



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori



Assemblea  
Roma, 19 giugno 2013



CONFINDUSTRIA



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

A s s e m b l e a  
Roma, 19 giugno 2013

*Annual General Meeting*  
*Rome, 19<sup>th</sup> June 2013*

*aderente a*



CONFINDUSTRIA

## Premessa di Paolo d'Amico Presidente Confitarma

---



Una vecchia tradizione marinara impone che una cattiva notizia debba sempre essere compensata da una buona.

Certo, in un anno così impegnativo come il 2012 riuscire a trovare questo equilibrio non è facile, ma credo che sia un utile esercizio richiamare alla mente eventi positivi ai quali non sempre viene data la giusta rilevanza.

Abbiamo alle spalle quattro anni di dura crisi economico-finanziaria mondiale, cui si aggiungono nel nostro Paese recessione e stallo politico.

Peraltro, il depresso mercato dei noli, l'aumento dei prezzi del carburante e le nuove norme per la tutela dell'ambiente hanno inciso sulla decisione di molti armatori,

primi tra tutti gli italiani, di investire nella costruzione di navi con bassi consumi di combustibile e basse emissioni. Secondo il Rina, il 95% delle 30 navi italiane ordinate ai cantieri dal 1° gennaio 2012 risponde a queste nuove caratteristiche di costruzione.

Sta di fatto che la flotta mercantile italiana continua a crescere e le nuove navi sono sempre più avanzate ed ecologiche: in un mercato ciclico come quello marittimo questi requisiti sono fondamentali in un'ottica di ripresa che speriamo sia vicina.

Buoni segnali, anche se piccolissimi, si intravedono. Secondo il Centro Studi di Confindustria il prezzo del petrolio Brent nel 2013 dovrebbe calare e attestarsi su una media di 103 dollari al barile rispetto ai 112 dollari nel 2012, per restare stabile sui 100 dollari nel 2014. Le stime prevedono un aumento dell'1,9% del commercio mondiale nel 2012, del 2,1% nel 2013 e del 5,4% nel 2014. Già dopo l'estate 2012 si è registrata una crescita delle importazioni di commodity secche da parte di Cina ed India e ciò con giovamento dei mercati marittimi.

Sul fronte interno, a causa dell'anticipata fine della legislatura, molti provvedimenti attesi dall'industria armatoriale non hanno potuto completare il loro iter legislativo. Soprattutto, nella generale confusione politica in cui si è venuto a trovare il nostro Paese nell'ultimo anno, l'industria armatoriale ha dovuto fronteggiare una continua frammentazione delle specifiche competenze di settore, che vengono distribuite nei vari dicasteri senza che vi sia in essi un'appropriata conoscenza della materia. Ciò determina inevitabilmente tempi di risposta sempre più lunghi e incompatibili con le regole del mercato internazionale.

In un contesto generale non facile, Confitarma ha comunque ottenuto quello che si poteva ottenere ed ha mantenuto gli istituti già acquisiti per garantire la competitività della nostra flotta, che alla fine del 2012 si attesta sui 19 milioni di tonnellate di stazza, con unità che per il 66% hanno meno di 10 anni.



In particolare, il lungo cammino iniziato nel 2005 per assicurare alle navi battenti bandiera italiana e ai rispettivi equipaggi adeguata tutela dagli attacchi di pirateria, ha segnato un passo avanti a marzo 2013, con la pubblicazione del tanto atteso decreto interministeriale che regola l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana che transitano in acque internazionali a rischio pirateria.

Ciò premia gli sforzi della nostra associazione anche se sappiamo che vi è ancora tanto lavoro da svolgere.

Siamo comunque fiduciosi e orgogliosi di quanto abbiamo fatto e ciò ci dà la giusta carica per affrontare con vigore le sfide che ci attendono per il 2013.



## INDICE

### 3 Premessa di Paolo d'Amico, presidente Confitarma

### 7 La navigazione mercantile italiana nel 2011

- 7 Le crociere e il turismo che viene dal mare
- 9 Dimensione e composizione della flotta
- 9 Investimenti navali e rinnovamento della flotta
- 9 Armatori e finanza
- 12 Commercio estero dell'Italia
- 13 Semplificazione e innovazione normativa
- 14 Pirateria e *security*
- 16 Cabotaggio e bunkeraggio marittimo
- 17 Rete marittima, porti e logistica in Italia

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

- 53 Flotta mercantile italiana / *Italian merchant fleet*
- 53 Evoluzione della flotta mercantile italiana / *Italian merchant fleet evolution*
- 54 Armamento italiano / *Ownership of the Italian fleet*
- 54 Età della flotta italiana e mondiale / *Age of the Italian and world fleet*
- 55 Rinnovamento della flotta italiana / *Italian merchant fleet renewal*
- 55 Pirateria / *Piracy*
- 55 Commercio estero dell'Italia nel 2012 per modalità di trasporto / *Italian foreign trade by mode of transport on 2012*
- 56 Principali aggregati economici del cluster marittimo italiano  
*Main economic aggregates of the Italian maritime cluster*
- 56 Distribuzione percentuale del contributo al Pil dei comparti marittimi industriali, manifatturieri e terziari  
*GDP share by Italian maritime cluster*
- 57 Movimento crocieristi nei porti italiani / *Passengers movement in Italian ports*
- 57 Servizi di trasporto *ro-ro* per la Sicilia / *Ro-Ro services to Sicily*
- 58 Servizi di trasporto *ro-ro* per la Sardegna / *Ro-Ro services to Sardinia*
- 58 Servizi di trasporto *ro-ro* internazionali / *Ro-Ro international services*
- 59 Traffico di *container* nei principali porti italiani / *Movement of containers in Italian ports*

### 25 La navigazione internazionale e i traffici marittimi

- 26 Flotta mondiale
- 26 Costruzioni mondiali
- 27 Mercati marittimi

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

- 60 PIL, commercio mondiale e commercio marittimo / *GDP, world trade and maritime trade*
- 60 Traffico marittimo mondiale / *World seaborne trade*
- 60 Evoluzione della flotta mondiale / *World merchant fleet evolution*
- 61 Flotta mondiale: tonnellaggio da carico controllato dai principali Paesi marittimi (bandiera nazionale ed estera)  
*World fleet: cargo tonnage controlled by main maritime countries (national and foreign flags)*
- 62 Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri / *World fleet: ships on main registers*
- 63 Ripartizione delle commesse ai cantieri / *Break-down of shipyards orders*
- 63 Ordini ai cantieri mondiali / *World orderbook*
- 64 Flotta cisterniera mondiale / *World tanker fleet*
- 64 Principali flotte mondiali di navi cisterna / *World leading tanker fleets*
- 65 Andamento dei noli delle navi cisterna / *Tanker ships charter market performance*
- 65 Andamento dei noli delle navi chimichiere / *Chemical ships charter market performance*
- 65 Flotta mondiale per il trasporto di LNG e LPG / *World LNG and LPG fleet*
- 66 Traffico marittimo di LNG e LPG / *Maritime traffic of LNG and LPG*
- 66 Andamento dei noli delle navi LPG / *LPG ships charter market performance*
- 66 Flotta mondiale di navi portarinfuse / *World bulk carrier fleet*
- 67 Principali flotte mondiali di navi portarinfuse / *World leading bulk carrier fleets*
- 67 *Baltic dry index*
- 68 Principali flotte mondiali di navi portacontenitori / *World leading container fleets*
- 69 Andamento dei noli delle navi portacontenitori / *Container ships charter market performance*
- 69 Traffico mondiale di contenitori / *World container traffic*
- 69 Traffico di contenitori per aree geografiche / *Container trade by geographic area*



- 70 Principali flotte mondiali di navi traghetto / *World leading ro-ro fleets*
- 70 Evoluzione della flotta crocieristica mondiale / *World cruise fleet evolution*

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

- 31 Flotta europea
  - 32 Commercio estero dell'Ue
  - 32 Andamento dei traffici nei porti europei
  - 32 Atto per il mercato unico II – Insieme per una nuova crescita
  - 33 *Horizon 2020*
  - 33 Aiuti di Stato
  - 33 Energia pulita per il trasporto
  - 34 Infrastrutture
  - 35 Relazioni esterne
  - 35 Ratifica Convenzioni internazionali
- Grafici e tabelle / Graphs and tables*
- 71 Flotta dell'Unione europea / *European Union fleet*
  - 72 Commercio dell'Unione europea per sistema di trasporto / *Eu trade by system of transport*
  - 72 Importazioni dell'Unione europea per sistema di trasporto / *Eu imports by system of transport*
  - 73 Esportazioni dell'Unione europea per sistema di trasporto / *Eu exports by system of transport*
  - 74 Movimento container nei principali porti europei / *Containers movement in the major european ports*
  - 75 Confronto tra porti del Nord Europa e del Sud Europa / *Northern and Southern European ports comparison*

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

- 36 Occupazione marittima
  - 36 Relazioni industriali
  - 38 Salute e sicurezza a bordo delle navi
  - 39 Scuola-Formazione
- Grafici e tabelle / Graphs and tables*
- 76 Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane / *Estimated jobs on board Italian ships*
  - 77 Allievi ufficiali ammessi all'Accademia 2005-2013 per regione di provenienza / *Cadet's district of origin, 2005-2013*

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

- 41 Emissioni
  - 42 Acque di zavorra
  - 42 Rilascio rinnovo delle licenze e dei certificati di sicurezza radio
  - 43 Sicurezza della navigazione
- Grafici e tabelle / Graphs and tables*
- 78 Quota del trasporto marittimo internazionale sulle emissioni globali di CO<sub>2</sub>  
*CO<sub>2</sub> shipping emissions compared with global total emissions*
  - 78 Sversamenti di petrolio dal 1970 al 2012 / *Number of spills from 1970 to 2012*
  - 79 Convenzione internazionale per il controllo e la gestione dell'acqua di zavorra e dei sedimenti: requisiti minimi  
*Minimum requirements of Ballast Water Management Convention*
  - 79 Linee di riferimento EEDI / *Reference lines EEDI*

### **44 L'organizzazione di Confitarma**

- 46 Cariche confederali
- 47 Commissioni
- 48 Giovani Armatori

### **80 English version**



# La navigazione mercantile italiana nel 2012



Nave da Crociera "Costa Luminosa", Costa Crociere Spa

## Le crociere e il turismo che viene dal mare

Dagli anni novanta a oggi il turismo da crociera conosce uno sviluppo straordinario: negli ultimi 20 anni, la domanda mondiale quintuplica, passando da poco meno di 4 milioni di crocieristi nel 1990 a quasi 21 milioni nel 2012.

Dal canto loro, le compagnie di navigazione sanno captare con lungimiranza le nuove esigenze del mercato, reinventando le formule delle offerte, gli itinerari, i servizi e proponendo un'incredibile varietà di opzioni: spazi per attività sportive, ricreative, culturali e comunicative.

L'Italia è l'epicentro del sistema crocieristico europeo e i suoi numerosi *record* testimoniano il ruolo fondamentale di questo comparto per l'economia del Paese:

- l'Italia è *leader* in Europa per numero di imbarchi di crocieristi (1,9 milioni di passeggeri, pari al 33% del totale europeo; in pratica un passeggero su tre in Europa salpa da un porto italiano);

- l'Italia è la principale destinazione in Europa con 6,5 milioni di passeggeri, 23% sul totale europeo;

- l'Italia è al quarto posto nella graduatoria mondiale per bandiera delle flotte di navi da crociera;

- l'Italia è *leader* nella cantieristica di settore (sono circa 10 le navi da crociera in costruzione nei cantieri italiani);

- l'Italia è al primo posto in Europa per occupati diretti ed indiretti nel settore delle crociere, con più di 100.000 posti di lavoro ed è costante l'impegno dell'industria crocieristica nel mantenere e sviluppare questo importante patrimonio di risorse;

- l'Italia è al primo posto in Europa per il contributo diretto delle crociere all'economia con 4,5 miliardi di euro;

- dei 10 maggiori porti del Mediterraneo per somma di imbarchi, sbarchi e transiti, ben 5 sono italiani.





Ro-Ro Eurocargo "Catania", Atlantica Spa Società di Navigazione

I *trend* di crescita più elevati si registrano in Europa e in particolare nel Mediterraneo, area che ha più di altre eroso le quote di mercato dei Caraibi, registrando in dieci anni una crescita del 191%.

Quello crocieristico è quindi un settore davvero particolare che si caratterizza per essere in controtendenza rispetto a tutti gli altri settori economici e, in particolare, rispetto ad altri comparti del trasporto marittimo e del turismo di terra.

Nonostante la crisi economica mondiale e nonostante il tragico evento dell'Isola del Giglio del 13 gennaio 2012, quello delle crociere si conferma dunque come uno dei principali comparti dell'industria del turismo in Europa, con 36,7 miliardi di contributo globale all'economia continentale e oltre 315.500 posti di lavoro garantiti dal settore.

Il 2012 si chiude registrando nei porti crocieristici italiani un movimento passeggeri pari a circa 10,7 milioni e secondo le previsioni nel 2013 è previsto un ulteriore aumento di circa il 2%, che porterà il totale dei crocieristi movimentati nei porti italiani a superare gli 11 milioni. È un dato positivo anche a fronte della riduzione delle toccate-nave, spiegabile con la maggiore dimensione media delle navi che oggi entrano nei nostri porti.

Gli aspetti normativi che regolano le crociere e che in gran parte sono connessi con la sicurezza della navigazione e la salvaguardia dell'ambiente, sono oggi oggetto di un attento riesame per identificare eventuali miglioramenti da apportare in sede internazionale e nazionale, tenuto conto del fatto che sono già numerose e severissime le normative che regolano la navigazione marittima e la formazione di personale qualificato. In ogni caso, tali aspetti sono costantemente monitorati dall'armamento e tutte le compagnie di crociera hanno approntato miglioramenti in alcune procedure di sicurezza. Costa Crociere, ha avviato con il supporto di Confitarma una serie di contatti con l'Amministrazione ed ha adottato 7 nuove iniziative volte a garantire, sia prima della partenza che durante la navigazione, i più elevati *standard* di sicurezza e la più stringente osservanza delle norme vigenti: si va dal rafforzamento delle procedure di addestramento degli ospiti in caso di emergenza alle procedure di controllo per i passeggeri che non abbiano partecipato all'addestramento; da una nuova sezione nel sito *web*, per illustrare le procedure di sicurezza a bordo delle navi all'avvio del sistema per monitorare in tempo reale la rotta di tutte le navi della flotta; dalla formazione degli ufficiali su un nuovo modello di gestione del ponte di comando ad una serie di limitazioni all'accesso al ponte di comando, con l'obbligo di avvertire l'armatore.

Il migliore dei sistemi di sicurezza non può sopperire all'errore umano. In quest'ottica si sta studiando come ridurre l'ambito di discrezionalità nelle procedure sul ponte di comando, rendendo ogni decisione più collegiale. Dato che tutte le navi di bandiera italiana devono rispettare il Codice della Navigazione, è evidente che ogni nuova procedura dovrà essere concordata con le Autorità e non dovrà essere in contrasto con quanto previsto dalle norme.





Cisterna a doppio scafo "Cielo di Milano", d'Amico Shipping Italia Spa

Sono oltre 2.200 i comandanti e ufficiali italiani imbarcati su navi da crociera, di tutto il mondo e non solo di bandiera italiana, la cui elevata professionalità è da sempre riconosciuta a livello internazionale: prova ne è che circa la metà delle navi da crociera del mondo ha un comandante italiano.

Uno sforzo per la valorizzazione del patrimonio artistico e culturale del nostro Paese, nonché una politica di miglioramento del nostro sistema infrastrutturale non potrà che giovare allo sviluppo del turismo in generale e delle crociere in particolare.

Accanto alle crociere, che rappresentano un caso di eccellenza all'interno dell'industria turistica italiana, il settore traghetti gioca un ruolo di primo piano nei collegamenti marittimi per il trasporto di merci e passeggeri, offrendo viaggi di qualità e confort molto elevati, simili a quelli di una crociera, e influenzando positivamente sui numeri del comparto. Negli ultimi anni, in Europa e in Italia, centinaia di migliaia di passeggeri scelgono il trasporto via mare, su rotte ove prima le uniche alternative erano la strada o l'aereo.

### **Dimensione e composizione della flotta**

La flotta mercantile di proprietà italiana si compone a fine 2012 di 1.581 navi per un totale di 19.124.000 tsl (tonnellate di stazza lorda), così ripartite:

- oltre le 1.000 tsl: 794 navi equivalenti a 18.862.481 tsl;
- da 100 a 999 tsl: 787 navi, equivalenti a 261.577 tsl.

Rispetto al 2011, si registra un aumento del 2% nel tonnellaggio di stazza ed una riduzione del 2% nel numero delle navi, dovuto in gran parte alla vendita all'estero di piccole unità di età avanzata per il trasporto di passeggeri.

Il 94% delle navi di proprietà italiana, pari a circa 18 milioni di tsl, sono iscritte nel Registro internazionale italiano, mentre il 5,7% (1,1 milioni di tsl) sono iscritte nel Registro ordinario e una piccola parte del tonnellaggio di proprietà italiana batte temporaneamente bandiera estera (*bareboat charter registration*). A ciò si aggiunge la crescente flotta di bandiera estera controllata da interessi armatoriali italiani, frutto per lo più di un processo di espansione che ha portato all'acquisizione di importanti società di navigazione estere nel corso degli ultimi anni.

La componente della flotta facente capo a soggetti a capitale tutto o prevalentemente privato è pari a oltre il 99% del totale: la privatizzazione della Società Tirrenia riduce notevolmente la quota facente capo a soggetti pubblici.

Anche nel 2012 la flotta italiana risulta essere tra le più giovani al mondo, grazie anche all'eliminazione delle unità di età più avanzata: il 66% del naviglio ha meno di 10 anni, a fronte del 62% della flotta mondiale, ed il 44% meno di 5 anni, a fronte del 40% della flotta mondiale. L'età media del tonnellaggio di bandiera italiana è inferiore ai 13 anni, mentre quella della flotta mondiale supera i 15 anni.





Portarinfuse "Bulk Limpopo", Coeclerici Spa

### Investimenti navali e rinnovamento della flotta

Alla fine del 2012, risultano in costruzione nei cantieri mondiali 43 unità per 562.745 gt ordinate da armatori italiani, la cui consegna è prevista tra il 2013 e il 2015.

Dal 2003 al 2012 sono 495 le nuove navi ultimate e consegnate agli armatori italiani, per circa 10,5 milioni di gt, pari al 54% della flotta esistente.

Nonostante la consistente riduzione degli investimenti registratasi negli ultimi anni, in totale dal 2007 al 2012 gli armatori italiani ordinano ai cantieri nazionali ed esteri più di 350 unità per oltre 20 miliardi di dollari. Nel corso del 2012, vengono ultimate 25 unità, per 739.311 gt.

### Armatori e finanza

A partire dai primi mesi del 2012 Confitarma avvia un confronto con l'ABI (Associazione Bancaria Italiana) e le principali banche italiane in merito alle ripercussioni che l'attuale fase negativa del mercato dello *shipping* produce sugli equilibri finanziari di gran parte delle imprese di navigazione italiane.

Infatti, la massiccia disponibilità di tonnellaggio derivante dal forte impulso agli ordini partito nel 2006-2008, e la concomitante crisi finanziaria che per ben due volte negli ultimi anni ha colpito pesantemente l'industria del credito (2008 crisi dei *subprime* USA e 2010 crisi degli Stati Sovrani), incidono negativamente sull'*appeal* dello *shipping* nei confronti dei soggetti finanziatori, che sembrano interessati a ricercare soluzioni alle esposizioni più significative mentre diminuiscono con una certa frequenza i *team* dedicati al finanziamento sia di nuove costruzioni che di conversione degli *asset* navali.

Al fine di correggere quello che sembra un vero e proprio "raffreddamento" da parte degli istituti di credito verso il settore *shipping* con il prevalere di una certa sfiducia nei confronti della ripresa del settore in tempi brevi, nel corso di vari incontri con il sistema bancario vengono messi in evidenza due aspetti fondamentali che attenuano fortemente il rischio finanziario delle aziende di *shipping* italiane: l'età media della flotta, che si presenta abbondantemente al di sotto del *benchmark* mondiale; la dimensione media delle aziende armatoriali italiane, che è in gran parte idonea a garantire un livello di rischio operativo sufficientemente basso.

Inoltre, viene ribadito come le aziende italiane hanno in media tra le 10 e 15 navi in flotta (praticamente quasi assenti i casi di aziende con una o poche navi), alcune di esse sono *leader* a livello mondiale in segmenti di nicchia (*Ro-Ro*, *Pure Car Truck Carrier*, *Chemical Carrier*, *Off-Shore*, *Transshipment*) e tutte sono dotate di un ottimo *know-how* tecnico-commerciale interno. In altri termini, si sottolinea come le realtà armatoriali italiane sono esclusivamente entità *corporate*, lontane dai fenome-



ni di “aziende prevalentemente finanziarie” tipiche di altri sistemi (es. KG in Germania, KS in Norvegia).

D'altra parte, il sistema bancario sottolinea alcune criticità il cui superamento consentirebbe di migliorare il dialogo nella fase di ristrutturazione finanziaria. In particolare, auspica una crescita nella strutturazione manageriale delle imprese armatoriali (che invece oggi spesso impedisce di fornire informazioni sufficienti ed idonee ad affrontare una fase di confronto proattivo con le banche), nella flessibilità dell'armatore a valutare positivamente politiche di *deleveraging* e nella disponibilità da parte armatoriale ad intervenire sulla componente dell'*equity*.

In considerazione di tutto ciò – nel presupposto dell'impossibilità di perseguire forme di accordi predefiniti tendenti a regolamentare i processi di gestione di ristrutturazione e crisi d'impresa – si avvia infine un tavolo tecnico di confronto con l'obiettivo di pervenire all'individuazione di “linee-guida”, quali parametri di riferimento per la conduzione dei processi di ristrutturazione.

Il tavolo tecnico, riunitosi tre volte nel corso del 2012, giunge alla definizione condivisa di “Principi Generali” (*Best Practice*) da applicare nei processi di ristrutturazione finanziaria, partendo dal presupposto che sia indispensabile monitorare nel tempo l'andamento del settore, formulare proposte di azione, agevolare il coordinamento tra banche e tra banche ed imprese.

Le linee-guida auspicabili nei processi di ristrutturazione finanziaria sono:

- maggiore articolazione delle funzioni interne di *staff* delle imprese (amministrazione, controllo di gestione, finanza e tesoreria, *internal auditing*);
- nomina di una figura temporanea di “collegamento” delegata all'implementazione del piano (CRO – *Chief Restructuring Officer*);
- definizione di procedure formali finalizzate alla mitigazione dei rischi operativi e finanziari;
- nomina di *advisor* finanziari, industriali e legali adeguatamente reputati;
- impegno ad avviare prontamente un “tavolo” di discussione collegiale e concertato in caso di previste tensioni finanziarie, evitando ogni forma di trattamento preferenziale a favore di specifici *stakeholder*;
- rimodulazione dei finanziamenti in essere su archi temporali (2/3 anni) coerenti con la vita media utile residua della flotta di proprietà, in particolare per le aziende maggiormente focalizzate sull'attività “armatoriale”;
- disponibilità a contenere nel periodo di *holiday* i margini per interessi;
- adozione di procedure tese a garantire la continuità aziendale piuttosto che processi liquidatori;
- disponibilità a valutare, in chiave di riequilibrio finanziario, l'utilizzo di strumenti finanziari partecipativi con diritti economici e di *governance* preferenziali.



Traghetto portacontaineri “Jolly Perla”, Ignazio Messina & C Spa





Portarinfuse “Montecristo”, Dalmare Spa

Ai lavori del “tavolo”, che proseguiranno nel 2013, è intenzione abbinare anche l’organizzazione di incontri allargati, in merito a specifiche problematiche tecniche derivanti dall’applicazione di normative di recente introduzione che impattano sui processi ristrutturativi.

Infatti, il grado di protezione societaria ed individuale delle parti di tali processi, consente di optare per procedure quali quelle previste dall’art. 67 e dall’art. 182-*bis* della Legge Fallimentare, che evitano di compromettere anche minimamente lo svolgimento dell’attività aziendale, consentendo alla società di continuare a perseguire le proprie strategie ed obiettivi, salvaguardando nel contempo anche i livelli occupazionali.

Al tempo stesso, nei casi di maggiore complessità, il nuovo art.186-*bis* (“Concordato preventivo con continuità aziendale”) ha trasformato questa procedura: in precedenza impostata secondo un’ottica puramente liquidatoria e di parziale soddisfacimento dei creditori, oggi è preceduta – se ne ricorrono i presupposti – da un’ulteriore fase transitoria (e, quindi, non si tratta di un mero tentativo) finalizzata a conservare e valorizzare, nell’interesse dei creditori e degli altri *stakeholder*, gli elementi attivi e le “cellule buone” dell’azienda, separandole da quelle “malate”.

Oltre che per la crisi economica, la capacità di fornire prestiti da parte delle banche si è notevolmente ridotta anche a causa delle nuove regole internazionali in tema di patrimonio di vigilanza (*regulatory capital*) e di rischio di credito o rischio di insolvenza (*risk weighted asset*). Per questo, prosegue il lavoro di Confitarma su questi temi, esplorando la possibilità di adottare nuovi strumenti innovativi che possano rivelarsi utili nella congiuntura attuale grazie anche a recenti norme nazionali le quali riducono vincoli normativi, civilistici e fiscali che finora hanno limitato il ricorso al mercato dei capitali e consentono l’emissione di strumenti di debito, quale fonte di reperimento delle necessarie risorse finanziarie complementare al sistema bancario e alla raccolta presso i soci.

### **Commercio estero dell’Italia**

Nel 2012, le tonnellate di merci importate ed esportate dall’Italia per quasi il 54% utilizzano il trasporto via mare, a fronte del 17% che impiega la modalità stradale. Il 38% del commercio estero italiano interessa i paesi dell’Unione europea. Di questo l’11% utilizza la via marittima (8% per le importazioni e 16% per le esportazioni).





Con-Ro "Grande Buenos Aires", Inarme – Industria Armamento Meridionale Spa

### Semplificazione e innovazione normativa

Anche nel 2012 Confitarma sottolinea l'esigenza di adottare a costo zero norme per la semplificazione di normative e procedure rigide e complesse, incompatibili con le attuali esigenze degli operatori marittimi. In attesa che le numerose proposte dell'armamento trovino accoglimento all'interno di futuri veicoli legislativi, per alcune materie si registrano sensibili passi avanti.

Nel corso del 2012, viene instaurato con gli uffici del ministero dello Sviluppo economico un proficuo dialogo che rende possibile avviare la semplificazione di alcune procedure relative sia al rilascio dei certificati di sicurezza che delle licenze radio. La problematica dei certificati radio è particolarmente avvertita per l'obbligo annuale delle visite alle navi all'estero da parte degli ispettori della amministrazione, i cui costi sono interamente a carico dell'armatore. A parziale soluzione del problema viene predisposta una bozza di direttiva per semplificare lo svolgimento delle visite all'estero, specie riguardo gli adempimenti presso i consolati. Nonostante la positiva apertura da parte dei funzionari ministeriali, la revisione dell'intera procedura potrà avvenire solo con una modifica delle leggi in vigore.

Nel mese di febbraio 2012 viene firmato un decreto che aggiorna le tabelle dei medicinali e delle dotazioni sanitarie di bordo risalenti al 1988, con un loro consistente incremento. Confitarma interviene prontamente, con il supporto tecnico del CIRM, per chiedere un rinvio dei termini di applicazione del decreto pubblicato nella Gazzetta Ufficiale. Il gruppo di lavoro costituito *ad hoc* tra gli armatori maggiormente interessati, presenta alle amministrazioni competenti una proposta alternativa, con la quale si illustrano le effettive esigenze della flotta italiana, tenuto conto sia dei traffici svolti dalle singole unità che delle *best practice* internazionali. I lavori di aggiornamento del decreto verosimilmente si concluderanno nel corso del 2013.

L'attività di revisione dei libri di bordo e del registro idrocarburi avviata negli scorsi anni ha visto finalmente nel 2012 la distribuzione dei nuovi modelli bilingue dei libri di bordo presso le capitanerie di porto. Purtroppo, si attende ancora da quasi un anno la stampa dei nuovi registri idrocarburi (aggiornati alle ultime risoluzioni Marpol) da parte del Poligrafico. Confitarma è preoccupata per la complessità dell'intera procedura di distribuzione e di gestione di tali documenti, gravata peraltro dal-

MEDICINALI  
DI BORDO

LIBRI  
DI BORDO  
E REGISTRI  
IDROCARBURI





Nuclei Militari di Protezione (Foto Archivio Marina Militare)

l'obbligo del rigoroso rendiconto degli stampati a cura del Poligrafico, non prevista dal Codice della Navigazione. Tale modalità è causa di notevoli disservizi e rende difficoltosa la corretta tenuta degli stessi a bordo delle navi della flotta mercantile italiana da parte degli equipaggi.

**GRUPPO DI LAVORO  
RESPONSABILITÀ  
PERSONE GIURIDICHE  
(DLGS 231/2001)**

Alla fine del 2012 il Consiglio di Confitarma delibera l'istituzione di un comitato tecnico dedicato all'approfondimento e all'implementazione nel comparto armatoriale del Decreto Legislativo n. 231 del 2001. L'obiettivo è predisporre "linee guida Confitarma" sulla responsabilità amministrativa delle persone giuridiche in considerazione delle specificità del comparto marittimo.

**CREDITI  
MARITTIMI**

A seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo n. 111 del 2012, la disciplina dei crediti marittimi risulta assai complessa sotto il profilo giuridico. Infatti, nel recepire e rendere esecutiva in Italia la Direttiva 2009/20 CE in materia di assicurazione obbligatoria degli armatori per i crediti marittimi, il decreto legislativo ha cercato di ovviare alla mancata ratifica da parte dell'Italia della Convenzione IMO LLMC (*Limit of Liability for Maritime Claims*), come modificata dal Protocollo 1996, alla quale la direttiva comunitaria fa riferimento. Nonostante gli armatori si fossero dotati delle coperture assicurative già prima dell'introduzione della Direttiva in oggetto, oggi la materia presenta profili giuridici di notevole complessità e incertezza che potranno essere risolti solo attraverso la ratifica della Convenzione IMO LLMC/Protocollo 2006.

**Pirateria e security**

Secondo il rapporto annuale dell'*International Maritime Bureau (IMB)*, nel 2012 si registra il più basso numero di attacchi di pirateria degli ultimi 5 anni (297 navi attaccate rispetto alle 439 del 2011), dovuto in gran parte alla forte riduzione della pirateria somala, anche se le acque dell'Africa orientale e occidentale restano le più colpite (150 attacchi nel 2012).

In totale, sono 174 le navi abbordate dai pirati, 28 subiscono attacchi armati, 28 sono sequestrate e oltre 67 subiscono tentativi di attacco. Si riduce il numero degli ostaggi (585 rispetto agli 802 nel 2011, di cui 26 rapiti in Nigeria a scopo di estorsione). I marittimi uccisi sono 6 e 32 quelli feriti.

Nonostante la riduzione degli atti di pirateria, l'IMB raccomanda di mantenere sempre la massima attenzione nelle acque altamente pericolose al largo dell'Africa orientale e occidentale.

Le rotte che collegano l'Estremo oriente al Mediterraneo sono quelle a più alto rischio, ma da qualche tempo nelle acque antistanti l'Africa Occidentale, dalla Nigeria al Togo e al Benin, sono sempre più frequenti gli attacchi dei pirati. Il caso del rimorchiatore *Asso 21*, catturato a fine dicembre 2012 e poi rilasciato ai primi di gennaio 2013, non è l'unico caso di unità italiana attaccata in quell'area negli ultimi anni.

In totale, dal 2005 ad oggi sono 44 le navi italiane attaccate, di cui 3 nel 2012 e 1 nel 2013; 7 le navi sequestrate di cui una alla fine del 2012. L'utilizzo di



guardie armate a bordo delle unità in navigazione nell'Oceano Indiano contribuisce non poco al risultato: i pirati sanno che ormai la maggior parte delle navi imbarca *team* di sicurezza armati a difesa degli equipaggi e delle merci trasportate.

Per quanto riguarda la flotta mercantile nazionale, il proficuo rapporto tra Confitarma e Marina Militare consente nel 2012 l'affinamento ed una migliore operatività del Progetto di difesa pubblica centrato sull'impiego dei Nuclei Militari di Protezione (NMP), che a fine anno conta la scorta a circa 140 viaggi di diverse navi italiane in navigazione nell'Oceano Indiano.

L'incidente dell'*Enrica Lexie* del febbraio 2012, con la conseguente detenzione dei due fucilieri del Battaglione San Marco, dà vita nel Paese ad un ampio dibattito sull'opportunità di proseguire con la difesa dei NMP. Non poche perplessità suscita infatti la crisi italo-indiana ed alcuni osservatori mettono in discussione l'intero impianto giuridico scaturito dalla Convenzione tra Confitarma e ministero della Difesa dell'ottobre 2011. Allo stesso tempo, viene fatto notare come il Progetto non possa assicurare la totalità dei viaggi delle nostre navi, poiché gli NMP non possono imbarcare e sbarcare nel territorio di alcuni Paesi chiave dell'area, quali ad esempio India e Sudafrica.

Mentre si assiste al fiorire di iniziative, anche di carattere parlamentare, volte a mettere in discussione l'intera architettura prevista dalla legge n. 130 del 2011, Confitarma continua in piena trasparenza la collaborazione con lo Stato Maggiore della Marina, per migliorare il Progetto NMP, evidenziando l'urgenza di dare concreto avvio al secondo pilastro della disposizione per completare il sistema di sicurezza attiva voluto dal legislatore. La legge n. 130 del 2011 prevedeva che le unità mercantili italiane potessero usufruire anche di *team* armati privati, soprattutto considerata l'esigenza di una maggiore flessibilità nei viaggi di navi adibite al trasporto di rinfuse secche e liquide, le quali a differenza delle navi di linea, sono spesso soggette ad improvvisi cambiamenti di rotta su ordine dei rispettivi noleggiatori. La definizione degli aspetti normativi e giuridici di regolamentazione spetta al ministero dell'Interno.

Dopo la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del 29 marzo 2013 del tanto atteso decreto interministeriale che regola l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana in transito nelle acque internazionali a rischio di pirateria, Confitarma chiede al ministro dell'Interno l'immediata apertura di un tavolo di lavoro composto dai rappresentanti di Confitarma, ministero dell'Interno e altri ministeri competenti (Difesa, Esteri e Trasporti) nonché dai rappresentanti degli Istituti di vigilanza, al fine di verificare con urgenza l'operatività del decreto e di coordinare le migliori procedure per la sua effettiva entrata in vigore.

Allo stesso tempo, Confitarma chiede di prorogare al 31 dicembre 2013 la data che la Legge di Stabilità 2013 fissa al 30 giugno 2013, quale termine di scadenza per impiegare guardie giurate che non abbiano ancora frequentato i corsi teorico-pratici,



Chimichiera "Gennaro Ievoli", Marnavi Spa





Traghetto merci e passeggeri "Excelsior", Grandi Navi Veloci Spa

a condizione che abbiano partecipato per un periodo di almeno sei mesi, quali appartenenti alle Forze armate, alle missioni internazionali in incarichi operativi e che tale condizione sia attestata dal ministero della Difesa. Infatti, data l'assoluta mancanza di tali corsi di formazione, in assenza di una proroga, il decreto n. 266 del 2012, che necessita di ulteriori interventi di carattere amministrativo per essere reso operativo, non potrebbe trovare alcuna applicazione vanificando il lavoro finora svolto e rendendo di fatto impossibile il ricorso ai *team* armati privati.

Anche nel corso del 2012, tutte le attività in tema di *safety* e *maritime security*, anche non legate al fenomeno della pirateria, si concentrano nella sfera di competenza del VI Reparto della Guardia Costiera con il quale il gruppo di lavoro Operatività nave della Commissione Navigazione oceanica prosegue la collaborazione per lo snellimento delle procedure, in un'ottica più rispondente alle esigenze armatoriali.

### Cabotaggio e bunkeraggio marittimo

Dopo il venir meno degli sgravi contributivi nel 2009, continua il difficile periodo di transizione del cabotaggio marittimo nazionale nei collegamenti con le isole minori.

Per quanto riguarda Tirrenia, la partita sembra concludersi con la creazione di *CIN-Compagnia Italiana di Navigazione*, ma permangono le forti preoccupazioni di Confitarma per il mancato completamento della privatizzazione delle società regionali, con particolare riferimento alla regione Sardegna, che nell'estate 2012 avvia una discutibile e fallimentare impresa armatoriale a carattere regionale.

#### ACCESSO AL CABOTAGGIO NAZIONALE

Nel corso del 2012, prosegue l'attività di Confitarma in tema di controlli all'accesso al nostro cabotaggio, in linea con il Regolamento Ue n. 3577 del 1992, che riserva i traffici tra porti nazionali all'interno dell'Ue ai soli armatori comunitari con navi di bandiera comunitaria e, per i predominanti cabotaggi insulari, secondo le regole dello Stato ospitante, che l'Italia si è data nel 1999.

