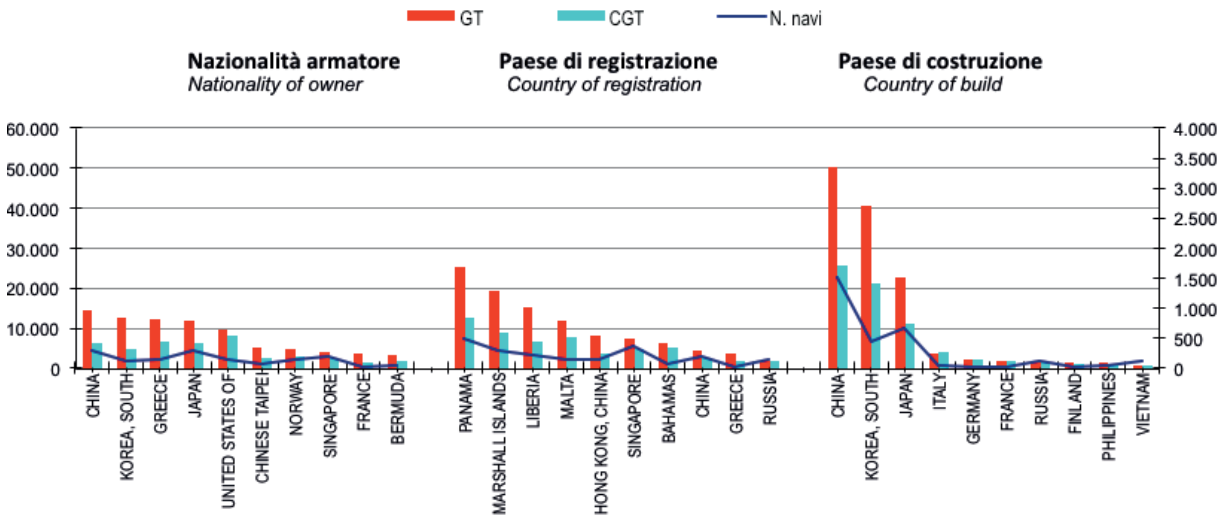
Nella costruzione di navi da crociera, i cantieri italiani con ordini per 38 unità e 3,8 mln di gt precedono quelli francesi (11 unità per 1,9 mln gt) e tedesci (15 unità per 1,9 mln gt).

La Cina è il principale costruttore di *oil products tanker* (32 unità per 508mila dwt), *chemical/oil product tankers* (113 per 2,9 mnl di dwt), navi portarinfuse (345 unità per 35,8 milioni dwt), da carico generale (103 unità per 1,4 mln dwt), portacontenitori (174 per 9,3 mln dwt), *ro-ro cargo* (23 per 1,222 mln gt) e *passenger/ro-ro cargo ship* (33 unità per 1,278 mln gt). La Corea del Sud è prima nella costruzione di *crude oil tanker* (104 unità per 18,7 mln dwt), gasiere LNG (111 unità per 10 mln dwt) e LPG (32 unità per 1,5 mln dwt).

Fonte/*Source*: IHS Fairplay

Ordini ai cantieri mondiali *World orderbook*

Dicembre 2019 *December 2019*



Fonte/*Source*: IHS Fairplay

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

	CRUDE OIL			OIL PRODUCTS			CHEMICAL		
	Paesi *Countries*	N.	DWT	Paesi *Countries*	N.	DWT	Paesi *Countries*	N.	DWT
1	Grecia *Greece*	759	118.897.994	Grecia *Greece*	759	126.398.942	Grecia *Greece*	357	13.438.585
2	Cina *China*	259	42.004.358	Cina *China*	259	47.208.183	Giappone *Japan*	496	11.321.021
3	Giappone *Japan*	114	27.564.396	Giappone *Japan*	114	27.878.403	Cina *China*	429	9.275.970
4	Regno Unito *UK*	149	25.010.592	Regno Unito *UK*	149	26.800.090	USA	180	7.078.247
5	USA	106	19.411.355	Indonesia	55	4.459.226	Regno Unito *UK*	196	7.058.523
6	Belgio *Belgium*	64	16.723.456	India	45	6.469.938	Norvegia *Norway*	244	6.164.466
7	Corea del Sud *Korea South*	62	15.354.618	Singapore	101	13.646.307	Singapore	195	4.859.220
8	Arabia Saudita *Saudi Arabia*	55	13.547.355	Russia	110	11.339.894	Danimarca *Denmark*	180	4.857.234
9	Norvegia *Norway*	98	12.723.493	Germania *Germany*	39	4.137.866	**ITALIA *Italy***	**162**	**4.364.860**
10	Singapore	101	12.055.172	Hong Kong	47	7.221.753	Corea del Sud *Korea South*	246	3.990.086
11	Russia	110	11.808.682	Svezia *Sweden*	6	816.846	Paesi Bassi *Netherlands*	146	3.306.399
12	Iran	42	10.913.276	Emirati Arabi Uniti *UAEs*	22	2.070.108	Germania *Germany*	157	3.076.572
13	Malesia *Malaysia*	62	9.587.224	Taiwan	18	4.351.458	Hong Kong	78	2.855.059
14	Canada	64	8.967.947	**ITALIA *Italy***	**16**	**1.949.872**	Svezia *Sweden*	96	2.216.742
15	Hong Kong	47	7.123.722	Danimarca *Denmark*	13	1.447.913	Turchia *Turkey*	179	2.169.653
16	India	45	6.822.915	Vietnam	6	570.237	Emirati Arabi Uniti *UAEs*	60	1.870.519
17	Kuwait	25	5.626.528	Cile *Chile*	3	288.446	Monaco	39	1.774.494
18	Oman	16	5.233.927	Brasile *Brazil*	20	2.633.843	Arabia Saudita *Saudi Arabia*	39	1.671.207
19	Monaco	38	5.124.560	Tailandia *Thailand*	7	1.590.010	Russia	93	1.449.061
20	Indonesia	55	5.035.533	Turchia *Turkey*	20	2.796.734	Indonesia	95	1.243.646
21	Taiwan	18	4.566.975	Nigeria	7	318.191	Irlanda *Irish Republic*	26	1.067.059
22	Germania *Germany*	39	3.914.686	Kuwait	25	5.124.560	Vietnam	59	952.927
23	Turchia *Turkey*	20	2.912.682	Norvegia *Norway*	98	13.677.410	Taiwan	27	799.140
24	Brasile *Brazil*	20	2.641.818	USA	106	17.523.555	India	23	736.971
25	Lussemburgo *Luxembourg*	12	2.404.966	Malesia *Malaysia*	62	9.876.483	Lettonia *Latvia*	13	665.102
26	Emirati Arabi Uniti *UAEs*	22	2.215.620	Azerbaijan	12	885.884	Messico *Mexico*	16	639.315
27	Angola	13	2.196.795	Ecuador	3	112.029	Oman	13	581.780
28	**ITALIA *Italy***	**16**	1.877.310	Corea del Sud *Korea South*	62	15.209.693	Romania	12	484.284
29	Libia/*Libya*	15	1.876.097	Irlanda *Irish Republic*	3	346.021	Nigeria	31	450.468
30	Paesi Bassi *Netherlands*	9	1.864.353	Paesi Bassi *Netherlands*	9	1.779.717	Spagna *Spain*	19	425.754
	TOTALE *TOTAL*	**2.882**	**475.965.135**	**TOTALE** *TOTAL*	**3.297**	**49.393.918**	**TOTALE** *TOTAL*	**4.902**	**118.659.895**

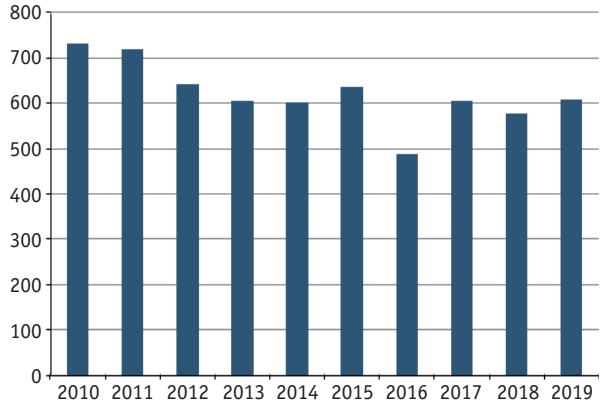
Navi di almeno 1.000 gt per nazionalità dell'armatore *Ships of 1,000 gt and over by nationality of owner*

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*

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

Baltic Clean Tanker Index

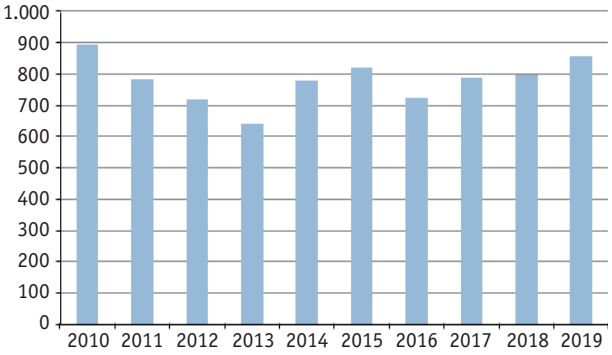


Il mercato delle petroliere, pur mostrando rate di nolo migliori rispetto al 2018, è stato molto deludente durante i primi 8 mesi dell'anno dopo le ottime premesse dell'ultimo trimestre del 2018; hanno pesato in maniera particolare gli oltre 27 milioni di dwt consegnate a fronte di soli 2 milioni di dwt demolite nel corso dell'anno, con un aumento della flotta del 7%.

A settembre, le rate delle navi cisterna registrano un rialzo a seguito soprattutto di due ragioni. Da un lato, l'*escalation* delle tensioni mediorientali, culminata con un attacco di droni che hanno bombardato due complessi sauditi bloccando temporaneamente la produzione di circa il 5% del petrolio estratto quotidianamente nel mondo e che ha fatto temere la chiusura dello Stretto di Hormuz, da cui transita circa un quinto del consumo di petrolio mondiale. Inoltre, alcune società armatoriali – tra le quali alcune sussidiarie di COSCO (la più grande flotta di cisterne al mondo) – sono state inserite nella *black list* USA per aver continuato a caricare greggio iraniano nonostante le sanzioni americane.