A seguito delle numerose presenze di vettori non genuinamente comunitari impegnati nei traffici cabotieri nazionali (in particolare petrolifero e *off-shore*), Confitarma promuove una intensa attività per definire più concretamente i criteri volti al controllo del predetto requisito, coinvolgendo le autorità di Bruxelles e le Amministrazioni italiane competenti. Purtroppo i risultati sono per ora piuttosto deludenti in quanto l'Amministrazione, pur dichiarando comprensione per le difficoltà delle aziende nazionali, non ha saputo ancora adottare misure efficaci a difesa dell'armamento italiano.

#### ZONA DI PROTEZIONE ECOLOGICA

Nel 2012, il tema della tutela ambientale si fa ancor più pressante soprattutto riguardo alle emissioni atmosferiche e pone il comparto cabotiero e dello *short sea shipping* di fronte all'improvviso inizio dell'applicazione dei limiti imposti all'interno delle acque territoriali anche alla ZPE (Zona di Protezione Ecologica) che si estende





Cisterna "Marisa N", Giuliana Bunkeraggi Spa

su gran parte del Mar Tirreno. Confitarma gestisce la difficile fase iniziale dell'attuazione della norma dovuta ad una non sempre omogenea interpretazione e applicazione a livello locale e le relative implicazioni di natura commerciale.

Dal 18 dicembre 2012 inizia l'applicazione del Regolamento Ue n. 1177 del 2010 per i diritti dei viaggiatori via mare, elaborato sulla falsariga di quanto già regolamentato a livello europeo per i trasporti aerei e ferroviari.

TRASPORTO  
PASSEGGERI

Il 31 dicembre 2012 entra in vigore il Regolamento Ue n. 392 del 2009, che anticipa a livello comunitario l'applicazione degli obblighi previsti dalla Convenzione di Atene 2002, relativi agli obblighi assicurativi per i danni del passeggero e dei bagagli al seguito.

A seguito dell'entrata in vigore dei due Regolamenti comunitari si rafforza la collaborazione di Confitarma con CONSAP (Concessionaria per le assicurazioni pubbliche) per la certificazione in Italia dell'avvenuta assicurazione della flotta italiana nel mercato dei P&I, estendendo al comparto passeggeri la procedura telematica già efficacemente sperimentata per le Convenzioni internazionali CLC e *Bunker Oil*.

Permane lo stato di difficoltà del settore del bunkeraggio marittimo che, già gravato dai pesanti investimenti per il rinnovo di gran parte della flotta con unità a doppio scafo, risente sia dell'aumento dei costi di esercizio sia del calo delle forniture (quantitativi movimentati). Non potendo usufruire di alcun contributo né di possibili migliori modalità di registrazione, la crisi già vissuta ed affrontata nel 2011 diventa purtroppo strutturale per questo insostituibile servizio che assicura la necessaria continuità territoriale della nazione e che impiega solo personale italiano.

BUNKERAGGIO

### Rete marittima, porti e logistica in Italia

Gli stanziamenti per l'*ecobonus*, incentivo agli autotrasportatori che utilizzano le vie del mare, relativi ai viaggi effettuati al 2010 sono tuttora congelati perché l'Unione europea reputa la proroga del regime di aiuti in vigore nel triennio 2007-2009 non conforme alla sua iniziale autorizzazione. L'Amministrazione italiana ha fornito tutti i necessari chiarimenti tecnici ma una decisione positiva in merito appare legata ad una intesa da raggiungersi a livello politico.

DALL'ECOBONUS  
AI GREEN  
INCENTIVE

Pertanto, nell'ambito delle politiche comunitarie finalizzate alla nascita di uno strumento europeo per sostenere il riequilibrio modale si sta affermando l'esigenza di individuare nuovi incentivi verdi (*green incentive*) alternativi all'*ecobonus*. Tale nuovo orientamento comunitario è alla base della decisione della commissione Navigazione a corto raggio di Confitarma di aggiornare ed approfondire il tema dell'impatto socio-economico ed ambientale nel settore cabotiero e nello *short sea shipping*.

Nel 2012, il *trend* dell'offerta di servizi annuali effettuati da operatori italiani con navi *ro-ro* in partenza dai porti italiani non è omogeneo: stabile nei collegamen-

AUTOSTRADE  
DEL MARE





Anchor Handling Tug Supply "Asso Trentuno", Augusta Offshore Spa

ti con la Sicilia, in diminuzione in quelli con la Sardegna, in crescita nei collegamenti internazionali offerti dall'Italia verso la maggior parte dei paesi del Mediterraneo occidentale.

In particolare, nei collegamenti con la Sicilia rispetto al 2012 l'offerta di stiva rimane invariata anche se prosegue il *trend* che vede l'utilizzo di navi di capacità maggiore in un'ottica di ottimizzazione dei costi dettata dalla crisi economica e dal caro-carburante. L'effetto di questa tendenza è la riduzione del numero di partenze settimanali (da 74 a 67) e del numero di linee (da 19 a 16). Aumentano però le connessioni delle Autostrade del mare nazionali con i servizi rivolti ai porti esteri del Mediterraneo, consentendo una maggiore integrazione del *network* nazionale con il mercato internazionale.

I collegamenti con la Sardegna risentono fortemente della congiuntura negativa, che provoca un forte calo dei flussi turistici e la crisi di molte grandi realtà industriali dell'Isola. Di conseguenza, le linee delle Autostrade del mare, registrano una consistente diminuzione dei servizi annuali offerti, in termini di direttrici e di partenze settimanali. Grazie all'impiego di navi di capacità maggiore, la diminuzione in termini di metri lineari offerti settimanalmente, passati da 289.340 a 258.400, è meno accentuata, anche se sempre rilevante.

I collegamenti verso i porti esteri del Mediterraneo, registrano invece una crescita soprattutto in termini di capacità di stiva, passata da 240.000 metri lineari settimanali a circa 280.000, con un leggero incremento anche delle partenze settimanali e una lieve riduzione nel numero delle linee. Si amplia ulteriormente il *network* dei paesi mediterranei, che include, tra quelli dell'Ue, Italia, Spagna, Francia, Grecia, Malta e, fra quelli extra-Ue, Marocco, Libia, Tunisia, Egitto, Montenegro, con un crescente numero di porti serviti.

#### ANDAMENTO DEI TRAFFICI PORTUALI

Il sistema portuale italiano movimentava oltre 470 milioni di tonnellate di merci all'anno ed è terzo a livello europeo.

Nel 2012, il movimento totale dei contenitori nei principali porti italiani rimane nel complesso invariato rispetto al 2011, anche se molto inferiore ai valori registrati nel 2007 (-9,95%). La media è fortemente condizionata dal calo dei contenitori movimentati nel porto di *transshipment* di Taranto, che registra un calo di 332.422 teu (-55%). In aumento invece, il porto di *transshipment* di Cagliari (+1,23%) e il porto di Gioia Tauro (+18%). Anche il porto di Genova registra un incremento nel movimento di contenitori (+11,8%), superando per la prima volta la soglia storica di 2 milioni di teu.

In totale, il numero dei contenitori movimentati nei porti italiani nel 2012 è





Ro-Ro merci "Esprit", Grandi Trasporti Marittimi Spa

di 9.019.672 teu e si mantiene stabile rispetto al 2011, l'incidenza di tale traffico sul totale del traffico nei porti del *North Range*. Peraltro, il *trend* nell'ultimo decennio evidenzia una progressiva riduzione di tale incidenza, dal 38,92% del 2003 al 25,38% del 2012, dovuta alla notevole differenza nella crescita del numero dei contenitori movimentati nei porti del *North Range* (+62,5%) rispetto a quella registrata nei porti italiani (+5,95%).

Inefficienza del nostro sistema logistico e infrastrutture portuali non adeguate all'evoluzione dei traffici sono le principali cause della costante perdita di competitività dei porti italiani. Rispetto ai porti del *North Range* (Amburgo, Rotterdam, Anversa e Brema) il *gap* continua ad ampliarsi soprattutto perché le compagnie di navigazione, particolarmente sensibili ai costi operativi, prediligono, gli scali marittimi che offrono servizi a costi più contenuti ed in tempi certi, specie nei periodi di crisi: tanto che, nonostante la maggiore distanza (quattro giorni in più di navigazione), i vettori che operano sulle direttrici di traffico che provengono dal *Far East* continuano a trovare più conveniente scalare nei porti del Nord Europa, trasferendo la merce destinata al mercato italiano via rotaia, su canali navigabili o su gomma.

La *leadership* di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari nei traffici mediterranei è ormai messa in discussione dai porti sempre più competitivi di Tunisia, Egitto e Libia ove, nonostante vi siano ancora tensioni, si stanno completando importanti progetti di sviluppo marittimo-portuale.

Anche gli elevati costi dei porti italiani influiscono sull'evoluzione dei traffici nel Mediterraneo: la maggiore distanza geografica dei porti nord-africani dai mercati di destino della merce proveniente dal *Far East*, è oggi ampiamente compensata dalla loro maggiore economicità. In termini di costi e produttività, basti considerare che a Gioia Tauro la produttività media nella movimentazione dei contenitori è di circa 24 movimenti/ora, mentre a Tangeri è di 30; il costo medio orario della manodopera nei porti italiani di *transhipment* è pari a circa € 22,1 rispetto a € 3,1 del Marocco e € 1,9 dell'Egitto, mentre il personale impiegatizio nei porti italiani costa in media € 23 contro i € 10 in Egitto e € 7 in Marocco. Da non trascurare anche la differente incidenza minima dei costi fiscali.

La crisi economica internazionale e la conseguente scarsità delle risorse pubbliche disponibili impongono di razionalizzare al massimo i finanziamenti nei porti, dando priorità a quei progetti di infrastrutturazione che più rispondono alle esigenze di sviluppo del sistema portuale nazionale.

Se si analizzano le cause che determinano la nostra grave inadeguatezza infrastrutturale non si può non considerare la carenza di coordinamento e di indirizzo strategico unitario, il solo che consentirebbe di legare tra loro i vari progetti di sviluppo, evitando dispersione di risorse e di investimenti.

È necessario quindi prendere atto dei vincoli burocratici e geografico-morfologici del nostro Paese, che di fatto impediscono uno sviluppo in tempi ragionevoli delle aree operative portuali nei nostri scali e considerare che grazie alla moderna tec-

INEFFICIENZE  
DEL SISTEMA  
LOGISTICO-PORTUALE





Traghetto merci-passeggeri "Autostrade da Amare", Caronte & Tourist Lines Srl

nologia detti vincoli potrebbero essere superati in tempi rapidi.

È importante perciò puntare su programmi infrastrutturali di ampio respiro che consentano di realizzare gli indispensabili spazi operativi considerando anche l'opzione di svilupparli nell'entroterra, fuori cioè dalla cinta portuale, in modo da avvicinare, con collegamenti ad hoc e con modalità e potenzialità adeguate, la merce alle aree fortemente produttive del Paese, come ad esempio quella del Nord Italia che, per una parte rilevante, è tuttora servita dai porti del *North Range*.

**ITER  
PARLAMENTARE  
PER LA RIFORMA  
DELL'ORDINAMENTO  
PORTUALE**

Dopo l'approvazione del testo unificato dei disegni di legge riguardanti la riforma della legge n. 84 del 1994 sull'ordinamento portuale, da parte del comitato ristretto dell'8ª Commissione, il 12 settembre 2012 l'Aula del Senato approva il testo unificato proposto con alcuni emendamenti. Il disegno di legge viene trasferito in prima lettura alla Camera e assegnato alla IX Commissione, che lo abbina al disegno di legge 2311 di pari oggetto e richiede i pareri alle altre commissioni (Affari Costituzionali, Giustizia, Difesa, Bilancio, Finanze, Ambiente, Attività Produttive, Lavoro, Agricoltura e Politiche dell'Unione europea). Nel novembre 2012, pervengono solo il parere favorevole della commissione Ambiente e quello favorevole, ma condizionato, della commissione Politiche dell'Unione europea, che solleva in particolare un rilievo in ordine alla disciplina della tariffa di rimorchio di prontezza operativa (art. 15 del disegno di legge, modificativo del testo dell'art. 14 della legge n. 84 del 1994, riguardante la disciplina dei servizi tecnico-nautici).

La normativa proposta risulta in contrasto con le norme comunitarie in materia di aiuti di Stato, nel senso che la "compensazione" degli obblighi di servizio pubblico non debbano eccedere quanto necessario a coprire in tutto o in parte i soli costi originati da tali obblighi.

Il rilievo non sembra comunque aver compreso appieno la finalità della disciplina, anche perché la sua ricaduta pratica consisterebbe nel dotare anche un piccolo porto con un solo rimorchiatore in concessione di almeno due rimorchiatori, dei quali uno esclusivamente destinato a garantire il servizio di prontezza operativa. Tale diversa organizzazione del servizio comporterebbe un inevitabile aumento della tariffa, molto più oneroso per l'utenza rispetto a quello che scaturirebbe dall'applicazione della norma approvata dal Senato.

La fine della XVI legislatura di fatto interrompe l'iter della riforma della legge portuale. Il testo del disegno di legge potrà essere ripresentato all'8ª Commissione del Senato entro 6 mesi dall'inizio della nuova legislatura, iniziata nel marzo 2013, ed ottenere la procedura abbreviata su richiesta, entro un mese, da parte del Governo o di almeno 20 senatori.

**COMMISSIONI  
CONSULTIVE  
LOCALI**

Nell'aprile 2012, il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti impartisce con apposita circolare nuove importanti disposizioni riguardanti il funzionamento delle Commissioni consultive portuali, organismi che rischiarono di essere soppressi nel 2008 ma che a seguito delle proteste di Confitarma e di altre Associazioni interessate, furono prorogati con una direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri che ne riconosceva l'utilità. Con particolare riferimento ai porti sede di Autorità portuale, la circolare del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti stabilisce che le





Rimorchiatore "HB6", Rimorchiatori Riuniti Spa

Commissioni istituite avranno un mandato di durata pari a quello dei Comitati portuali, per consentire elezioni contestuali dei rappresentanti dei lavoratori nei due organismi contenendo al minimo le risorse economiche necessarie. Pertanto, le Commissioni consultive nei porti sede di Autorità portuale in scadenza a luglio 2012 continuano a svolgere le loro funzioni fino al rinnovo del mandato quadriennale del locale Comitato portuale. Tale soluzione non viene estesa però alle Commissioni operanti in regime di *prorogatio*, il cui mandato, una volta ricostituite, è fissato per una durata pari a quella residua del Comitato portuale in carica.

Per quanto riguarda i porti che non sono sede di Autorità portuali, la circolare ministeriale prevede che le Commissioni consultive in carica prolunghino il loro mandato fino allo scadere dei quattro anni decorrenti dalla data dell'ultimo decreto con il quale sono state ricostituite ed il loro mandato nel futuro sarà sempre di durata quadriennale. In base a tali disposizioni Confitarma procede prontamente al rinnovo di rappresentanti armatoriali nelle Commissioni consultive portuali.

Mentre in ambito comunitario prosegue la revisione della Direttiva 2000/59/CE, relativa agli impianti portuali di raccolta dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi, in Italia anche nel 2012 le imprese armatoriali contestano con forza l'esosità delle tariffe per il conferimento di tali rifiuti applicate nei porti nazionali, in gran parte connessa all'applicazione estremamente variegata e contrastante a livello locale della normativa comunitaria e nazionale.

Confitarma pone in essere ripetute iniziative presso le Autorità portuali competenti in materia e presso il Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di porto sollecitando un autorevole intervento volto ad eliminare tali criticità, ma non riesce ad ottenere il risultato sperato.

Inoltre, nell'aprile 2012, Confitarma presenta all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato un esposto-denuncia, nel quale chiede un intervento, ai sensi dell'art. 21 *bis* della legge n. 287 del 1990, contro il decreto interministeriale del 2 marzo 2012 che con una evidente restrizione dei principi della concorrenza impone a tutte le navi che scalano il porto di Venezia l'obbligo di conferire i rifiuti di bordo, vietando però il diritto di chiedere la deroga a tale obbligo se dotate di una sufficiente capacità di stoccaggio di tali rifiuti a bordo. Nel giugno 2012, l'Autorità Garante risponde giustificando tali restrizioni, in quanto la misura adottata non risulta proporzionata rispetto all'obiettivo di salvaguardare la tutela dell'ecosistema lagunare di Venezia. Fortunatamente nel novembre 2012 il TAR Veneto, su ricorso di un operatore veneziano, con sentenza n. 1346 si pronuncia dichiarando che tutta la normativa che impone alle navi l'obbligo del conferimento dei rifiuti nel porto di Venezia risulta palesemente illegittima, perché in contrasto con il Decreto legislativo n. 182 del 2003 attuativo della Direttiva 2000/59/CE.

RITIRO  
DEI RIFIUTI





Rimorchiatore "Francesco Paolo", S. E. R. S. Società Esercizio Rimorchi e Salvataggi Srl

SERVIZI  
TECNICO  
NAUTICI

*Rimorchio.* A metà novembre 2012, a seguito della presentazione in alcuni importanti porti nazionali di istanze di adeguamento tariffario del servizio di rimorchio particolarmente onerose, su richiesta di Confitarma, il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti acconsente all'apertura di un tavolo di confronto per individuare soluzioni. Nonostante le riserve avanzate da Confitarma, il 28 dicembre il ministero emana una circolare con la quale stabilisce di introdurre coefficienti correttivi permanenti delle tariffe che lasciano invariati gli incrementi tariffari fino al 9% e riducono gradualmente gli incrementi superiori a tale percentuale con un'incidenza molto contenuta. Nulla viene deciso invece riguardo all'assetto del sistema tariffario in vigore, preferendo di non modificare, per il momento, criteri e meccanismi dell'attuale formula tariffaria. L'8 gennaio 2013 Confitarma ribadisce la sua contrarietà alla circolare invitando il ministero a modificarla con misure più incisive contro i citati incrementi e chiedendo l'apertura di un nuovo tavolo di verifica dei criteri e dei meccanismi tariffari per individuare soluzioni che prevedano anche meccanismi anticiclici volti a stimolare le concessionarie del servizio di rimorchio ad una pronta ristrutturazione dell'organizzazione in presenza e in previsione di situazioni gestionali critiche.

*Pilotaggio.* Nel novembre 2012, con l'emanazione di una circolare ministeriale, si conclude il confronto chiesto da Confitarma e dalle associazioni nazionali rappresentative dell'utenza e avviato nel gennaio 2011, per la verifica dei criteri e dei meccanismi tariffari del pilotaggio alla luce dell'evidente evoluzione sia operativa che tecnologica registrata dal naviglio, rispetto agli anni '70. Vengono modificati alcuni criteri e meccanismi della formula tariffaria del pilotaggio e viene introdotta una diversa remunerazione dell'attività del pilota, a seconda che essa consista in effettiva prestazione del servizio ovvero in mera disponibilità, incentivando in tal modo una maggiore produttività del servizio di pilotaggio. Nel dicembre 2012, il ministero, con apposite circolari, rende noto l'adeguamento delle tariffe di pilotaggio per il biennio 2013-2014, indicando un incremento medio ponderato nazionale del 2,23%, al netto dell'accantonamento del TFS e considerando nel calcolo le agevolazioni per le Autostrade del mare. Contestualmente, nei porti ove l'incremento è risultato superiore al 9%, il ministero introduce un coefficiente correttivo per contenere entro tale limite l'aumento tariffario derivante dalla formula. Tale coefficiente verrà applicato in occasione dei successivi rinnovi tariffari fino a tutto il biennio 2017-2018.

Confitarma manifesta la sua insoddisfazione per i provvedimenti finali assunti dal ministero dei Trasporti in quanto ritenuti insufficienti a realizzare una radicale revisione dei criteri e meccanismi della formula, ma secondo l'amministrazione quanto stabilito risponde ad una equa mediazione tra le varie posizioni emerse nel corso del confronto.

*Ormeggio e battellaggio.* Nel novembre 2012, l'Angopi presenta l'istanza di rinnovo biennale delle tariffe del servizio di ormeggio svolto dai Gruppi Ormeggiatori e Barcaioi nei porti nazionali. Al termine dell'istruttoria, il ministero delle





Cisterna a doppio scafo "Milleura", Morfini Spa

Infrastrutture e dei trasporti a fine febbraio 2013 emana una circolare con la quale rende noto che viene accolta la richiesta avanzata dai rappresentanti dell'utenza di prolungare il periodo di vigenza delle tariffe, portandolo da due a tre anni e scaglionando gli incrementi tariffari in due *tranche*, la prima con durata fino al 30 giugno 2014 e la seconda con decorrenza dal 1° luglio 2014. Tale modifica rende necessaria l'apertura di una istruttoria condotta a livello ministeriale.

Il 30 gennaio 2013 al fine di contenere le dinamiche tariffarie, viene deliberato di porre un limite massimo del 9% agli incrementi, di calcolare solo al 50% il costo dell'Irap, di mantenere invariata la tariffa per le navi rientranti nel progetto "Autostrade del mare" limitatamente ai porti in cui il relativo fatturato non superi il 40% del totale e di applicare solo il 50% dell'incremento tariffario nei porti ove il relativo fatturato risulta compreso tra il 40% e il 60% del totale. Inoltre, la rivalutazione di alcune componenti del costo della formula tariffaria viene adeguata al valore dell'inflazione programmata in luogo di quella effettiva. A seguito delle decisioni assunte vengono quantificati incrementi tariffari la cui media nazionale ponderata nel triennio è stimata del 4,84% e, fermo restando il tetto tariffario del 9%, in via eccezionale, tenuto conto della situazione di grave squilibrio gestionale registrato da alcuni gruppi ormeggiatori e barcaioli, tale tetto è stato superato in 11 realtà delle quali nove a basso fatturato e due (Siracusa e Taranto) con fatturati superiori ad un milione di euro.

*Agenti raccomandatori marittimi.* Con l'entrata in vigore della normativa in materia di abrogazione delle indebite restrizioni all'accesso e all'esercizio delle attività economiche prevista nelle leggi n. 148 del 2011 e n. 214 del 2011, il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti con circolare del 15 febbraio 2012 comunica la parziale abrogazione dell'art. 16 della legge n. 135 del 1977 relativamente alla parte che attribuisce al ministero stesso la competenza della determinazione di tariffe minime e massime obbligatorie per le prestazioni dei raccomandatori marittimi. Di conseguenza, vengono soppresse le tariffe di cui al decreto tariffario 11 febbraio 2011, mentre resta in vigore la disposizione che attribuisce al ministero la competenza a determinare la percentuale dei compensi che i raccomandatori marittimi devono versare al Fondo agenti marittimi ed aerei ai fini della previdenza obbligatoria. Pertanto, i compensi relativi alle prestazioni rese dai raccomandatori marittimi dovranno essere determinati consensualmente tra le parti. La Federagenti, comunque suggerisce alle aziende associate, con il consenso del ministero e a tutela degli utenti dei servizi di raccomandazione, di continuare a considerare le tariffe massime di cui all'abrogato decreto "tariffe massime di riferimento" in linea con quanto avviene in gran parte dei Paesi dell'Unione europea.

*Tasse e diritti marittimi.* L'adeguamento graduale in un triennio delle tasse di ancoraggio sulle navi e delle tasse portuali sulle merci era già stato previsto nel DPR n. 107 del 2009. Successivamente però altre norme avevano rinviato l'applicazione



dell'adeguamento al 1° gennaio 2012. L'ulteriore tentativo di rinvio al 1° gennaio 2013 non viene recepito. Pertanto, l'adeguamento della tassa di ancoraggio e della tassa portuale sulle merci viene stabilito dal decreto Interministeriale del 24 dicembre 2012 nella misura del 44,48%, corrispondente al 75% del tasso di inflazione FOI, accertato dall'ISTAT nel periodo compreso tra gennaio 1993 e dicembre 2011. Le tasse di ancoraggio e le tasse portuali subiscono un incremento complessivo del 29,35% in quanto a partire dal 6 gennaio 2013 scatta sia l'adeguamento del 33% previsto con decorrenza dalla data di entrata in vigore del decreto, sia l'ulteriore 33% previsto con decorrenza 1° gennaio 2013. Dal 1° gennaio 2014 un ulteriore adeguamento porterà ad un incremento complessivo del 44,48%. Inoltre, dal 2015 l'adeguamento delle tasse sarà effettuato annualmente in ragione del 75% del tasso di inflazione FOI accertato dall'ISTAT per l'anno precedente e con decorrenza 1° febbraio di ciascun anno.

Date le difficoltà del settore armatoriale per la crisi economico-finanziaria generale e al fine di far fronte alla crisi di competitività dei porti nazionali, in particolare quelli di *transshipment*, Confitarma invita le Autorità portuali a sospendere la decorrenza dei citati adeguamenti anche alla luce di quanto previsto nella legge n. 14 del 2012, che mantiene fino al 30 giugno 2013 la facoltà delle Autorità portuali di stabilire per la tassa di ancoraggio sulle navi e la tassa portuale sulle merci variazioni in aumento fino al doppio ed in diminuzione fino all'azzeramento. Visto che l'invito non è accolto dalle Autorità portuali, Confitarma ricorre al TAR Lazio contro tale adeguamento ponendo in evidenza la palese violazione del principio di gradualità previsto dal legislatore, completamente disatteso visto che l'adeguamento si concentra nell'arco di un solo anno.

In merito poi alla procedura di infrazione n. 2008/4387 aperta dalla Commissione Europea nei confronti dello Stato Italiano in materia di tasse portuali, a seguito di quanto convenuto a Bruxelles, viene emanato il Decreto Legge n. 1 del 24 gennaio 2012, che introduce alcune modifiche al DPR n. 107 del 2009 con le quali si realizza la totale parità di trattamento fiscale per quanto concerne l'applicazione della tassa di ancoraggio e della tassa portuale tra le navi che effettuano trasporti fra porti nazionali e quelle che effettuano trasporti tra porti nazionali e porti di altri Stati membri dell'Unione europea.



Supply vessel "Med Dieci", Med Offshore



## La navigazione internazionale e i traffici marittimi

---



Portarinfuse "Giuseppe Bottiglieri", Giuseppe Bottiglieri Shipping Company Spa

Nel 2012 l'andamento dell'economia mondiale, nonostante i segnali di rafforzamento in alcuni paesi emergenti verso la fine dell'anno, è debole. I flussi commerciali ristagnano e le prospettive di crescita globale rimangono soggette a considerevole incertezza.

Soprattutto, la crisi nell'Eurozona e la gestione degli squilibri del bilancio pubblico negli Stati Uniti influiscono sulla ripresa, che comunque anche nel corso del 2013 si prevede fragile e caratterizzata da un'ampia eterogeneità tra aree e paesi, mentre si prevede un'espansione del prodotto mondiale nel 2014.

Anche l'attività economica delle principali economie emergenti continua a rallentare, riflettendo l'impatto negativo della congiuntura internazionale, in alcuni casi parzialmente compensato dalla tenuta della domanda interna. In Cina la crescita si attesta al 7,4% grazie alla spesa per consumi e agli investimenti in infrastrutture sostenuti dai piani del governo. In India la decelerazione dell'attività è più marcata (al 2,8% rispetto al 3,9%). In Brasile l'espansione del prodotto rimane contenuta, pur registrando un piccolo incremento dello 0,9% grazie alla dinamica delle esportazioni nette e dei consumi.

La lenta ripresa del ciclo economico internazionale influisce anche sulla dinamica degli scambi mondiali, che ristagnano a causa del netto calo della domanda in Europa. Il commercio mondiale in volume registra per l'intero 2012 la *performance* più modesta dell'ultimo decennio (2,5%), se si esclude la forte riduzione del 2009. Per il 2013 l'incremento previsto del 4,7% sarebbe compatibile con un profilo di moderata crescita degli scambi.

Per quanto riguarda il commercio marittimo mondiale, nel 2012 si stima una crescita del 4,2% dei volumi trasportati rispetto al 2011, per un totale di 9.468 milioni di tonnellate. Per quanto riguarda la domanda di servizi di trasporto marittimo, risultante sia dalle quantità di merci trasportate sia dalle distanze percorse, nel 2012 si registra un aumento del 4,1% per un totale di 44.540 miliardi di tonnellate-miglia.





Portarinfuse a doppio scafo "Giuseppe Mauro Rizzo", Rizzo-Bottiglieri-De Carlini Armatori Spa

### Flotta mondiale

Alla fine del 2012 la flotta mondiale, la cui dimensione definisce l'offerta di servizi di trasporto marittimo, registra un ulteriore aumento del 3,7%, raggiungendo 1.081 milioni di tonnellate di stazza lorda (gt) e 1.543 milioni di tonnellate di portata (dwt). Nella graduatoria delle principali flotte mondiali per controllo armatoriale, la Grecia è in prima posizione con oltre 236 milioni di tonnellate di portata. L'Italia è 12<sup>a</sup> tra le flotte di bandiera e 14<sup>a</sup> per controllo armatoriale. Tra i paesi dell'Unione europea, l'Italia è quarta tra le flotte di bandiera e quinta per controllo armatoriale.

Il volume delle navi vendute per demolizione nel 2012 raggiunge i 59 milioni dwt, superando il record di 44 milioni dwt registrato a metà degli anni '80. Dall'inizio della recessione nel 2009, si registra l'eliminazione dalla flotta mondiale di 166 milioni dwt, pari a quasi tutto il volume demolito nei 10 anni precedenti. Le navi portarinfuse rottamate nel 2012, per un totale di 37 milioni dwt, superano il totale di unità di ogni tipo e classe demolite nel 2009 pari a 36 milioni dwt.

Dopo una flessione di breve durata, i prezzi per le navi petroliere si attestano intorno a 420-450 dollari per dwt. Per le navi da carico secco, l'andamento è più brusco, con prezzi scesi intorno a 300 \$USA per dwt nella stagione estiva dei monsoni, in recupero nella seconda metà dell'anno.

### Costruzioni mondiali

Alla fine del 2012, secondo le statistiche *IHS Fairplay*, nel *carnet* degli ordini mondiali di nuove costruzioni risultano 5.550 navi per 160,4 milioni di tonnellate di stazza lorda (221 milioni di dwt e 88,7 milioni di stazza lorda compensata), di cui il 72% come numero di navi e il 59% in termini di tonnellaggio di stazza sarà completato entro il 2013. In complesso si registra una riduzione del 32% nel *carnet* degli ordini mondiali.

I cantieri cinesi mantengono la *leadership* nella costruzione di nuove navi, superando nel numero e nel tonnellaggio l'*orderbook* della Corea del Sud. Cina, Corea del Sud e Giappone detengono l'88% degli ordinativi mondiali. La Cina mantiene il primato nella costruzione di navi portarinfuse (759 unità per 58,1 milioni di dwt) e per i carichi generali (148 unità per 2,7 milioni di dwt) e supera la Corea del Sud nella costruzione di *crude oil tanker* (78 unità per 18,3 milioni di dwt). La Corea del Sud mantiene il primato per la costruzione di *oil product tanker* (51 unità per 3,1 milioni di dwt), portacontenitori (185 unità, per 22 milioni dwt), chimichiere (7 *chemical tanker* per 356mila dwt e 90 *chemical/oil products tanker* per 4,4 milioni dwt), gasiere LNG (69 unità per 5,7 milioni dwt) e LPG (40 unità per 1 milione di dwt). Inoltre,





Cisterna a doppio scafo "Mare Aegeum" Fratelli d'Amico Armatori Spa

la Corea del Sud diventa il primo costruttore di *vehicle carrier* (19 unità per 1 milione di gt) e di *ro-ro cargo ship* (12 unità per 464mila gt) strappando questo primato al Giappone che anche nella costruzione di *passenger/ro-ro cargo ship* cede il primo posto alla Polonia (6 unità per 60mila gt).

Con 35 navi per 870mila dwt, l'Italia è decima nella graduatoria mondiale dei paesi costruttori e seconda tra i paesi dell'Unione europea dopo la Germania. Nella costruzione di navi da crociera, i cantieri italiani con ordini per 8 unità e 797mila gt si contendono il primato con la Germania (6 unità per 839mila gt).

### **Mercati marittimi**

Nel 2012, il rallentamento della crescita economica mondiale continua a riflettersi sui mercati marittimi che, sin dall'inizio della crisi finanziaria del 2008, registrano andamenti depressi sui quali incide notevolmente anche il *surplus* di offerta di naviglio rispetto alla domanda. Il 2012 può essere definito un anno di transizione come probabilmente sarà anche il 2013, in vista di graduali miglioramenti del mercato, che in gran parte dipendono dalla domanda dei paesi asiatici, soprattutto di rinfuse secche, e dall'evoluzione dei mercati dell'energia.

Secondo le previsioni, il PIL e il commercio mondiale nel 2013 dovrebbero tornare a crescere portando sollievo anche al trasporto marittimo. Tale situazione induce sempre più gli armatori ad ottimizzare la velocità di navigazione, riducendo il consumo di *bunker* ed i relativi costi, ed anche le nuove costruzioni progettate dai cantieri mondiali sono caratterizzate in misura crescente da alta efficienza energetica: un requisito determinante in momenti di crisi, ma comunque fondamentale per lo sviluppo di trasporto eco-sostenibile, in un futuro ove non si prevedono riduzioni dei costi del combustibile.

Secondo il *Baltic Dry Index* il 2012 è in assoluto il terzo peggior anno dalla metà degli anni '80: soltanto il 1985 e il 1986 registrarono un valore medio inferiore. Rispetto al 2011, anno di grande sofferenza, l'indice diminuisce di un ulteriore 41%, chiudendo ad una media di 919 punti.

Nonostante i tassi di crescita anemici della maggior parte delle economie avanzate ed un rallentamento delle economie in via di sviluppo, i traffici marittimi di merci secche alla rinfusa fanno registrare tassi di crescita incoraggianti. In particolare, sebbene la situazione economica in Europa, gravata dalla crisi dei debiti pubblici, e le conseguenti misure di *austerità* riducano il potenziale di crescita della domanda di trasporto, la crescita c'è comunque e dovrebbe attestarsi intorno al 5%.

MERC  
SECHE  
ALLA  
RINFUSA





Cisterna a doppio scafo "Rosita", Peace Tankers Srl

Il vero problema per la salute del comparto marittimo del trasporto di carichi secchi è ancora una volta l'eccesso di stiva: con quasi 100 milioni di tonnellate di portata lorda consegnate nel corso dell'anno la flotta continua la sua vertiginosa espansione ad un ritmo vicino al 12% annuo. Le oltre 30 milioni di tonnellate di portata lorda demolite nel corso dell'anno certamente mitigano la crescita, ma, con alcune tipologie che vedono la consegna di una nuova nave ogni giorno, l'*oversupply* non può che aumentare.

Gli effetti generati dal peggioramento tra domanda ed offerta di trasporto chiaramente si riflettono sull'andamento dei noli, con evidenti *trend* in calo. Tutte le medie annuali dei noli *spot* delle 4 principali tipologie navali subiscono consistenti riduzioni rispetto al 2011. Durante questi cicli ribassisti sono solitamente le navi più grandi a soffrire maggiormente: e infatti a fine anno le medie registrate segnano per le *Capesize* 7.650 \$USA/giorno (-51% rispetto al 2010), per le *Panamax* 7.680 \$USA/giorno (-45%). Invece, le unità *Supramax* e *Handysize* registrano noli medi quantomeno al di sopra dei costi operativi, rispettivamente a 9.450 \$USA/giorno (-34%) e 7.630 \$USA/giorno (-28%).

Il protrarsi della difficile congiuntura di mercato, unitamente alle difficoltà di accesso al credito, perlomeno frenano gli ordini di nuovo naviglio e contribuiscono a ridurre notevolmente l'*orderbook* ancora consistente, che a gennaio 2013 si attesta al 19% rispetto alla flotta già navigante.

#### GREGGIO E PRODOTTI PETROLIFERI

Il 2012 è un altro anno molto difficile per gli armatori di navi cisterna. L'eccesso di stiva continua a mantenere sotto pressione i noli in tutti i comparti e in particolare nel settore delle unità adibite al trasporto di greggio.

Nonostante il rallentamento delle consegne rispetto al 2011 (-17%) e l'incremento delle demolizioni (+88%), nel corso del 2012 la flotta adibita al trasporto di greggio continua a crescere. Anche se l'incremento del 5% registrato è certamente meno sostenuto rispetto agli anni precedenti, rimane comunque eccessivo soprattutto tenuto conto del fatto che la crescita dei consumi mondiali di crudo continua ad essere debole: appena 1 milione di barili al giorno (+1,1% su base annua).

Il *Baltic Dirty Tanker Index* segna una media di 722 punti alla fine dell'anno, -8% rispetto al 2011. Le *very large crude carrier* (VLCC) sono il segmento che soffre maggiormente con noli medi di soli 357 \$USA/giorno. Da sottolineare che questo valore statistico è fortemente penalizzato durante i cicli ribassisti del mercato dal metodo di calcolo "*round voyage*" utilizzato per determinare il nolo giornaliero sul mercato volandiero. Una migliore indicazione è offerta dalla media ottenuta sulla rotta Medio Oriente/Estremo Oriente, dove il nolo medio registrato è di circa 11.700



\$USA/giorno. Rimangono invece sui livelli del 2011 le *Suezmax* a 14.100 \$USA/giorno (-7%) e le *Aframax* 7.306 \$USA/giorno (-1%).

I noli nel comparto delle unità adibite al trasporto di prodotti petroliferi registrano una flessione dell'11% rispetto al 2011. In particolare, dopo una consistente riduzione dei noli durante il periodo estivo, le rate tornano a crescere con decisione segnando su alcune rotte nuovi record positivi del periodo *post credit crunch*.

Le rate giornaliere delle *Medium Range* fanno registrare nel 2012 un nolo medio di quasi 10.000 \$USA/giorno, in calo di circa l'8% rispetto al 2011. Il rallentamento dei tassi di crescita della flotta (+3% nel 2012) e la crescita del trasportato stanno gradualmente equilibrando l'offerta di tonnellaggio a tutto vantaggio della ripresa dei noli.

Il mercato delle unità portacontaineri segna nel 2012 il secondo peggior anno dopo il *credit crunch*. Infatti, negli anni successivi al crollo del 2009, nonostante la forte crescita della flotta, le rate di nolo avevano comunque continuato a crescere.

Durante il 2012 le rate di nolo proseguono il lento, ma costante, declino iniziato nella seconda metà del 2011, soprattutto a causa della crescita di capacità della flotta, della crisi e delle conseguenti politiche di *austerità* in Europa, principale mercato importatore di prodotti finiti provenienti dal *Far East*.

Nel 2012 vengono consegnate 207 unità cellularizzate superiori ai 500 dwt di capacità (+13% rispetto al 2011), tra queste entra in servizio la CMA-CGM Marco Polo, la più grande nave portacontaineri mai costruita, con una capacità di oltre 16.000 dwt. Anche se il numero delle consegne è nettamente inferiore alle 433 unità del 2008, la capacità della flotta cresce in maniera insostenibile, poiché la stragrande maggioranza delle nuove unità si colloca nel segmento *Post-Panamax*.

Nonostante l'eccesso di offerta sia la principale causa dell'andamento disastroso del mercato *portacontainer*, la corsa esasperata verso navi sempre più grandi continua: per il 2013 è prevista la consegna al gruppo Maersk della prima unità "Triple-E" con una capacità di oltre 18.000 dwt.

MERCI  
IN  
CONTAINER



Portacontaineri "Ital Lunare", Italia Marittima Spa



**GAS  
CARRIER**

La media del *Baltic LPG Index* segna nel 2012 un nuovo record positivo. Sebbene il picco più alto registrato durante l'anno sia comunque inferiore al 2011, le rate di nolo per le unità adibite al trasporto di gas di petrolio liquefatto rimangono al di sopra dei \$60/mt per addirittura circa 6 mesi nel corso dell'anno. Questo consolidamento del mercato è supportato principalmente da due fattori: il consistente flusso in esportazione dal Medio Oriente e la forte crescita della domanda asiatica, in particolare giapponese e sudcoreana. La flotta registra un ulteriore aumento nel corso del 2012 (+4%), ma rimane comunque ben al di sotto della crescita della domanda aumentata di circa il 5%.

Anche nel settore del trasporto del gas naturale liquefatto (LNG) dopo il *boom* nelle rate di nolo registrato nel 2011 i noli si rafforzano ulteriormente nel corso del 2012. Le rate di nolo, sia per il breve che per il lungo periodo, registrano ancora una piccola crescita nel corso dell'anno.

**NAVI  
Ro-Ro**

Nel 2012, la flotta mondiale di navi *ro-ro cargo* (incluse le *car-carrier*) registra un aumento del 2% attestandosi su un totale pari a 46 milioni di dwt. Invariata invece la flotta di navi *ro-ro* per il trasporto passeggeri che alla fine dell'anno è pari a 16,8 milioni di dwt.

Per entrambe le tipologie l'Italia è *leader* per numero di navi e tonnellaggio.

**NAVI  
DA CROCIERA**

In un anno veramente difficile, il settore delle crociere dimostra di saper fronteggiare in modo egregio la crisi e alla fine dell'anno registra una crescita di oltre il 3%.

Le compagnie di navi da crociera si concentrano più sulle strategie di mercato che sull'aumento delle flotte e riducono notevolmente i loro ordini. Nel corso dell'anno, solo 7 navi sono state consegnate e si prevede che nel 2013 ne verranno consegnate altre 6.



Gasiera "Castel Sant'Elmo", L. G. R. di Navigazione Spa



# La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione



Cisterne a doppio scafo "Zefirea", Calisa Spa

L'Unione europea, sotto la guida delle presidenze danese e cipriota nel 2012 e della presidenza irlandese nel primo semestre 2013, conferma un chiaro segnale di attenzione al settore marittimo, con il completamento di una parte delle iniziative programmatiche in calendario nella legislatura (2009-2014) e l'avvio di numerose consultazioni pubbliche (concorrenza, mercato interno e politica portuale), volte a migliorare la sostenibilità ambientale e la competitività.

Il programma di lavoro della Commissione nel 2012 traduce in azioni concrete gli obiettivi generali tracciati per la legislatura 2009-2014: costruire un'Unione della crescita e della solidarietà; dare all'Ue una voce più incisiva sulla scena mondiale. Tali indirizzi sono rinnovati nel programma di lavoro per il 2013, che prima di tutto mira a strategie per affrontare la crisi economica e riportare l'Ue sulla strada della crescita sostenibile. Tra le priorità: promuovere la competitività attraverso il mercato unico e la politica industriale; attuare il concetto "collegare per competere: costruire oggi le reti di domani", potenziare la rete transeuropea dei Trasporti (TEN-T); promuovere azioni mirate riguardanti la qualità dell'aria.

In un contesto economico radicalmente mutato, tali indirizzi programmatici si traducono in azioni volte a stimolare ulteriormente la competitività del settore marittimo.

## **Flotta europea**

Alla fine del 2012, la flotta battente le bandiere dell'Unione europea è composta da oltre 15.000 unità per un totale di 198,1 milioni di gt (269 milioni di dwt) e rappresenta il 15% della flotta mondiale. Peraltro, se si considera l'intera flotta controllata dai paesi dell'Unione, anche quella battente bandiera estera, la percentuale aumenta al 36% del totale mondiale.



### Commercio estero dell'Ue

Alla fine del 2012, secondo i dati Eurostat, il commercio estero dell'Unione europea è pari a 2,231 miliardi di tonnellate, di cui il 75% (1,672 miliardi di tonnellate) utilizza la via marittima. Tale quota sale al 90% se si tiene conto della distanza percorsa dalle merci, quantificando i dati in tonnellate-chilometro. Ai primi posti nell'interscambio europeo via mare sono Paesi Bassi (248,9 milioni di tonnellate), Italia (221,4 milioni di tonnellate), Regno Unito (213,1 milioni di tonnellate), Spagna (211,6 milioni di tonnellate) e Germania (185,3 milioni di tonnellate). Inoltre, il 40% degli scambi intracomunitari avvengono via mare.

### Andamento dei traffici nei porti europei

Pur registrando solo un leggero incremento rispetto al 2011, il porto di Rotterdam continua nella sua corsa: ciò che più colpisce è che, durante la crisi dei traffici internazionali, questo porto si avvicina al record dei 12 milioni di dwt senza registrare battute di arresto e continuando ad aumentare progressivamente il numero dei contenitori movimentati ogni anno.

Analoga valutazione vale per il porto di Bremerhaven che con incrementi di traffico molto consistenti rispetto al 2009 (+29,2%) e rispetto al 2010 (+21,22%), si posiziona al quarto posto della classifica dei porti europei.

Nel 2012, il traffico *container* nei porti del *North Range* raggiunge il totale di 35.545.203 dwt.

Tra i porti del *South Range*, un forte aumento di traffico containerizzato si registra nel porto spagnolo di Algeciras che supera la soglia storica dei 4 milioni di dwt, e insieme ai porti di Valencia e Barcellona, porta il totale registrato nei 3 principali porti spagnoli a 9.919.747 dwt, superando il totale del traffico *container* registrato nei primi 10 porti italiani.

### Atto per il mercato unico II – Insieme per una nuova crescita

La comunicazione, adottata il 3 ottobre 2012, mira a creare un vero mercato unico del trasporto marittimo non assoggettando più le merci prodotte nell'UE e trasportate tra i porti marittimi dell'Ue alle stesse formalità amministrative e doganali che si applicano alle merci provenienti da porti di paesi terzi. È attesa entro il 2013 l'adozione di un pacchetto "*Blu Belt*", comprendente iniziative (legislative e non) per ridurre gli oneri amministrativi cui è soggetto il trasporto marittimo intra-UE ad un livello paragonabile a quello di altri modi di trasporto (aereo, ferroviario, stradale).



Supply vessel "Esino", Castalia Scpa





Traghetto merci e passeggeri "Energia", Grimaldi Holding

Il pacchetto prevede il ricorso alle moderne tecnologie dell'informazione e della comunicazione, che permettono la tracciabilità delle navi e delle merci con sufficiente livello di affidabilità e certezza per il trasporto nell'ambito del mercato unico.

### **Horizon 2020**

Il programma *Horizon 2020* è un pacchetto di proposte relative all'istituzione di un nuovo strumento di finanziamento per la ricerca e l'innovazione nell'Ue, attivo per il periodo 2014-2020, volto a stimolare direttamente l'economia e a garantire la base scientifica e tecnologica e la competitività industriale a medio e lungo termine.

Tale strumento è destinato a riunire in un unico programma i finanziamenti erogati dall'Ue – nell'attuale periodo di programmazione finanziaria 2007-2013 – a sostegno dell'intera catena dell'innovazione nell'ambito del 7° Programma Quadro per la Ricerca e lo Sviluppo Tecnologico (7PQ), del Programma per la Competitività e l'Innovazione (CIP) e dei finanziamenti per l'Istituto Europeo di Innovazione e Tecnologia (EIT). Il totale dei finanziamenti previsti dalla Commissione europea è pari a 80 miliardi di euro per il periodo 2014-2020, 26 miliardi in più rispetto al periodo di programmazione finanziaria 2007-2013 (l'entità dello stanziamento dovrà essere confermata alla luce dell'accordo raggiunto dal Consiglio europeo del 7 ed 8 febbraio 2013 sul quadro finanziario pluriennale dell'UE per il periodo 2014-2020).

### **Aiuti di Stato**

Nell'attuale momento di crisi economica caratterizzato, da un lato, dall'aumento delle pressioni sugli Stati per sostenere i settori dell'economia più in difficoltà e, dall'altro, da politiche di risanamento dei bilanci nazionali, l'Ue nel 2012 avvia un processo di modernizzazione degli aiuti di Stato, volto a migliorare la disciplina europea in materia per assicurare che essi siano più mirati, stimolando la crescita con limitate distorsioni della concorrenza. L'iniziativa persegue tre obiettivi: promuovere una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva in un mercato interno competitivo; concentrare il controllo *ex ante* della Commissione sui casi con il maggiore impatto sul mercato interno; razionalizzare le norme e accelerare i tempi di decisione. Nell'ambito di questo processo, è sempre in corso quello avviato nel 2012 riguardo alle *Guideline* sugli aiuti di Stato nel trasporto marittimo per rinnovare quelle adottate nel 2004, processo il cui esito è atteso nel 2013.

### **Energia pulita per il trasporto**

Alla fine del 2012, viene adottato un ambizioso pacchetto di misure volte a garantire l'uso di energie pulite nei trasporti, composto da:

- una comunicazione relativa a una strategia europea per i combustibili alternativi, che indica una strategia globale in materia di combustibili alternativi e un metodo per la sua applicazione riguardante tutti i modi di trasporto. Essa è intesa a stabilire un quadro politico a lungo termine che indirizzi gli sviluppi tecnologici e gli





Portarinfuse "Hispanic G.", Gestioni Armatoriali Spa

investimenti nella diffusione di questi combustibili;

- una proposta di direttiva incentrata sulle infrastrutture e sulle norme che fornisca un orientamento generale per lo sviluppo di combustibili alternativi nello spazio unico europeo dei trasporti;

- un piano d'azione per lo sviluppo dell'impiego di LNG nel trasporto marittimo. Gli Stati membri avranno la possibilità di elaborare quadri d'azione in funzione del contesto nazionale. Per la Commissione, questa è un'opzione interessante anche come carburante per le navi, in particolare per rispettare i nuovi limiti di tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo che il 1° gennaio 2015 scenderanno dall'1% allo 0,1% nelle zone di controllo delle emissioni di zolfo (SECA) del Mar Baltico, del Mare del Nord e del Canale della Manica stabilite dall'IMO. Tali obblighi si applicheranno alla metà circa delle 10.000 navi che attualmente svolgono attività di trasporto marittimo all'interno dell'Ue. L'utilizzo di LNG appare come alternativa economicamente interessante anche per il trasporto marittimo al di fuori delle zone SECA, dato che dal 1° gennaio 2020 i limiti di zolfo passeranno, a livello mondiale, dal 3,5% allo 0,5%. Tuttavia, la mancanza di infrastrutture di rifornimento e di specifiche tecniche comuni concernenti il materiale di rifornimento e le norme di sicurezza per il rifornimento di combustibile ostacolano lo sviluppo del mercato.

### **Infrastrutture**

La Commissione propone la creazione di un nuovo strumento integrato in materia di finanziamento delle infrastrutture, il "*Meccanismo per collegare l'Europa*" al quale l'UE potrà fare ricorso per investire nei tre settori di azione prioritari (trasporti, energia e telecomunicazioni).

L'iter della proposta di regolamento che istituisce il *Meccanismo per collegare l'Europa*, presentata dalla Commissione nell'ottobre 2011, si completa nel 2013. Tale Meccanismo prevede un investimento di 31,7 miliardi per contribuire ad ammodernare le infrastrutture di trasporto europee, completare i collegamenti mancanti ed eliminare le strozzature. Il "meccanismo per collegare l'Europa" sostituirà gli attuali programmi: TEN-T; TEN-E; Marco Polo II (2007-2013).

Lo sviluppo di corridoi di trasporto transnazionali risulta essenziale per la realizzazione degli obiettivi del mercato unico, della politica di coesione e della strategia Europa 2020. Di conseguenza, la Commissione europea individua una «rete centrale» su scala europea, composta da corridoi multimodali atti a sostenere il trasporto merci e passeggeri con estrema efficienza e basse emissioni, sui quali saranno concentrati gli investimenti. Questi investimenti contribuiranno a migliorare l'efficienza e la sostenibilità delle infrastrutture esistenti, a completare i collegamenti mancanti e a ridurre le strozzature. Durante l'iter legislativo, viene aumentato dal 20% al 30% il tasso di cofinanziamento per lo sviluppo delle Autostrade del mare e vengono definiti gli indicatori per il conseguimento dell'obiettivo di una maggiore interconnessione ed interoperabilità dei porti marittimi all'interno dell'Ue. Da notare che il concet-



to di rete centrale dei trasporti include non solo la creazione di nuove infrastrutture, ma anche la riabilitazione e il potenziamento delle infrastrutture esistenti.

### Relazioni esterne

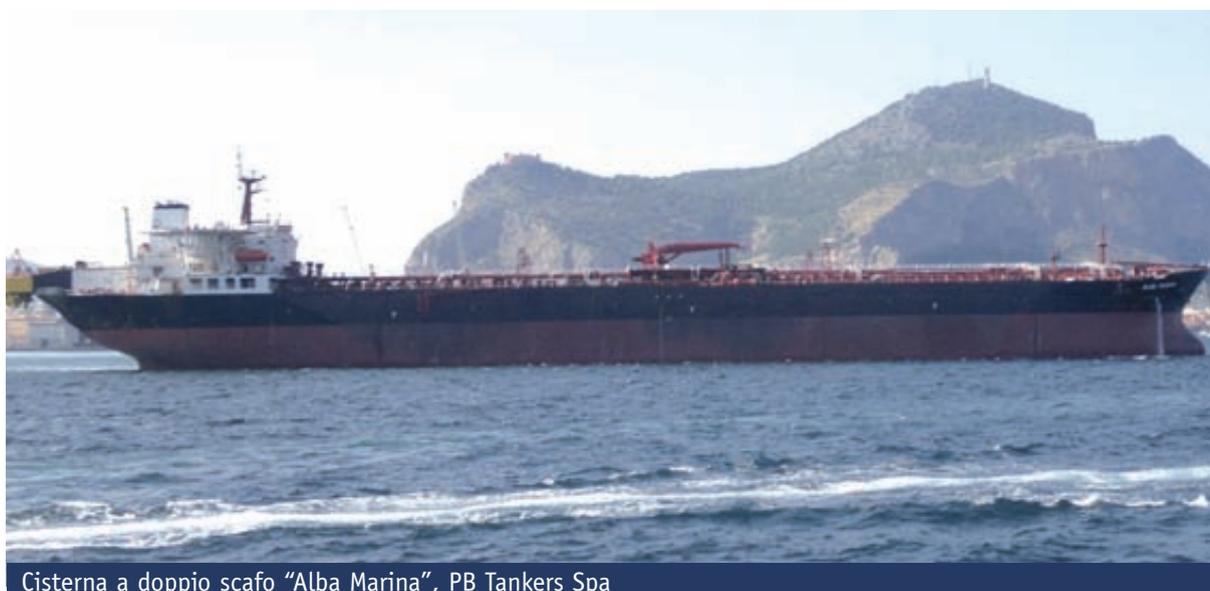
La dimensione esterna è fondamentale per promuovere la crescita e la competitività del settore marittimo. L'Ue attua un programma di commercio e investimenti bilaterali di una portata senza precedenti per completare quanto intrapreso a livello multilaterale. I negoziati con *partner* importanti come Canada, Singapore e India sono in dirittura d'arrivo e si spera di avviarli presto con il Giappone. Le raccomandazioni finali del gruppo ad alto livello Ue-Usa sull'occupazione e sulla crescita potrebbero spianare la via a negoziati su un partenariato transatlantico ambizioso e globale. Questi accordi favorirebbero la liberalizzazione e il dialogo normativo a livello multilaterale e aprirebbero nuovi mercati ai prodotti e servizi europei.

L'Ue risponde ai rapidi mutamenti in corso attraverso la revisione della politica europea di vicinato, che consolida il partenariato orientale e istituisce un partenariato per la democrazia e la prosperità condivisa con il Mediterraneo meridionale. La politica di vicinato manterrà un'impostazione basata sugli incentivi, e quindi il sostegno dell'UE alle riforme sarà condizionato alla realizzazione di progressi tangibili in termini di democratizzazione e rispetto dei diritti umani. Le priorità per il 2012- 2013 rimangono le "zone di libero scambio globali e approfondite", i partenariati per la mobilità e la facilitazione del visto.

L'inasprimento dei conflitti in alcune parti del globo portano invece l'Ue a rafforzare ulteriormente le misure restrittive nei confronti di alcuni paesi terzi (Iran, Siria, ecc.) con un forte impatto sugli operatori comunitari nei traffici marittimi interessati nonché ad intensificare l'azione di lotta contro la pirateria in varie parti del mondo (Corno d'Africa e Africa Occidentale).

### Ratifica di convenzioni Internazionali

Le istituzioni europee invitano gli Stati membri ad accelerare le procedure di ratifica di numerose convenzioni internazionali, la cui entrata in vigore impatterà con forza sui costi del trasporto: Convenzione sulla responsabilità civile per i danni dovuti da inquinamento da combustibile delle navi (*Bunker Oil 2001*), Convenzione di Atene relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli (*Atene 2002*), Convenzione sulla limitazione delle responsabilità per i crediti marittimi (*LLMC 1976*), Convenzione sulla responsabilità e il risarcimento dei danni connessi al trasporto di merci pericolose e tossiche per mare (*Convenzione HNS*).



Cisterna a doppio scafo "Alba Marina", PB Tankers Spa



# Il lavoro a bordo e la formazione



Cisterna a doppio scafo "Four Wind", Premuda Spa

## Occupazione marittima

Con un incremento del 2% rispetto a fine 2011, al 31 dicembre 2012, si stimano pari a 38.530, i posti di lavoro a bordo della flotta italiana, di cui 23.060 coperti da marittimi italiani o europei e 15.470 da personale non europeo. Su tali posti ruotano circa 54.000 marittimi. Il rapporto tra personale di terra e posti di lavoro a bordo è stimato pari a uno a cinque, per cui i posti di lavoro a terra sono valutati a fine 2012 in circa 7.700 unità.

## Relazioni industriali

La politica di Confitarma, che ha continuato ad orientarsi verso il mantenimento di corrette relazioni industriali attraverso la concertazione, consente di traghettare tutto il settore nel corso del burrascoso 2012, senza arrivare a situazioni di forte contrasto con le organizzazioni sindacali.

## RINNOVO DEI CONTRATTI COLLETTIVI NAZIONALI DI LAVORO DEL SETTORE MARITTIMO

La vicenda del rinnovo dei contratti collettivi nazionali di lavoro dimostra come, grazie al senso di responsabilità di ambo le parti, sia possibile arrivare al 2013 senza di fatto mai rompere formalmente il tavolo negoziale, in una condizione che potrebbe consentire di ipotizzare una conclusione complessiva della trattativa, raggiungendo risultati su importanti modifiche normative (aggiornamento del contratto per navi superiori a 151 tsl; definizione di un contratto semplificato per i traffici internazionali; apertura nel settore del rimorchio ad accordi di secondo livello sull'organizzazione del lavoro e il recupero di competitività) e nel contempo contenere il più possibile gli incrementi retributivi, stante la grave situazione economica che si ripercuote sull'industria armatoriale.



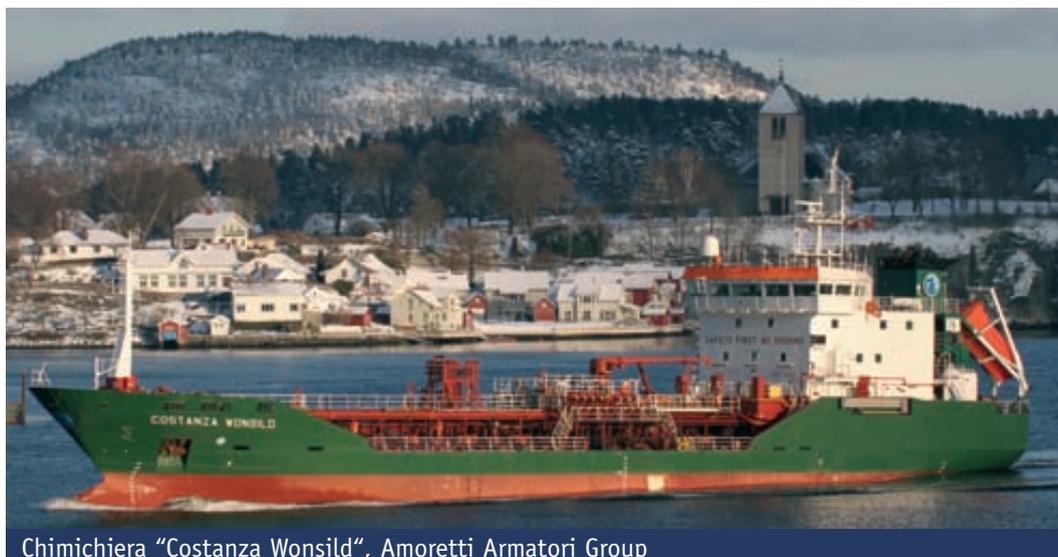
Il perdurare della grave situazione di crisi economica che investe il settore marittimo, nonché l'incertezza circa il mantenimento delle misure a favore delle navi iscritte nel Registro internazionale, non consentono di riprendere il tavolo di confronto per il rinnovo dei contratti collettivi nazionali di lavoro scaduti il 31 dicembre 2010. Per questo, a febbraio 2012 Confitarma e le Segreterie nazionali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti, ritengono inevitabile prorogare ulteriormente la sospensione del negoziato e nel successivo incontro di luglio, specificamente richiesto dalle Segreterie nazionali, preso atto della mancanza di condizioni per procedere al rinnovo della parte economica, si conviene di riprendere a partire dal mese di settembre i confronti tecnici su: nuovo contratto collettivo nazionale per il personale imbarcato su navi che effettuano traffici internazionali; semplificazione e razionalizzazione del vigente contratto collettivo nazionale di lavoro per il naviglio maggiore; fondi di solidarietà bilaterali previsti dalla legge di riforma del mercato del lavoro (cosiddetta "Riforma Fornero"); recuperi di produttività nel settore del rimorchio portuale.

Nel novembre 2012, in attesa della legge di stabilità 2013, le parti decidono di prorogare la sospensione della trattativa fino all'inizio del nuovo anno. A seguito dell'emanazione della legge di stabilità, nel febbraio 2013 Confitarma si dichiara favorevole alla riapertura della trattativa, a condizione che un'eventuale conclusione sul versante economico avvenga solo a fronte di risultati significativi sulla parte normativa.

Il 18 luglio 2012 entra in vigore la legge n. 92, cosiddetta "Riforma Fornero" che, al fine di riequilibrare il sistema di tutele dei lavoratori, introduce numerose modifiche al mercato del lavoro prevedendo, tra l'altro, una limitazione della flessibilità in entrata a fronte di un miglioramento della flessibilità in uscita. Ulteriore importante finalità della riforma è quella di rafforzare il sistema di ammortizzatori sociali, soprattutto nei settori dove gli stessi risultano carenti o inesistenti.

RIFORMA  
DEL MERCATO  
DEL LAVORO  
("RIFORMA  
FORNERO")

Su quest'ultimo aspetto, di particolare interesse per il settore marittimo è l'obbligo per le organizzazioni sindacali e imprenditoriali più rappresentative a livello nazionale di sottoscrivere, entro il termine di sei mesi dall'entrata in vigore della legge (termine successivamente portato ad un anno), accordi collettivi aventi ad oggetto la costituzione di fondi di solidarietà bilaterali, volti ad assicurare forme di tutela del reddito in costanza di rapporto di lavoro anche nei settori produttivi attualmente non coperti dalla cassa integrazione ordinaria o straordinaria. Sulla base di quanto previsto negli accordi collettivi del settore marittimo, entro i successivi 90 giorni, tali fondi saranno istituiti presso l'INPS, con decreto del ministero del Lavoro e delle politiche sociali, di concerto col ministero dell'Economia e delle finanze. Il provvedimento stabilirà l'ambito di applicazione del fondo, la disciplina delle presta-



Chimichiera "Costanza Wonsild", Amoretti Armatori Group





Rimorchiatore "San Gennaro", Rimorchiatori Napoletani Srl

zioni ed i contributi per il suo finanziamento, contributi che devono essere ripartiti tra datori di lavoro e lavoratori nella misura di due terzi e un terzo.

Il 28 febbraio 2012, Confitarma sottoscrive con Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti un avviso comune per richiamare l'attenzione del Presidente del Consiglio e dei ministri competenti sull'esigenza che anche il settore marittimo possa fruire di un adeguato sistema di ammortizzatori sociali. Su tale base ed alla luce di quanto previsto dalla Riforma Fornero, viene avviato, nell'ambito della trattativa per il rinnovo contrattuale, un confronto tecnico sulla materia al fine di attivare, attraverso un accordo sindacale, un sistema di tutela del reddito a favore dei lavoratori del settore marittimo, compresi gli addetti agli uffici, tutto il personale marittimo in continuità di rapporto di lavoro e quello in turno particolare.

#### ATTIVITÀ INTERNAZIONALI

Nel più ampio quadro delle attività internazionali inerenti in generale le questioni sociali e del lavoro marittimo, Confitarma partecipa ai lavori in materia presso la Commissione Europea a Bruxelles, nell'ambito del *Sectoral Social Dialogue*, il *Social Affairs Committee* dell'ECSA-European Community Shipowners' Association, il *Manning & Training Committee* e il *Social Affairs Committee* dell'ICS-International Chamber of Shipping e nell'ambito della riunione annuale di coordinamento dei Soci italiani dell'IMEC-International Maritime Employers' Committee.

Inoltre, a livello internazionale Confitarma è presente come membro del *Board of Directors* dell'ICS-International Chamber of Shipping, che anche nel corso del 2012 affronta le principali tematiche d'interesse dell'industria marittima mondiale.

Dato il lento processo di ratifica da parte dell'Italia della Convenzione sul Lavoro Marittimo (MLC, 2006), Confitarma ritiene necessario ideare misure di emergenza per affrontare l'entrata in vigore della Convenzione, stabilita il 20 agosto 2013, a seguito del raggiungimento del *quorum* necessario.

All'inizio del 2012, particolare attenzione viene rivolta al primo pacchetto di emendamenti alla Convenzione *STCW*, entrato in vigore in relazione alle prescrizioni in materia di alcool e droga, orario di riposo, addestramento degli ufficiali di coperta all'impiego del sistema di cartografia elettronica *ECDIS* (*Electronic Chart Display and Information System*).

#### Salute e sicurezza del lavoro a bordo delle navi

#### LEGGE N. 101 DEL 2012

Il 12 maggio 2012, il Consiglio dei Ministri approva un decreto-legge, convertito successivamente nella legge n. 101 del 12 luglio 2012 che, con la modifica del decreto legislativo n. 81 del 2008, evita il rischio della sua applicazione al settore marittimo, che avrebbe messo seriamente a rischio l'operatività delle attività lavorative a bordo delle navi. Pertanto, come previsto dal citato decreto legge e come sostenuto con forza da Confitarma in tutte le competenti sedi istituzionali, il decreto legi-





Gasiera "Syn Zania", Synergas Srl

slativo n. 271 del 1999 resterà in vigore finché non verrà emanato il previsto DPR di coordinamento. A tal fine il Consiglio dei Ministri presenta alla Camera dei deputati un disegno di legge delega in materia di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori in ambito portuale, marittimo, delle navi da pesca e ferroviario.

Riguardo agli accertamenti medici biennali cui sono sottoposti i lavoratori marittimi, nel corso dell'anno Confitarma ottiene che i relativi certificati possano essere richiesti anche prima della loro scadenza, evitando evidenti difficoltà per il venir meno della loro validità durante i periodi di imbarco.

ACCERTAMENTI  
MEDICI  
BIENNALI

Sempre in materia sanitaria, particolare attenzione viene dedicata al trasferimento delle competenze dei Servizi di Assistenza Sanitaria dei Naviganti (SASN) alle Regioni disposto dalla Legge di stabilità, con particolare riguardo alla salvaguardia dei diritti acquisiti dalle aziende in relazione ai rimborsi delle spese sostenute all'estero a titolo di anticipazione dalle stesse Aziende.

SASN

Il 1° febbraio 2012, il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti emana il decreto con il quale si stabiliscono programmi di qualificazione professionale e organismi competenti allo svolgimento degli esami. Alla fine del 2011 era infatti scaduto il termine entro il quale l'armatore poteva attestare la conoscenza della lingua e della normativa italiana da parte di cittadini dell'Unione europea da avviare all'imbarco in qualità di Comandanti.

CONOSCENZA  
DELLA LINGUA  
E DELLA  
NORMATIVA  
ITALIANA  
DEI  
COMANDANTI  
COMUNITARI

Pertanto, sono state costituite presso le Direzioni marittime le Commissioni d'esame che periodicamente si riuniscono per svolgere le procedure di verifica sulla base di quanto previsto dal citato decreto ministeriale.

### Scuola-Formazione

Nel corso del 2012 proseguono le attività per consolidare il risultato ottenuto nel 2011, con la decretazione delle opzioni riservate al settore marittimo nell'ambito della riforma dell'istruzione tecnica, attività che hanno visto nella Conferenza nazionale dei Servizi organizzata dal MIUR il 13 giugno 2012 il momento di maggiore visibilità per l'armamento.

Anche nel 2012 la Confitarma conferma l'impegno assunto negli ultimi anni a favore della formazione degli allievi ufficiali di Coperta e di Macchina, sia con la presenza come Confederazione o come singole Imprese negli organi degli Istituti Tecnici Superiori del settore marittimo, sia imbarcando attraverso le proprie aziende gli allievi che frequentano i corsi ITS della Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile e della Fondazione Caboto.

ITS





Portarinfuse "Miss Simona", Perseveranza Spa

Nel corso del 2012, l'Accademia della Marina Mercantile di Genova attiva cinque nuovi corsi e ne programma altri sette per il 2013, alla 4<sup>a</sup> edizione del modulo di allineamento. La caratteristica principale della nuova programmazione consiste nella specializzazione degli allievi in base alle tre tipologie di navigazione cui verranno assegnati: passeggeri, carico e cisterne.

Nel 2012, la Fondazione Caboto attiva due nuovi corsi e ne programma altri tre per il 2013. Tutti questi corsi sono caratterizzati dall'attenzione specifica alle navi da carico e alle navi speciali come chimichiere, gasiere e petroliere.

#### FORMARE

Inoltre, per identificare i profili e i percorsi formativi di figure professionali di terra e di bordo, Confitarma collabora alle attività di Formare che dal 2012 partecipa al progetto CSSC – Centro Sperimentale Sviluppo delle Competenze nell'area dell'economia del mare e dei trasporti, finanziato dalla Regione Campania.

#### FORMAZIONE POST UNIVERSITARIA

Anche nel 2012 intenso è stato il rapporto di collaborazione tra Confitarma ed i principali centri di formazione universitaria e post-universitaria dedicati alla formazione superiore nel campo del diritto della navigazione, dell'economia dei trasporti, della finanza legata allo *shipping* e dell'ingegneria dei trasporti.

Importante il rapporto strutturale con l'AIDIM (Associazione italiana di diritto marittimo), con la Marina Militare (Accademia, CASD ed ISMI) e con l'Istituto per ricerche ed attività educative, Scuola di Alta Formazione di Napoli.



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



Cisterna a doppio scafo "Grazia", Motia Compagnia di Navigazione Spa

Anche nel 2012 vengono seguite con particolare attenzione le problematiche internazionali relative alla gestione tecnica delle navi, alla tutela dell'ambiente ed alla sicurezza della navigazione.

Costante la presenza dell'armamento italiano ai lavori dei principali Comitati tecnici dell'IMO (*International Maritime Organization*), in particolare MSC (*Maritime Safety Committee*) e MEPC (*Maritime Environmental Protection Committee*), in ambito ECSA (*European Community Shipowner's Association*) per le attività dell'*Air Emission Working Group* e del *Safety and Environmental Committee*, e presso il *Maritime Committee* dell'ICS (*International Chamber of Shipping*).

In particolare, viene svolta un'azione a supporto della rappresentanza italiana presso l'IMO a Londra, al fine di monitorare l'evoluzione della normativa internazionale su aspetti tecnici e operativi, per ottenere che le nuove richieste, per quanto legittime dal punto di vista della salvaguardia della vita umana in mare e della tutela dell'ambiente, non penalizzino il naviglio nazionale, anche e soprattutto in considerazione delle difficoltà che sta attraversando il settore.

La stessa attenzione viene rivolta ai lavori dell'ECSA, con particolare attenzione alle norme sull'impiego di combustibili marini a basso tenore di zolfo nell'ambito della *Sulphur Task Force*, per il monitoraggio delle emissioni. In tale contesto, sono coltivati i contatti con altre associazioni armatoriali, soprattutto con l'associazione *Armateurs de France*.

## Emissioni

EEDI (*Energy Efficiency Design Index*) e SEEMP (*Ship Energy Efficiency Management Plan*) sono ormai una realtà, anche se in particolare sul primo si continua a discutere per quello che concerne alcuni tipi di unità (ad esempio le navi *ro-ro* passeggeri).

Il problema delle possibili difficoltà di reperibilità dei combustibili a basso tenore di zolfo resta di grande attualità: l'ICS continua a richiamare l'attenzione internazionale sull'argomento in sede IMO, ricordando gli ostacoli esistenti sia a livello logistico sia a livello produttivo, per i *bunker* di cui si vuole imporre l'uso.

A questo proposito, va segnalato il crescente interesse per i combustibili alternativi (LNG) non solo in ambito internazionale ma anche sul territorio naziona-





Nave Ricerca "Urania", SO.PRO.MAR. Spa



Draga "Gino Cucco", La Dragaggi Srl

le: infatti, oltre al progetto pilota avviato sullo Stretto di Messina, anche nel Golfo di Napoli è in fase di realizzazione un mezzo alimentato da gas. L'auspicio è che l'Amministrazione recepisca nel più breve tempo possibile le istanze riguardanti la necessità di colmare il vuoto normativo esistente per l'esercizio di questa tipologia di unità, favorendo così l'utilizzo di un combustibile ideale in certe aree per un trasporto via mare ancora più eco-sostenibile.

Particolare attenzione è stata dedicata alla possibilità di impiego di dispositivi atti a ridurre le emissioni di ossidi di zolfo, allorché si voglia continuare ad utilizzare combustibili con tenore ancora alto (i cosiddetti *scrubber*). Per tali impianti è tuttora in corso un'aspra diatriba con il ministero dell'Ambiente il quale insiste nel voler applicare rigidamente le leggi vigenti, senza tenere conto dell'entrata in vigore di una nuova direttiva comunitaria che ne consente l'utilizzo quando simili combustibili siano certificati come necessari.

#### **Acque di zavorra**

Il trattamento delle acque di zavorra è sempre un tema di grande attualità; la situazione dal punto di vista normativo non è cambiata, perché, nonostante si sia raggiunto il numero richiesto di 30 Stati ratificanti, questi non sono sufficienti a rappresentare il 35% del tonnellaggio mondiale necessario per l'entrata in vigore della "Convenzione per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e sedimenti delle navi" del 13 febbraio 2004 (*Ballast Water Management Convention*). Tale Convenzione però prevede che certi requisiti siano soddisfatti già a partire da determinate date; le Amministrazioni potrebbero richiedere la rispondenza retroattiva alle norme nel caso della sua entrata in vigore, verosimilmente entro il 2013.

Nel corso del 2012, Confitarma dedica particolare attenzione alla normativa entrata in vigore negli Stati Uniti, che disciplina la discarica dell'acqua di zavorra e impone limiti in alcuni casi analoghi a quelli previsti in sede IMO e in altri casi, come in California, più restrittivi.