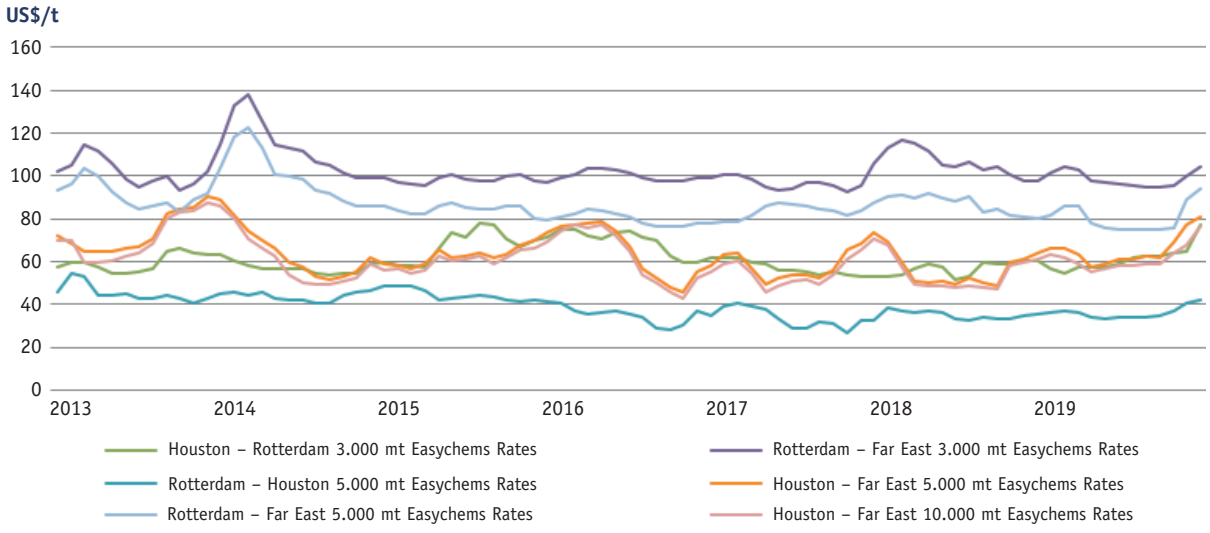
Dall'altro lato, una parte del tonnellaggio fermo in cantiere per l'installazione di *scrubber* e sistemi di trattamento delle acque di zavorra. Di fatto, le rate di nolo delle VLCC e delle Suezmax sono decuplicati in meno di un mese rimanendo a livelli molto sostenuti fino alla fine dell'anno. Le medie annuali risultano raddoppiate in tutto il comparto con le VLCC che registrano un nolo medio di $ 41.000/g, le Suezmax $ 28.400/g e le Aframax $ 21.500/g. Per il 2020, si prevede una forte riduzione delle consegne e un incremento delle demolizioni dovuto alle nuove normative ambientali. Ciò dovrebbe consentire un modesto incremento della flotta di circa il 2%.

Baltic Dirty Tanker Index



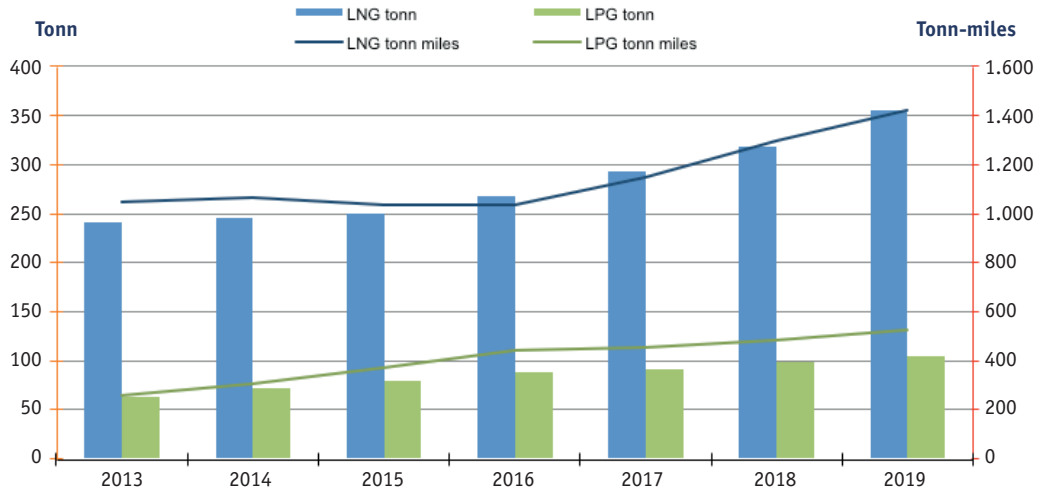
Anche il mercato delle *product carriers* fa segnare rate di nolo in netto miglioramento durante il 2019 nonostante un tasso di crescita della flotta del 5%. Le consegne di nuove navi per 9,7 milioni di dwt fanno registrare un fortissimo aumento rispetto al 2018 (+60%), ma ormai grande parte dell'*orderbook* è stata consegnata e quindi, la previsione di minore crescita della flotta nei prossimi anni insieme all'aumento delle demolizioni, che nel 2019 sono state molto basse (1,3 mln di dwt). La media delle rate *spot* per *Medium Range* è cresciuta del 53% a $ 14.850/g con segnali molto importanti nella seconda metà dell'anno, con l'approssimarsi dell'IMO Sulphur Cap, misura che certamente avrà un impatto molto positivo sulla domanda di trasporto di prodotti petroliferi, specie quelli puliti, anche se le misure di contenimento implementate per il Covid-19 pongono in serissimo pericolo la domanda in particolare di benzine, gasolio e *jet fuel*.

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



Fonte/*Source*: Clarkson Research Studies

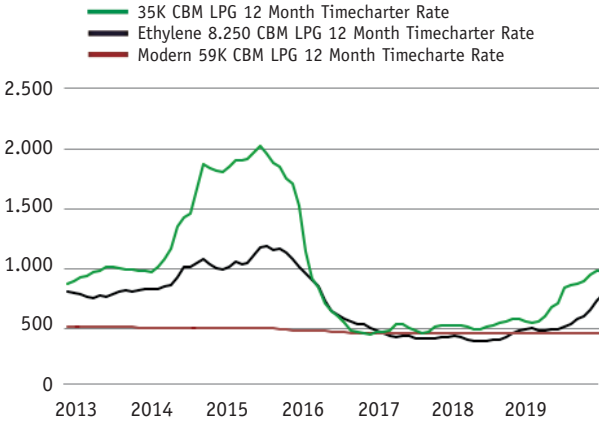
Traffico marittimo di LNG e LPG *Maritime trade of LNG and LPG*



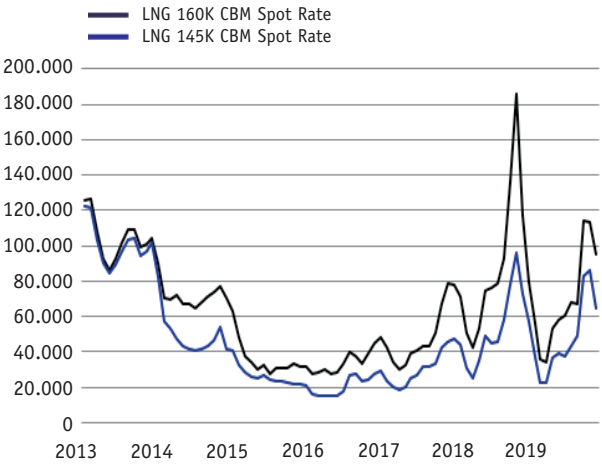
Fonte/*Source*: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Studies *Confitarma processing on Clarkson Research Studies*

Andamento dei noli delle navi LPG e LNG *LPG and LNG ships charter market performance*

Months Timecharter Rates, $000/Month



Nonostante la flotta di LPG registri un notevole aumento del 5%, le rate di nolo di questo mercato continuano a crescere, con un nolo medio sulla rotta di riferimento dal Medio Oriente al Giappone di oltre $ 56/mt (+68%). La domanda si mantiene su livelli di crescita molto interessanti, sostenuta in particolare dall'*export* statunitense e medio orientale verso Europa, Estremo Oriente e India che è il secondo maggior importatore globale. L'aumento della flotta e degli ordini, si concentra sulla dimensione di oltre i 70.000 metri cubi. In ogni caso, l'*orderbook* è lontano dai picchi del triennio 2015/2017.



Anche la flotta di LNG registra una forte crescita (+8%), ma nel corso del 2019 si arresta il *trend* con la rata di breve periodo media annuale diminuita di circa il 10% a $ 85.000/g. Rispetto al 2018, viene meno la consueta impennata delle rate di nolo nell'ultimo trimestre dell'anno, insolitamente debole. Il motivo della debolezza è da ricercarsi sia nell'aumento della flotta, ma soprattutto al fatto che la domanda, pur continuando a crescere in termini assoluti, a causa della riorganizzazione dei traffici, che si sono accorciati, non è stata sufficiente a sostenere le *rate* di nolo. Gli ordini si sono mantenuti a livelli molto sostenuti con 50 nuove LNG *carriers* ordinate nel corso dell'anno, pertanto si prevedono molte consegne fino alla fine del 2022.