#### **Rilascio/rinnovo delle licenze e dei certificati di sicurezza radio**

Di particolare rilevanza per l'armamento italiano è il problema del rilascio/rinnovo delle licenze e dei certificati di sicurezza radio, per il quale l'unica soluzione sarebbe una modifica della legislazione esistente.

Nel corso del 2012, i numerosi solleciti di Confitarma per riuscire ad ottenere dal ministero dello Sviluppo economico almeno delle semplificazioni, portano ad un primo risultato grazie all'avvio dell'elaborazione di una procedura che dovrebbe evitare – tranne rarissimi casi – l'obbligo di coinvolgere i consolati italiani all'estero, con un discreto risparmio in termini economici e con notevoli vantaggi in termini di tempo e complicazioni burocratiche.

Certamente la miglior soluzione auspicata da Confitarma è quella della delega agli Organismi Riconosciuti (Registri di Classifica), ma oltre ai vincoli dovuti alla necessità di modifica della normativa primaria, sussiste la forte opposizione del mini-





HSC "Agostino Lauro Jet", Volaviamare Scarl

stero dello Sviluppo economico, anche se si rileva una inattesa apertura da parte dell'Amministrazione su tale aspetto.

### Sicurezza della Navigazione

Presso il VI Reparto del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto è stato istituito da qualche anno il Gruppo di lavoro Sicurezza della navigazione di cui fanno parte ufficiali e civili. Scopo del tavolo tecnico è lavorare alla revisione della normativa esistente, laddove necessario (ad esempio il DPR n. 435, noto come "Regolamento di Sicurezza"), supportare l'Amministrazione nella redazione delle Circolari applicative/esplicative emesse e nell'elaborazione di risposte a specifiche istanze presentate (deroghe, difficoltà ad ottemperare a nuove norme, ecc).

Nel 2012, tra gli argomenti affrontati, particolare attenzione viene rivolta: ai provvedimenti adottati dall'Amministrazione a seguito del naufragio della Costa Concordia; all'esecuzione della procedura di *sweeping* (pulizia residui del carico) nelle cisterne di unità di bandiera italiana; alle circolari emesse in merito al Decreto legislativo n. 93 del 2012 che attua la Direttiva europea 2010/36/UE relativa a varianti di ordine tecnico riguardanti la navigazione marittima; al Decreto legislativo n. 28 del 2001 che attua la Direttiva europea 999/35/CE relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti *roll-on/roll-off* e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea, nonché alla disciplina delle procedure di indagine sui sinistri marittimi); alla corretta installazione dell'equipaggiamento *Bridge Navigation Watch Alert System* (BNWAS); all'installazione a bordo di navi di bandiera italiana dell'*Electronic Chart Display and Information System* (ECDIS).



Multi Purpose Supply Vessel "Aline B", Bambini Srl





Gennaro Fiore,  
Direttore generale Confitarma

## L'organizzazione di Confitarma

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

**CONFITARMA** ha tra i suoi obiettivi quello di promuovere lo sviluppo della marina mercantile italiana, nel quadro di una politica che valorizzi il trasporto marittimo, curando la rappresentanza e la tutela dell'industria e delle imprese armatoriali nazionali nei rapporti con le istituzioni e le amministrazioni, nonché con le organizzazioni economiche, politiche, sociali e sindacali: stipulando accordi in ambito sindacale ed economico, nonché contratti collettivi di lavoro; rappresentando e tutelando i soci in questioni sindacali ed economiche di interesse generale e particolare; fornendo informazione e assistenza agli associati su questioni normative, economiche e sociali, sia di interesse nazionale che internazionale in particolare in materia di sviluppo, di ambiente e energia, di infrastrutture e logistica, di turismo, di cultura d'impresa, di mercato del lavoro, e di formazione.

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

In campo internazionale aderisce a:

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

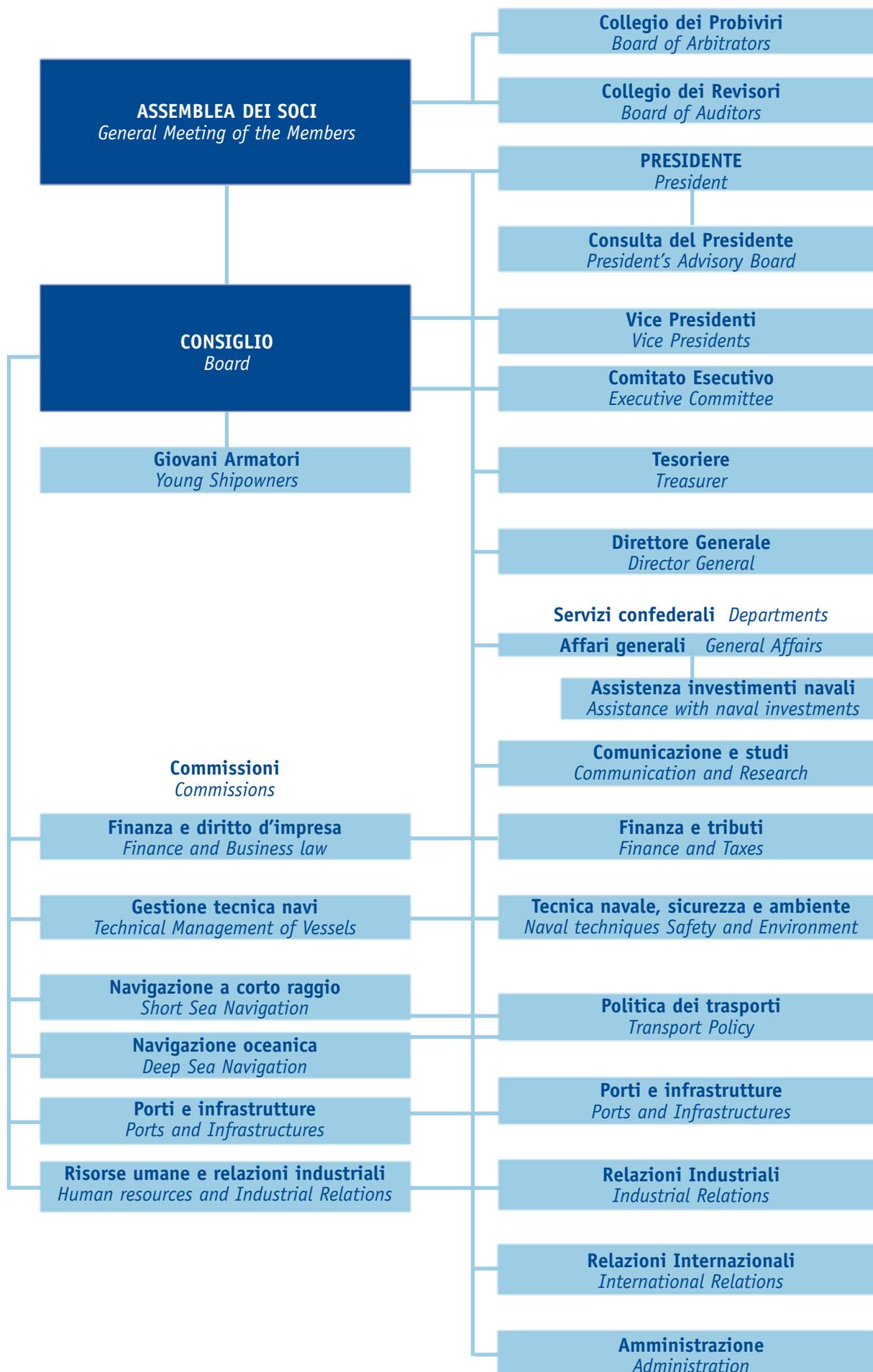
e collabora con:

*IMO - International Maritime Organization*  
*ILO - International Labour Organization*

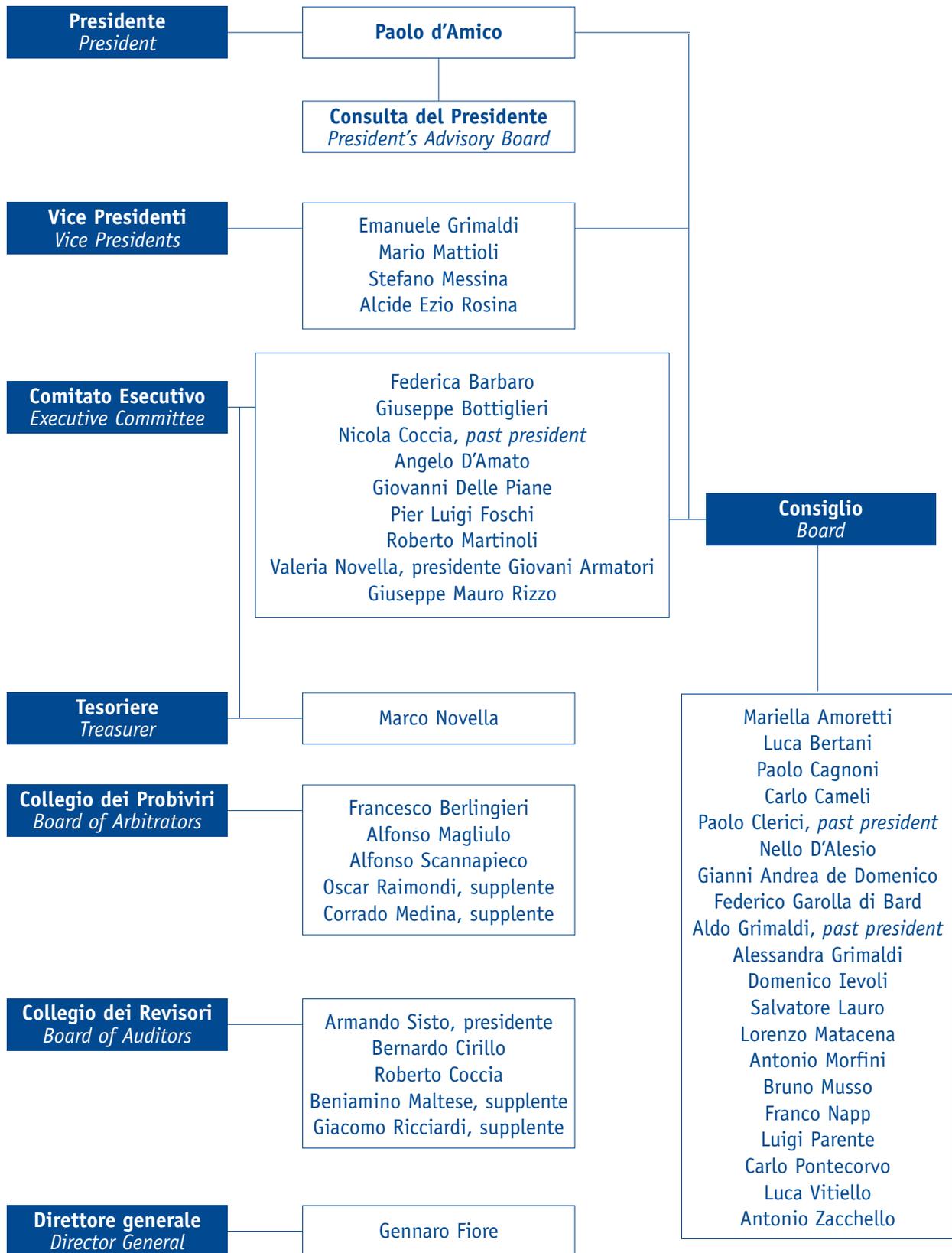
**CONFITARMA** ha sede a Roma ed una delegazione a Genova.

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





## Cariche confederali / Officers



## Commissioni Commissions

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

**Nicola Coccia**

Presidente *President*

Bartolomeo Carini  
Beniamino Maltese  
Fabrizio Vettosi

Vicepresidenti *Vice Presidents*

Mariella Amoretti, Riccardo Biale,  
Ugo De Carlini, Gianni Andrea de Domenico,  
Franco Di Geronimo, Carlo Lomartire,  
Giuseppe Maffia, Romano Mancini,  
Alessandro Matteini, Pierino Novelli,  
Diego Pacella, Pietro Pasetti,  
Massimo Piotti, Marco Tassara

Marco Quadrani  
Segretario *Secretary*

### GESTIONE TECNICA NAVI TECHNICAL MANAGEMENT OF VESSELS

**Giuseppe Bottiglieri**

Presidente *President*

Umberto D'Amato, Fabio Boscaino,  
Massimo De Domenico,  
Fernando Esposito, Marco Fasciolo,  
Emmanuele Marrone, Leonardo Rondinella,  
Paolo Satariano, Antonio Sorrentino,  
Vincenzo Spadafora, Luca Stegagnini,  
Fabio Tagliavia

Fabio Faraone  
Segretario *Secretary*

### NAVIGAZIONE A CORTO RAGGIO SHORT SEA NAVIGATION

**Roberto Martinoli**

Presidente *President*

Alessandra Grimaldi  
Marco Novella

Vicepresidenti *Vice Presidents*

Mariella Amoretti, Alessandra Bottiglieri,  
Bruno Castaldo, Antonio Di Falco,  
Raffaele Di Francia,  
Federico Garolla di Bard, Riccardo Giannessi,  
Salvatore Lauro, Lorenzo Maticena,  
Franco Napp, Riccardo Parodi,  
Gianpaolo Polichetti,  
Ariondante Valeri, Fabrizio Vettosi

Luca Sisto  
Segretario *Secretary*

### PORTI E INFRASTRUTTURE PORTS AND INFRASTRUCTURES

**Paolo d'Amico** (*ad interim*)

Presidente *President*

Gianpaolo Polichetti  
Vicepresidente *Vice President*

Giovanni Balza, Manuela Bottiglieri,  
Gianni Andrea de Domenico,  
Elisabetta De Nardo,  
Calogero Famiani, Attilio Ievoli,  
Diego Moscati, Marco Novella,  
Francesco Saverio Paturso, Matteo Rigamonti,  
Alessandro Russo, Alexandros Tomaso,  
Ariondante Valeri, Stefania Visco, Luca Vitiello

Giuseppe Lombardi  
Segretario *Secretary*

### NAVIGAZIONE OCEANICA DEEP SEA NAVIGATION

**Angelo D'Amato**

Presidente *President*

Cesare d'Amico  
Vicepresidente *Vice President*

Federica Barbaro, Stefano Beduschi,  
Luca Bertani, Mariella Bottiglieri,  
Carlo Cameli, Girolamo Carignani,  
Gregorio Gavarone,  
Gennaro Ievoli,  
Pierluigi Maneschi, Valeria Novella,  
Giuseppe Mauro Rizzo,  
Rosario Russo, Antonio Zacchello

Luca Sisto  
Segretario *Secretary*

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

**Stefano Messina**

Presidente *President*

Costanza Dell'Abate  
Vicepresidente *Vice President*

Carlo Bocchini, Maurizio Campagnoli,  
Danilo Chiaruttini, Alberto Delle Piane,  
Paola Maria Diquattro, Irma Ferrante,  
Fulvio Fossa, Federico Garolla di Bard,  
Carlo Giacomazzo, Andrea Grisoni,  
Filippo Guadagna, Giuseppe Maresca,  
Stefano Parodi, Luigi Porzio,  
Ciro Rinaldi, Adele Marina Rizzo,  
Luca Vitiello

Tommaso Pacchelli  
Segretario *Secretary*

### GRUPPO OPERATIVITÀ NAVE

**Cesare d'Amico**

Presidente *President*



## 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.

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

Dal 2011 è attivo il sito *web* dei giovani armatori [www.giovaniamatori.it](http://www.giovaniamatori.it) contenente tutte le principali informazioni sulle attività del gruppo.

Anche nel 2012 il Gruppo è molto attivo, con proprie iniziative e con la partecipazione ad eventi organizzati da altri enti.

### Assemblee 2012

20 giugno: durante l'Assemblea, i Giovani armatori organizzano un seminario sul tema: *"Crisi economica: opportunità per il passaggio dalla cultura del comando alla cultura della responsabilità"* nel corso del quale con l'aiuto di relatori esterni approfondiscono le conoscenze nel campo della gestione delle risorse umane, della selezione del personale e della *leadership* anche attraverso esercitazioni di gruppo e *case study*.

4 ottobre: questa Assemblea è molto importante per il gruppo Giovani armatori che, per la prima volta organizza nella Galleria Colonna, dopo l'Assemblea pubblica della Confederazione, un convegno dal titolo *"The maritime industry today. Ideas, thoughts and proposals to share our routes towards tomorrow"*, seguito da una platea molto numerosa. Dopo l'intervento introduttivo di Valeria Novella ed il discorso del presidente Paolo d'Amico, intervengono Sadan Kaptanoglu, armatore turco membro del *Board* del BIMCO e della *Turkish Chamber of Shipping*, Claudio Chistè, *Chairman* di SPNL, il *network* londinese dei professionisti del mare, e Giorgia Bucchioni, vice presidente dei Giovani imprenditori di Confindustria. Sono affrontati temi importanti, quali il ruolo dell'associazionismo nei momenti di crisi economica e le possibili nuove forme di collaborazione tra realtà giovanili del settore a livello nazionale ed internazionale.

12 dicembre: al centro dell'ultima assemblea del 2012, la nascita di una associazione italiana di giovani professionisti del mare, sulla scorta di realtà esistenti in altri paesi e direttamente conosciute nel corso delle recenti visite all'estero quali *Youngship* e SPNL. L'idea alla base del progetto è quella di farsi promotori della creazione di un movimento che non veda direttamente coinvolti i giovani armatori o imprenditori del mare, ma che aggreghi tutti i giovani provenienti dalle aziende che operano nello *shipping*, liberi professionisti o dipendenti, nonché i giovani che attraverso percorsi accademici stanno ponendo le basi per una carriera in questo settore.



### **Eventi – Seminari - Convegni**

– 30 gennaio 2012; seminario *Environmental Compliance*: dopo i primi due seminari dedicati al *vetting* tenutisi nel 2011, il terzo appuntamento di approfondimento organizzato dai GGA ha come oggetto il tema della *Compliance* ambientale, alla luce delle normative e delle politiche vigenti negli Stati Uniti (federali e statali), nell'Unione Europea ed in Italia. Gli interventi sono a cura di RINA Spa, *ECM Maritime Services LLC*, *Thomas Miller UK P&I*, *O'Connor and Duffy LLP* e *Azimuth Srl*.

– Valeria Novella, presidente del gruppo GGA, ed altri giovani armatori nel corso dell'anno partecipano a diversi convegni. Fra i principali si ricordano quello organizzato da *Atena-Roma* sul tema del trattamento delle acque di zavorra (maggio), *Shipping and the Law* a Napoli (ottobre) *Port&Shipping Tech* a Genova (novembre) e il *CIRM Day* (dicembre).

### **Missione in Norvegia**

2-4 febbraio 2012; dopo la missione effettuata in Nord Europa nel 2011, il gruppo Giovani armatori si reca in Norvegia all'inizio dell'anno, con l'obiettivo di conoscere meglio le navi alimentate ad LNG già operative e le finalità dello studio promosso dalla *Danish Maritime Authority* nell'ambito dei progetti TEN-T. Questa seconda missione in Norvegia (con tappe ad Oslo, Stavanger ed Haugesund) dà modo di conoscere meglio la parte relativa alla logistica ed al bunkeraggio di LNG, nonché il funzionamento del fondo per la riduzione delle emissioni di ossidi di azoto (*Nox Fund*). In Norvegia è anche molto attiva la comunità di giovani professionisti dell'economia del mare attraverso l'organizzazione *Youngship*.

### **Sviluppo LNG come combustibile navale**

Il tema dell'utilizzo del LNG come combustibile navale è sicuramente uno dei più attuali del settore. Oltre alla missione in Norvegia organizzata in febbraio i Giovani armatori nella seconda parte dell'anno riprendono i contatti con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per l'attuazione di quanto previsto nel mese di novembre 2011 con la firma della convenzione tra Confitarma-ministero delle Infrastrutture dei trasporti e RINA.

Nel mese di novembre i membri del Gruppo *Green Economy* partecipano ad un incontro tenutosi presso lo Stato Maggiore della Marina Militare sul tema dell'LNG, dal quale emerge l'interesse della Marina Militare per questo tipo di combustibile, seppure limitatamente alle tipologie di navi ausiliarie, e sono state prese in considerazione possibili sinergie tra marina mercantile e Marina Militare.



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

**Consiglio Direttivo**  
*Management Council*

Presidente *President*

**Valeria Novella**

Vice Presidenti *Vice Presidents*

Francesca Romana Barbaro

Marco Morace

*Past President*

Giuseppe Mauro Rizzo

Consiglieri *Councillors*

Claudio Baccichetti

Alberto Banchemo

Mariella Bottiglieri

Andrea Garolla

Adele Marina Rizzo

Gabriele Rosati d'Amico

Alexandros Tomastos

Segretario *Secretary*

Francesco Beltrano



# Grafici e tabelle

*Graphs and tables*





# La navigazione mercantile italiana nel 2012

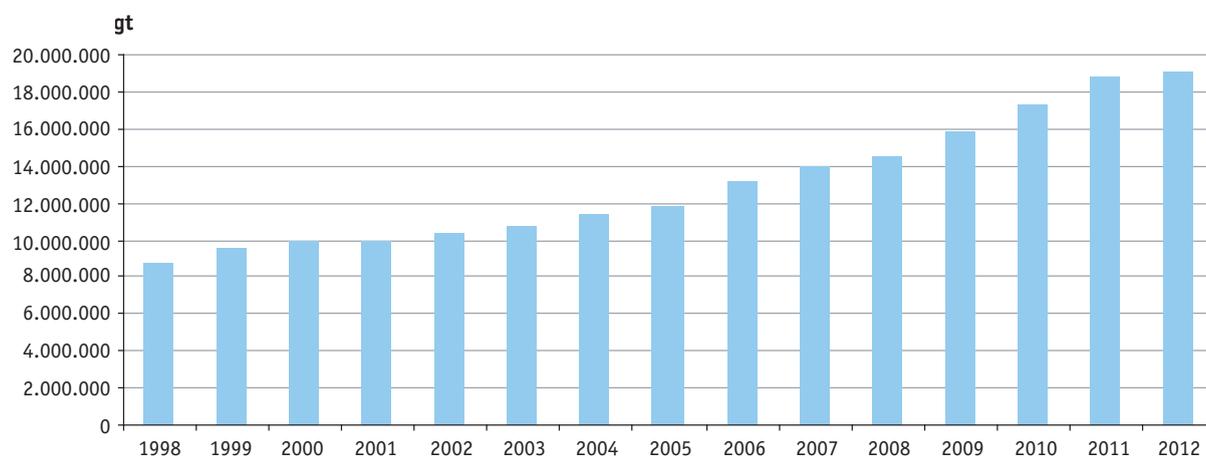
## The Italian merchant marine in 2012

### Flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet*

Navi di oltre 100 gt <i>Ships of 100 gt and over</i>	31.12.2012		31.12.2011		Var. 2012/2011	
	N.	000 gt	N.	000 gt	N.	gt
<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO</b> <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	<b>299</b>	<b>5.611</b>	<b>307</b>	<b>5.606</b>	<b>-3%</b>	<b>0%</b>
Petroliere <i>Oil tankers</i>	117	3.399	118	3.348	-1%	2%
Gasiere <i>Gas tankers</i>	27	425	26	334	4%	27%
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	122	1.751	130	1.888	-6%	-7%
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	33	36	33	36	0%	0%
<b>NAVI DA CARICO SECCO</b> <i>DRY CARGO SHIPS</i>	<b>240</b>	<b>8.262</b>	<b>245</b>	<b>8.143</b>	<b>-2%</b>	<b>1%</b>
Carico generale <i>General cargo</i>	42	290	42	286	0%	1%
Portacontaineri <i>Container ships</i>	19	763	21	856	-10%	-11%
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	109	4.648	107	4.475	2%	4%
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	70	2.561	75	2.526	-7%	1%
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI</b> <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	<b>444</b>	<b>4.536</b>	<b>463</b>	<b>4.251</b>	<b>-4%</b>	<b>7%</b>
Crociera <i>Cruise</i>	23	1.983	24	1.731	-4%	15%
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	71	22	77	23	-8%	-4%
Traghetti <i>Ferries</i>	212	2.484	218	2.435	-3%	2%
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	138	47	144	62	-4%	-24%
<b>PORTARINFUSE POLIVALENTI</b> <i>OBO CARRIERS</i>	<b>1</b>	<b>33</b>	<b>1</b>	<b>33</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI</b> <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	<b>597</b>	<b>683</b>	<b>603</b>	<b>746</b>	<b>-1%</b>	<b>-8%</b>
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	357	240	361	229	-1%	5%
Altri tipi di navi <i>Others</i>	240	443	242	517	-1%	-14%
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>1.581</b>	<b>19.125</b>	<b>1.619</b>	<b>18.779</b>	<b>-2%</b>	<b>2%</b>

Fonte/Source: Confitarma

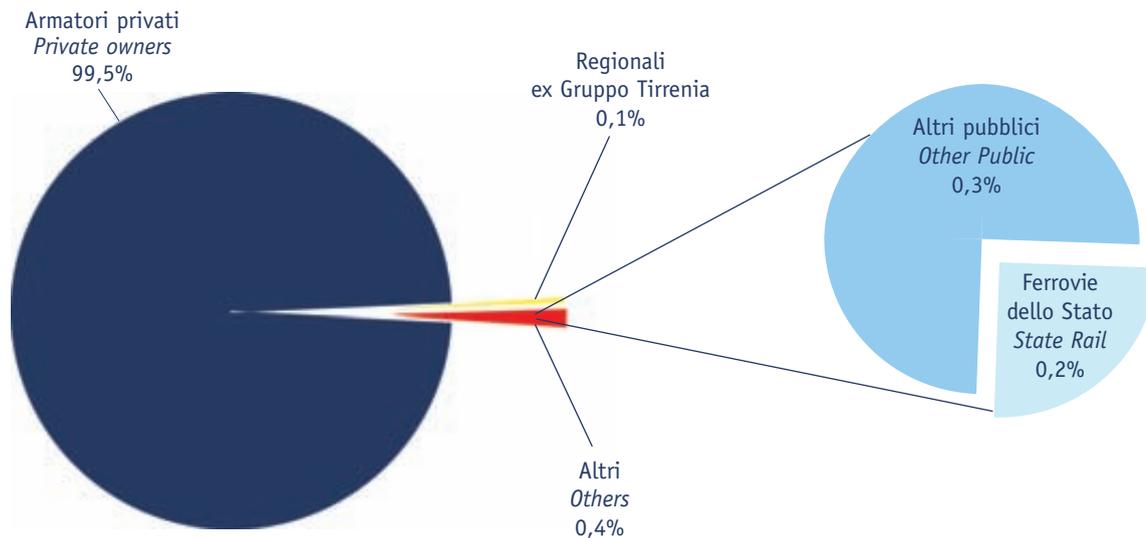
### Evoluzione della flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet evolution*



Fonte/Source: Confitarma

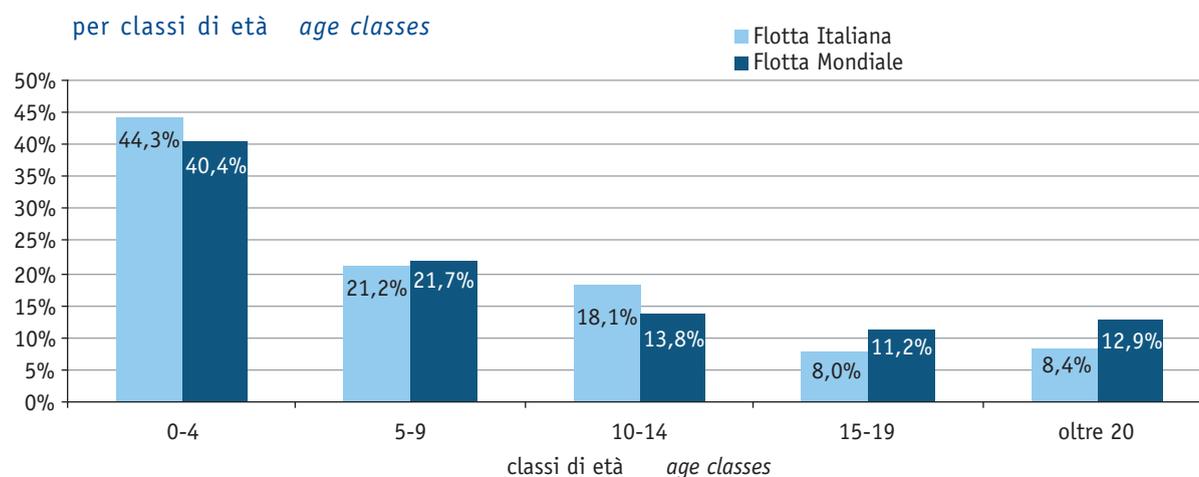


## Armamento italiano *Ownership of the Italian fleet*

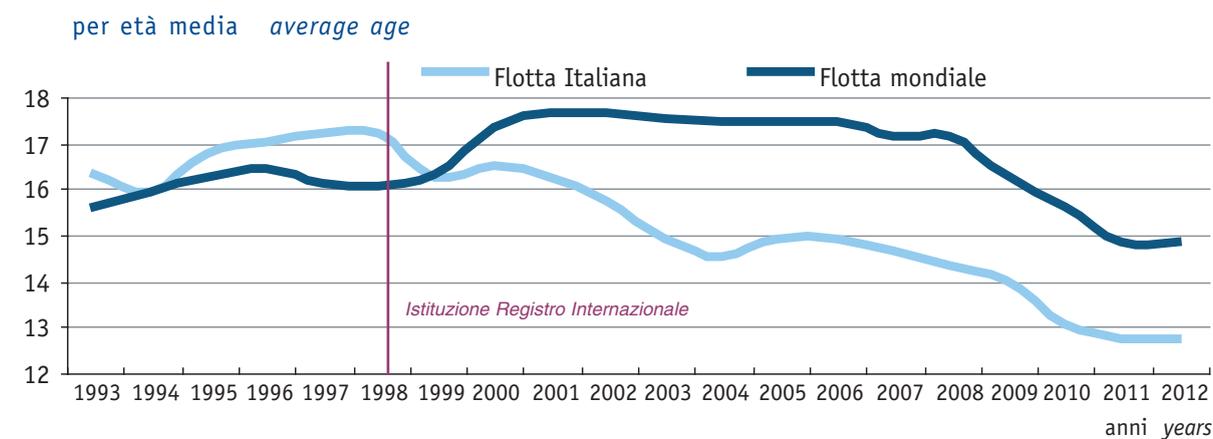


Fonte/Source: Confitarma

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



Fonte/Source: Confitarma e Clarkson Research Services



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



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

	Navi consegnate dal 2003 al 2012 <i>Ships delivered between 2003 and 2012</i>			Navi in costruzione al 31.12.2012 <i>Ships under construction as of 31.12.2012</i>		
	N.	gt	% su flotta esistente <i>% on operating fleet</i>	N.	gt	% su flotta esistente <i>% on operating fleet</i>
<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO</b> <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	<b>170</b>	<b>3.999.312</b>	<b>71</b>	<b>11</b>	<b>136.270</b>	<b>2</b>
Petroliere <i>Oil tankers</i>	45	1.855.426	55	5	94.110	3
Gasiere <i>Gas tankers</i>	30	217.691	51	2	8.400	2
Chimichiere <i>Chemical tankers</i>	95	1.926.195	110	4	33.760	2
<b>NAVI DA CARICO SECCO</b> <i>DRY CARGO SHIPS</i>	<b>111</b>	<b>4.173.261</b>	<b>51</b>	<b>8</b>	<b>244.700</b>	<b>3</b>
Carico generale <i>General cargo</i>	20	189.923	66	1	9.600	3
Portacontaineri <i>Container ships</i>	3	101.969	13	–	–	–
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	55	2.508.745	54	–	–	–
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	33	1.372.624	54	7	235.100	9
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI</b> <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	<b>77</b>	<b>2.043.279</b>	<b>45</b>	<b>7</b>	<b>134.058</b>	<b>3</b>
Navi passeggeri <i>Passenger ships</i>	36	971.920	48	5	133.484	7
Traghetti <i>Ferries</i>	41	1.071.359	43	2	574	0
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI</b> <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	<b>137</b>	<b>202.718</b>	<b>8</b>	<b>17</b>	<b>47.717</b>	<b>7</b>
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	52	20.457	43	–	–	–
Altri tipi di navi <i>Others</i>	85	182.261	41	17	47.717	11
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>495</b>	<b>10.418.570</b>	<b>54</b>	<b>43</b>	<b>562.745</b>	<b>3</b>

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

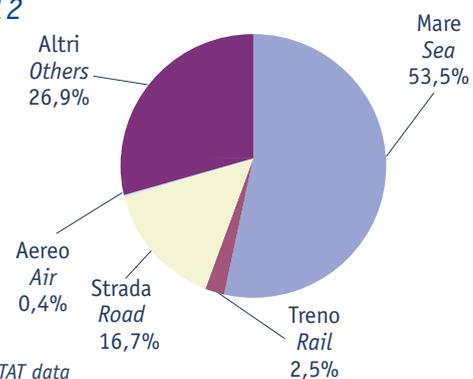
## Pirateria *Piracy*

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Totale
Attacchi nel mondo <i>World attacks</i>	276	239	263	293	406	445	439	297	2.658
di cui <i>of which</i>									
Gulf of Aden, Red Sea, Somalia	45	20	44	111	211	219	237	75	962
Attacchi a navi italiane <i>Italian ships attacked</i>	3	1	1	4	11	8	12	3	43

Fonte/Source: IMB – International Maritime Bureau

## Commercio estero dell'Italia nel 2012 per modalità di trasporto *Italian foreign trade by mode of transport on 2012*

	import	%	export	%	total	%
<b>Mare Sea</b>	<b>178,6</b>	<b>57,72</b>	<b>65,5</b>	<b>44,49</b>	<b>244,1</b>	<b>53,45</b>
Treno <i>Rail</i>	8,5	2,75	3,0	2,04	11,5	2,52
Strada <i>Road</i>	34,6	11,18	41,6	28,24	76,2	16,68
Aereo <i>Air</i>	0,2	0,08	1,7	1,16	1,9	0,42
Altri <i>Others</i>	87,5	28,28	35,4	24,07	122,9	26,92
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>309,4</b>	<b>100</b>	<b>147,3</b>	<b>100</b>	<b>456,7</b>	<b>100</b>



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



## Principali aggregati economici del cluster marittimo italiano 2009

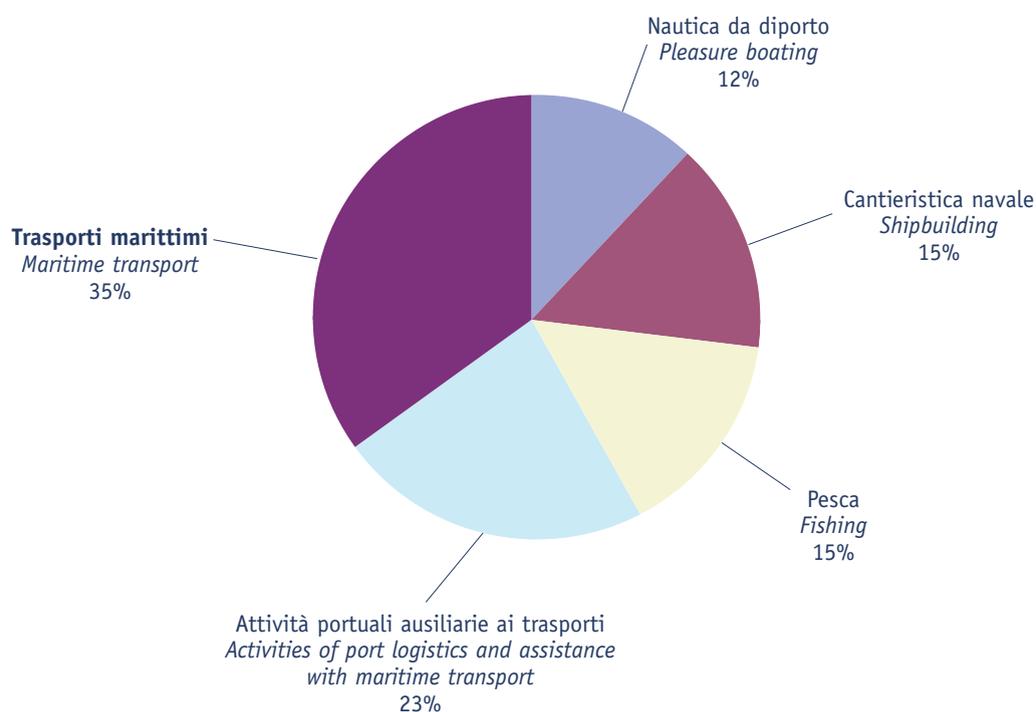
*Main economic aggregates of the Italian maritime cluster 2009*

	2009	% sul totale Italia
Pil al netto delle duplicazioni (milioni di euro correnti) <i>GDP, not including duplications (millions of current euro)</i>	39.545	2,6
Costi intermedi e investimenti fissi lordi (milioni di euro correnti) <i>Intermediate costs and gross fixed investments (millions of current euro)</i>	13.941	4,9
Esportazioni (milioni di euro correnti) <i>Exports (millions of current euro)</i>	9.718	3,3
Importazioni (milioni di euro correnti) <i>Imports (millions of current euro)</i>	3.193	1,1
Unità di lavoro dirette <i>Direct labour units</i>	213.638	0,9
Unità di lavoro totali (ULA) <i>Total labour units (direct, upstream and downstream)</i>	476.916	2
<p>Il cluster marittimo comprende le attività industriali di produzione di beni e di servizi e i soggetti istituzionali, oltre alla ricchezza generata dall'indotto turistico della nautica e della spesa dei crocieristi sul territorio nazionale. <i>The cluster includes industrial and service activities, as well as institutional subjects, plus the wealth generated by the tourist activities tied to cruise and leisure boating.</i></p>		

Fonte/Source: Federazione del Mare – Censis, IV Rapporto sull'economia del mare

## Distribuzione percentuale del contributo al Pil dei comparti marittimi industriali, manifatturieri e terziari, 2009

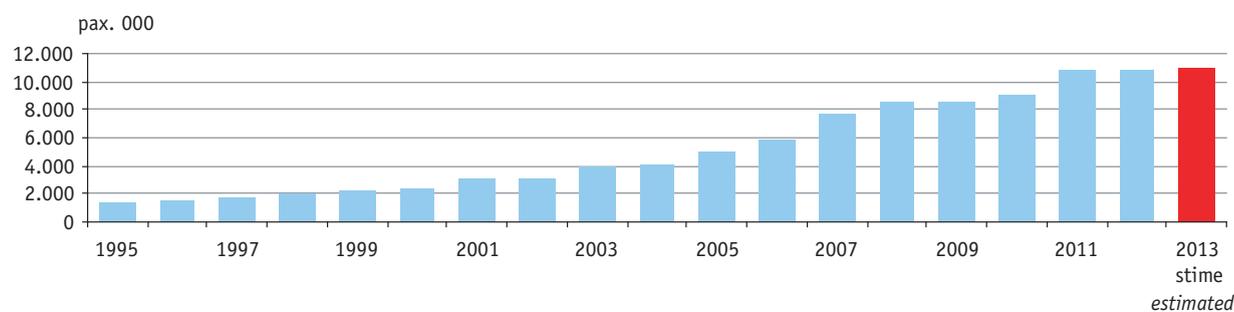
*GDP share by Italian maritime cluster, 2009*



Fonte/Source: Federazione del Mare – Censis, IV Rapporto sull'economia del mare



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



Fonte/Source: CEMAR

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

Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Round trip settimanali <i>Weekly round trip</i>	M. l. settimanali <i>Weekly linear meters</i>
Cagliari	Palermo	1	4.500
Cagliari	Trapani	1	4.500
Civitavecchia	Palermo	1	4.500
Civitavecchia	Termini Imerese	5	21.800
Civitavecchia	Trapani	1	4.000
Genova	Palermo	3	13.500
Genova-Livorno	Catania	5	3.8500
Genova-Livorno	Palermo	4	30.000
Livorno	Palermo	1	7.700
Napoli	Catania	7	29.400
Napoli	Palermo	14	47.600
Ravenna	Brindisi-Catania	3	21.900
Salerno	Augusta	3	15.000
Salerno	Catania	3	11.700
Salerno	Messina	13	74.100
Salerno	Palermo	2	8.000
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>16 linee/lines 21 direttrici/routes</b>	<b>67</b>	<b>336.700</b>
Dato al 1999			118.200
N. Tir 2012	<b>918.273</b>		
N. Trailer 2012	<b>1.122.333</b>		

Fonte/Source: Confitarma



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

Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Round trip settimanali <i>Weekly round trip</i>	M. l. settimanali <i>Weekly linear meters</i>
Cagliari	Palermo	1	4.500
Cagliari	Trapani	1	4.500
Civitavecchia	Arbatax-Cagliari	2	8.000
Civitavecchia	Olbia	7	28.000
Genova	Olbia-Arbatax	3	12.000
Genova	Porto Torres	7	28.000
Livorno	Cagliari	1	4.000
Livorno	Golfo Aranci	4	16.000
Livorno	Olbia	14	56.000
Napoli	Cagliari	2	9.000
Piombino	Olbia	14	56.000
Salerno	Cagliari	3	18.000
Vado Ligure	Cagliari	4	14.400
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>13 /lines 13 direttrici/routes</b>	<b>63</b>	<b>258.400</b>
Dato al 1999			118.200
N. Tir 2012	704.727		
N. Trailer 2012	861.333		

Fonte/Source: Confitarma

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

Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Round trip settimanali <i>Weekly round trip</i>	M. l. settimanali <i>Weekly linear meters</i>
Trieste-Ancona	Igoumenitsa-Patrasso	3	20.400
Ancona	Igoumenitsa-Patrasso	3	20.400
Brindisi	Corfù-Igoumenitsa-Patrasso	7	31.500
Civitavecchia-(Porto Torres)	Barcellona	6	36.000
Genova	Barcellona-Tangeri	2	8.400
Genova	Tunisi	3	12.900
Genova-Livorno-Catania	Malta	4	30.800
Genova-Livorno-Catania	Patrasso-Bar	1	7.700
Livorno	Barcellona-Tangeri	1	4.260
Livorno	Bastia	7	28.000
Livorno-Savona (1 volta Savona solo in andata)	Barcellona-Valencia	3	23.100
Salerno	Palermo-Tunisi	1	4.000
Salerno-Cagliari	Valencia	3	19.200
Salerno-Catania	Malta	1	3.900
Savona	Bastia	3	12.000
Sete	Barcellona-Tangeri	2	8.400
Sete	Nador	2	8.400
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>18 linee / 17 direttrici</b>	<b>52</b>	<b>279.360</b>
Dato al 1999		25	30.000
N. Tir 2012	761.891		
N. Trailer 2012	931.200		

Fonte/Source: Confitarma



**Traffico di container nei principali porti italiani**  
*Movement of containers in Italian ports*  
 (teu)

Porti <i>Ports</i>	2009	2010	2011	2012	Var. % 2012/ 2011	Var. % 2012/ 2010	Var. % 2012/ 2009
Gioia Tauro	2.857.438	2.851.261	2.304.992	2.720.000	18,00	-4,60	-21,05
Genova	1.533.627	1.758.858	1.847.102	2.064.806	11,79	17,39	11,31
La Spezia	1.046.063	1.285.155	1.307.000	1.247.218	-4,57	-2,95	5,07
Taranto	741.428	581.936	604.404	271.982	-55,00	-53,26	-64,02
Livorno	592.050	628.489	637.798	549.000	-13,92	-12,65	-26,36
Cagliari	736.984	629.340	614.000	621.536	1,23	-1,24	13,56
Salerno	269.300	234.809	245.000	170.312	-30,48	-27,47	-55,80
Napoli	515.868	534.432	526.768	546.818	3,81	2,32	18,66
Venezia	369.474	393.913	458.363	428.000	-6,62	8,65	29,89
Trieste	277.245	281.629	393.000	400.000	1,78	42,03	50,45
Ravenna	185.022	183.041	215.336	208.890	-2,99	14,12	1,02
Savona	196.317	196.434	175.000	75.392	-56,92	-61,62	-68,94
Ancona	105.505	110.395	120.674	142.213	13,77	28,82	63,10
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>9.426.321</b>	<b>9.669.692</b>	<b>9.449.437</b>	<b>9.446.167</b>	<b>-0,08</b>	<b>-2,31</b>	<b>-10,03</b>
Variazione rispetto all'anno precedente/ <i>Variation compared previous year</i>	-1.023.462	+243.371	-220.255	-7.596			
Di cui/of which							
Totale porti di transhipment/ <i>Total transhipment ports</i>	<b>4.335.850</b>	<b>4.062.537</b>	<b>3.523.396</b>	<b>3.613.518</b>			
	-4,96%	-6,30%	-13,27%	2,56			
Totale porti di destino/ <i>Total gateway ports</i>	<b>5.090.471</b>	<b>5.607.155</b>	<b>5.930.367</b>	<b>5.832.649</b>			
	-13,54%	+10,15%	+5,76	-1,65			

\*Fino al 2009 l'Autorità Portuale ha usato un fattore di conversione convenzionale pari a 1,6; dal 2010 il fattore usato è quello reale pari a 2.  
*Until 2009 the conventional conversion factor was 1.6; after 2010 conventional conversion factor used is 2.*

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

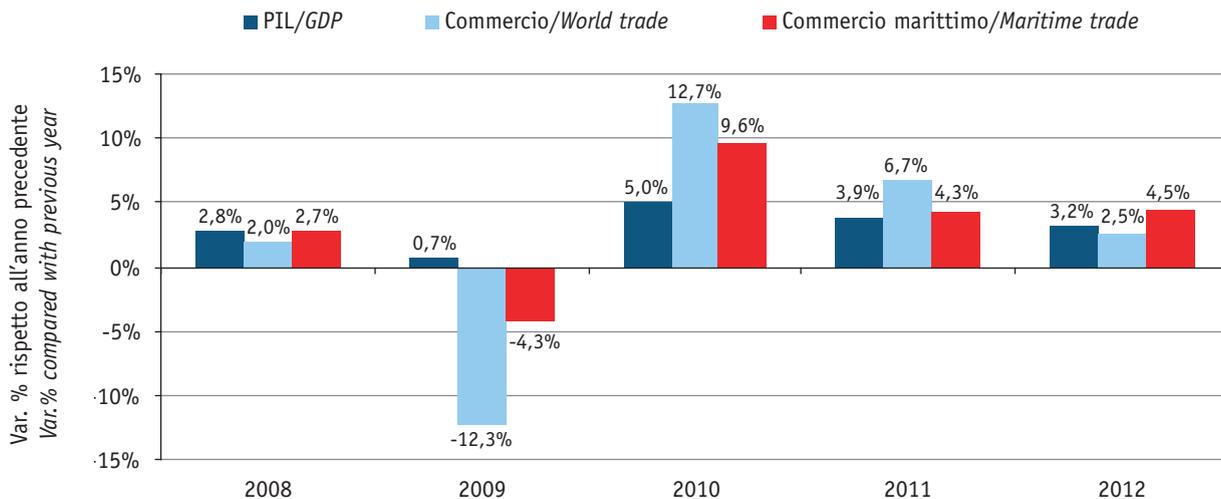


# La navigazione internazionale e i traffici marittimi

## International navigation and maritime traffic

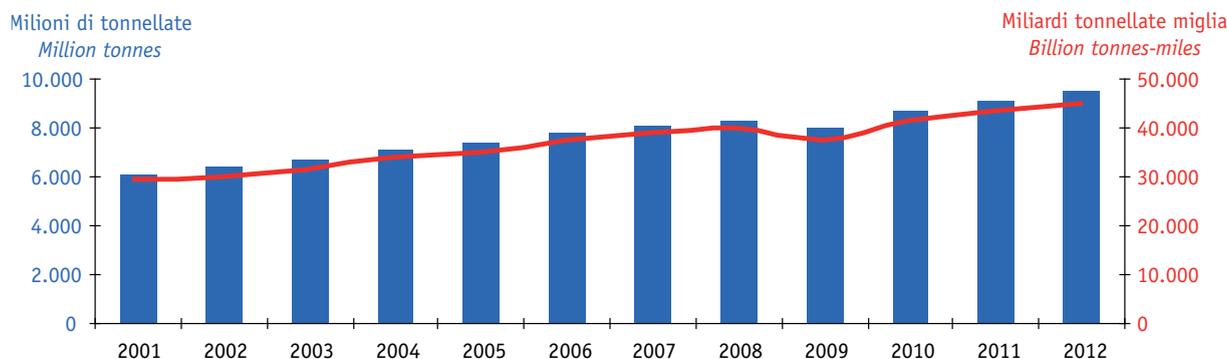
### PIL, commercio mondiale e commercio marittimo

#### GDP, world trade and maritime trade



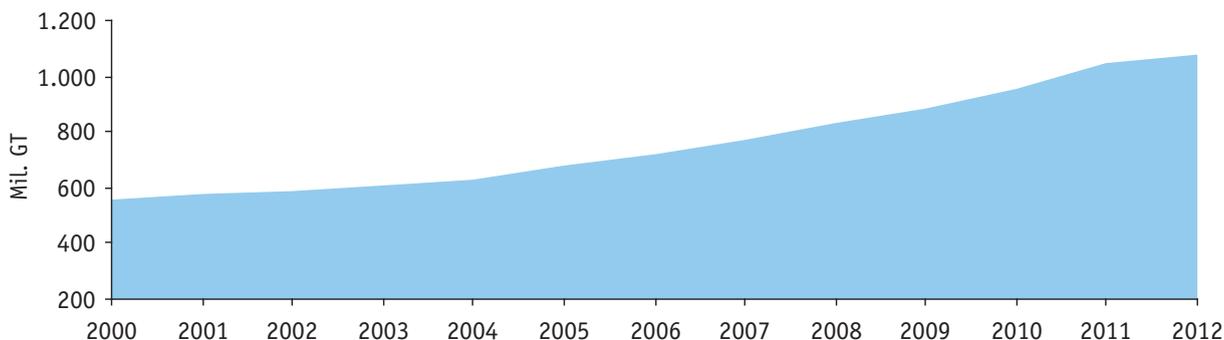
Fonte/Source: FMI, WTO, Clarkson Research Services

### Traffico marittimo mondiale World seaborne trade



Fonte/Source: Clarkson Research Services

### Evoluzione della flotta mondiale World merchant fleet evolution



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 2012 *December 31<sup>st</sup>, 2012*

	Paesi/Countries	N.	GT	%	dwt	%
1	Giappone/ <i>Japan</i>	4.038	150.617.931	14	226.247.101	15
2	Grecia/ <i>Greece</i>	3.321	136.061.494	13	236.603.293	15
3	Germania/ <i>Germany</i>	3.907	93.966.217	9	127.007.774	8
4	Cina/ <i>China</i>	3.572	84.591.952	8	135.145.117	9
5	USA	2.065	49.441.431	5	50.560.976	3
6	Regno Unito/ <i>United Kingdom</i>	1.208	43.317.650	4	58.439.224	4
7	Corea del Sud/ <i>Korea Rep. of</i>	1.323	42.994.362	4	70.857.917	5
8	Norvegia/ <i>Norway</i>	1.967	35.206.087	3	39.705.469	3
9	Hong Kong	867	29.770.133	3	48.212.945	3
10	Danimarca/ <i>Denmark</i>	990	29.495.615	3	39.265.360	3
11	Taiwan	739	26.380.218	2	41.449.143	3
12	Singapore	1.123	24.554.656	2	37.643.278	2
<b>13</b>	<b>ITALIA/<i>Italy</i></b>	<b>822</b>	<b>18.861.365</b>	<b>2</b>	<b>24.124.194</b>	<b>2</b>
14	Canada	474	16.199.204	2	21.531.614	1
15	Turchia/ <i>Turkey</i>	1.171	15.871.812	1	25.745.850	2
16	Svizzera/ <i>Switzerland</i>	359	14.281.701	1	15.601.570	1
17	Russia	1.700	14.141.405	1	19.063.016	1
18	India	581	12.920.996	1	21.194.225	1
19	Francia/ <i>France</i>	496	11.215.686	1	10.731.226	1
20	Malesia/ <i>Malaysia</i>	513	11.097.439	1	12.355.872	1
21	Belgio/ <i>Belgium</i>	273	9.449.774	1	13.901.295	1
22	Iran	205	9.301.515	1	16.011.004	1
23	Indonesia	1.092	8.940.220	1	12.294.057	1
24	Paesi Bassi/ <i>Netherlands</i>	977	8.679.403	1	9.252.275	1
25	Brasile/ <i>Brazil</i>	185	8.519.723	1	11.049.994	1
26	Arabia Saudita/ <i>Saudi Arabia</i>	205	7.231.856	1	12.619.890	1
27	Svezia/ <i>Sweden</i>	310	7.105.948	1	6.551.971	0
28	Emirati Arabi Uniti/ <i>UAEs</i>	440	6.597.136	1	8.632.820	1
29	Cipro/ <i>Cyprus</i>	226	5.542.510	1	7.492.157	0
30	Qatar	86	5.144.682	0	4.579.723	0
	Altri/ <i>Others</i>	4.976	63.591.426	6	85.613.882	6
Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale <i>Tonnage controlled by unknown shipowners</i>		7.087	61.055.788	6	84.619.511	6
<b>TOTALE TOTAL</b>		<b>47.298</b>	<b>1.062.147.335</b>	<b>100</b>	<b>1.534.103.743</b>	<b>100</b>

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay *Confitarma processing based on IHS Fairplay*



## Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri

World fleet: ships on main registers

31 dicembre 2012 December 31<sup>st</sup>, 2012

### Navi di 100 gt e oltre

*Ships of 100 gt and over*

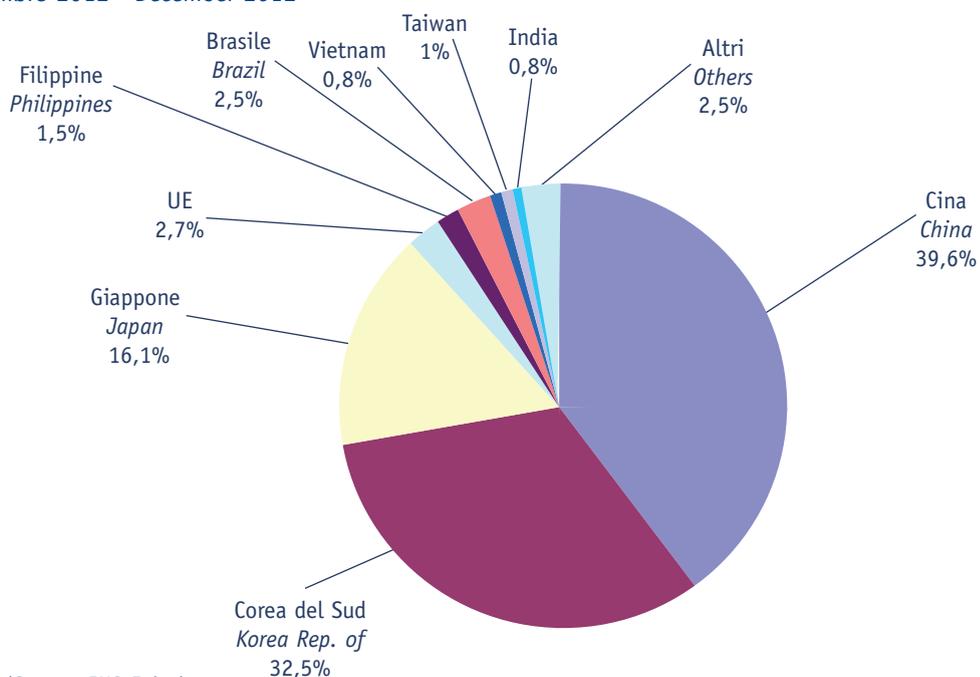
	Bandiera <i>Flag</i>	N.	GT	% su totale	Dwt	% su totale
1	Panama	8.083	218.663.214	20,2	328.672.913	21,3
2	Liberia	3.098	126.017.230	11,7	191.097.744	12,4
3	Isole Marshall/ <i>Marshall Islands</i>	2.056	85.320.403	7,9	134.591.040	8,7
4	Hong Kong	2.128	78.299.096	7,2	129.701.354	8,4
5	Singapore	2.954	60.317.803	5,6	91.443.419	5,9
6	Bahamas	1.375	52.424.297	4,8	62.871.781	4,1
7	Malta	1.764	44.168.107	4,1	68.310.453	4,4
8	Grecia/ <i>Greece</i>	1.343	41.140.885	3,8	72.867.494	4,7
9	Cina/ <i>China</i>	3.718	40.612.372	3,8	61.260.344	4,0
10	Cipro/ <i>Cyprus</i>	1.013	20.038.519	1,9	30.804.788	2,0
11	Giappone/ <i>Japan</i>	5.521	18.527.485	1,7	25.198.034	1,6
<b>12</b>	<b>ITALIA/<i>Italy</i></b>	<b>1.650</b>	<b>18.510.425</b>	<b>1,7</b>	<b>20.961.940</b>	<b>1,4</b>
13	Regno Unito/ <i>UK</i>	1.535	16.921.624	1,6	17.213.898	1,1
14	Norvegia/ <i>Norway</i>	1.958	16.527.559	1,5	18.133.939	1,2
15	Isola di Man/ <i>Isle of Man</i>	409	14.203.373	1,3	22.925.577	1,5
16	Germania/ <i>Germany</i>	778	13.299.635	1,2	14.624.157	0,9
17	Corea del Sud/ <i>Korea Rep. Of</i>	2.976	11.793.075	1,1	17.764.800	1,2
18	Indonesia	7.171	11.670.513	1,1	14.104.571	0,9
19	Bermuda	164	11.594.432	1,1	10.944.014	0,7
20	Danimarca/ <i>Denmark</i>	813	11.562.293	1,1	13.510.207	0,9
21	USA	6.345	11.335.569	1,0	9.922.547	0,6
22	Antigua e Barbuda	1.265	10.664.728	1,0	13.685.394	0,9
23	India	1.496	9.364.181	0,9	14.563.335	0,9
24	Russia	3.423	7.690.066	0,7	6.166.896	0,4
25	Malaysia	1.401	7.585.934	0,7	8.293.349	0,5
26	Paesi Bassi/ <i>Netherland</i>	1.366	7.470.999	0,7	7.262.063	0,5
27	Turchia/ <i>Turkey</i>	1.351	6.476.420	0,6	9.503.401	0,6
28	Francia/ <i>France</i>	792	5.926.033	0,5	6.553.236	0,4
29	Filippine/ <i>Philippines</i>	2.006	4.449.242	0,4	5.838.892	0,4
30	Belgio/ <i>Belgium</i>	247	4.118.011	0,4	5.389.297	0,3
	Altri/ <i>Others</i>	34.805	94.511.219	8,7	109.255.606	7,1
	<b>TOTALE <i>TOTAL</i></b>	<b>105.004</b>	<b>1.081.204.742</b>	<b>100</b>	<b>1.543.436.483</b>	<b>100</b>

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



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

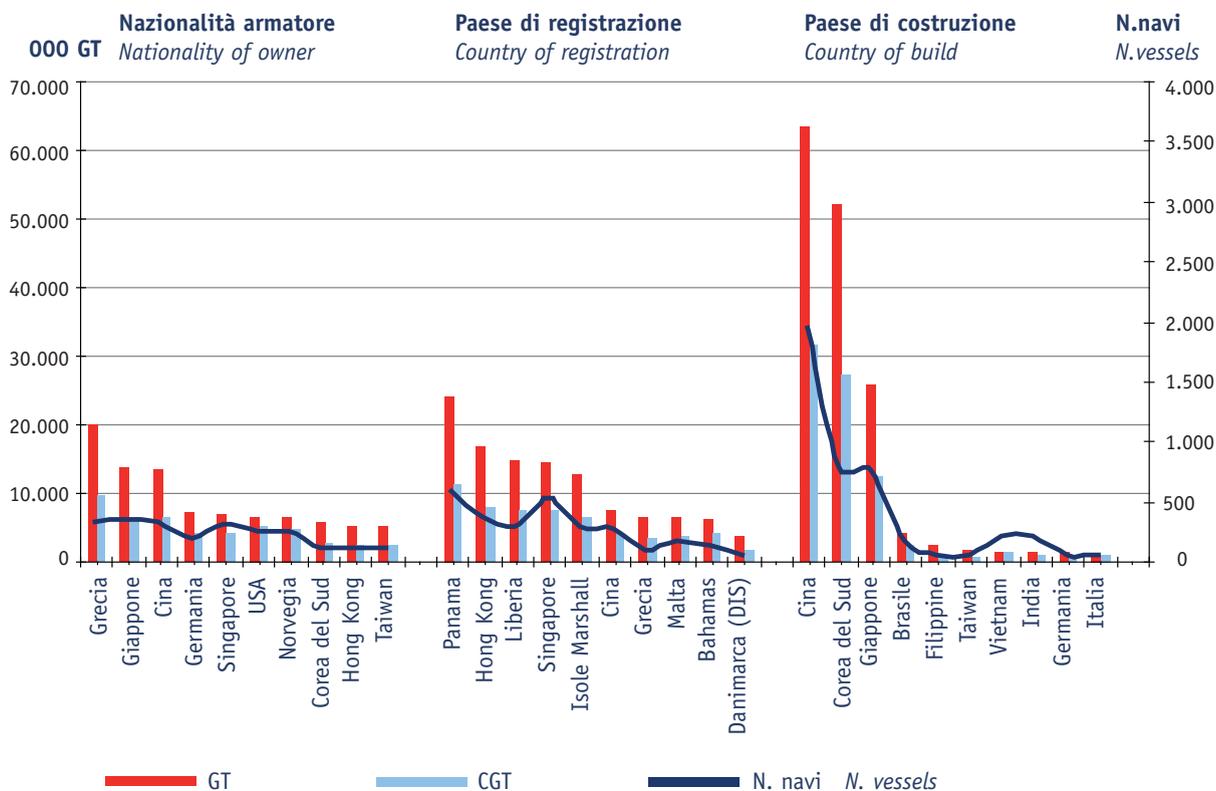
Dicembre 2012 *December 2012*



Fonte/Source: IHS Fairplay

## Ordini ai cantieri mondiali *World orderbook*

Dicembre 2012 *December 2012*



Fonte/Source: IHS Fairplay



## Flotta cisterniera mondiale *World tanker fleet*

Navi di almeno 10.000 dwt <i>Ships of 10,000 dwt and over</i>	1.1.2012		1.1.2013	
	N.	Mil. dwt	N.	Mil. dwt
Flotta/ <i>Existing fleet</i>	5.646	474,7	5.759	492,5
Ordini ai cantieri/ <i>Orderbook</i>	735	85,5	540	58,09
Consegne di nuove navi/ <i>Deliveries</i>	365	39,9	265	32,4
Demolizioni/ <i>Demolition sales</i>	131	9,9	131	11,6

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

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

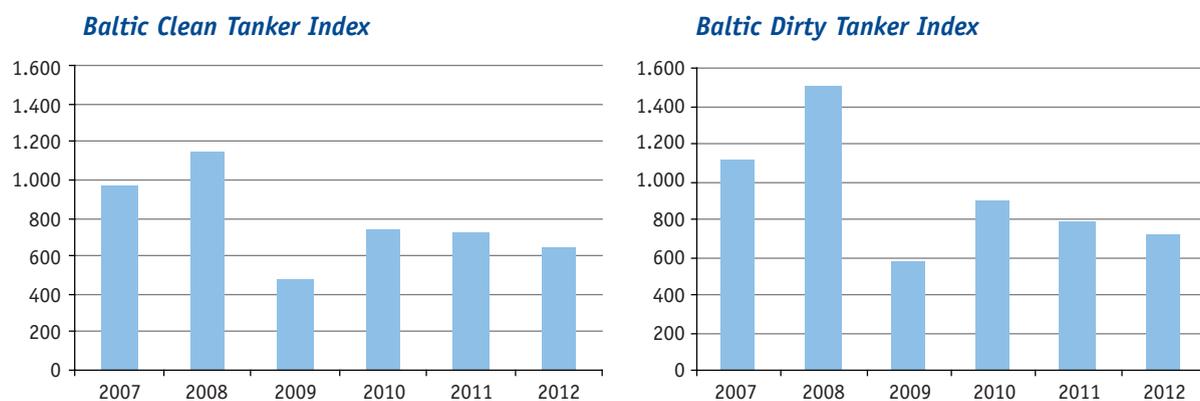
	Paesi/ <i>Countries</i>	N.	000 dwt
1	Grecia/ <i>Greece</i>	1.355	113.974
2	Giappone/ <i>Japan</i>	1.087	60.226
3	Norvegia/ <i>Norway</i>	604	36.885
4	Cina/ <i>China</i>	716	32.092
5	USA	256	24.157
6	Singapore	632	22.065
7	Corea del Sud/ <i>Korea Rep. of</i>	432	19.218
8	Germania/ <i>Germany</i>	451	18.856
9	Danimarca/ <i>Denmark</i>	357	17.676
10	Russia	435	15.029
11	Arabia Saudita/ <i>Saudi Arabia</i>	102	14.641
12	<b>ITALIA/<i>Italy</i></b>	<b>371</b>	<b>13.917</b>
13	Canada	138	13.291
14	Malesia/ <i>Malaysia</i>	209	12.339
15	India	150	11.088
16	Iran	56	10.488
17	Turchia/ <i>Turkey</i>	358	9.743
18	Regno Unito/ <i>United Kingdom</i>	183	8.997
19	Taiwan	86	8.298
20	Belgio/ <i>Belgium</i>	76	7.989
21	Hong Kong	152	7.825
22	Emirati Arabi Uniti/ <i>UAEs</i>	189	6.572
23	Indonesia	357	6.027
24	Oman	26	5.316
25	Svezia/ <i>Sweden</i>	157	4.890
26	Qatar	44	4.285
27	Kuwait	38	4.282
28	Israele/ <i>Israel</i>	48	3.470
29	Cipro/ <i>Cyprus</i>	64	2.328
30	Angola	29	2.200
	Altri/ <i>Others</i>	1.372	32.061
	<b>TOTALE <i>TOTAL</i></b>	<b>10.530</b>	<b>550.225</b>

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

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



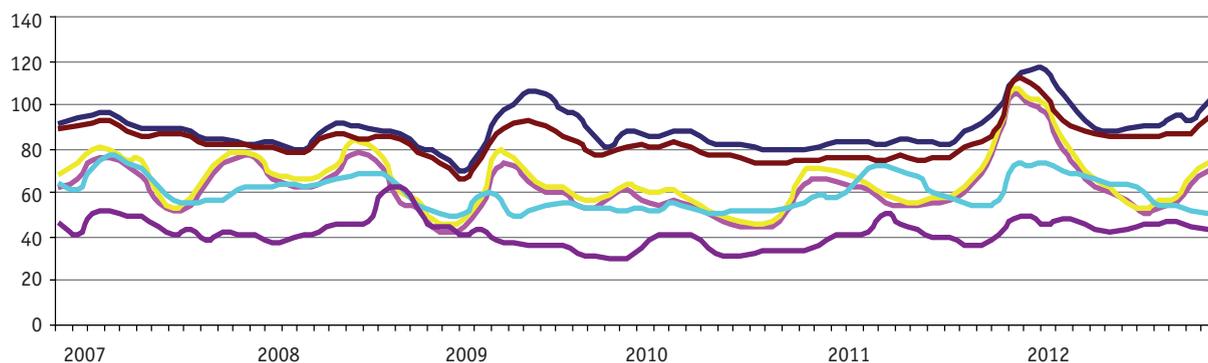
## Andamento dei noli delle navi cisterna *Tanker ships charter market performance*



Media annuale ultimi 5 anni *Annual average last 5 years*

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

US\$/t



Fonte/Source: Clarkson Research Studies

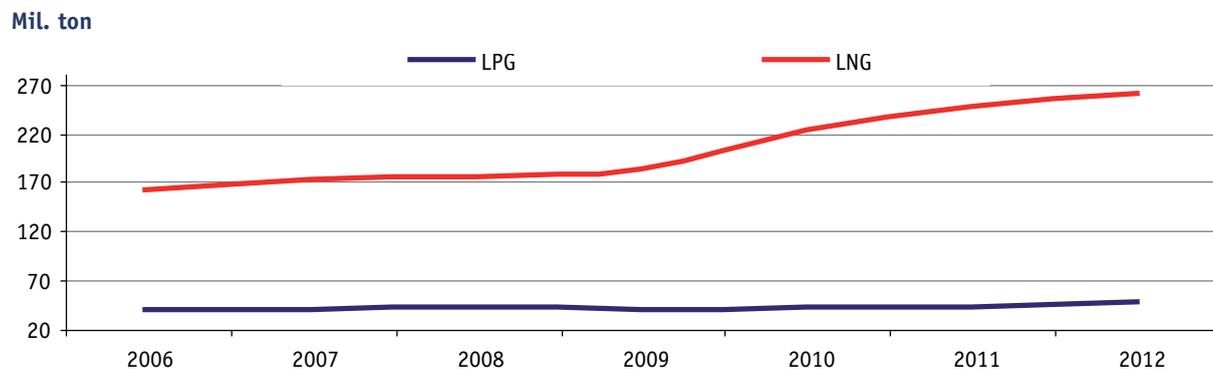
## Flotta mondiale per il trasporto di LNG e LPG *World LNG and LPG fleet*

	LNG						LPG					
	31.12.2011			31.12.2012			31.12.2011			31.12.2012		
	N.	Mil. dwt	000 m <sup>3</sup>	N.	Mil. dwt	000 m <sup>3</sup>	N.	Mil. dwt	000 m <sup>3</sup>	N.	Mil. dwt	000 m <sup>3</sup>
Flotta <i>Existing fleet</i>	373	29,0	52,9	372	29,0	53,2	1.213	15,1	19,6	1.236	15,3	19,9
Ordini ai cantieri <i>Orderbook</i>	57	4,63	8,8	86	7,1	13,6	94	1,26	1,7	97	2,11	2,8
Consegne di nuove navi <i>Deliveries</i>	16	1,01	1,8	3	0,18	0,3	54	0,54	0,7	43	0,34	0,4
Demolizioni <i>Demolition sales</i>	3	0,15	0,2	4	0,14	0,1	19	0,31	0,4	19	0,09	0,1

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



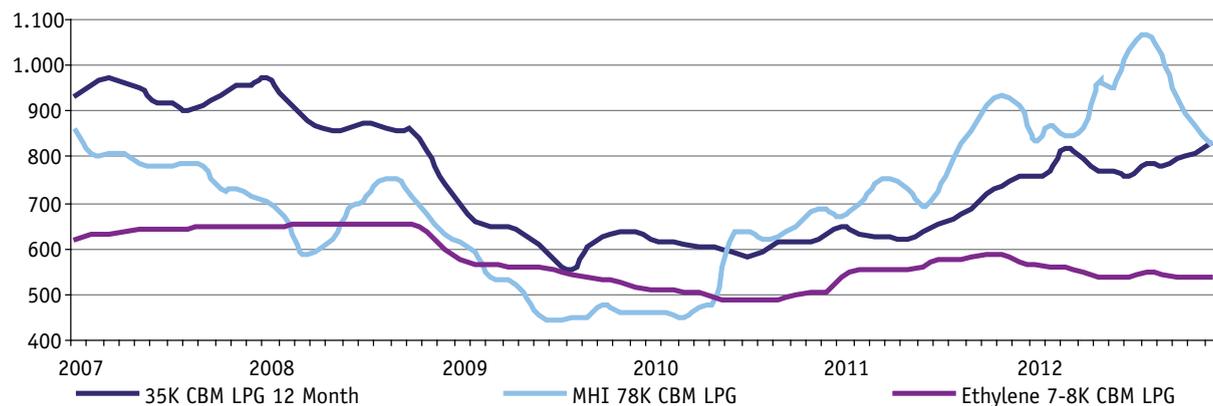
## Traffico marittimo di LNG e LPG *Maritime traffic of LNG and LPG*



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

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

Months Timecharter Rates, \$000/Month



Fonte/Source: Clarkson Research Studies

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

	31.12.2011		31.12.2012	
	N.	Mil. dwt	N.	Mil. dwt
Flotta/Existing fleet	8.902	615,5	9.490	679,2
Ordini ai cantieri/Orderbook	2.814	232,5	1.711	136,2
Consegne di nuove navi/Deliveries	1.189	98,5	1.185	97,8
Demolizioni/Demolition sales	397	23,5	557	32,9

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



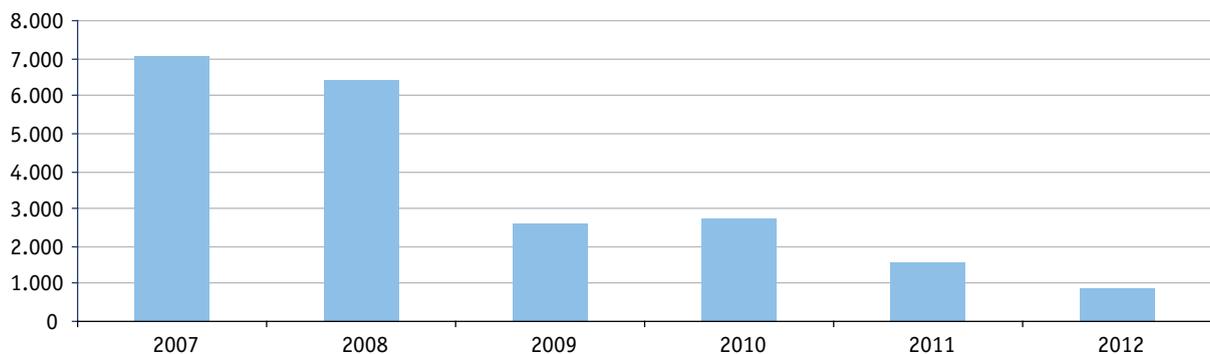
## Principali flotte mondiali di navi portarinfuse *World leading bulk carrier fleets*

	Paesi/Countries	N.	000 dwt
1	Giappone/Japan	1646	139.369
2	Grecia/Greece	1672	128.365
3	Cina/China	1638	105.715
4	Corea del Sud/Korea Rep. Of	517	50.029
5	Germania/Germany	410	28.622
6	Taiwan	320	24.972
7	Hong Kong	300	20.029
8	Singapore	228	17.663
9	USA	213	17.118
10	Turchia/Turkey	304	15.919
11	India	180	11.339
<b>12</b>	<b>ITALIA/ITALY</b>	<b>154</b>	<b>10.901</b>
13	Norvegia/Norway	185	10.784
14	Brasile/Brazil	40	9.088
15	Israele/Israel	54	8.272
16	Danimarca/Denmark	118	6.266
17	Belgio/Belgium	51	5.349
18	Canada	97	3.584
19	Iran	59	3.256
20	Polonia/Poland	81	3.030
21	Indonesia	115	2.847
22	Vietnam	174	2.799
23	Emirati Arabi Uniti/UAE	56	2.780
24	Regno Unito/UK	46	2.220
25	Russia	117	2.123
26	Ucraina/Ukraine	33	2.104
27	Croazia/Croatia	44	2.027
28	Monaco	31	1.975
29	Svizzera/Switzerland	47	1.915
30	Tailandia/Thailand	51	1.847
	Altri/Others	478	20.062
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>9.459</b>	<b>662.370</b>