Fonte/*Source*: Clarkson Research Studies

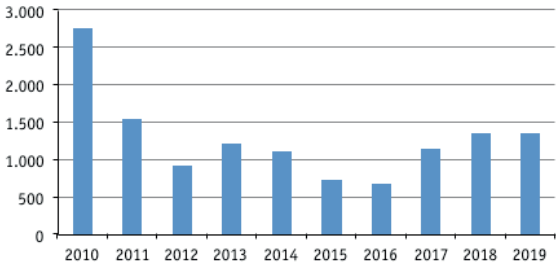
Principali flotte mondiali di navi portarinfuse *World leading bulk carrier fleets*

	Paesi *Countries*	N.	DWT
1	Giappone *Japan*	1.642	151.843.096
2	Grecia *Greece*	1.747	149.284.384
3	Cina *China*	1.674	134.347.439
4	Regno Unito *UK*	370	39.693.269
5	Corea del Sud *Korea South*	302	39.684.561
6	Hong Kong	461	30.019.313
7	Taiwan	353	28.309.296
8	Singapore	263	26.226.092
9	USA	312	25.334.286
10	Germania *Germany*	228	18.241.517
11	Turchia *Turkey*	228	11.829.026
12	Monaco	107	10.612.325
13	Norvegia *Norway*	146	9.196.560
14	India	115	8.951.194
15	**ITALIA *Italy***	75	5.213.238
16	Canada	97	5.010.294
17	Indonesia	90	4.966.962
18	Belgio *Belgium*	40	4.841.873
19	Vietnam	137	3.219.125
20	Tailandia *Thailand*	58	2.945.999
21	Paesi Bassi *Netherlands*	62	2.793.349
22	Danimarca *Denmark*	56	2.649.839
23	Bangladesh	50	2.501.987
24	Emirati Arabi Uniti *UAEs*	47	2.461.565
25	Svizzera *Switzerland*	48	2.201.459
26	Polonia *Poland*	55	2.201.199
27	Iran	32	1.995.471
28	Malta	15	1.784.496
29	Oman	6	1.728.937
30	Cipro *Cyprus*	32	1.625.457
	TOTALE *TOTAL*	**10.820**	**843.358.750**

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*



Per le merci secche alla rinfusa, la crescita delle rate di nolo iniziata nella seconda metà del 2016, si è arrestata nel 2019 a causa della guerra commerciale tra USA e Cina e per il disastro verificatosi a gennaio nella città di Brumadinho in Brasile, con il crollo di una diga di decantazione presso una miniera di minerale ferroso che ha ucciso 248 persone e arrestato le operazioni estrattive di Vale presso tutte le miniere che utilizzavano dighe della stessa tipologia. Enorme l'impatto sul mercato dei noli, dato che la produzione di Vale, il più grande esportatore mondiale di minerale ferroso, di cui la Cina è il principale importatore e la rotta tra Brasile e Cina è tra le più lunghe coperte dalle Capesize, è crollata da 400 milioni di tonnellate attese a 310 milioni con effetti pesantissimi, sul comparto nella prima metà dell'anno per la sostanziale volatilizzazione di tutti i carichi spot dal Brasile. Quando Vale ha potuto di nuovo rispettare i contratti di lungo periodo nonostante la diminuita capacità, il mercato *dry* è tornato a salire, con picchi elevati in particolare per le Capesize che hanno in breve superato i $ 38.000/g a inizio settembre. Le medie delle rate di nolo spot offrono solo una parziale lettura a causa di tali picchi, ma sono certamente significative: le Capesize registrano un nolo medio di $ 17.850/g (+8,5% rispetto alla media 2018), le Panamax $ 11.100/g (-5%), le Supramax $ 9.900/g (-13%) e le Handysize $ 7.200/g (-17,5%). Sul lato dell'offerta, nel 2019 la flotta è cresciuta del 3% per effetto di 40 milioni di tpl consegnati, in forte aumento rispetto al 2018, ma in linea con il recente passato, e dei circa 7 milioni di dwt demoliti, un valore quasi doppio rispetto al 2018, ma ben al di sotto delle aspettative e della media recente. Per il quarto anno consecutivo gli ordini ai cantieri si sono mantenuti a livelli molto bassi portando il rapporto tra *orderbook* e flotta al di sotto del 10%.

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

	Paesi *Countries*	N.	GT	DWT
1	Cina *China*	631	43.483.063	48.176.179
2	Germania *Germany*	808	30.418.826	35.227.444
3	Giappone *Japan*	360	26.244.179	27.216.431
4	Danimarca *Denmark*	312	24.678.957	27.108.908
5	Grecia *Greece*	372	17.708.363	20.317.399
6	Singapore	227	11.607.473	13.033.390
7	Hong Kong	221	11.596.769	12.806.964
8	Taiwan	232	10.339.314	11.346.007
9	Svizzera *Switzerland*	122	9.933.258	11.091.799
10	Regno Unito *UK*	219	8.067.164	9.529.522
11	Corea del Sud *Korea South*	191	6.235.484	7.225.542
12	Francia *France*	77	6.216.156	6.668.928
13	USA	120	5.255.934	5.969.063
14	Emirati Arabi Uniti *UAE*	74	4.717.007	5.084.418
15	Norvegia *Norway*	88	2.066.406	2.608.767
16	Indonesia	211	2.012.885	2.556.290
17	Turchia *Turkey*	69	1.509.665	1.873.067
18	Israele *Israel*	20	1.021.283	1.186.569
19	Iran	25	954.649	1.156.220
20	Isole Marshall *Marshall Islands*	27	674.616	849.812
21	Tailandia *Thailand*	44	618.112	768.720
22	Paesi Bassi *Netherlands*	53	585.237	715.911
23	Belgio *Belgium*	16	536.157	646.025
24	Cipro *Cyprus*	26	386.045	481.120
25	Vietnam	40	341.386	443.794
26	Malesia *Malaysia*	25	267.595	342.963
27	Russia	23	251.590	316.483
28	Spagna *Spain*	3	226.677	236.148
29	Lussemburgo *Luxembourg*	5	214.389	269.899
30	Cile *Chile*	6	201.674	238.827
	TOTALE *TOTAL*	**5.255**	**246.864.711**	**276.644.674**

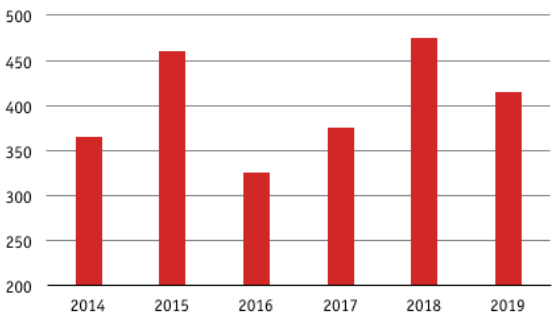
Navi di almeno 1.000 gt per nazionalità dell'armatore *Ships of 1,000 gt and over by nationality of owner*

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

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

Vhss Container Index (media annuale *annual average*)

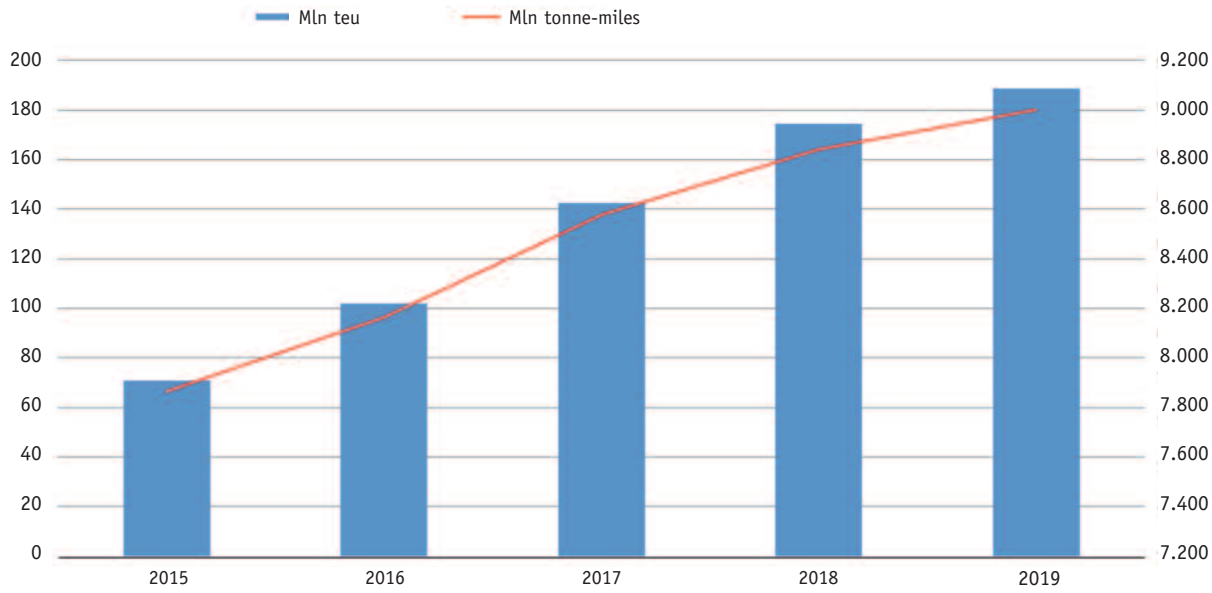
Per il mercato delle portacontainer, la prima parte del 2019 è molto difficile: il rallentamento dell'economie cinese ed europea e la guerra commerciale con gli Stati Uniti sono infatti fattori estremamente negativi per un comparto in sofferenza da oltre un decennio soprattutto a causa di un forte eccesso di tonnellaggio. Anche se nel 2019 si registra un minore aumento della flotta (+3% nel 2019), il settore da qualche anno fa i conti con il rallentamento della crescita della domanda che limita molto il processo di assorbimento dell'overtonnage. Il trend positivo delle rate di nolo iniziato nel 2017 si è così interrotto nel 2019. Le rate medie delle 1.100 teu a $ 6.500/g (-15%), delle 2.700 teu a $ 10.350/g (-10%) e delle 4.250 teu a $ 11.000/g rimangono sostanzialmente invariate essendo già a livelli appena sufficienti a coprire i costi operativi. Gli ordinativi ai cantieri si concentrano sempre di più sulle *feeder-ships* fra 1.000 e 3.000 teu, in sostituzione del tonnellaggio dismesso per limiti di età, e le Very Large Container Carriers oltre i 16.000 teu ordinate dalle grandi compagnie di linea per continuare a competere sulle lunghe rotte intercontinentali.