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

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

## Baltic dry index



Media annuale ultimi 5 anni / *Annual average last 5 years*



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

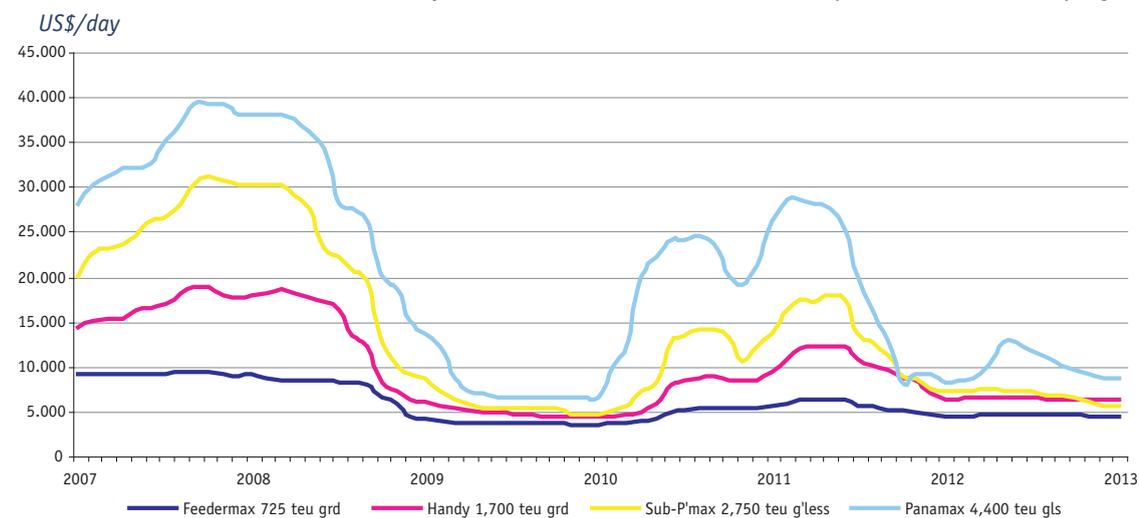
	Paesi/Countries	N.	GT	TEU
1	Germania/Germany	1.740	55.546.127	65.621.681
2	Giappone/Japan	317	14.521.168	15.890.490
3	Danimarca/Denmark	243	13.897.483	15.896.778
4	Grecia/Greece	261	11.618.978	13.354.639
5	Cina/China	342	10.877.578	12.439.546
6	Svizzera/Switzerland	171	9.900.135	11.237.804
7	Taiwan	209	8.226.587	9.051.099
8	Francia/France	117	7.857.838	8.607.689
9	Singapore	162	5.179.301	6.097.312
10	Corea del Sud/Korea Rep. Of	155	5.113.421	5.889.067
11	Canada	75	4.592.221	5.227.444
12	Regno Unito/UK	82	4.233.778	4.682.275
13	USA	97	3.126.772	3.435.294
14	Hong Kong	67	2.510.710	2.883.994
15	Israele/Israel	39	2.081.796	2.416.648
16	Kuwait	25	2.073.711	2.194.348
17	Cipro/Cyprus	47	1.339.846	1.585.223
18	Cile/Chile	19	1.210.110	1.321.251
19	Indonesia	144	1.120.751	1.477.388
20	Iran	26	1.003.392	1.209.987
21	Turchia/Turkey	62	829.044	1.034.682
22	Norvegia/Norway	21	582.796	630.638
23	Paesi Bassi/Netherlands	52	509.846	643.088
24	Tailandia/Thailandia	38	502.915	653.412
25	Russia	24	319.998	378.832
26	Emirati Arabi Uniti/UAE	21	277.198	351.883
27	Spagna/Spain	5	253.770	272.330
28	Belgio/Belgium	10	220.092	278.498
29	Australia	4	215.441	244.892
30	Vietnam	27	202.345	268.455
	Altri/Others	371	9.449.758	10.751.428
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>4.973</b>	<b>179.394.906</b>	<b>206.028.095</b>

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

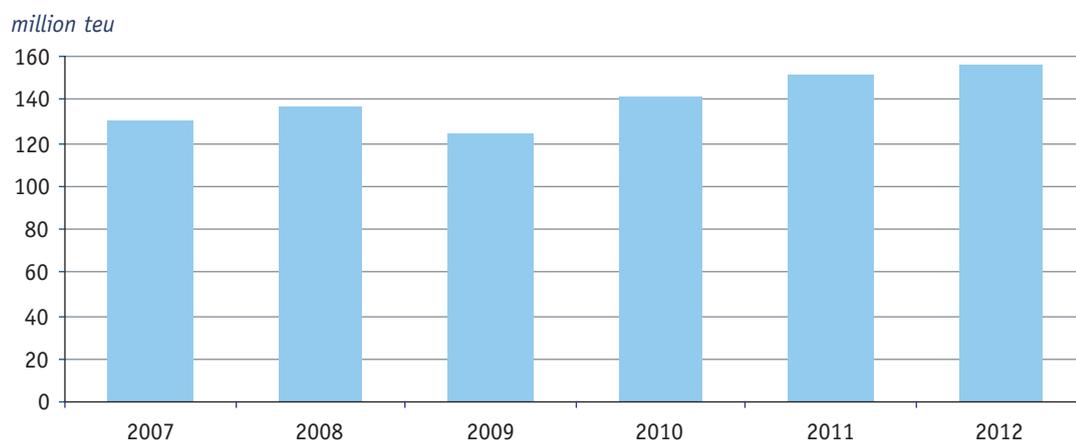
Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*



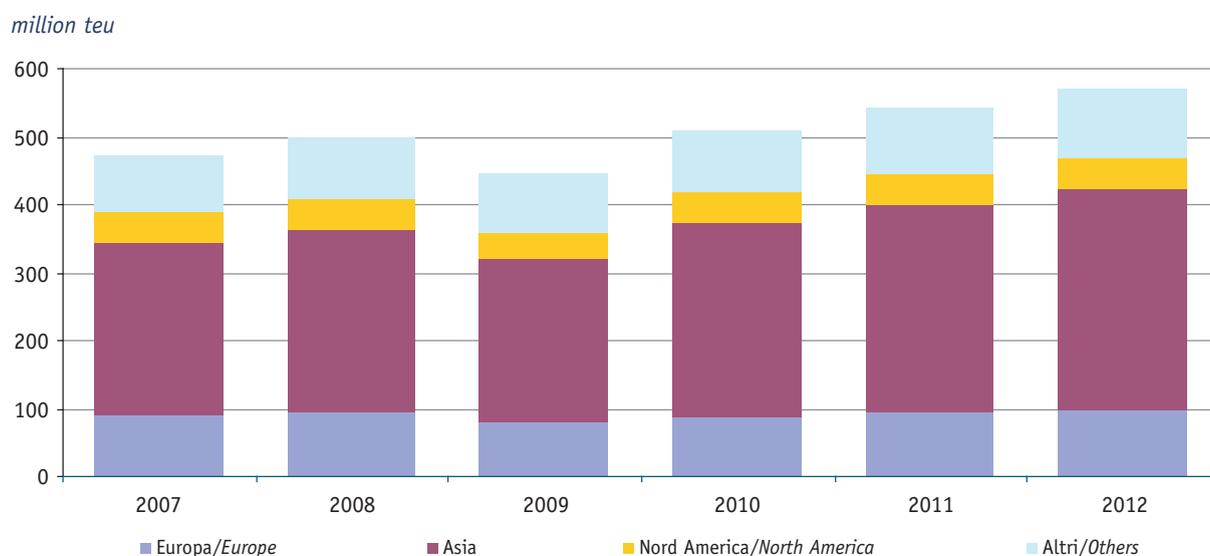
## Andamento dei noli delle navi portacontenitori *Container ships charter market performance*



## Traffico mondiale di contenitori *World container traffic*



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



## Principali flotte mondiali di navi traghetto passeggeri/merci World leading Passenger Ro-Ro cargo fleets

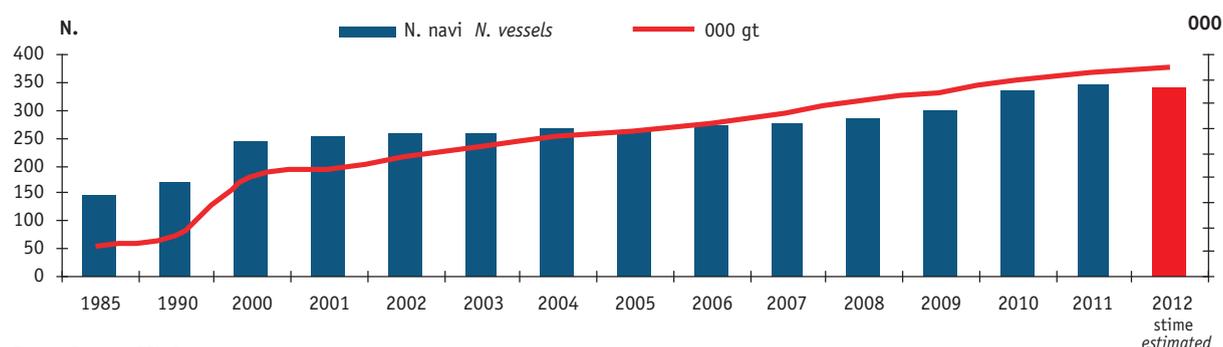
	Paesi/Countries	Bandiera nazionale National Flag		Bandiera estera Foreign Flag		Totale Total	
		N.	000 GT	N.	000 GT	N.	000 GT
1	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>124</b>	<b>1.803</b>	<b>25</b>	<b>541.693</b>	<b>149</b>	<b>2.422</b>
2	Giappone/Japan	122	828	10	161	132	989
3	Svezia/Sweden	15	388	18	579	33	966
4	Francia/France	35	737	13	216	48	953
5	Grecia/Greece	77	715	20	228	97	943
6	Cina/China, PR of	50	730	18	176	68	907
7	Estonia	13	252	13	451	26	703
8	Regno Unito/UK	39	444	11	212	50	656
9	Danimarca/Denmark	26	281	14	333	40	614
10	Norvegia/Norway	111	528	3	54	114	582
11	Spagna/Spain	26	454	4	67	30	520
12	Germania/Germany	0	0	36	483	36	483
13	Finlandia/Finland	12	247	6	139	18	386
14	Canada	54	368	2	6	56	374
15	Korea del Sud/Korea Rep. of	17	139	9	187	26	327
16	USA	50	211	5	65	55	276
17	Indonesia	64	266	0	0	64	266
18	Filippine/Philippines	50	227	0	0	50	227
19	Russia	7	76	6	108	13	185
20	Irlanda/Ireland	0	0	7	183	7	183
	Altri/Others	196	1.247	46	564	242	1.812
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>1.088</b>	<b>9.942</b>	<b>266</b>	<b>4.830</b>	<b>1.354</b>	<b>14.773</b>

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

Incl. Passenger/Ferry, Passenger Ro-Ro cargo, Passenger Ro-Ro Cargo Ferry

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati ISL Brema, Clarkson Research Services Limited  
Confitarma processing of ISL Bremen data, Clarkson Research Services Limited

## Evoluzione della flotta crocieristica mondiale *World cruise fleet evolution*



Fonte/Source: ISL Brema



# La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

## European shipping and Eu maritime policy

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

31 dicembre 2012 *December 31<sup>st</sup>, 2012*

	Paesi/Countries	Bandiera/Flag Navi/Ships > 100 gt			Nazionalità/Nationality Navi/Ships > 1.000 gt		
		N.	gt	dwt	N.	gt	dwt
1	Malta	1.764	44.168.107	68.310.453	19	74.749	43.700
2	Grecia/Greece	1.343	41.140.885	72.867.494	3.321	136.061.494	236.603.293
3	Cipro/Cyprus	1.013	20.038.519	30.804.788	226	5.542.510	7.492.157
4	<b>ITALIA/Italy</b>	<b>1.650</b>	<b>18.510.425</b>	<b>20.961.940</b>	<b>822</b>	<b>18.861.365</b>	<b>24.124.194</b>
5	Regno Unito/United Kingdom	1.535	16.921.624	17.213.898	1.208	43.317.650	58.439.224
6	Germania/Germany	778	13.299.635	14.624.157	3.907	93.966.217	127.007.774
7	Danimarca/Denmark	813	11.562.293	13.510.207	990	29.495.615	39.265.360
8	Paesi Bassi/Netherlands	1.366	7.470.999	7.262.063	977	8.679.403	9.252.275
9	Francia/France	788	5.921.321	6.553.236	496	11.215.686	10.731.226
10	Belgio/Belgium	247	4.118.011	5.389.297	273	9.449.774	13.901.295
11	Spagna/Spain	1.223	2.924.929	2.277.932	343	3.546.471	3.833.166
12	Svezia/Sweden	413	2.853.626	1.351.000	310	7.105.948	6.551.971
13	Finlandia/Finland	284	1.812.955	1.310.916	133	2.378.131	1.925.426
14	Portogallo/Portugal	463	1.443.796	1.547.480	59	623.197	917.816
15	Lussemburgo/Luxembourg	157	1.209.974	523.655	18	700.372	1.311.624
16	Lituania/Lithuania	92	382.167	287.902	50	228.999	244.057
17	Estonia	104	316.858	57.066	79	856.870	285.520
18	Irlanda/Irish Republic	246	213.261	217.510	65	461.812	475.579
19	Bulgaria	78	193.408	240.081	57	815.576	1.270.733
20	Lettonia/Latvia	121	155.141	37.131	66	773.822	1.138.666
21	Polonia/Poland	179	107.140	35.862	117	1.985.875	2.846.498
22	Romania	78	92.830	44.355	43	490.571	674.298
23	Slovacchia/Slovakia	1	2.569	3.363	-	0	0
24	Slovenia	6	2.283	0	20	480.328	713.471
25	Austria	0	0	0	3	28.707	45.838
26	Repubblica Ceca/Czech Republic	0	0	0	1	2.882	4.380
	Registro di Gibilterra/Gibraltar Register	321	3.251.550	3.637.360	0	0	0
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>15.063</b>	<b>198.114.306</b>	<b>269.069.146</b>	<b>13.603</b>	<b>377.144.024</b>	<b>549.099.541</b>
	% sul totale mondiale/% on world total	14	15	17	29	36	36

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



**Commercio dell'Unione europea per sistema di trasporto** *Eu trade by system of transport*  
Gennaio-Dicembre 2012 *January-December, 2012*

	Importazioni <i>Import</i>		Esportazioni <i>Export</i>		Totale <i>Total</i>	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Mare/Sea	1.193.725.132	74	478.729.107	78	1.672.454.239	75
Treno/Rail	63.053.845	4	20.941.083	3	83.994.928	4
Strada/Road	55.844.753	3	87.241.015	14	143.085.768	6
Aria/Air	3.436.944	0	9.931.273	2	13.368.217	1
Idrovie/Inland waterways	10.945.922	1	8.928.644	1	19.874.566	1
Altri/Others	291.044.166	18	6.780.065	1	297.824.231	13
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>1.618.050.762</b>	<b>100</b>	<b>612.551.187</b>	<b>100</b>	<b>2.230.601.949</b>	<b>100</b>

Fonte/Source: Eurostat 2013

**Importazioni dell'Unione europea per sistema di trasporto**  
*European Union imports by system of transport*

	Totale <i>Total</i>		Mare <i>Sea</i>		Treno <i>Rail</i>		Strada <i>Road</i>		Aereo <i>Air</i>		Idrovie <i>Inland Waterways</i>		Altri <i>Others</i>	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Austria	25.447.334		3.958.215	16	1.383.029	5	2.752.516	11	43.470	0	2.737.678	11	14.572.426	57
Belgio/Belgium	76.657.614		58.417.502	76	222.606	0	3.943.367	5	176.321	0	3.492.341	5	10.405.477	14
Bulgaria	14.391.635		11.066.711	77	280.911	2	1.865.268	13	5.912	0	1.170.833	9	2.000	0
Cipro/Cyprus	1.838.797		1.835.390	100	0	0	530	0	2.718	0	0	0	159	0
Danimarca/Denmark	19.828.612		16.571.688	84	7.444	0	728.372	4	43.916	0	0	0	2.477.192	12
Estonia	3.075.801		950.187	31	1.126.930	37	584.852	19	17.179	1	0	0	396.653	13
Finlandia/Finland	33.214.905		21.898.410	66	5.907.973	18	2.269.332	7	20.460	0	490.068	1	2.628.662	8
Francia/France	140.753.079		129.467.506	92	44.400	0	4.203.672	3	331.278	0	257.096	0	6.449.127	5
Germania/Germany	231.602.974		129.726.318	56	1.007.504	0	10.861.274	5	887.030	0	435.597	0	88.685.251	38
Grecia/Greece	32.422.226		28.567.690	88	82.873	0	876.540	3	11.217	0	0	0	2.883.906	9
Irlanda/Ireland	12.101.592		12.044.427	100	208	0	10.498	0	42.952	0	0	0	3.507	0
<b>ITALIA/Italy</b>	<b>210.775.140</b>		<b>169.838.703</b>	<b>81</b>	<b>987.342</b>	<b>0</b>	<b>3.756.720</b>	<b>2</b>	<b>203.736</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>35.988.639</b>	<b>17</b>
Lettonia/Latvia	4.904.397		1.363.422	28	2.168.439	44	328.726	7	2.698	0	0	0	1.041.112	21
Lituania/Lithuania	17.667.600		10.463.346	59	4.280.723	24	646.099	4	2.685	0	7.359	0	2.267.388	13
Lussemburgo/Luxembourg	148.813		70.990	48	23.601	16	34.935	23	18.693	13	0	0	594	0
Malta	394.441		392.289	99	0	0	0	0	1.942	0	0	0	210	0
Paesi Bassi/Netherlands	240.127.471		188.072.080	78	73.495	0	2.605.460	1	437.635	0	1.120.776	0	47.818.025	20
Polonia/Poland	63.290.166		19.106.829	30	20.882.288	33	3.222.947	5	57.373	0	454	0	20.020.275	32
Portogallo/Portugal	25.347.940		25.261.181	100	2.558	0	63.799	0	20.041	0	0	0	361	0
Rep. Ceca/Czech Rep.	20.576.469		79.324	0	7.750.706	38	2.014.844	10	15.189	0	0	0	10.716.406	52
Rep. Slovacca/Slovakia	19.072.271		709.820	4	8.444.805	44	556.986	3	37.912	0	7.930	0	9.314.818	49
Romania	17.906.311		13.196.196	74	2.426.999	14	1.684.489	9	15.764	0	571.076	4	11.787	0
Slovenia	8.887.443		5.020.153	56	500.510	6	2.868.272	32	3.638	0	0	0	494.870	6
Spagna/Spain	164.932.467		151.583.020	92	2.789	0	670.509	0	202.751	0	0	0	12.473.398	8
Svezia/Sweden	34.089.402		26.044.216	76	1.719.976	5	6.007.455	18	74.458	0	0	0	243.297	1
Regno Unito/UK	182.010.215		168.019.519	92	33	0	369.090	0	704.237	0	0	0	12.917.336	7
Ungheria/Hungary	16.585.647		0	0	3.725.703	22	2.918.201	18	55.739	0	654.714	4	9.231.290	56
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>1.618.050.762</b>		<b>1.193.725.132</b>	<b>74</b>	<b>63.053.845</b>	<b>4</b>	<b>55.844.753</b>	<b>3</b>	<b>3.436.944</b>	<b>0,2</b>	<b>10.945.922</b>	<b>1</b>	<b>291.044.166</b>	<b>18</b>

Fonte/Source: Eurostat 2013



## Esportazioni dell'Unione europea per sistema di trasporto

European Union exports by system of transport

	Totale <i>Total</i>		Mare <i>Sea</i>		Treno <i>Rail</i>		Strada <i>Road</i>		Aereo <i>Air</i>		Idrovie <i>Inland Waterways</i>		Altri <i>Others</i>	
	tonn.	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	
Austria	10.676.313	3.919.073	37	1.948.555	18	4.392.684	41	87.837	1	227.473	2	100.691	1	
Belgio/Belgium	43.966.658	36.179.276	82	591.301	1	4.067.603	9	910.507	2	2.148.162	5	69.809	0	
Bulgaria	11.595.507	8.970.947	77	618.636	5	1.880.495	16	28.193	0	70.755	1	26.481	0	
Cipro/Cyprus	781.050	768.920	98	0	0	24	0	12.106	2	0	0	0	0	
Danimarca/Denmark	7.729.956	5.929.702	77	3.577	0	1.088.571	14	65.969	1	19	0	642.118	8	
Estonia	3.778.279	2.377.324	63	753.847	20	584.688	15	62.330	2	0	0	90	0	
Finlandia/Finland	16.452.377	13.145.557	80	671.331	4	2.515.333	15	102.551	1	1.195	0	16.410	0	
Francia/France	53.983.996	42.155.117	78	430.557	1	8.520.721	16	1.135.871	2	682.940	1	1.058.790	2	
Germania/Germany	87.856.238	55.616.977	63	4.606.146	5	21.166.351	24	1.485.837	2	2.192.530	2	2.788.397	3	
Grecia/Greece	22.464.444	19.558.185	87	176.188	1	2.417.938	11	296.856	1	3	0	15.274	0	
Irlanda/Ireland	2.956.115	2.488.897	84	915	0	23.543	1	441.196	15	0	0	1.564	0	
<b>ITALIA/Italy</b>	<b>61.130.987</b>	<b>51.573.031</b>	<b>84</b>	<b>909.747</b>	<b>1</b>	<b>7.478.153</b>	<b>12</b>	<b>1.054.906</b>	<b>2</b>	<b>67</b>	<b>0</b>	<b>115.083</b>	<b>0</b>	
Lettonia/Latvia	4.195.788	2.601.414	62	891.443	21	649.958	15	52.508	1	0	0	465	0	
Lituania/Lithuania	7.094.744	3.207.225	45	1.724.854	24	1.963.771	28	44.054	1	0	0	154.840	2	
Lussemburgo/Luxembourg	1.152.678	876.742	76	104.022	9	164.016	14	5.495	0	2.231	0	172	0	
Malta	1.369.501	1.365.440	100	0	0	0	0	4.055	0	0	0	6	0	
Paesi Bassi/Netherlands	67.926.219	60.822.157	90	130.770	0	4.135.323	6	323.933	0	2.414.179	4	99.857	0	
Polonia/Poland	17.761.007	7.515.302	42	2.660.380	15	7.381.126	42	43.393	0	6.359	0	154.447	1	
Portogallo/Portugal	12.542.911	11.765.027	94	6.432	0	198.576	2	571.097	5	0	0	1.779	0	
Rep. Ceca/Czech Rep.	4.598.147	1.183.185	26	1.292.040	28	1.996.380	43	116.894	3	1.810	0	7.838	0	
Rep. Slovacca/Slovakia	2.564.812	415.307	16	1.210.051	47	903.113	35	9.240	0	25.678	1	1.423	0	
Romania	16.481.885	13.104.357	80	748.975	5	1.913.319	12	40.906	0	632.998	4	41.330	0	
Slovenia	4.201.084	1.776.162	42	90.948	2	2.254.566	54	6.024	0	0	0	73.384	2	
Spagna/Spain	65.284.282	60.037.564	92	38.140	0	2.385.152	4	2.244.566	3	3.374	0	575.486	1	
Svezia/Sweden	32.953.405	26.236.088	80	585.831	2	5.410.821	16	107.812	0	13	0	612.840	2	
Regno Unito/UK	46.242.724	45.140.131	98	1.961	0	496.999	1	600.742	1	0	0	2.891	0	
Ungheria/Hungary	4.810.080	0	0	744.436	15	3.251.791	68	76.395	2	518.858	11	218.600	5	
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>612.551.187</b>	<b>478.729.107</b>	<b>78</b>	<b>20.941.083</b>	<b>3</b>	<b>87.241.015</b>	<b>14</b>	<b>9.931.273</b>	<b>2</b>	<b>8.928.644</b>	<b>1</b>	<b>6.780.065</b>	<b>1</b>	

Fonte/Source: Eurostat 2012



## Movimento container nei principali porti europei

### Containers movement in the major European ports

Porti Ports	2012 TEU	2011 TEU	2010 TEU	2009 TEU	Var. % 2012/11	Var. % 2012/10	Var. % 2012/09
1 Rotterdam	11.900.000	11.876.921	11.100.000	9.743.290	0,19	7,21	22,14
2 Amburgo	8.900.000	9.000.000	7.900.000	7.010.000	-1,11	12,66	26,96
3 Anversa	8.629.992	8.600.000	8.500.000	7.309.639	0,35	1,53	18,06
4 Bremerhaven	6.115.211	5.915.487	4.880.000	4.578.641	3,38	25,31	33,56
5 Gioia Tauro	2.720.000	2.304.992	2.851.261	2.857.438	18,00	-4,60	-4,81
6 Felixstowe*	3.700.000	3.519.000	3.400.000	3.090.000	5,14	8,82	19,74
7 Algeciras	4.070.791	3.500.000	2.806.884	3.042.782	16,31	45,03	33,79
8 Le Havre	2.300.000	2.220.000	2.400.000	2.200.000	3,60	-4,17	4,55
9 Valencia	4.093.318	4.327.371	4.206.937	3.653.890	-5,41	-2,70	12,03
10 Barcellona	1.756.429	2.000.000	1.945.733	1.800.662	-12,18	-9,73	-2,46
11 Pireo	2.709.000	1.680.133	878.083	664.895	61,24	208,51	307,43
12 Genova	2.064.806	1.847.102	1.758.858	1.533.627	11,79	17,39	34,64
13 Southampton	1.500.000	1.563.040	1.500.300	1.410.000	-4,03	0,00	6,38
14 Malta	2.440.050	2.267.270	2.277.200	2.165.870	7,62	7,15	12,66
15 Zeebrugge	1.933.140	2.222.000	2.500.000	2.187.616	-13,00	-22,67	-11,63
16 La Spezia	1.247.218	1.307.000	1.285.155	1.046.063	-4,57	-2,95	19,23
17 Marsiglia*	1.062.408	940.000	953.435	882.580	13,02	11,43	20,38
18 Taranto	271.982	604.404	581.936	741.428	-55,00	-53,26	-63,32
19 Livorno	549.000	637.798	628.489	592.050	-13,92	-12,65	-7,27
20 Cagliari	621.536	614.000	629.340	736.984	1,23	-1,24	-15,66
21 Napoli	546.818	526.768	534.432	515.868	3,81	2,32	6,00
22 Venezia	428.000	458.363	393.913	369.474	-6,62	8,65	15,84
23 Trieste	400.000	393.000	281.629	277.245	1,78	42,03	44,28
24 Salerno	170.312	245.000	234.809	269.300	-30,48	-27,47	-36,76
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>70.130.011</b>	<b>68.569.649</b>	<b>64.428.394</b>	<b>58.679.342</b>	<b>2,28</b>	<b>8,85</b>	<b>19,51</b>
<b>Totale North Range</b>	35.545.203	35.392.408	32.380.000	28.641.570	0,43	9,78	24,10
<b>Totale porti italiani</b>	<b>9.019.672</b>	<b>8.938.427</b>	<b>9.179.822</b>	<b>8.939.477</b>	<b>0,91</b>	<b>-1,74</b>	<b>0,90</b>
% Totale porti italiani su Totale North Range	<b>25,38</b>	<b>25,26</b>	<b>28,35</b>	<b>31,21</b>			

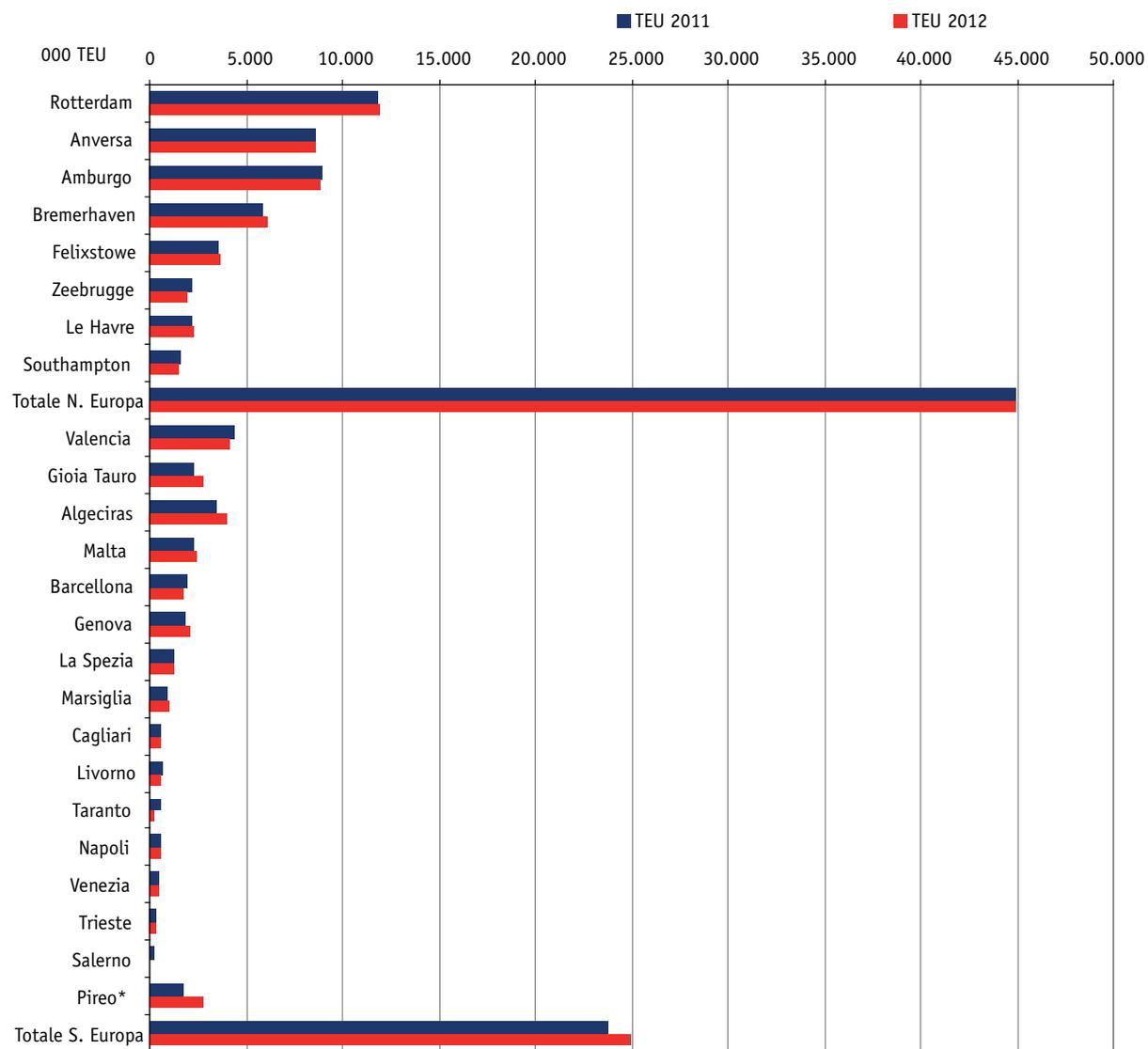
\*Stime/Estimated

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



## Confronto tra porti del Nord Europa e del Sud Europa

### Northern and Southern European ports comparison



\*Stime/Estimated

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



## Il lavoro a bordo e la formazione

### *On board labour and training*

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

*Estimated jobs on board Italian ships*

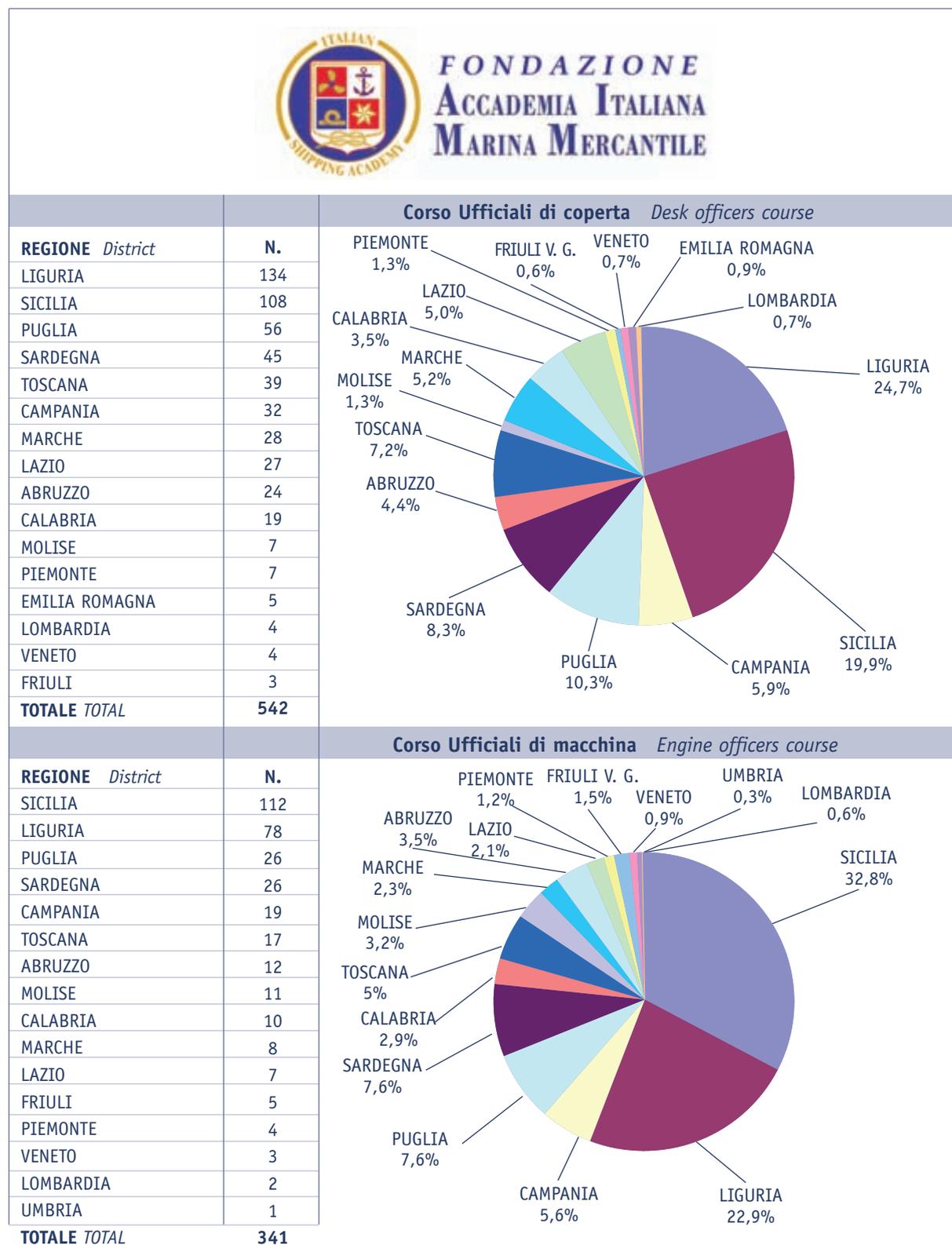
Navi oltre le 100 gt *Ships of 100 gt and over*

<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO</b> <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	<b>5.650</b>
Petroliere <i>Oil tankers</i>	2.575
Gasiere <i>Gas tankers</i>	485
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	2.195
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	395
<b>NAVI DA CARICO SECCO</b> <i>DRY CARGO SHIPS</i>	<b>4.630</b>
Carico generale <i>General cargo</i>	670
Portacontaineri <i>Container ships</i>	420
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	2.420
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	1.120
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI</b> <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	<b>25.150</b>
Crociera <i>Cruise</i>	15.985
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	570
Traghetti <i>Ferries</i>	7.630
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	965
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI</b> <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	<b>3.100</b>
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	2.140
Altri tipi di navi <i>Others</i>	960
<b>TOTALE</b> <i>TOTAL</i>	<b>38.530</b>
di cui: personale alberghiero <i>of which hotel staff</i>	14.800

Fonte/Source: Confitarma



**Allievi ufficiali ammessi all'Accademia dal 2005 al 2013 per regione di provenienza**  
*Cadets admitted in Academy and their region of origin, 2005-2013*