Fonte/*Source*: VHSS/Banchero Costa

Traffico mondiale di contenitori *World container traffic*

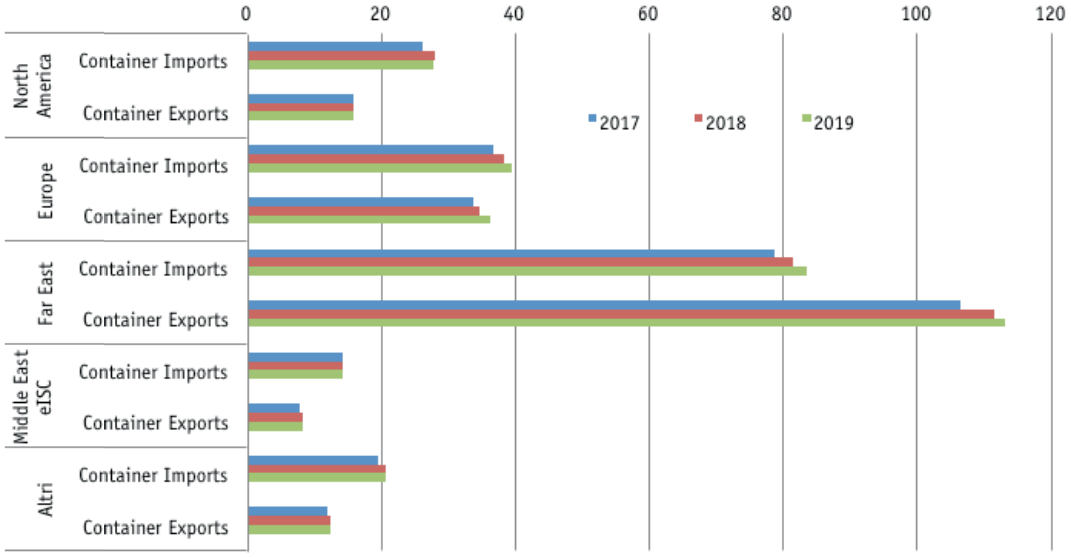
million teu and billion tonnes-mile



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

Traffico di contenitori per aree geografiche *Container trade by geographic area*

million teu lift



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

Principali flotte mondiali di navi traghetto *World leading ro-ro fleets*

		Passenger ro-ro cargo		Ro-ro cargo		Totale *Total*	
	Paesi *Countries*	N.	GT	N.	GT	N.	GT
1	**ITALIA *Italy***	**191**	**2.375.046**	**65**	**2.754.364**	**256**	**5.129.410**
2	Giappone *Japan*	257	1.003.737	84	759.643	335	1.763.380
3	Cina *China*	168	1.427.856	15	46.451	113	1.474.307
4	Cipro *Cyprus*	69	1.318.463	10	145.748	145	1.464.211
5	Malta	11	111.921	42	1.275.241	62	1.387.162
6	Regno Unito *UK*	91	561.597	16	732.189	51	1.293.786
7	Indonesia	331	891.072	39	227.064	63	1.118.136
8	Finlandia *Finland*	48	602.254	29	504.205	367	1.106.459
9	Grecia *Greece*	186	1.029.422	10	55.962	76	1.085.384
10	Norvegia *Norway*	308	798.155	7	286.794	192	1.084.949
11	Danimarca *Denmark*	73	493.565	16	537.972	316	1.031.537
12	Svezia *Sweden*	61	846.967	12	168.876	132	1.015.843
13	Turchia *Turkey*	79	166.689	33	760.375	69	927.064
14	Panama	51	486.296	70	433.111	112	919.407
15	Francia *France*	52	743.363	4	27.964	124	771.327
16	USA	113	307.677	13	443.616	37	751.293
17	Paesi Bassi *Netherlands*	19	287.415	19	332.434	118	619.849
18	Canada	109	510.196	12	91.872	53	602.068
19	Spagna *Spain*	42	467.978	7	119.391	30	587.369
20	Filippine *Philippines*	175	296.237	21	143.857	84	440.094
	Altri *Others*	821	3.430.982	312	2.986.172	1.266	6.417.154
	TOTALE *TOTAL*	**3.255**	**18.156.888**	**836**	**12.833.301**	**4.092**	**30.990.189**

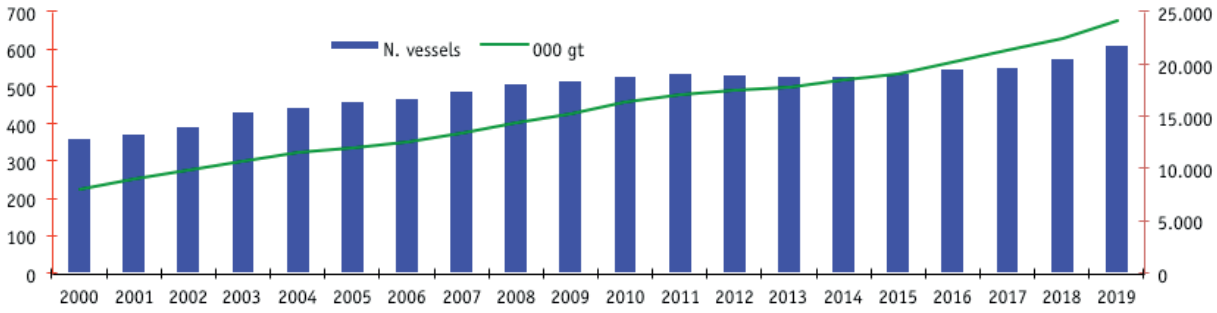
Il 2019 è stato un anno molto complesso per il settore Ro-ro: dopo un inizio di anno molto promettente, si sono susseguiti una serie di fattori che hanno influito sull'andamento di questo mercato: la generale debolezza dell'economia in Europa, con la Brexit che continua a rappresentare una fonte di incertezza, le questioni economiche e politiche in Medio Oriente e nel Mediterraneo Orientale che minacciano la crescita in quelle aree. Per contro, nel Mediterraneo meridionale, il Marocco e la Tunisia rappresentano opportunità di crescita così come è probabile che continui la crescita del volume in Cina, Vietnam e Filippine tutti punti positivi. Dal lato dell'offerta, l'espansione della flotta è abbastanza moderata con un orderbook limitato a cui si aggiungerà un certo numero di vendite per demolizione di unità non rispondenti ai requisiti IMO 2020 in quanto non dotate di tecnologie per l'abbattimento delle emissioni poiché il portafoglio ordini rimane limitato (circa 34 unità per 130.000 ml) di cui 13 in consegna nel 2020, 16 nel 2021 e 5 nel 2022. In totale, il portafoglio ordini corrisponde a circa il 5% della flotta totale attuale.

Per quanto riguarda il segmento delle Ro-Pax, sono numerose le unità di grandi dimensioni di nuova generazione che verranno consegnate nei prossimi anni con un aumento di circa 85.000 lm.

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

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

Evoluzione della flotta crocieristica mondiale *World cruise fleet evolution*



Prosegue nel 2019 l'espansione del mercato mondiale delle crociere con circa 30 milioni di passeggeri ed una previsione a fine anno di raggiungere i 32 milioni di passeggeri nel 2020. Previsione evidentemente annullata a seguito del forte impatto del COVID-19.

A fine anno la flotta mondiale di navi da crociera è pari a 610 unità per oltre 24 milioni di gt; nel 2019 vengono consegnate 11 nuove unità e risultano in costruzione 121 unità (di cui il 44% a LNG) che entreranno in servizio nei prossimi anni.

Dal Rapporto annuale "State of the Cruise Industry Outlook" di CLIA (Cruise Lines International Association), emerge che il settore delle crociere vale 150 miliardi di dollari di fatturato annuo, generando 1,177 milioni di posti di lavoro e che le compagnie di navi da crociera hanno fatto investimento per 22 miliardi di dollari per sviluppare motori, scafi e tecnologie sostenibili per rendere ogni nuova unità più ecologica con l'obiettivo di raggiungere l`obiettivo di ridurre del 40%, entro il 2030, le emissioni di CO_2 rispetto ai livelli del 2008.

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

Flotta dell'Unione europea (inclusa Norvegia) *European Union fleet (incl. Norway)*