Fonte/Source: Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile

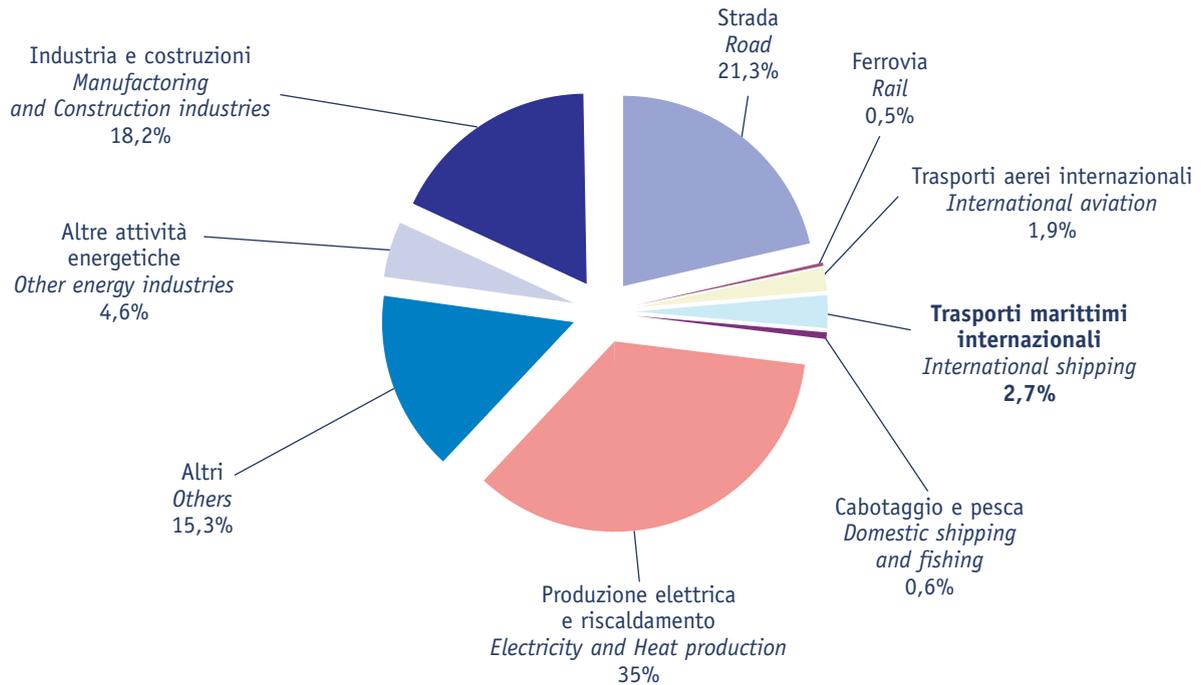


# La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione

## Environmental protection and shipping safety

### Quota del trasporto marittimo sulle emissioni globali di CO<sub>2</sub>

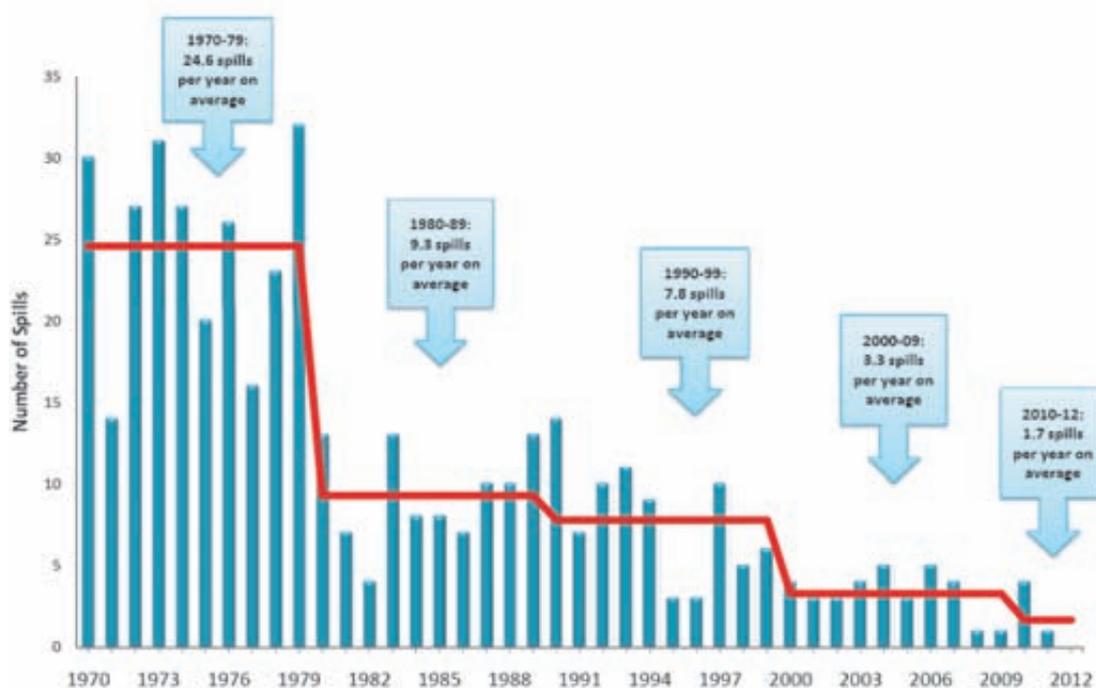
CO<sub>2</sub> shipping emissions compared with global total emissions



Fonte/Source: IMO

### Sversamenti di petrolio dal 1970 al 2012

Number of spills from 1970 to 2012



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



## Convenzione internazionale per il controllo e la gestione dell'acqua di zavorra e dei sedimenti: requisiti minimi

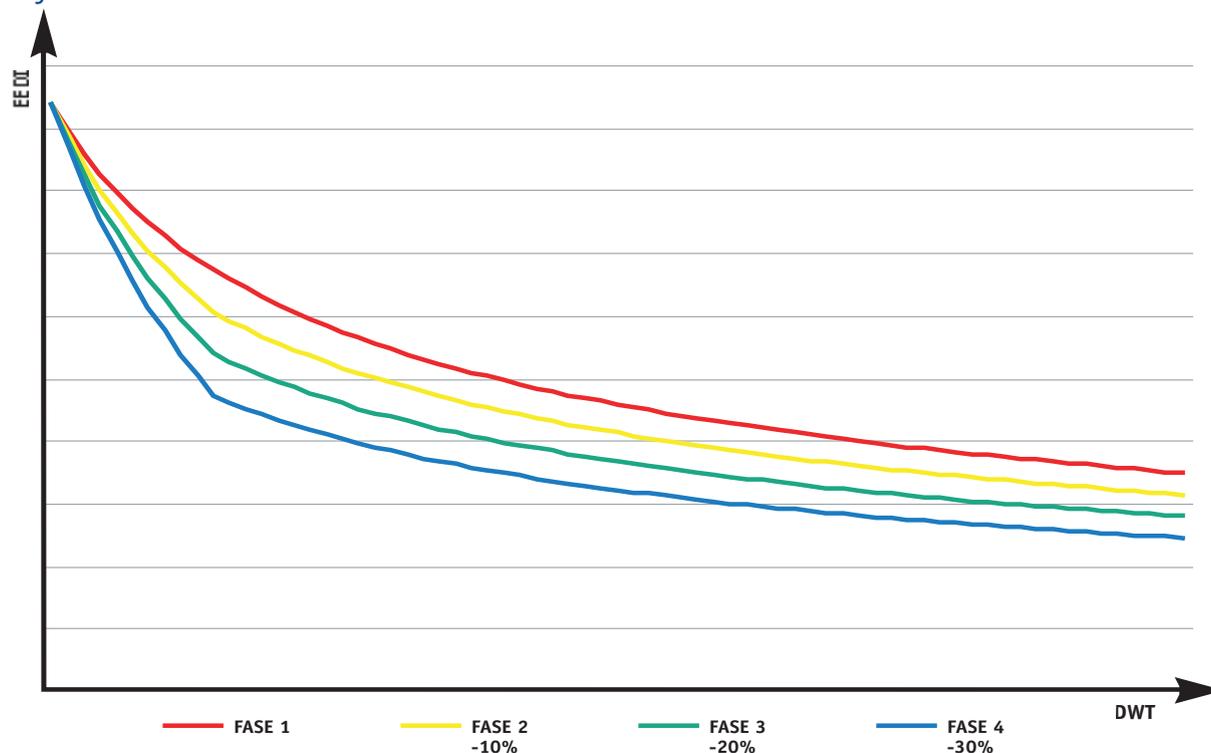
### Minimum requirements of Ballast Water Management Convention

Impostazione chiglia <i>Ship keel Laying</i>	Capacità acqua zavorra <i>Ballast Water Capacity (BWC)</i>	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Prima/before 1.1.2009	1.500 < BWC < 5.000						(*)			
	BWC < 1.500; BWC > 5.000								(*)	
1.1.2009-31.12.2009	BWC < 5.000			(1)						
	BWC > 5.000								(*)	
1.1.2009-31.12.2009	BWC < 5.000		(**)							
	BWC > 5.000		(***)						(*)	
dopo/after 1.1.2012	Qualsiasi BWC / Any BWC				(**)					
<b>Legenda</b>		<p>(1) Navi costruite nel 2009 e con BWC inferiore a 5.000 m<sup>3</sup> non è richiesto un sistema di trattamento fino alla seconda visita annuale, ma non più tardi del 31 dicembre 2011. <i>Ship constructed in 2009 and with a BWC less than 5.000 m<sup>3</sup> are not required to comply with Ballast Water Treatment until their second annual survey, but not later than 31 Dicembre 2011.</i></p> <p>(*) Non più tardi della prima visita intermedia o di rinnovo (quale sia prima) dopo la data anniversaria di consegna nave nell'anno di rispondenza allo standard applicabile (2014 o 2016). <i>Not later than the first intermediate or renewal survey, whichever occurs first, after the anniversary date of delivery of the ship (2014 or 2016).</i></p> <p>(**) La nave è costruita con l'impianto per il trattamento delle acque di zavorra. <i>The ship is constructed with a Ballast Water Treatment Plant.</i></p> <p>(***) La nave può essere costruita senza l'impianto per il trattamento delle acque di zavorra. <i>The ship can be constructed without Ballast Water Treatment Plant.</i></p>								
	Ricambio acqua zavorra <i>Ballast Water Exchange</i>									
	Sistema di trattamento <i>Ballast Water Treatment</i>									

Fonte/Source: IMO

## Linee di riferimento EEDI

### Reference lines EEDI



Fonte/Source: IMO



# The Council Report to the Annual General Meeting

## CONTENTS

### **81 Introduction by Paolo d'Amico, President of Confindustria**

#### **82 The Italian merchant marine in 2012**

- 82 The cruise sector and tourism from the sea
- 83 Size and composition of the fleet
- 83 Naval investment and fleet renewal
- 83 Shipowners and finance
- 85 Italian foreign trade
- 85 Regulatory streamlining, simplification and innovation
- 86 Piracy and security
- 87 Cabotage and bunkering services
- 87 The maritime network, ports and logistics in Italy

#### **92 International navigation and maritime traffic**

- 92 The world fleet
- 93 Worldwide shipbuilding
- 93 Maritime markets

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

- 95 The European fleet
- 95 EU foreign trade
- 95 Traffic trends in European ports
- 95 Single Market Act II – Together for New Growth
- 96 *Horizon 2020*
- 96 State aid
- 96 Clean energy for transport
- 97 Infrastructure
- 97 External relations
- 97 Ratification of international Conventions

#### **97 Employment on board and training**

- 97 Maritime employment
- 98 Industrial and labour relations
- 99 Health and safety of the work on board ships
- 99 Education and training

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

- 100 Emissions
- 101 Ballast water
- 101 Issuing/renewal of licences and radio safety certificates
- 101 Safe navigation

#### **102 Young Shipowners**



## Introduction by Paolo d'Amico, President of Confitarma

An old seafaring tradition requires bad news to be always made up for by good news. Certainly, in such a demanding year as 2012, finding a balance is not an easy task, but I believe that recalling positive events to which right relevance is not always attached is a useful exercise.

We have experienced four years of severe world economic and financial crisis, to which recession and political stalemate add in Italy.

Furthermore the depressed freight market, the increase of fuel prices and the new environmental protection rules have influenced the decision taken by many shipowners, first and foremost Italian, to invest in building low fuel consumption and low emission vessels. According to the Italian Naval Register (RINA), 95% of the 30 Italian ships ordered since January 1, 2012 meet these new building standards and characteristics.

It is a fact that the Italian fleet keeps on growing and the new ships are ever more technologically advanced and environmental-friendly: in a cyclical market such as the maritime one, these are fundamental requirements in view of recovery, which we hope will materialize in the near future.

Some good signs can be perceived. According to the Research Centre of Confindustria (the Italian Entrepreneurs' Association), in 2013 the *Brent* oil price is expected to decrease and level off at 103 U.S. dollars per barrel as against 112 U.S. dollars in 2012, and then stabilize at 100 U.S. dollars in 2014. Estimates foresee that world trade will increase by 1.9% in 2012, by 2.1% in 2013 and by 5.4% in 2014. As early as the last quarter of 2012, an increase of dry *commodity* imports was recorded by China and India to the benefit of maritime markets.

In Italy, as a result of the early end of the legislature, many measures expected by shipowners could not complete their legislative *circuit*. In particular, in the general political confusion experienced by Italy last year, the shipowners' industry had to face the ongoing fragmentation of specific sectoral competences, which are distributed in various Ministries without them having appropriate knowledge of the matter. Inevitably this entails ever longer response and reaction times, which are not consistent with international market rules.

In a difficult general context, however, Confitarma reached all possible results and preserved the already acquired rules and regimes to ensure the Italian fleet's competitiveness, which in late 2012 had a tonnage equal to 19 million tons, with 66% of the units which are less than 10 years old.

In particular, the long pathway started in 2005 to ensure adequate protection from piracy attacks to the vessels flying the Italian flag and their respective crews made a step forward in March 2013, with the publication of the much-awaited inter-Ministerial Decree regulating the use of security guards on board merchant ships flying the Italian flag transiting in international waters at piracy risk.

This rewards the efforts made by our Association even though we know that there is still much work to do.

However, we are confident and proud of what we have done. This gives us the right energy and enthusiasm to vigorously rise up to the 2013 challenges.



## The Italian merchant marine in 2012

### The cruise sector and tourism from the sea

Since the 1990s the cruise sector has recorded extraordinary development: over the last 20 years, demand has increased five times from 4 million cruise passengers in 1990 to almost 21 million in 2012. Cruise companies are able to sense, with farsightedness, new market requirements, by reinventing offers, itineraries and services and proposing a wide range of options: areas for sport, recreational, cultural and communication activities.

Italy is the core of the European cruise system and its many *records* bear witness to the fundamental role of this sector for the country's economy:

- Italy has a *leading position* in Europe in terms of cruise passengers (1.9 million people, equal to 33% of the European total number of passengers: practically one passenger out of three in Europe leaves from an Italian port);
- Italy is the main destination in Europe with 6.5 million passengers (23% of the European total number of passengers);
- Italy ranks fourth in the world in terms of cruise ship fleets;
- Italy has a *leading position* in the cruise vessel shipbuilding (approximately 10 cruise ships are being built in Italian shipyards);
- Italy is first in Europe in terms of direct and indirect employees in the cruise sector with more than 100,000 jobs, and the cruise industry is always committed to preserving and developing this important wealth of resources;
- Italy is the first in Europe in terms of direct contribution to the economy with 4.5 million euros;
- considering the 10 top Mediterranean ports in terms of boardings, disembarkings and transits, 5 are Italian.

The highest growth *trends* are recorded in Europe, and particularly in the Mediterranean basin, a region which more than others has eroded the Caribbean market share, by recording a 191% growth rate over ten years.

Therefore the cruise industry is really a particular sector characterized by the fact of being in an opposing trend as against all the other economic sectors, and particularly the other sectors of maritime transport and land tourism.

In spite of the world economic crisis and the tragic event occurred in the Giglio Island on January 13, 2012, the cruise sector is one of the main segments of the tourist industry in Europe, with a total contribution to the economy equal to 36.7 billion euros and more than 315,500 jobs ensured by this sector.

The year 2012 ended with a number of cruise passengers in the Italian cruise ports equal to about 10.7 million people. A further 2% increase is expected for 2013, which will bring the number of cruise passengers in Italian ports to exceed 11 million people. It is a positive result also considering the reduction of moorings, which can be explained with the larger average size of ships currently entering our ports.

Currently the regulatory aspects governing the cruise sector, which are mostly linked to safe navigation and environmental protection, are being reviewed carefully with a view to identifying possible improvements to be made at national and International levels, considering that there exist many strict rules regulating maritime navigation and the training of skilled staff.

These aspects, however, are monitored steadily by shipowners and all cruise companies have improved some safety procedures. Thanks to Confitarma' support, Costa Crociere has started a series of contacts with the Administration and has taken seven new initiatives designed to ensure the highest safety *standards* and the strictest compliance with the regulations in force, both before departure and during navigation: These initiatives include the strengthening of procedures to train guests to face emergency cases; the control procedures for the passengers who did not participate in training; a new website section designed to show the safety procedures on board ships; the starting of a system to monitor the route of all fleet ships in real time; the officers' training on a new model to manage the bridge and a series of limits to the bridge access with the obligation of informing the shipowner.

The best safety system cannot make up for and avoid human mistakes. Bearing this in mind, we are studying how to reduce the discretionary power in the procedures on the bridge, thus making any decision more collective. Considering that all ships flying the Italian flag must abide by the Navigation Code, clearly any new procedure shall be agreed upon with the Authorities and shall not be in contrast with our rules and provisions.



More than 2,200 Italian commanders and officers are on board cruise ships, not only Italian but also international ones, whose great professionalism has always been recognized at international level: this is evidenced by the fact that almost 50% of world cruise ships have an Italian commander.

Efforts to enhance Italy's artistic and cultural heritage, as well as a policy to improve the infrastructural system are bound to contribute to the development of tourism in general and the cruise sector in particular.

Besides the cruise industry, which is a case of excellence in the Italian tourist industry, the ferry sector plays a prominent role in goods and passengers' sea transport, by offering travels characterized by very high quality and comfort standards, similar to those offered by cruise ships, as well as having a positive impact on this market segment. Over the last few years, in Europe and Italy, hundreds of thousands passengers have chosen sea transport on routes where in the past the only options were road or air transport.

### Size and composition of the fleet

At the end of 2012 the Italian owned merchant fleet consisted of 1,581 ships for a total gross tonnage of 19,124,000 gt, broken down as follows:

- Ships exceeding 1,000 gt: 794 vessels equivalent to 18,862,481 gt
- Ships from 100 to 999 gt: 787 vessels, equivalent to 261,577 gt

Compared to 2011, a 2% increase was recorded in tonnage and a 2% reduction in the number of vessels, largely due to the sale abroad of old small units for passenger transport.

94% of Italian owned ships, the equivalent of approximately 18 million gt, are entered into the Italian International Register, while 5.7% (1.1 million gt) are entered into the Ordinary Register. A small portion of the Italian owned tonnage temporarily flies a foreign flag (*bareboat charter registration*). On top of it, there is the growing fleet that flies a foreign flag and is controlled by Italian shipowners as a result of an expansion process which has led to the acquisition of important foreign shipping companies in the last few years.

The portion of the fleet controlled by wholly or partially private entities exceeds 99% with a new reduction of the share controlled by public and state entities.

Also in 2012 the Italian fleet proved to be among the youngest in the world, also thanks to the elimination of the oldest units: 66% of the fleet is less than 10 years old, as against 62% of the world fleet; 44% is below 5 years as against 40% of the world fleet. The average age of vessels flying the Italian flag is below 13 years, whereas the average age of the world fleet exceeds 15 years.

### Naval investment and fleet renewal

In 2012, Italian shipowners ordered 43 ships, equivalent to 562,745 gt, from world shipyards, which are expected to be delivered between 2013 and 2015.

From 2003 to 2012, 495 new ships were completed and delivered to Italian shipowners, equivalent to 10.5 million gt approximately, which account for 54% of the current fleet.

In spite of the significant reduction of investment recorded over the last two years, on the whole, from 2007 to 2012 Italian shipowners ordered from Italian and foreign shipyards more than 350 ships for a value of more than 20 billion dollars. During 2012, 25 ships were finished, equivalent to 739,311 gt.

### Shipowners and finance

Since early 2012 Confitarma has started a debate with the Italian banking Association (ABI) and the main Italian banks on the impact that the current negative phase of the *shipping* market has on the financial balances of most Italian shipping companies.

In fact, the massive availability of tonnage stemming from the large increase of orders started in 2006-2008 and the concurrent financial crisis which, over the last few years, has severely hit the credit industry twice (in 2008 with the U.S. *subprime* crisis and in 2010 with the sovereign States' debt crisis) have a negative impact on the *shipping* sector *appeal* for financial backers, that seem to be interested in finding solutions to the most significant exposures, while the *teams* dedicated to the funding for the building of new ships or the reconversion of naval *assets* are decreasing quite frequently.

With a view to remedying what seems to be a real "lukewarm attitude" by credit institutions towards the *shipping* sector, as a result of the prevailing mistrust with respect to a recovery of the



sector in the short term, during the various meetings held with the banking system two fundamental aspects have been raised, which reduce the Italian *shipping* companies' financial risk significantly: the fleet average age, which is much lower than the world *benchmark*, as well as the average size of Italian shipping companies, which is mostly adequate to ensure a sufficiently low operational risk level.

Furthermore, it has also been underlined that, on average, Italian companies have a fleet of 10-15 ships (virtually there are no cases of companies with one or few ships) and that some of them are world *leaders* in niche market segments (*Ro-Ro, Pure Car Truck Carrier, Chemical Carrier, Off-Shore*), while they are all endowed with excellent in-house technical and commercial *know-how*. In other words, it has been stressed that the Italian shipping companies are only *corporate* entities, far from the "mainly financial companies" typical of other countries and systems (KG in Germany, KS in Norway).

On the other side, the banking system has highlighted some problems the solution of which would allow to improve dialogue in the financial restructuring phase. In particular, it hopes for growth in the shipping companies' managerial structure (which currently often prevents them from providing sufficient and appropriate information to face a proactive exchange of views with banks), as well as the shipowners' flexibility in positively viewing *deleveraging* policies and their willingness to intervene on the *equity* component.

Finally, bearing this in mind – and working on the assumption that it is impossible to reach pre-defined forms of agreements aiming at regulating the processes to manage corporate crisis and restructuring – a technical forum has been established with a view to identifying "guidelines", as reference yardsticks for conducting restructuring processes.

The technical working group, which met three times in 2012, has defined shared "General Principles" (*Best Practices*) to be applied in financial restructuring processes, working on the assumption that it is essential to monitor the sector trends over time, as well as put forward action proposals and facilitate the coordination among banks and between banks and companies.

The advisable guidelines to be followed in financial restructuring processes are the following:

- better definition of the companies' *staff* internal tasks and functions (administration, management control, finance and treasury, *internal auditing*);
- appointment of an interim "liaison officer" entrusted with the task of implementing the plan (CRO – *Chief Restructuring Officer*);
- definition of formal procedures designed to mitigate operational and financial risks;
- appointment of trusted financial, industrial and legal *advisors*;
- commitment to promptly establish a joint and concerted discussion "forum" in case of expected financial tensions, by avoiding any form of preferential treatment in favour of particular *stakeholders*;
- rescheduling of the outstanding loans over time periods (2/3 years) consistent with the residual average life cycle of the proprietary fleet, in particular for the companies more focused on the "shipping" activity;
- willingness to limit the margins for interest in the *holiday* period;
- adoption of procedures designed to ensure corporate continuity rather than winding up and liquidation processes;
- in view of financial rebalancing, willingness to assess the use of participatory financial instruments with preferential economic and *governance* rights.

The "forum" works, which will continue in 2013, will be also coupled with enlarged meetings relating to specific technical problems arising from the implementation of recently-enacted regulations affecting restructuring processes.

In fact, the degree of corporate and individual protection of the parties involved in these processes allows to opt for procedures such as those envisaged by articles 67 and 182-*bis* of the Bankruptcy Law, which avoid undermining corporate activities, by also enabling companies to keep on pursuing their strategies and goals while concurrently safeguarding also employment levels.

At the same time, in more complex cases, the new article 186-*bis* ("Voluntary arrangement with creditors with corporate continuity") has changed this procedure: in the past, it was merely oriented to wind up and liquidate the company and partially meet creditors' claims, while today – where possible – it is preceded by a further transitional phase (hence, it is not a mere attempt) designed to preserve and enhance the assets and company's "good cells", by separating them from the "sick" ones, in the creditors' and other *stakeholders'* interest.

Banks' ability to grant loans has decreased significantly not only as a result of the economic cri-



sis, but also due to the new international rules on *regulatory capital* and *risk weighted assets*. This is the reason why Confitarma keeps on working on these issues, by exploring the possibility of adopting new innovative tools which may prove useful in the current economic situation, also thanks to recent national rules reducing the regulatory, civil and tax constraints which so far have limited the recourse to capital markets, and allow to issue debt instruments as a source to raise the necessary financial resources, which is complementary to the banking system and fund-raising from shareholders.

### Italian foreign trade

In 2012, tons of goods imported and exported from Italy for almost 54% relied on seaborne transport compared to 17% that relied on road transport. 38% of Italian foreign trade was carried out with EU member States: 11% of it travelled by sea (8% for imports and 16% for exports).

### Regulatory streamlining, simplification and innovation

Again in 2012 Confitarma reaffirmed the need to adopt zero-cost rules designed to streamline and simplify strict and complex regulations and procedures, not in line with the shipping companies' current needs. Pending the inclusion of the many shipowners' proposals into future laws and regulations, significant headways have been made on some matters.

In 2012, a fruitful dialogue was established with the Economic Development Ministry's offices which allowed to start the streamlining and simplification of the procedures for issuing both safety certificates and radio licences. The problem of radio certificates is particularly felt due to the administrative inspectors' yearly obligation to inspect ships abroad, the costs of which is fully borne by shipowners. With a view to partially solving the problem, a draft directive was drawn up to streamline and simplify the carrying out of inspections abroad, with specific reference to the procedures within Consulates. In spite of the Ministerial officials' positive open-minded attitude, the revision of the whole procedure may take place only with a change of the laws in force.

Cargo ships' safety radio certificates

In February 2012 a decree was signed updating the tables of medicines and health material on board which dated back to 1988 and increasing them significantly. Confitarma took prompt actions, with the International Radio Medical Centre (CIRM) technical support, to ask for a postponement of the entry into force of the decree published on the Official Journal. The specific working group set up by the shipowners mostly concerned submitted to the relevant administrations an alternative proposals with which the Italian fleet's real needs were outlined, considering the individual ships' traffic and international *best practices*. The works to update the decree are expected to be completed in 2013.

Medicines on board

Finally, in 2012, the activity to revise log books and fuel registers started over the last few years has led to the distribution of the new two-language formats of log books to Port Authorities. Unfortunately, for almost one year we have been waiting for the State Printing Office to print the new fuel registers (updated on the basis of the latest Marpol resolutions). Confitarma is worried about the complexity of the whole procedure for distributing and managing said documents, which is also compounded by the obligation of the strict reporting of the State Printing Office printed material, not envisaged by the Navigation Code. This causes significant inefficiencies and makes the crews' proper keeping of these documents on board the Italian merchant fleet ships more difficult.

Log books and fuel registers

At the end of 2012 Confitarma's Board resolved the establishment of a technical committee devoted to an in-depth analysis and implementation of Legislative Decree no. 231 of 2001 in the shipping sector. The aim is to draft "Confitarma's guidelines" on legal persons' administrative liability, considering the maritime sector specificities.

Working group on Legal Persons' Administrative Liability

Following the entry into force of Legislative Decree no. 111 of 2012, the regulation of maritime claims is very complex from the legal viewpoint. In fact, while transposing and enforcing in Italy Directive 2009/20/EC on the insurance of shipowners for maritime claims, the Legislative Decree has tried to remedy Italy's failure to ratify the IMO LLMC (*Limit of Liability for Maritime Claims*) Convention, as amended by Protocol 1996, to which the EU Even though shipowners had already obtained the insurance coverage before the introduction of said Directive, currently this matter

Maritime claims



has very complex and uncertain legal profiles, which may be solved only with the ratification of the IMO LLMC Convention/ Protocol 2006.

### **Piracy and security**

According to the yearly report of the *International Maritime Bureau (IMB)*, in 2012 we recorded the lowest number of piracy attacks over the last five years (297 ships attacked as against 439 in 2011), mostly as a result of the significant reduction of Somali piracy attacks, although Eastern and Western Africa's waters remain the most severely hit (150 attacks in 2012).

As a whole, 174 ships were accosted by pirates, 28 were attacked, 28 were seized and more than 67 suffered attempted attacks. The number of hostages decreased (585 as against 802 in 2011, 26 of whom were kidnapped for ransom in Nigeria). Six crew members were killed and 32 were injured.

In spite of the reduction of piracy attacks, IMB recommends to pay the greatest attention to highly dangerous waters off the Eastern and Western Africa's coasts.

The routes connecting the Far East with the Mediterranean are those mostly at risk, but for some time there have been ever more frequent attacks by pirates in Western Africa's waters, ranging from Nigeria's to Togo's and Benin's ones. The case of the tug *Asso 21*, seized late December 2012 and released early January 2013, is not the only case of Italian ships attacked in that region over the last few years.

Since 2005 a total of 44 Italian ships have been attacked, 3 of which in 2012 and one in 2013; 7 ships were seized, one of which in late 2012. The use of armed security guards on board ships navigating in the Indian Ocean had a significant deterrent effect and contributed to reaching that result: now pirates are well aware of the fact that most ships have armed security *teams* on board to protect crews and goods transported.

With specific reference to the national merchant fleet, in 2012 the fruitful relations between Confitarma and the Navy allowed to refine and make more effective the public defence Project focused on the use of Protection Military Units (NMP), which in late 2012 escorted 140 journeys of Italian ships navigating in the Indian Ocean.

The incident of the ship *Enrica Lexie* in February 2012, which led to the imprisonment of the two riflemen on the San Marco Battalion, has given rise to a wide debate in Italy on the advisability of continuing to use the NMPs for defence purposes. In fact, the crisis between Italy and India has raised many perplexities and some observers have called into question the whole legal regime resulting from the Convention of October 2011 between Confitarma and the Defence Ministry. At the same time, it has also been noted that the Project cannot ensure the protection of all Italian ships, because the NMPs cannot be embarked and disembarked in the territory of some key countries of the region, such as India and South Africa.

While we are witnessing many initiatives, including Parliamentary ones, designed to call into question the whole architecture envisaged by Law no.130 of 2011, Confitarma keeps on cooperating with the Navy Chiefs of Staff, on a transparent basis, so as to improve the NMP Project, by underlining the need to concretely start the second pillar of the provision to complete the active security system devised by the lawmaker. In addition, law 130 of 2011 allowed Italian merchant vessels to use private armed teams, especially considering the need for more flexibility as regards the trips of carriers for dry and liquid bulk transportation which are often subject to sudden route changes following orders by their charterers as compared to service vessels. The definition of the regulatory and legal aspects falls within the Internal Affairs Ministry's competence.

Following the publication, on the Official Journal of March 29, 2013, of the much-awaited inter-Ministerial Decree regulating the use of security guards on board merchant ships flying the Italian flag transiting in international waters at piracy risk, Confitarma asked the Minister for Internal Affairs to immediately set up a working group composed of the representatives from Confitarma, the Ministry for Internal Affairs and the other relevant Ministries (Defence, Foreign Affairs and Transport), as well as the representatives from the Supervision and Security Institutes, with a view to urgently checking the operational nature of the decree and coordinating the best procedures for its real entry into force.

At the same time, Confitarma asked to extend to December 31, 2013 the date of June 30, 2013 that the 2013 Stability Law sets as deadline to use security guards who have not yet followed theoretical and practical courses, provided that, in their capacity as members of the Armed Forces, they participated in international missions for at least six months with operational assignments and that this is certified by the Defence Ministry. In fact, considering the absolute lack of these



training courses, in the lack of an extension, the Decree no. 266 of 2012, which needs further administrative measures to be enforced, could not be enacted, thus stultifying the work carried out so far and making *de facto* impossible to use private armed *teams*.

In 2012, all safety and marine security activities, including those which are not linked to piracy, were focused in the area of competence of the 6th Division of the Coastal Guard, which is currently discussing the possibility of fruitfully reducing the procedures to respond better to the needs of shipowners.

### **Cabotage and bunkering services**

After the elimination of tax relief in 2009, the difficult transition period is continuing for national maritime cabotage in the connections with minor islands.

With specific reference to Tirrenia, the affair seems to have ended with the creation of *CIN-Compagnia Italiana di Navigazione*, but Confitarma is still seriously worried about the failure to complete the privatization of regional companies, particularly in the Sardinia region which, in the summer 2012, started the operation of a questionable and ruinous regional shipping company.

In 2012 Confitarma continued its activity of checks on the access to our cabotage, in compliance with EU Regulation no. 3577 of 1992, according to which the traffic between national ports within the European Union is reserved only for EU shipowners with ships flying EU flags and for the predominant insular cabotage according to the host country rules Italy passed in 1999.

Following the presence of many non-genuinely EU vessels operating in national cabotage (particularly in the oil and *off-shore* sectors), Confitarma is promoting an intense activity to define more concretely the criteria to check the meeting of this requirement, by involving EU authorities and the relevant Italian administrations. Unfortunately the situation to date is rather disappointing since the Administration, after stating its understanding of the difficulties of national companies, has not adopted efficient measures to defend Italian shipowners.

Access  
to national  
cabotage

In 2012 the issue of environmental protection became ever more pressing, particularly with reference to air emissions. The cabotage and *short sea shipping* sector had to face the sudden start of the implementation of the limits imposed within territorial waters also to the Environmental Protection Zone (ZPE) stretching over most of the Tyrrhenian Sea. Confitarma has managed the difficult initial phase of the implementation of the rule due to a not always homogeneous interpretation and application at local level and the related commercial implications.

Environmental  
Protections  
Zones (ZPEs)

The implementation of the EU Regulation no. 1177 of 2010 concerning the rights of passengers when travelling by sea, drafted along the lines of what already regulated at EU level for air and railway transport, started as from December 18, 2012.

The EU Regulation no. 392 of 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents, which brings forward at EU level the implementation of the obligations envisaged by the Athens Convention of 2002 relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, entered into force on December 31, 2012.

Following the entry into force of the two EU Regulations, Confitarma has strengthened its cooperation with CONSAP (the Concessionaire for Public Insurance Companies and Services) for certifying in Italy the insurance of the Italian fleet on the P&I market, by extending to the passenger sector the e-procedure already successfully tested for the CLC and *Bunker Oil* international Conventions.

Passenger  
transport

The maritime bunkering sector, which is facing the big investments made to renew a major part of the double-hull ships fleet, is still floundering in a difficult situation, caused both by the increase of the dedicated fleet's operational costs and the decrease of supplies (amounts transported). Considering that this sector cannot rely on any contribution or better registration procedures, the crisis already suffered in 2011 is unfortunately becoming structural for this irreplaceable service that ensures the essential territorial continuity of the nation employing only Italian staff.

Bunkering  
services

### **The maritime network, ports and logistics in Italy**

The allocations for *ecobonuses* – namely the incentives to road haulers that use the sea – relating to the journeys made in 2010, are still frozen since the European Union considers the extension of the aid regime in force in the 2007-2009 period not consistent with its initial authorization.



The Italian Administration has provided all the necessary technical clarifications, but a positive decision on the matter seems to be linked to an agreement to be reached at political level. Furthermore, in the framework of EU policies designed to the creation of a European tool for supporting the rebalancing of transport modes, the need is emerging to identify new *green incentives* other than *ecobonuses*. This new EU approach is at the basis of the decision of Confitarma's short-distance navigation committee to update and delve into the social, economic and environmental impact in the cabotage and *short sea shipping* sectors.

#### Motorways of the sea

In 2012 the *trend* of the yearly services supplied by Italian companies with *ro-ro* ships leaving from Italian ports was not homogeneous: it was stable with reference to connections with Sicily, on the wane as to connections with Sardinia and growing in relation to the international connections offered by Italy with most Western Mediterranean countries.

In particular, in the connections with Sicily the stowage supply has remained unchanged as against 2011, even though there is still the *trend* which sees the use of higher-capacity ships in view of cost optimization as a result of the economic crisis and high fuel prices. The result of this trend is the reduction of weekly departures (falling from 74 to 67) and the number of lines (from 19 to 16). Nevertheless, there is an increase of the connections of the motorways of the sea with the services for Mediterranean foreign ports, thus allowing greater integration of the national *network* with the international market.

The connections with Sardinia have been severely affected by the negative economic situation, which has led to a significant fall of tourist flows and to the crisis of many large industrial companies in the island. Hence, the lines of the motorways of the sea have recorded a significant decrease of the yearly services offered both in terms of routes and weekly departures. Thanks to the use of higher-capacity ships, the decrease in terms of linear meters supplied on a weekly basis, from 289,340 to 258,400 has been less marked, albeit still significant.

Conversely, the connections with the Mediterranean foreign ports have grown particularly in terms of stowage capacity, which has risen from 240,000 linear meters on a weekly basis to approximately 280,000, with a slight increase also of weekly departures and a slight reduction in the number of lines. The network of Mediterranean countries, including EU States such as Italy, Spain, France, Greece and Malta, as well as non-EU States such as Morocco, Libya, Tunisia, Egypt and Montenegro, has further grown, with an increasing number of ports served.

#### Port traffic trends

The Italian port system handles more than 470 million tons of goods every year and ranks third at European level. On the whole, in 2012 the total movement of containers in major Italian ports remained unchanged compared to 2011, although much lower than the levels recorded in 2007 (-9.95%). The average was largely affected by the fall of the containers handled in the Taranto's *transshipment* port, which recorded a fall equal to 332,422 teu (- 55%). On the contrary, increases were recorded in the Cagliari's *transshipment* port (+1.23%) and the Gioia Tauro's port (+18%). Also the Genoa's port recorded an increase of containers' movement (+11.8%), thus overcoming for the first time the historic threshold of 2 million teu.