31 dicembre 2019 *December 31st, 2019*

		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	2.197	80.905.598	115.290.431	Grecia *Greece*	3.793	187.266.786	324.043.990
2	Grecia *Greece*	1.356	39.577.591	68.396.387	Regno Unito *UK*	1.726	65.965.770	96.546.215
3	Cipro *Cyprus*	1.053	23.297.020	33.833.983	Germania *Germany*	2.199	54.090.693	70.575.497
4	Danimarca *Denmark*	1.089	22.052.161	23.895.103	Danimarca *Denmark*	826	33.003.460	37.649.534
5	Portogallo *Portugal*	861	15.677.069	21.189.627	**ITALIA *Italy***	**647**	**14.850.548**	**15.468.359**
6	**ITALIA *Italy***	**1.461**	**14.670.123**	**11.379.036**	Paesi Bassi *Netherlands*	1.124	13.185.016	14.935.449
7	Regno Unito *UK*	1.418	10.236.097	9.456.954	Belgio/*Belgium*	250	13.020.879	22.069.834
8	Germania *Germany*	641	7.974.400	8.356.461	Francia *France*	427	9.686.646	8.644.617
9	Paesi Bassi *Netherlands*	1.353	6.963.838	6.082.829	Svezia *Sweden*	263	5.845.753	5.748.287
10	Francia *France*	969	6.549.402	7.108.703	Spagna *Spain*	314	3.465.969	3.622.611
11	Belgio *Belgium*	254	6.375.191	9.599.239	Cipro *Cyprus*	189	2.679.010	3.621.163
12	Spagna *Spain*	1.185	2.849.236	1.751.227	Lussemburgo *Luxemburg*	112	2.442.910	2.966.377
13	Svezia *Sweden*	399	2.144.589	1.082.922	Finlandia *Finland*	125	2.284.926	2.036.998
14	Finlandia *Finland*	285	1.705.929	1.103.274	Polonia *Poland*	93	1.798.655	2.495.422
15	Croazia *Croatia*	414	1.243.931	1.903.494	Irlanda *Irish Republc*	120	1.581.933	2.321.243
16	Lussemburgo *Luxembourg*	168	1.126.833	560.962	Croazia *Croatia*	72	1.435.597	2.327.460
17	Lituania *Lithuania*	87	398.335	208.400	Malta	54	1.387.930	2.430.658
18	Estonia	98	395.055	67.103	Bulgaria	51	925.178	1.411.588
19	Irlanda *Irish Republic*	294	331.374	385.453	Estonia	94	876.966	393.390
20	Lettonia *Latvia*	118	174.977	88.109	Portogallo *Portugal*	58	663.019	1.025.777
21	Bulgaria	68	138.669	132.170	Lettonia *Latvia*	62	547.381	830.016
22	Polonia *Poland*	162	80.245	19.989	Romania	36	418.105	559.042
23	Romania	80	74.757	29.802	Lituania *Lithuania*	47	167.530	157.327
24	Slovenia	7	2.726	0	Slovenia	4	137.759	216.247
25	Austria	0	0	0	Austria	8	46.811	72.402
26	Registro di Gibilterra *Gibraltar Reg.*	216	1.879.779	1.982.308	Registro di Gibilterra *Gibraltar Reg.*	0	0	0
27	Norvegia *Norway*	2.135	19.712.835	20.667.366	Norvegia *Norway*	2.170	42.854.132	45.996.366
	TOTALE *TOTAL*	**18.368**	**266.537.760**	**344.571.332**	**TOTALE** *TOTAL*	**14.864**	**460.629.362**	**668.165.869**
	% sul totale mondiale *% on world total*	15	19	17		27	33	34

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

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

Gennaio-Dicembre 2019 *January-December 2019*

	Importazioni *Import*		Esportazioni *Export*		Totale *Total*	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Mare/*Sea*	**1.317.435.819**	**76**	**546.816.507**	**80**	**1.864.252.326**	**77**
Treno/*Rail*	72.006.557	4	17.083.082	3	89.089.639	4
Strada/*Road*	79.112.689	5	87.084.487	13	166.197.176	7
Aria/*Air*	4.915.195	0	16.393.741	2	21.308.936	1
Idrovie/*Inland waterways*	8.428.255	0	8.511.802	1	16.940.057	1
Altri/*Others*	265.180.956	15	7.409.812	1	272.590.768	10
TOTALE *TOTAL*	**1.747.079.471**	**100**	**683.299.431**	100	**2.430.378.902**	100

Secondo i dati Eurostat, nel 2019 il commercio estero dell'Ue è pari a circa 2,430 miliardi di tonnellate, di cui il 77% (1,864 Mld tonn) utilizza la via marittima.
Ai primi posti nell'interscambio europeo via mare sono i Paesi Bassi (322 mil Tonn), la Spagna (232 mil Tonn) e l'Italia (205 mil Tonn).
Inoltre, il 40 degli scambi intracomunitari avvengono via mare.

Fonte/*Source*: Eurostat 2020

Importazioni dell'Unione europea per modo di trasporto *Eu imports by mode of transport*

Paesi *Countries*	**Totale** *Total*	**Mare** *Sea*		**Treno** *Rail*		**Strada** *Road*		**Aereo** *Air*		**Idrovie** *Inland Waterways*		**Altri** *Others*	
	tonn.	**tonn.**	**%**	**tonn.**	**%**	**tonn.**	**%**	**tonn.**	**%**	**tonn.**	**%**	**tonn.**	**%**
Austria	27.191.670	5.278.832	19	1.654.065	6	2.632.367	10	49.392	0	2.228.613	8	15.348.401	56
Belgio *Belgium*	89.024.889	75.148.260	84	69.277	0	3.536.269	4	267.184	0	1.175.728	1	8.828.171	10
Bulgaria	17.678.255	12.268.568	69	401.896	2	2.835.695	16	9.066	0	569.334	3	1.593.696	9
Cipro *Cyprus*	2.216.843	2.211.570	100	0	0	6	0	5.227	0	0	0	40	0
Croazia *Croatia*	8.298.079	4.044.505	49	98.252	1	3.808.782	46	2.994	0	316.870	4	26.676	0
Danimarca *Denmark*	23.728.989	20.382.773	86	6.678	0	847.575	4	54.134	0	0	0	2.437.829	10
Estonia	5.598.850	2.500.746	45	1.859.639	33	964.264	17	130.026	2	0	0	144.175	3
Finlandia *Finland*	34.117.420	22.061.352	65	6.196.751	18	3.848.667	11	21.478	0	293.151	1	1.696.021	5
Francia *France*	150.768.497	140.364.293	93	97.729	0	7.436.645	5	357.675	0	137.649	0	2.374.506	2
Germania *Germany*	221.021.873	128.520.796	58	1.474.851	1	11.300.393	5	817.650	0	184.685	0	78.723.498	36
Grecia *Greece*	43.052.543	39.182.863	91	95.509	0	1.248.819	3	15.111	0	0	0	2.510.241	6
Irlanda *Ireland*	14.410.229	14.276.946	99	67	0	57.836	0	37.345	0	24.525	0	13.510	0
ITALIA *Italy**	**199.169.761**	**159.774.562**	**80**	**566.595**	**0**	**3.185.164**	**2**	**237.277**	**0**	**0**	**0**	**35.406.163**	**18**
Lettonia *Latvia*	6.931.481	1.310.022	19	3.138.049	45	1.316.370	19	2.902	0	157	0	1.163.981	17
Lituania *Lithuania*	23.015.597	13.807.981	60	6.280.223	27	2.145.767	9	5.257	0	0	0	776.369	3
Lussemburgo *Luxembourg*	183.666	114.730	62	8.748	5	46.419	25	13.310	7	0	0	459	0
Malta	974.134	969.929	100	0	0	0	0	4.102	0	0	0	103	0
Paesi Bassi *Netherlands*	280.783.778	240.476.143	86	48.591	0	8.012.127	3	1.244.900	0	1.739.625	1	29.262.392	10
Polonia *Poland*	86.301.719	41.927.587	49	23.998.793	28	6.790.335	8	78.372	0	3.196	0	13.503.436	16
Portogallo *Portugal*	30.777.119	30.629.597	100	7.316	0	96.292	0	42.209	0	0	0	1.705	0
Regno Unito *UK*	170.365.276	140.018.204	82	243	0	521.719	0	1.053.011	1	98	0	28.772.001	17
Rep. Ceca *Czech Rep.*	20.141.819	16.159	0	8.395.564	42	2.493.503	12	18.700	0	12	0	9.217.881	46
Rep. Slovacca *Slovakia*	17.308.278	936.435	5	7.847.205	45	744.625	4	20.641	0	20.182	0	7.739.190	45
Romania	27.616.985	20.344.370	74	2.260.919	8	3.630.577	13	27.376	0	627.766	2	725.977	3
Slovenia	8.811.781	5.818.963	66	888.758	10	1.878.628	21	7.263	0	0	0	218.169	2
Spagna *Spain*	175.249.962	165.002.853	94	17.616	0	1.088.092	1	268.773	0	0	0	8.872.628	5
Svezia *Sweden*	38.806.473	28.976.457	75	2.771.908	7	6.225.807	16	66.240	0	0	0	766.061	2
Ungheria *Hungary*	23.533.505	1.070.323	5	3.821.315	16	2.419.946	10	57.580	0	1.106.664	5	15.057.677	64
TOTALE *TOTAL*	**1.747.079.471**	**1.317.435.819**	76	**72.006.557**	4	**79.112.689**	5	**4.915.195**	0	**8.428.255**	0	**265.180.956**	15

* I porti italiani sono al terzo posto in Europa per importazioni dopo i Paesi Bassi e la Spagna.

Fonte/*Source*: Eurostat 2020

Esportazioni dell'Unione europea per modo di trasporto *Eu exports by mode of transport*

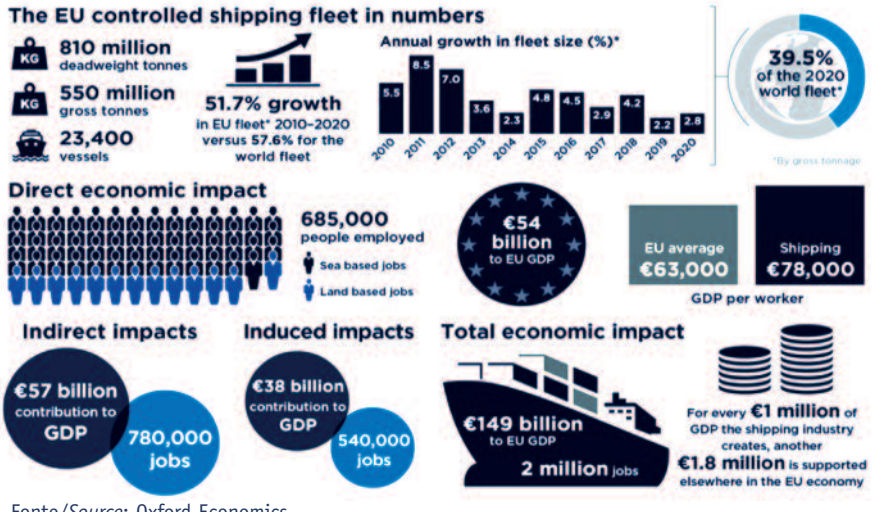
	Totale *Total*	Mare *Sea*		Treno *Rail*		Strada *Road*		Aereo *Air*		Idrovie *Inland Waterways*		Altri *Others*	
	tonn.	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Austria	10.566.106	4.859.128	46	1.303.567	12	4.144.082	39	92.974	1	153.343	1	13.012	0
Belgio/*Belgium*	52.365.523	47.111.863	90	721.322	1	2.436.934	5	1.121.983	2	964.168	2	9.253	0
Bulgaria	14.168.454	10.701.670	76	972.239	7	2.378.567	17	43.405	0	71.164	1	1.409	0
Cipro/*Cyprus*	2.395.755	2.318.130	97	0	0	557	0	77.064	3	0	0	4	0
Croazia/*Croatia*	5.530.553	1.724.403	31	220.098	4	3.530.515	64	3.271	0	38.382	1	13.884	0
Danimarca/*Denmark*	9.381.956	7.873.395	84	2.701	0	1.155.338	12	105.266	1	12	0	245.244	3
Estonia	4.227.744	3.585.598	85	106.378	3	456.441	11	79.189	2	0	0	138	0
Finlandia/*Finland*	20.972.259	18.518.750	88	328.473	2	1.989.443	9	129.290	1	5.251	0	1.052	0
Francia/*France*	53.392.558	39.328.713	74	473.144	1	8.948.288	17	2.574.891	5	614.598	1	1.452.924	3
Germania/*Germany*	86.020.619	54.793.311	64	4.935.608	6	18.551.364	22	5.531.660	6	1.326.604	2	882.072	1
Grecia/*Greece*	27.669.862	24.712.133	89	122.709	0	2.566.055	9	266.231	1	13	0	2.721	0
Irlanda/*Ireland*	3.590.895	3.493.075	97	481	0	40.056	1	53.391	1	0	0	3.892	0
ITALIA/*Italy**	**54.857.802**	**45.062.674**	**82**	**902.518**	**2**	**7.132.509**	**13**	**1.639.834**	**3**	**0**	**0**	**120.267**	**0**
Lettonia/*Latvia*	5.133.901	4.299.320	84	149.823	3	661.993	13	21.795	0	0	0	970	0
Lituania/*Lithuania*	11.336.285	7.878.541	69	1.713.129	15	1.645.753	15	5.088	0	0	0	93.774	1
Lussemburgo/*Luxembourg*	885.840	632.317	71	81.561	9	161.018	18	10.530	1	0	0	414	0
Malta	383.323	361.124	94	0	0	0	0	22.184	6	0	0	15	0
Paesi Bassi/*Netherlands*	93.088.580	81.813.547	88	262.165	0	5.207.745	6	1.749.131	2	3.558.179	4	497.813	1
Polonia/*Poland*	20.771.986	11.256.152	54	1.567.432	8	7.607.299	37	74.959	0	40.981	0	225.163	1
Portogallo/*Portugal*	11.771.477	10.870.430	92	2.730	0	219.101	2	678.855	6	0	0	361	0
Regno Unito/*UK*	48.380.383	46.864.510	97	118.629	0	512.949	1	882.438	2	853	0	1.004	0
Rep. Ceca/*Czech Rep.*	6.282.141	2.776.535	44	1.103.400	18	1.900.304	30	208.829	3	0	0	293.073	5
Rep. Slovacca/*Slovakia*	2.677.041	713.952	27	773.801	29	1.021.332	38	16.276	1	111.885	4	39.795	1
Romania	21.252.588	16.944.585	80	440.363	2	2.622.391	12	110.468	1	1.130.548	5	4.233	0
Slovenia	4.048.151	2.173.061	54	28.264	1	1.801.558	45	9.681	0	0	0	35.587	1
Spagna/*Spain*	70.141.054	66.772.572	95	25.083	0	2.704.690	4	625.442	1	11	0	13.256	0
Svezia/*Sweden*	34.847.106	28.651.571	82	213.916	1	5.316.608	15	98.562	0	0	0	566.449	2
Ungheria/*Hungary*	7.159.489	725.447	10	513.548	7	2.371.597	33	161.054	2	495.810	7	2.892.033	40
TOTALE *TOTAL*	**683.299.431**	**546.816.507**	80	**17.083.082**	3	**87.084.487**	13	**16.393.741**	2	**8.511.802**	1	**7.409.812**	1

* I porti italiani sono al sesto posto in Europa per esportazioni, dopo Paesi Bassi, Spagna, Germania, Belgio e Regno Unito.

Fonte/*Source*: Eurostat 2020

Il valore economico dell'industria marittima europea nel 2020

The economic value of the Eu shipping industry in 2020



Fonte/*Source*: Oxford Economics

Movimento di merci e passeggeri nei principali porti italiani
Goods and passengers movement in the major Italian ports

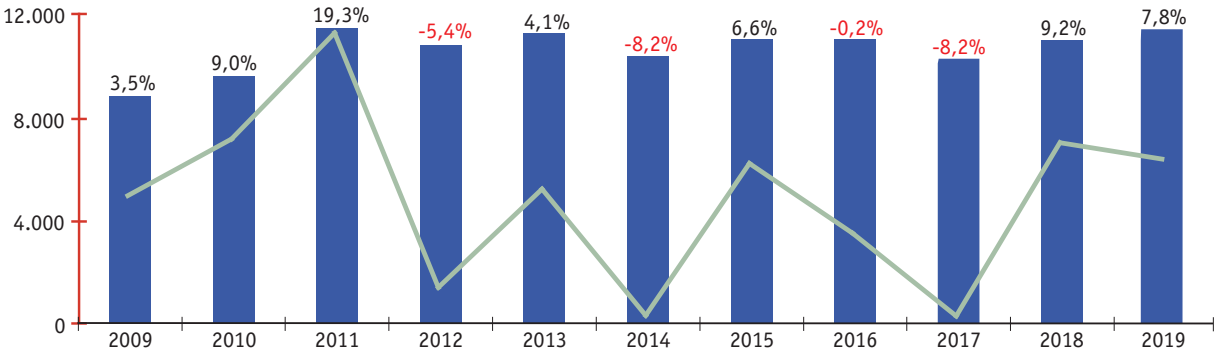
	Merci *Goods* (000 tonn.)					
	Rinfuse liquide *Liquid bulk*	**Rinfuse secche** *Dry bulk*	***Containers***	**Ro-Ro**	**Altre merci** *Other goods*	**Totale** *Total*
2016	181.711	68.024	117.513	98.682	22.587	488.517
2017	188.025	66.012	115.359	106.330	21.637	497.364
2018	184.007	65.591	111.070	109.103	21.619	491.390
2019	179.551	58.759	111.138	106.383	23.371	479.202
% sul totale	37	12	23	22	5	100
Var. % 2019/2018	-2	-10	0,1	-2	8	-2
Var. % 2019/2016	-1	-14	-5	8	3	-2

	Passeggeri *Passengers* (N.)*			
	Traghetti *Ferries*	**Crociere** *Cruises*	**Locali*** ***Locals****	**Totale** *Total*
2016	16.792.511	10.793.332	21.059.619	48.645.462
2017	17.098.973	9.851.544	24.463.919	51.414.436
2018	17.447.378	10.776.768	24.956.882	53.181.028
2019	17.724.678	11.969.006	26.221.051	55.914.735
% sul totale	32	21	47	100
Var. % 2019/2018	2	11	5	5

*Passeggeri su rotte inferiori alle 20 miglia **Passengers on routes under 20 miles*

Fonte/*Source*: Assoporti

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



Fonte/*Source*: elaborazione Confitarma su dati Risposte Turismo *Confitarma processing Risposte Turismo data*

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

Origine *Origin*	**Destinazione** *Destination*	**Round trip settimanali** *Weekly round trip*	**M. l. settimanali** *Weekly linear meters*
Cagliari	Palermo	1	4.500
Civitavecchia	Palermo	1	4.518
Civitavecchia	Termini Imerese	6	24.000
Genova	Palermo	7	32.200
Genova-Livorno	Catania	5	38.100
Genova-Salerno	Catania	1	7.620
Genova-Salerno	Palermo	4	30.800
Livorno	Palermo	6	34.800
Napoli	Palermo	14	51.520
Napoli	Termini Imerese	1	3.400
Ravenna-Brindisi	Catania	3	21.978
Salerno	Catania	6	40.560
Salerno	Messina	7	40.040
TOTALE *TOTAL*		**62**	**334.036**
		Dato al 1999	118.200

Fonte/*Source*: Confitarma. Dati a maggio 2019

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

Origine *Origin*	**Destinazione** *Destination*	**Round trip settimanali** *Weekly round trip*	**M. l. settimanali** *Weekly linear meters*
Civitavecchia	Arbatax	2	5.560
Civitavecchia	Cagliari	8	27.760
Civitavecchia	Olbia	10	35.560
Genova	Cagliari	3	15.300
Genova	Olbia	11	22.820
Genova	Porto Torres	17	61.220
Livorno	Cagliari	3	15.228
Livorno	Golfo Aranci	7	28.000
Livorno	Olbia	28	138.600
Marina di Carrara	Cagliari	3	16.200
Napoli	Cagliari	2	9.000
Palermo	Cagliari	1	4.500
Salerno	Cagliari	3	11.760
TOTALE *TOTAL*		**98**	**391.508**
		Dato al 1999	117.800

Fonte/*Source*: Confitarma. Dati a maggio 2019

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

Origine *Origin*	**Destinazione** *Destination*	**Round trip settimanali** *Weekly round trip*	**M. l. settimanali** *Weekly linear meters*
Ancona	Durazzo	3	12.240
Ancona	Igoumenitsa-Patrasso	6	36.600
Bari	Durazzo	14	25.900
Bari	Patrasso	3	22.860
Brindisi	Igoumenitsa	11	49.500
Brindisi	Patrasso	3	19.800
Civitavecchia	Palermo-Tunisi	1	4.500
Civitavecchia-Porto Torres	Barcellona	6	44.400
Civitavecchia	Sagunto	3	18.900
Civitavecchia	Tunisi	1	4.500
Genova	Barcellona-Tangeri	3	12.000
Genova-Livorno	Catania-Malta	3	22.860
Genova	Malta	1	7.620
Genova	Tunisi	2,5	10.500
Livorno	Bastia	7	28.000
Livorno-Savona	Barcellona-Valencia	6	34.800
Livorno	Savona-Valencia	6	45.600
Marina di Carrara via Cagliari	Porti Tunisini (Sousse, Sfax e Zarzis)	3	16.200
Palermo	Tunisi	1	4.000
Porto Torres	Ajaccio	3	12.000
Porto Torres	Tolone	1	4.000
Salerno	Catania-Malta	1	6.760
Salerno	Palermo-Tunisi	2	9.000
Salerno	Sagunto	3	18.900
Savona	Barcellona-Tangeri	1	4.400
Savona	Bastia	3	12.000
Sete	Nador (o Barcellona)-Tangeri	1,5	5.550
Trieste	Durazzo	1	4.100
Venezia-Ancona	Igoumenitsa-Patrasso	2	12.200
TOTALE *TOTAL*		**102**	**509.690**
		Dato al 1999	30.000

Fonte/*Source*: Confitarma. Dati a maggio 2019

Movimento container nei principali porti mondiali, europei, mediterranei e italiani

Containers movement in the major World, European, Mediterranean and Italian ports

Teu e var. % *Teu and var.%*

Major World ports		2019	2018	Var.% 2019/18
1	Shanghai	43.303.000	42.020.000	3,1
2	Singapore	37.200.000	36.599.000	1,6
3	Ningbo	27.535.000	26.350.000	4,5
4	Shenzhen	25.770.000	25.740.000	0,1
5	Guangzhou	23.223.000	21.912.000	6,0
6	Busan	21.910.000	21.592.000	1,5
7	Quingdao	21.012.000	19.315.000	8,8
8	Hong Kong	18.303.000	19.596.000	-6,6
9	Rotterdam	14.810.000	14.513.000	2,0
10	Dubai	14.100.000	14.950.000	-5,7
11	Anversa	11.860.000	11.100.000	6,8
12	Los Angeles	9.340.000	9.460.000	-1,3
13	Amburgo	9.260.000	8.700.000	6,4
14	Dalian	8.750.000	9.770.000	-10,4
15	Long Beach	7.630.000	8.091.000	-5,7
16	New York	7.470.000	7.180.000	4,0
17	Pireo	5.650.000	4.910.000	15,1
18	Valencia	5.440.000	5.180.000	5,0
19	Manila	5.320.000	5.053.000	5,3
20	Algeciras	5.120.000	4.772.000	7,3
TOTALE *TOTAL*		**323.006.000**	**316.803.000**	**2,0**

Major European and Mediterranean ports		2019	2018	Var.% 2019/18
1	Rotterdam	14.810.000	14.512.000	2,0
2	Anversa	11.860.000	11.100.000	6,8
3	Amburgo	9.260.000	8.730.000	6,1
4	Pireo	5.650.000	4.908.000	15,1
5	Valencia	5.441.000	5.104.000	6,6
6	Algeciras	5.120.000	4.772.000	7,3
7	Bremerhaven	4.872.000	5.483.000	-11,2
8	Tanger-Med	4.790.000	3.472.000	37,9
9	Felixstowe	3.778.000	4.161.000	-9,2
10	Port Said	3.658.000	3.500.000	4,5
11	Barcellona	3.324.000	3.423.000	-2,9
12	Ambarli	2.998.000	3.189.000	-6,0
13	Le Havre	2.786.000	2.884.000	-3,4
14	Marsaxlokk	2.720.000	3.310.000	-17,8
15	Genova	2.635.000	2.609.000	1,0
16	Gioia Tauro	2.523.000	2.328.000	8,4
17	Southampton	2.284.000	1.969.000	16,0
18	Danzica	2.073.000	1.948.000	6,4
19	Mersin	1.939.000	1.723.000	12,5
20	Zeebrugge	1.700.000	1.600.000	6,3
TOTALE *TOTAL*		**94.221.000**	**90.727.000**	**3,9**

Major Italian ports		2019	2018	Var.% 2019/18
1	Gioia Tauro	2.522.874	2.622.187	-0,50
2	Genova	2.298.330	2.448.569	-4,92
3	La Spezia	1.275.206	1.473.571	0,82
4	Napoli	667.727	734.085	1,90
5	Venezia	593.070	616.153	17,73
6	Livorno	559.515	611.383	3,41
7	Trieste	495.274	509.876	14,41
8	Salerno	401.374	470.163	-3,61
9	Ravenna	217.501	463.940	-37,75
10	Ancona	176.193	223.369	-3,16
11	Cagliari	116.051	168.372	-5,53
12	Civitavecchia	112.249	94.401	14,83
13	Bari	82.627	68.695	-0,63
14	Marina di Carrara	81.156	44.057	48,14
15	Catania	63.179	50.111	19,26
16	Savona	53.326	52.452	10,58
17	Palermo	14.000	13.310	19,92
TOTALE *TOTAL*		**9.729.6527**	**10.605.057**	**-8**

Fonte/*Source*: elaborazione Confitarma su dati Assoporti e altri *Confitarma processing processing Assoporti and other data*

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*

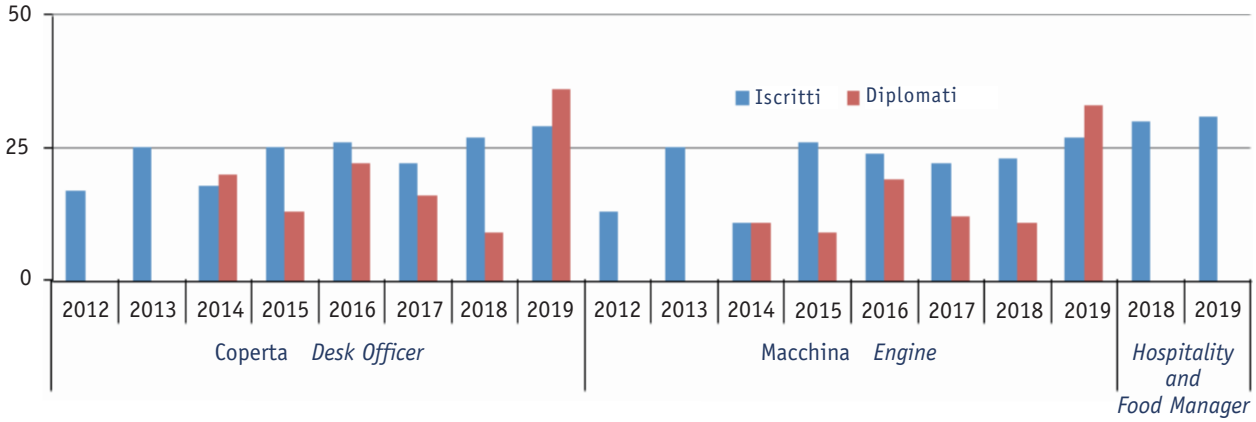
	2018	2019
NAVI DA CARICO LIQUIDO *LIQUID CARGO SHIPS*	**4.510**	**4.160**
Petroliere *Oil tankers*	1.710	1.580
Gasiere *Gas tankers*	445	380
Chimichiere (OIL-CHEM) *Chemical tankers*	1.855	1.710
Altre cisterne *Other tankers*	500	490
NAVI DA CARICO SECCO *DRY CARGO SHIPS*	**3.840**	**3.510**
Carico generale *General cargo*	435	405
Portacontenitori *Container ships*	290	245
Portarinfuse *Bulk carriers*	1.065	910
Traghetti *Ro-Ro cargo*	2.050	1.950
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI *MIXED AND PASSENGER SHIPS*	**33.870**	**35.860**
Crociera *Cruise*	20.495	22.010
Aliscafi, Catamarani e unità veloci *High speed vessels*	1.135	1105
Traghetti *Ferries*	11.150	11.675
Altre navi trasporto passeggeri *Other passengers ships*	1.090	1.070
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI *AUXILIARY SERVICES SHIPS*	**4.130**	**4.090**
Rimorchiatori e navi appoggio *Tugboats and supply vessels*	2.775	2.800
Altri tipi di navi *Others*	1.355	1.290
TOTALE *TOTAL*	**46.350**	**47.620**
di cui: personale alberghiero *of which hotel staff*	19.230	20.310

Alla fine del 2019, i posti di lavoro a bordo della flotta italiana, si stimano pari a 47.620, di cui circa 26.310 coperti da marittimi italiani o europei e circa 21.310 da personale non europeo. Su tali posti ruotano circa 68.095 marittimi.
L'aumento dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane, nonostante la complessiva riduzione della flotta, è dovuto all'entrata in servizio di nuove unità da crociera e traghetti di grandi dimensioni.
Il rapporto tra personale di terra e posti di lavoro a bordo è stimato pari a uno a 5,5, per cui i posti di lavoro a terra sono valutati a fine 2018 in circa 8.660 unità.
Gli occupati del settore nel 2019 risultano pertanto nel complesso pari a oltre 76mila.

Fonte/*Source*: Confitarma

ITS - GIOVANNI CABOTO
SCUOLA SUPERIORE DI TECNOLOGIA PER IL MARE

Allievi dal 2012 al 2019
Cadets 2012-2019



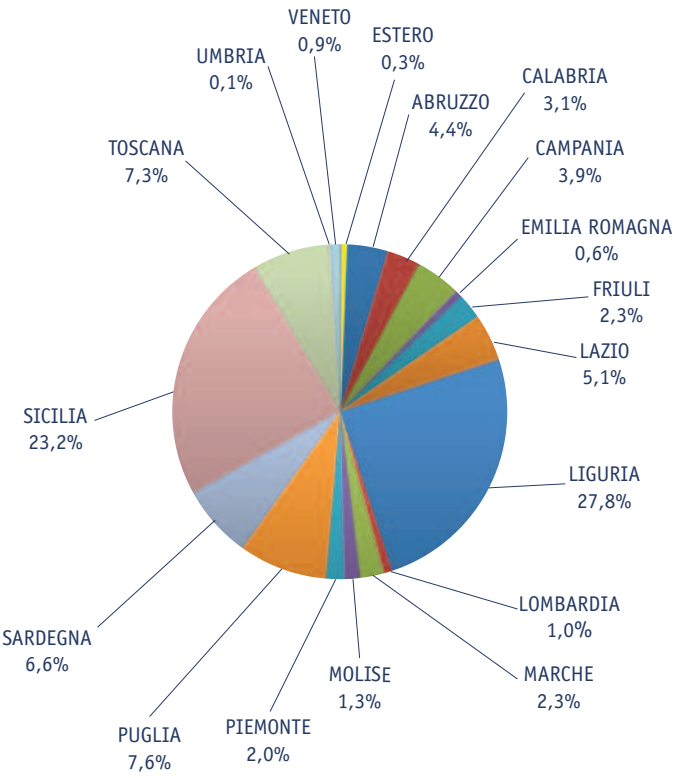
Fonte/*Source*: Istituto Tecnico Superiore Fondazione G. Caboto di Gaeta

FONDAZIONE ACCADEMIA ITALIANA MARINA MERCANTILE

Allievi Ufficiali ammessi dal 2005 al 2019 per regione di provenienza

Cadets district of origin, 2005-2019

Corso Ufficiali di coperta *Desk officers course*		Corso Ufficiali di macchina *Engine officers course*	
REGIONE *District*	**N.**	**REGIONE** *District*	**N.**
LIGURIA	289	SICILIA	212
SICILIA	186	LIGURIA	189
TOSCANA	82	PUGLIA	51
PUGLIA	79	SARDEGNA	46
SARDEGNA	68	TOSCANA	44
ABRUZZO	52	CALABRIA	36
LAZIO	51	CAMPANIA	26
CAMPANIA	41	LAZIO	26
FRIULI	30	ABRUZZO	24
MARCHE	30	MOLISE	15
CALABRIA	28	FRIULI	10
PIEMONTE	25	MARCHE	9
LOMBARDIA	12	PIEMONTE	9
VENETO	10	VENETO	6
EMILIA ROMAGNA	8	LOMBARDIA	5
MOLISE	8	EMILIA ROMAGNA	2
UMBRIA	1	UMBRIA	1
VALLE D'AOSTA	1	VALLE D'AOSTA	0
ESTERO	3	ESTERO	3
TOTALE *TOTAL*	**1.004**	**TOTALE** *TOTAL*	**714**



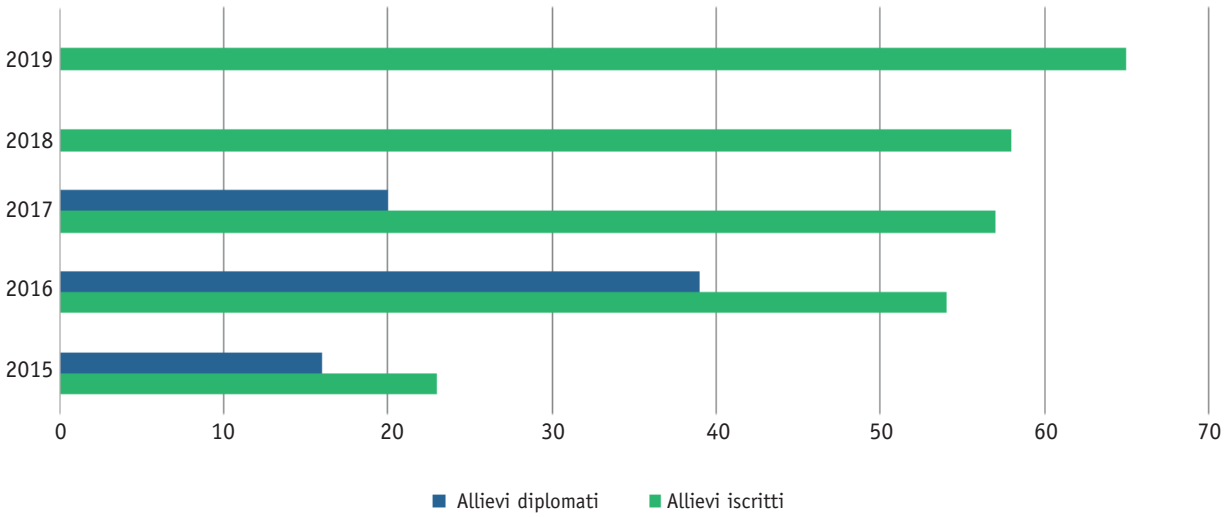
Fonte/*Source*: Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile di Genova

ITS - CATANIA

Tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci
(settore marittimo corso articolato Ufficiale di macchina e di coperta)

Allievi dal 2015 al 2019

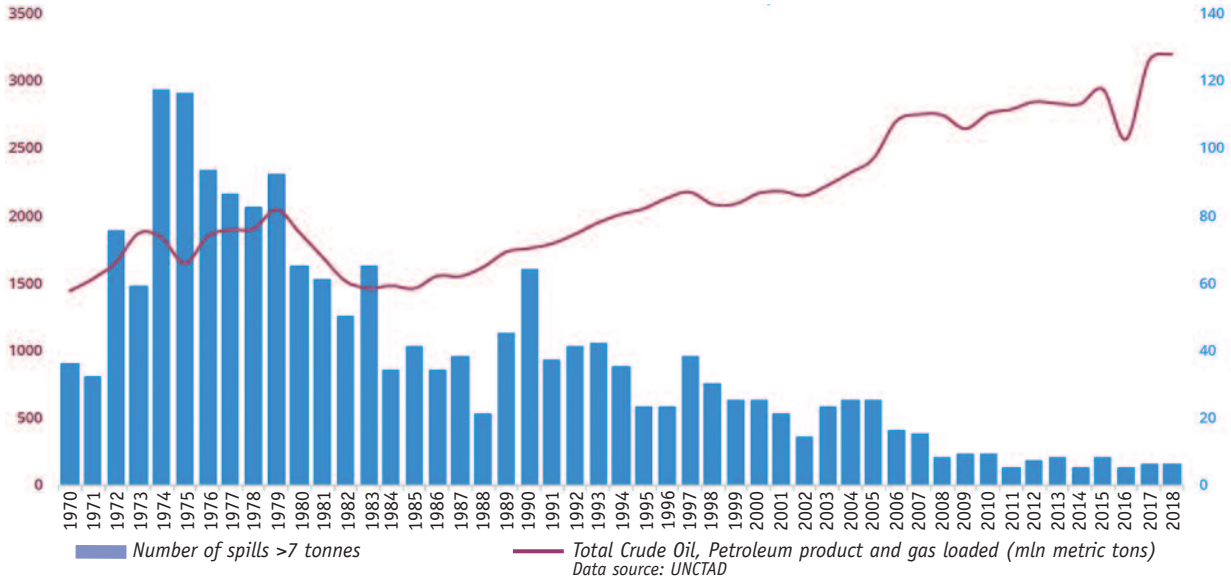
Cadets 2015-2019



Fonte/*Source*: Fondazione Istituto Tecnico Superiore per il settore mobilità sostenibile trasporti – Accademia Mediterranea della logistica e della marina mercantile di Catania

Riduzione degli sversamenti di petrolio e crescita del trasporto via mare di prodotti petroliferi e gas

Decline in number of tanker spills vs growth in petroleum and gas loaded

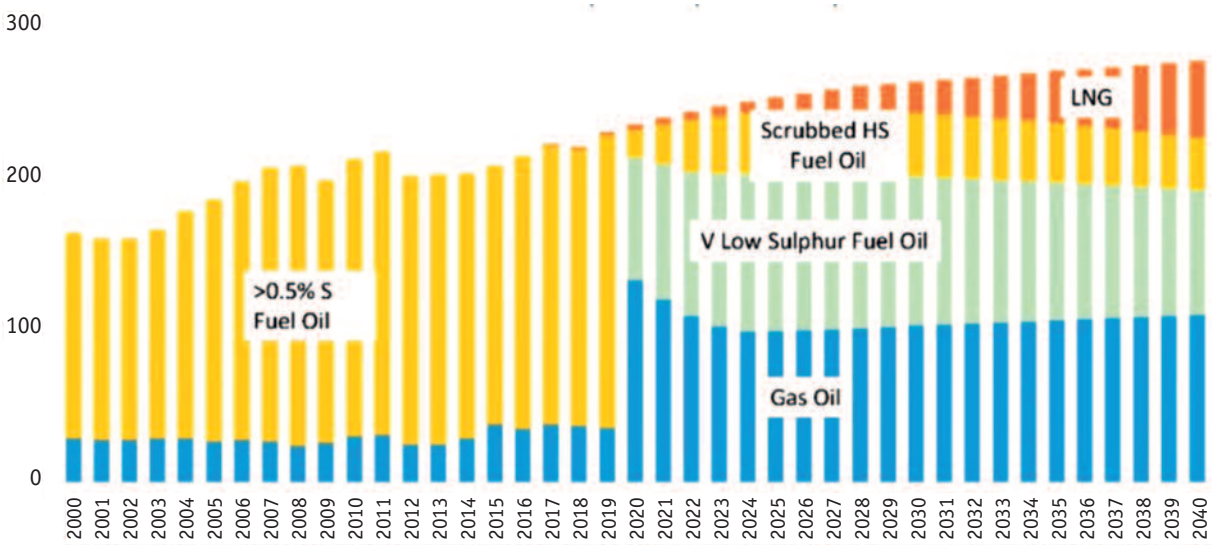


Il numero di sversamenti di petrolio di grandi dimensioni (> 7 tonnellate) è significativamente diminuito negli ultimi decenni. Nel 2019, si stima pari a circa 1.000 tonnellate la quantità totale di petrolio perso nell'ambiente a causa di incidenti con navi cisterna. A fronte del costante aumento dei traffici di navi cisterna che potrebbe implicare un aumento del rischio, è incoraggiante osservare che la tendenza al ribasso delle fuoriuscite di petrolio continua nonostante il costante aumento complessivo degli scambi.

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

Domanda di Bunker *Bunker demand*

(mill. tons)



Fonte/*Source*: *ICIS Supply and Demand Database*