In 2012 the total number of containers handled in Italian ports was 9,019,672 teus; the incidence of this traffic on the total traffic in the *North Range* ports remained stable as against 2011. Moreover, the last decade's *trend* has shown a gradual reduction of said incidence from 38.92% in 2003 to 25.38% in 2012, due to the significant difference recorded in the number of containers handled in the *North Range* ports (+62.5%) as against Italian ports' (+5.95%).

#### Inefficiencies of the logistical and port system

The inefficiencies of Italy's logistical system and port infrastructure not suited to the traffic evolution are the main causes of Italian ports' ongoing loss of competitiveness. The *gap* keeps on widening compared to the *North Range* ports (Hamburg, Rotterdam, Antwerp and Bremen) because, in time of crisis, the shipping companies, which are particularly sensitive to operational costs, prefer maritime ports which offer services at reduced costs and with certain time schedules – all the more so that in spite of greater distance (four more days of navigation), the carriers operating along routes coming from the *Far East* continue to find more profitable to call at North European countries' ports and deliver goods to the Italian markets by rail, inland waterways or road.

Currently Gioia Tauro's, Taranto's and Cagliari's *leadership* in Mediterranean traffics is called into question by the ever more competitive ports in Tunisia, Egypt and Libya where, although there are still tensions, important projects for maritime and port development are being completed.

Also the Italian ports' high costs affect the traffic evolution in the Mediterranean region: current-



ly the North-African ports' greater distance from the destination markets of goods coming from the *Far East* is largely made up for by their being more cost-effective. In terms of costs and productivity, suffice to recall that Gioia Tauro's average productivity of container handling is approximately 24 movements/hour, while Tangier's is 30; the manpower's hourly average cost in Italian *transshipment* ports is approximately €.22.1 as against €.3.1 in Morocco and €.1.9 in Egypt, while the average cost of employees in Italian ports is equal to €.23 as against €.10 in Egypt and €.7 in Morocco. Also the different minimum incidence of tax costs must be considered.

The international economic crisis and the related scarcity of public resources available require us to streamline and rationalize funds to ports, by giving priority to the infrastructure projects which are best suited to meet the strategic needs of the national port system.

When the causes of our serious infrastructural inappropriateness are analysed, the lack of coordination and unique strategic guidance cannot be neglected. This would be the only way to link the various development projects so as to avoid the dissipation of resources and investments.

It is therefore necessary to take stock of the bureaucratic obligations and of the geographical and morphological characteristics of our country that hinder the development of our ports operational areas in our stopovers within a reasonable timetable while considering that such obligations could be easily complied with quickly thanks to the use of modern technologies.

As a result, it is important to focus on broad infrastructural programmes that provide the essential operational spaces and consider the option of developing them in the hinterland, i.e. outside the belt of the port, so as to bring the goods – thanks to *ad hoc* connections with the right modalities and potential – closer to the highly productive areas of the country such as the one in northern Italy which is still mainly served by ports of the *North Range*.

After the adoption – by the select committee of the Senate 8<sup>th</sup> Committee – of the consolidated text of the bills relating to the reform of Law no. 84 of 1994 on the port system, on September 12, 2012 the Senate adopted the consolidated text proposed with some amendments. The bill was sent, in first reading, to the House of Deputies and entrusted to the 9<sup>th</sup> Committee, which coupled it with bill no. 2311 on the same matter and asked for the opinion of the other Committees (Constitutional Affairs, Justice, Defense, Budget, Finance, Environment, Productive Activities, Labour, Agriculture and EU Policies). In November 2012 the Committee on Environment provided its favourable opinion and also the Committee on EU Policies gave its partial favourable opinion by raising an objection, in particular, regarding the regulations on the towing rate for operational readiness (article 15 of the bill, amending article 14 of Law no. 84 of 1994 concerning the regulation of technical-nautical services).

The proposed provisions are in contrast with the EU rules on State aid, since the “offsetting” of the public service obligations shall not exceed what needed to wholly or partially cover only the costs originated from said obligations.

The exception raised, however, does not seem to understand the aim of the provisions, for the additional reason that their practical impact would consist in equipping also a small port (with only one tug) with at least two tugs, one of which exclusively dedicated to ensure the operational readiness service. This different organization of the service would entail an unavoidable rate increase, much more expensive for users than the rate resulting from the implementation of the provisions adopted by the Senate.

The end of the 16<sup>th</sup> legislature has *de facto* interrupted the *circuit* for the reform of the Law on port system. The bill may be tabled again to the Senate 8<sup>th</sup> Committee within six months since the beginning of the new legislature, started in March 2013, and a simplified and shortened procedure may be obtained upon request submitted within one month by the government or at least twenty Senators.

In April 2012, a specific circular letter of the Infrastructure and Transport Ministry imposed new important provisions regarding the operation of the Port Consultative Committees. These bodies had run the risk of being dissolved in 2008 but, following the protests of Confitarma and the other Associations concerned, they were extended with a directive of the President of the Council of Ministers which recognized their usefulness. With specific reference to the ports where Port Authorities' headquarters are located, the circular letter issued by the Infrastructure and Transport Ministry laid down that the Committees established would have the same term of office as Port Committees' so as to allow the election of workers' representatives in both bodies at the same time, thus minimizing the necessary economic resources. Therefore, the Consultative Committees

The  
Parliamentary  
*circuit* for  
reforming the  
port system  
(Law no. 84  
of 1994)

Local  
Consultative  
Committees



in the ports where Port Authorities' Headquarters are located, expiring in July 2012, should continue to perform their tasks and functions until the renewal of the four-year term of office of the local Port Committee. This solution, however, was not extended to the Committees operating under a *prorogatio* regime which, once re-established, would have a term of office equal to the one of the Port Committee in office.

With reference to the ports in which no Port Authorities' headquarters are located, the Ministerial circular letter envisaged that the Consultative Committees in office should extend their term of office until the expiry of the four years starting from the date of the last decree with which they had been re-established and their term of office would always be four years. On the basis of these provisions, Confitarma has proceeded promptly to the renewal of shipowners' representatives in the Port Consultative Committees.

#### Waste collection

While the revision of Directive 2000/59/EC on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues continues at EU level, in Italy also in 2012 shipping companies opposed vigorously the high rates charged in national ports for the reception of ship-generated waste, mostly connected with the very different and diverging implementation of EU and national regulations at local level.

Confitarma took many initiatives vis-à-vis the Port Authorities relevant on the matter and the Marine Environmental Unit of the Port Authorities' Corps, by urging an authoritative intervention designed to solve these problems, but it did not succeed in reaching the hoped-for results.

Furthermore, in April 2012, Confitarma submitted to the Competition and Market Supervisory Authority a motivated complaint urging it to take action, pursuant to Article 21 *bis* of Law no. 287 of 1990, against the inter-Ministerial decree of March 2, 2012 which, by clearly restricting the competition principles, required all ships calling at the Venice port to deliver ship-generated waste to the port reception facilities, but banned the right to ask for an exception to this obligation when having sufficient capacity to stock said waste on board. In June 2012, the Supervisory Authority replied by justifying said restrictions since the measure adopted was not disproportionate in relation to the goal of protecting the Venice lagoon ecosystem. Fortunately, in November 2012, the Veneto regional administrative court issued decision no. 1346 on an appeal lodged by a Venetian company, stating that all the regulations imposing on ships the obligation of delivering waste in the Venice port were overtly unlawful because they were in contrast with Legislative Decree no. 182 of 2003 implementing Directive 2000/59/EC.

#### Technical-nautical services

*Towing.* In mid-November 2012, following the submission in some national ports of requests for adjusting particularly high towing service tariffs, upon a Confitarma's request, the Infrastructure and Transport Ministry agreed to establish a forum to identify solutions. In spite of the reservations raised by Confitarma, on December 28, 2012 the Ministry issued a circular letter with which it decided to introduce tariff permanent corrective coefficients, which kept tariff increases up to 9% unchanged and gradually reduced the increases exceeding said percentage with a very limited incidence. On the contrary, nothing was decided on the structure of the tariff system in force, and for the time being it was preferred not to change the criteria and mechanisms of the tariff regime in force. On January 8, 2013 Confitarma reaffirmed its disagreement with the circular letter, by inviting the Ministry to change it with more incisive measures against the above stated increases and asking for the establishment of a new forum to check the tariff criteria and mechanisms so as to find solutions, also envisaging countercyclical mechanisms designed to stimulate the towing service concessionaires to promptly restructure their organization faced and in view of problematic management situations.

*Pilotage.* In November 2012, the issuing of a Ministerial circular letter put an end to the exchange of views started in 2011 upon a request by Confitarma and the national associations representing users, with a view to checking the pilotage service tariff criteria and mechanisms in the light of the evident operational and technological evolution recorded by fleets compared to the 1970s. Some criteria and mechanisms of the pilotage tariff structure were changed and a different pilots' remuneration was introduced, considering whether it consisted in a real supply of services or mere availability, thus encouraging greater productivity of the pilotage service. In December 2012, the Ministry issued specific circular letters to make public the adjustment of the pilotage service tariffs for the 2013-2014 period, with a 2.23% national average weighed increase, net of the provision for TFS (severance pay) and considering the incentives for the motorways of the sea. At the same time, in the ports where increases exceeded 9%, the Ministry introduced a corrective mech-



anism to keep within said limit the tariff increase resulting from the formula. Said coefficient should be applied for subsequent tariff renewals until the 2017-2018 period.

Confitarma has expressed its dissatisfaction for the final measures adopted by the Transport Ministry since considered insufficient to carry out a radical revision of the formula criteria and mechanisms. According to the Administration, however, the provisions are the result of a real compromise between the various stances emerged during the exchange of views.

*Mooring and inshore services.* In November 2012, Angopi (the National Association of the Italian port boatmen groups) submitted a request for the two-year renewal of the mooring service tariffs in Italian ports. At the end of the fact-finding phase, in late February 2012 the Infrastructure and Transport Ministry issued a circular letter with which it informed of the fact that it had accepted the request submitted by users' representatives to extend the period of validity of tariffs from two to three years – staggering tariff increases over two *phases*, the first until June 30, 2014 and the second starting from July 1, 2014. That change required the opening of an enquiry carried out at Ministerial level.

On January 30, 2013, with a view to curbing tariff increases, the following decisions were taken: to apply a 9% maximum limit to increases; to calculate only 50% of the IRAP cost (the regional tax on productive activities); to keep unchanged the tariff for the ships falling within the scope of the project "Motorways of the Sea" only for the ports with a related turnover not exceeding 40% of the total; to apply only 50% of the tariff increase on the ports where the related turnover ranged between 40% and 60% of the total. Furthermore, the revaluation of some cost components of the tariff formula were adjusted to the planned inflation rate rather than to the real inflation rate. Following the decisions taken, tariff increases were decided whose national weighed average over the three year period was estimated at 4.84%. Subject to the 9% tariff ceiling, considering the situation of severe management imbalance recorded by some boatmen's groups, exceptionally said ceiling was exceeded in eleven ports, nine of which regarded low turnover ones and two, namely Siracusa and Taranto, had a turnover above one million euros.

*Ship's agents.* With the entry into force of the regulations regarding the repeal of undue restrictions on access to and operation of economic activities envisaged by Laws no. 148 of 2011 and no. 214 of 2011, by circular letter of February 15, 2012, the Infrastructure and Transport Ministry notified the partial repeal of article 16 of Law no. 135 of 1977, namely the part attributing to the Ministry competence for setting mandatory minimum and maximum fees for maritime ship agents. Hence, the fees under the tariff decree of February 11, 2011 were repealed, while the provisions attributing to the Ministry competence for setting the minimum fees that ship agents should pay to the ship agents' Fund remained in force. Therefore the fees relating to the services provided by ship agents should be set jointly by the parties. However, in agreement with the Ministry and to protect users employing ship agents' services, Federagenti (the Ship Agents' Association) has suggested to its members to keep on considering the maximum fees under the repealed decree as "reference maximum fees", in line with what happens in most EU member States.

*Maritime taxes and duties.* The gradual adjustment of ship anchorage dues and port taxes on goods over a three-year period had already been envisaged by Presidential Decree no. 107 of 2009. At a later stage, however, other rules postponed the implementation of the adjustment to January 1, 2012. A further attempt to postpone it to January 1, 2013 was not accepted. Therefore the inter-Ministerial decree of December 24, 2012 set the adjustment of anchorage dues and port taxes on goods at 44.48%, corresponding to 75% of the FOI inflation rate, ascertained by ISTAT (the Italian Statistical Institute) in the period between January 1993 and December 2011. Anchorage dues and port taxes increased by 29.35% as a whole, since as from January 6, 2013, the 33% adjustment envisaged as of the entry into force of the decree was applied, as well as the additional 33% starting from January 1, 2013. As from January 1, 2014 an additional adjustment will bring the total increase to 44.48%. Furthermore, as from 2015, the tax adjustment will be made every year on the basis of 75% of the FOI inflation rate ascertained by ISTAT for the previous year and will be applied every year as of February 1.

Considering the difficulties incurred by the shipping industry as a result of the general economic and financial crisis, and with a view to facing the national ports' competitiveness crisis, particularly in *transshipment* ports, Confitarma has urged the Port Authorities to suspend the implementation of said adjustments also in the light of what provided for by Law no.14 of 2012, which keeps until June 30, 2013 the Port Authorities' power to set for ship anchorage dues and port taxes on ships increases up to the double and decreases up to their total elimination. Considering that the request was not accepted by Port Authorities, Confitarma lodged an appeal to the Latium region-



al administrative court (TAR) against said adjustment by highlighting the overt infringement of the graduality principle envisaged by the lawmaker, which was fully disregarded given that the adjustment was focused on one year only.

With specific reference to the infringement procedure no. 2008/4387 opened by the European Commission against Italy on port taxes and duties, following what agreed upon with the Brussels' authorities, Decree Law no. 1 of January 24, 2012 was issued, introducing some changes to Presidential Decree no. 107 of 2009 leading to equal tax treatment in relation to the anchorage dues and port taxes charged on the ships which provide transport services between national ports or on those which provide transport services between national ports and other EU member States.

## International navigation and maritime traffic

In spite of a few signs of recovery in some emerging countries at the end of the year, in 2012 world economic trends remained weak. Trade flows have been stagnating and prospects for global growth remain greatly uncertain.

In particular, the Eurozone crisis and the management of public budget imbalances in the United States have affected recovery which, however, again in 2013 is expected to be weak and characterized by wide differences between regions and countries, while an increase of the world product is supposed to take place in 2014.

Also the economic activity of major emerging economies keeps on slowing down, thus reflecting the negative impact on the international economic situation which, in some cases, is partially made up for by a stable internal demand. In China growth has levelled off at 7.4% thanks to the spending for consumption and the investment in infrastructure backed by government schemes. In India the activity slowing down has been more marked (2.8% as against 3.9%). In Brazil, the product increase has remained limited, though recording a 0.9% slight increase thanks to net exports and consumption trends.

The slow recovery of the international economic cycle has affected also world trade trends, which are stagnating as a result of the sharp fall of demand in Europe. Throughout 2012 the world trade volume recorded the lowest *performance* in the last decade (2.5%), except for the significant reduction in 2009. In 2013 the 4.7% expected increase would be consistent with a profile of limited trade growth.

With specific reference to world maritime trade, in 2012 a 4.2% increase of transported goods was estimated compared to 2011, totalling 9,468 million tons. In relation to the demand for sea transport services, resulting both from the quantity of goods transported and the distance covered, in 2012 a 4.1% increase was recorded, totalling 44,540 billion ton-miles.

### The world fleet

At the end of December 2012, the world fleet, whose size determines the supply of maritime transport services, recorded a further 3.7% increase, reaching 1.081 billion tons of gross tonnage (gt) and 1.543 billion tons of capacity (dwt).

In the list of major world fleets in terms of shipowners' control, Greece ranks 1st with more than 236 million tons of capacity. Italy reached the 12<sup>th</sup> position in the ranking by country flag and holds the 14<sup>th</sup> position in the ranking of countries by owner control. Italy ranks fourth at EU level by country flag and fifth by shipowners' control.

The volume of ships sold as a result of scrapping in 2012 reached 59 million dwt thus overcoming the 44 million dwt record of the mid-1980s. Since the beginning of the recession in 2009, 166 million dwt, equal to almost the whole volume of ships scrapped over the previous ten years, have been scrapped from the world fleet. The bulk carriers scrapped in 2012, totalling 37 million dwt, exceed the total units (of any type and class) scrapped in 2009 equal to 36 million dwt.

After a short decline, the oil tanker prices have levelled off at around 420-450 dollars per dwt. With specific reference to dry bulk carriers, the trend was sharper, with prices fallen to approximately 300 U.S. dollars per dwt in the summer season of monsoons, while recovering in the second half of the year.



## Worldwide shipbuilding

According to the *IHS Fairplay* statistics, in late 2012 the world orders *carnet* pointed to the building of 5,550 new ships worth 160,4 million tons of gross tonnage (221 million dwt and 88,7 million compensated gross tonnage), of which 72% in terms of number of ships and 59% in terms of gross tonnage will be completed within 2013. As a whole, a 32% fall in the world order book was recorded. Chinese shipyards maintain their leadership in the building of new ships, surpassing South Korea's orderbook in terms of number of vessels and tonnage. China, South Korea and Japan account for 88% of world orders. China has kept its record in the building of bulk carriers (759 units worth 58.1 million dwt) and for general cargo ships (148 units worth 2.7 million dwt) and has overcome South Korea in the building of *crude oil tankers* (78 units worth 18.3 million dwt). South Korea has kept its record for the building of *oil product tankers* (51 units worth 3.1 million dwt), container ships (185 units worth 22 million dwt), chemical tankers (7 *chemical tankers* worth 356,000 dwt and 90 *chemical/oil products tankers* worth 4.4 million dwt), LNG tankers (69 units worth 5.7 million dwt) and LPG tankers (40 units worth 1 million dwt). Furthermore, South Korea has become the top builder of *vehicle carriers* (19 units worth 1 million gt) and *ro-ro cargo ships* (12 units worth 464,000 gt), by snatching this record from Japan, which also in the building of *passenger/ro-ro cargo ships* has ceded the top position to Poland (6 units worth 60,000 gt). With 35 ships accounting for 870,000 gt, Italy ranks tenth in the world for the building of ships and second among EU member States after Germany. In the building of cruise ships, Italian shipyards – with orders accounting for 8 units and 797,000 gt – are competing for primacy with Germany (6 units accounting for 839,000 gt).

## Maritime markets

Throughout 2012 the slowing down of world economic growth has continued to affect maritime markets which, as early as the outbreak of the financial crisis in 2008, have recorded low levels also influenced significantly by the *surplus* of fleet supply as against demand. 2012 can be defined as a transition year and probably the same will hold true for 2013, in view of gradual market improvements which will mostly depend on Asian countries' demand – particularly for dry bulk goods – and the energy market evolution.

In 2013 the Gross Domestic Product (GDP) and world trade are expected to start growing again, thus bringing relief also to sea transport. This situation pushes ever more shipowners to optimize navigation speed, by reducing the consumption of *bunker* oil and the related costs. Also the new vessels designed by world shipyards are ever more characterized by high energy efficiency, which is a decisive factor in times of crisis, but is anyway fundamental for developing environmental-friendly transport, considering that in the future no fuel cost reductions are foreseen.

According to the *Baltic Dry Index*, in absolute terms 2012 has been the third worst year ever since the mid-1980s: a lower average value was recorded only in 1985 and 1986. Compared to 2011, which was a particularly difficult year, the index has decreased by further 41%, falling to an average of 919 points.

Despite the low growth levels in most advanced economies and a slowing down of developing countries' economies, the seaborne traffic of dry bulk goods has recorded encouraging growth rates. In particular, although Europe's economic situation is characterized by the public debt crisis and the related *austerity* measures curb the transport demand growth potential, growth is recorded anyway and is expected to level off at around 5%.

Once again the real problem for the dry bulk goods sea transport is the excess of stowage: with almost 100 million tons of gross capacity delivered during the year, the fleet continues its staggering expansion at a yearly pace close to 12%. Certainly the over 30 million tons of ship gross capacity scrapped during the year have mitigated growth, but considering some types of vessels which see the delivery of a new ship every day, the *oversupply* is bound to increase.

Clearly the impact of the deterioration of transport supply and demand has affected the freight trends, with evident falling *trends*. All the annual averages of the spot freight market of the 4 main types of vessels suffered relevant reductions as compared to 2011. Usually, during these downward cycles largest vessels suffer the most: in fact, at the end of the year the averages recorded were 7,650 U.S.\$/day for the *Capesize* units (-51% as against 2010) and 7,680 U.S.\$/day (-45%) for the *Panamax* units. On the contrary, the *Supramax* and *Handysize* units recorded average freights at least above the operational costs, namely 9,450 U.S.\$/day (-34%) and 7,630 U.S.\$/day (-28%), respectively.

The dry  
bulk sector



The persisting harsh market situation, together with credit access difficulties, at least have curbed orders for new vessels and have contributed greatly to reduce the still significant *order book*, which in January 2013 was equal to 19% compared to the already operating fleet.

**Oil** 2012 was another very difficult year for tanker shipowners. The excess of stowage continued to put pressure on freights in all sectors and particularly in the sector of vessels for crude oil transport.

In spite of the slowing down of deliveries compared to 2011 (-17%) and the increase of scrapping (+88%), throughout 2012 the fleet for crude oil transport kept on growing. Even though the 5% increase recorded was less marked than in previous years, it remained anyway excessive considering that the crude oil world consumption growth continued to be weak: merely 1 million barrels a day (+1.1% on a yearly basis).

The *Baltic Dirty Tanker Index* marked an average of 722 points at the end of the year, with a -8% reduction compared to 2011. The *very large crude carrier* (VLCC) sector was the most negatively affected segment with average freights of mere 357 U.S.\$/day. It is worth underlining that, during the market downward trends, this statistical value is greatly penalized by the "round voyage" calculation method used to set the daily freight on the tramp ship market. A better indication is provided by the average obtained along the Middle East/Far East route, where the average freight recorded is about 11,700 U.S.\$/day. On the contrary, the freights for the *Suezmax* units – 14,100 U.S.\$/day (-7%) – and the *Aframax* units – 7,306 U.S.\$/day (-1%) – have remained the same as in 2011.

The freights for the ships dedicated to oil product transport recorded a 11% fall as against 2011. In particular, after a substantial reduction of freight during the summer period, rates started to grow again significantly, by striking new positive records of the *post credit crunch* on some routes. In 2012 the *Medium Range* daily rates recorded an average freight of almost 10,000 U.S.\$/day, falling by approximately 8% as against 2011. The slowing down of the fleet growth rates (+3% in 2012) and the increase of goods transported are gradually rebalancing the tonnage supply to the benefit of freight recovery.

**The container sector** In 2012 the market of container ships recorded its second worst year since the *credit crunch*. In fact, in the years following the 2009 collapse, in spite of the fleet significant growth, freight rates had kept on growing anyway. Throughout 2012 freight rates continued their slow, though relentless, decline started in mid-2011, particularly due to the fleet capacity growth, the crisis and the related *austerity* measures in Europe, the major importing market of finished products from the *Far East*.

In 2012, 207 cellularized units, with a capacity exceeding 500 teu (+13% as against 2011) were delivered, including the CMA-CGM Marco Polo, the largest container ship ever built and operated, with a capacity above 16,000 teu. Even though the number of deliveries has been much lower than the 433 units of 2008, the fleet capacity is growing at an untenable rate because most new units are in the *Post-Panamax* segment.

Although oversupply is the main cause of the disastrous trend of the *container ship* market, the exaggerated race towards larger ships is continuing: the delivery to the Maersk Group of the first "Triple-E" unit, with a capacity exceeding 18,000 teu, is scheduled for 2013.

**Gas Carriers** In 2012 the *Baltic LPG Index* average struck a new positive record. Although the highest peak recorded during the year was lower than 2011, the freight rates for the ships dedicated to liquefied oil gas were above 60 U.S.\$/mt for approximately six months during the year. This market strengthening has been supported mainly by two factors: the remarkable export flows from the Middle East and the significant growth of Asian demand, Japan's and South Korea's in particular. Throughout 2012 the fleet grew further (+4%), but anyway remained far below the demand growth which increased by 5% approximately. Also in the field of liquefied natural gas (LNG) transport, after the *booming* freight rates recorded in 2011, freights increased further in 2012. Both short-term and long-term freight rates increased slightly during the year.

**Ro-Ro cargo ships** In 2012, the world fleet of ro-ro cargo vessels (including car carriers) registered a 2% increase and accounted for a total of 46 million gt. Conversely the fleet of *ro-ro* ships for passenger transport, which at the end of the year was equal to 16.8 million gt has remained unchanged. For both type of vessels Italy has a *leading position* in terms of number of ships and tonnage.



In a very difficult year, the cruise sector proved to be able to face the crisis effectively and at the end of the year it recorded a growth rate above 3%. [Cruise ships](#)

Cruise ship companies focused more on market strategies than on the fleet increase and reduced their orders significantly. During the year only 7 ships were delivered and other six ones are scheduled for delivery in 2013.

## European navigation and the EU maritime policy

Under the Danish and Cypriot Presidencies in 2012 and the Irish Presidency in the first half of 2013, the European Union has reaffirmed its interest in the maritime sector, by completing part of the programme initiatives scheduled for the legislature (2009-2014) and starting many public consultations (competition, internal market and port policy) designed to improve environmental sustainability and competitiveness.

In 2012 the European Commission's working programme turned the general goals set for the 2009-2014 legislature into concrete actions, namely to build a Union of growth and solidarity, as well as making the European Union more incisive on the world scene. These action lines have been renewed in the 2013 working programme which, first and foremost, aims at defining strategies to face the economic crisis and bring the European Union back again on track to achieve sustainable growth. The priorities include the promotion of competitiveness through the single market and the industrial policy; the implementation of the concept "connect to compete: building tomorrow's networks today"; the enhancement of the transport trans-European network (TEN-T); the promotion of actions targeted to air quality.

In a radically changed economic context, these programme action lines have turned into actions designed to further boost competitiveness in the maritime sector.

### The European fleet

In 2012 the fleet flying EU flags consisted of more than 15,000 units totalling 198,1 million gt (269 million dwt) and accounted for 15% of the world fleet. Moreover, if we consider the whole fleet controlled by the EU member states, including the fleet flying foreign flag, this percentage rises to 36% of the world total.

### EU Foreign trade

According to Eurostat data, in late 2012, EU foreign trade amounted to 2.231 billion tons, 75% of which (1.672 billion tons) used sea routes. Said percentage rises to 90% if we consider the distance covered by goods, by calculating data in ton-kilometers. With its 248.9 million tons Italy ranks second in European seaborne trade flows after the Netherlands (221.4 million tons) and before the United Kingdom (213.1 million tons), Spain (211,6 million tons), Germany (191.5 million tons) and France (185,3 million tons). Furthermore, 40% of intra-EU trade flows takes place by sea.

### Traffic trends in European ports

Although recording a slight increase as against 2011, the Rotterdam port is continuing its race: what is most striking is that, during the international traffic crisis, this port has almost reached the record level of 12 million teu without suffering setbacks and continuing to gradually increase the number of containers handled every year.

The same holds true for the Bremerhaven port which, thanks to very significant traffic increases as against 2009 (+29.2%) and 2010 (+21.22%), ranks fourth among European ports.

In 2012, the *container* traffic in the *North Range* ports reached the level of 35,545,203 teu.

With specific reference to the *South Range* ports, a significant increase of container traffic was recorded in the Spanish port of Algeciras, which overcame the historic threshold of 4 million teu. Together with the Valencia and Barcelona ports, it brought the total recorded in the 3 major Spanish ports up to 9,919,747 teu, thus exceeding the total *container* traffic recorded in the 10 top Italian ports.

### Single Market Act II – Together for New Growth

The Communication adopted on October 3, 2012 is designed to create a true single market for ma-



maritime transport by no longer subjecting EU goods transported between EU seaports to the administrative and customs formalities that apply to goods arriving from overseas ports. A “Blue Belt” package, including legislative and non-legislative initiatives, is expected to be adopted within 2013 in order to reduce the administrative burden for intra-EU maritime transport to a level that is comparable to that of other transport modes (air, rail, road). The package will be supported by modern information and communication technologies (ICTs), which permit the reliable tracking of ships and cargo with a sufficient level of certainty when shipping operates within the Single Market.

### **Horizon 2020**

The framework programme *Horizon 2020* is a package of measures relating to a new financial instrument for research and innovation in the European Union, for the 2014-2020 period, designed to boost the economy directly and ensure the scientific and technological basis, as well as industrial competitiveness, in the medium and long term.

This instrument is designed to combine into one single programme all research and innovation funding provided by the European Union within the current 2007-2013 financial programming period in the framework of the 7<sup>th</sup> Framework Programme for Research and Technical Development (7FP), the Competitiveness and Innovation Programme (CIP) and the funding for the European Institute for Technology and Innovation (EIT). The total funding envisaged by the European Commission amounts to 80 billion euros for the 2014-2020 period, namely 26 billions more than the 2007-2013 financial programming period (the amount allocated shall be confirmed in the light of the agreement reached by the European Council of February 7-8, 2013 on the EU multi-annual financial framework for the 2014-2020 period).

### **State aid**

Faced with the current economic crisis characterized, on the one side, by increasing pressures on States to support the economic sectors which experience greater difficulties and, on the other, by policies designed to redress national accounts, in 2012 the European Union started a process to modernize State aid, designed to improve EU regulations on the matter so that aid can be more targeted, thus boosting growth with limited competition distortions. The initiative pursues three goals: to promote smart, sustainable and inclusive growth in a competitive internal market; to focus the European Commission’s *ex ante* audits and checks on the cases having the greatest impact on the internal market; to rationalize and streamline rules and step up the decision-making process. Within this framework, the process started in 2012 - relating to the *Guidelines* on State aid in maritime transport - is still underway, with a view to renewing the Guidelines adopted in 2004. Said process is expected to be completed within 2013.

### **Clean energy for transport**

At the end of 2012, an ambitious package of measures was adopted, designed to ensure the use of clean energies in the transport sector. It includes:

- a communication relating to a European strategy for alternative fuels, outlining a global strategy on alternative fuels and a method for applying it to all transport modes. It is designed to establish a long-term political framework orienting technological developments and investment to the spreading of these fuels;
- a draft Directive, focused on infrastructure and rules providing general guidelines for developing alternative fuels in the Single European Transport Area;
- an action plan to foster the use of LNG in maritime transport. Member States may draw up action frameworks on the basis of the national context. According to the European Commission, LNG is an interesting option also as fuel for ships, particularly for complying with the new limits of sulphur content in fuels for maritime use which, as from January 1, 2015 will fall from 1% to 0.1% in the Baltic Sea, North Sea and the Channel sulphur emission control areas (SECAs) established by the IMO. Said obligations will apply to about 50% of the 10,000 ships currently operating sea transport activities within the European Union. The use of LNG appears to be an economically interesting alternative also for maritime transport outside SECAs, considering that as from January 1, 2020 sulphur limits at world level will fall from 3.5% to 0.5%. Nevertheless, the lack of refuelling infrastructure and common technical specifications regarding the refuelling material and safety rules for refuelling hamper market development.



## Infrastructure

The European Commission has proposed the creation of a new integrated instrument for infrastructure funding, the “*Connecting Europe Facility*” to which the European Union may resort to invest in the three priority action sectors (transport, energy and telecommunications).

The *circuit* of the draft Regulation establishing the *Connecting Europe Facility*, submitted by the European Commission in October 2011, will be completed in 2013. This Facility envisages investment to the tune of 31.7 billion euros, with a view to modernizing the European transport infrastructure, completing the missing connections and removing bottlenecks. The “*Connecting Europe Facility*” will replace the current programmes TEN-T, TEN-E and Marco Polo II (2007-2013).

The development of transnational transport corridors is essential to reach the goals of the single market, the cohesion policy and the Europe 2020 strategy. Hence, the European Commission has identified a “central network” at European level, composed of multimodal corridors capable of supporting passengers and goods transport in a highly efficient way and with low emissions, on which investment will be focused. Said investment will contribute to improve the efficiency and sustainability of existing infrastructure, to complete missing connections and to reduce bottlenecks. During the legislative procedure, the co-funding rate for developing the Motorways of the Sea has been increased from 20% to 30% and indicators have been defined to reach the goal of wider interconnection and interoperability of seaports within the European Union. It is worth noting that the concept of transport central network includes not only the creation of new infrastructure, but also the rehabilitation and enhancement of existing infrastructure.

## External relations

The external dimension is of fundamental importance to promote growth and competitiveness in the maritime sector. The European Union has implemented an unprecedented programme of bilateral trade and investment to complete what undertaken at multilateral level. The negotiations with important *partners* such as Canada, Singapore and India have almost been completed and we hope they will be soon started with Japan. The final recommendations of the EU- U.S. High-Level Group on Employment and Growth could pave the way for negotiations on an ambitious and global transatlantic partnership. These agreements would foster regulatory liberalization and dialogue at multilateral level and would open new markets to European products and services.

The European Union is responding to the quick changes underway through the revision of the European neighbourhood policy, which strengthens the Eastern partnership and establishes a partnership for democracy and prosperity shared with the South-Mediterranean region. The neighbourhood policy will keep an incentive-based approach – hence the EU support to reforms will be conditional upon reaching tangible progress in terms of democratization and respect for human rights. The “global and deepened free trade areas”, the partnerships for mobility and easier procedures to get visas will remain priorities for the 2012-2013 period.

Conversely, the worsening of conflicts in some regions have led the European Union to further strengthen restrictive measures vis-à-vis some third countries (Iran, Syria, etc.) with a strong impact on EU companies operating in the maritime traffics concerned, as well to step up the fight against piracy in various parts of the world (the Horn of Africa e Western Africa).

## Ratification of international Conventions

EU institutions invited the member States to step up the procedures for ratifying many international conventions, whose entry into force will have a strong impact on transport costs: Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (*Bunker Oil 2001*), Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (Athens 2002), Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (*LLMC 1976*), Convention on the Liability and Compensation for Accidents involving Harmful and Noxious Substances (*HNS Convention*).

## Employment onboard and training

### Maritime employment

In late 2012, jobs on board the Italian fleet amounted to 38,530 (with a 2% increase against 2011), 23,060 of which performed by Italian or European maritime staff and 15,470 by non-European staff. About 54,000 maritime workers rotate on these jobs. The ratio between ground



staff and aboard staff is estimated at one to five: hence, in late 2012 ground jobs were estimated at about 7,700.

### **Industrial and labour relations**

Confitarma's policy, which has continued to be focused on preserving proper industrial relations through concertation, allowed the whole sector to go through the stormy 2012, without creating strong contrasts with trade unions.

#### **Renewal of national collective contracts in the maritime sector**

The affair of the renewal of national collective contracts has demonstrated how, thanks to the sense of responsibility shown by both parties, it has been possible to arrive at 2013 without never de facto breaking off relations formally, in a situation which may allow to work on the assumption of finally concluding negotiations by reaching results on important regulatory changes (such as the updating of contracts for ships above 151 tsl; the definition of a simplified contract for international traffic; the opening of the towing sector to second-tier agreements on labour organization and competitiveness recovery) and concurrently curb wage increases as much as possible, considering the severe economic situation which affects the shipping industry.

The persisting severe economic crisis in which the maritime sector is floundering, as well as the uncertainty on the possibility to maintain measures in favour of the ships entered into the International Register, did not allow to resume negotiations for renewing the national collective contracts expired on December 31, 2010. This is the reason why, in February 2012, Confitarma and the National Secretariats of the trade unions Filt-Cgil, Fit-Cisl and Ultrasporti, deemed inevitable to further extend the suspension of negotiations. In the subsequent July meeting, specifically requested by the national Secretariats, after acknowledging that there were no conditions to proceed to the renewal of contracts as to the economic part, it was agreed to resume, as from September, the technical meetings on the following matters: a new national collective contract for the staff on board ships which carry out international traffic; simplification and rationalization of the national collective contract in force for large ships; bilateral solidarity funds provided for by the labour market reform law (the so-called "Fornero reform law"); recovery of productivity in the port towing sector.

In November 2012, pending the 2012 Stability Law, the parties decided to extend the suspension of negotiations until the new year. Following the enactment of the Stability Law, in February 2013 Confitarma stated to be in favour of opening negotiations provided that any conclusion of the agreement at economic level be reached only in exchange for significant results at regulatory level.

#### **Labour market reform (the so-called "Fornero reform law")**

On July 18, 2012 Law no. 92 (the so-called "Fornero reform law ") entered into force which, with a view to rebalancing the system designed to protect workers, has introduced many labour market changes by also envisaging, inter alia, a limit to flexibility in hiring in exchange for improvements as to flexibility in dismissing. Another important aim of the reform law is to strengthen the social safety nets, especially in the sectors where they are lacking or non-existent.

As to the latter aspect, what is particularly interesting for the maritime sector is the obligation for the most representative national trade unions' and employers' organizations to sign – within six months since the entry into force of the law (term subsequently extended to one year) – collective contracts relating to the creation of bilateral solidarity funds, designed to ensure forms of income protection, while still working, also in the productive sectors currently not covered by ordinary and extraordinary Redundancy Fund. On the basis of what envisaged in the maritime sector collective agreements, within the subsequent 90 days, said funds shall be established within INPS (the Italian Social Security Institute), by decree of the Ministry for Labour and Social Policies, jointly with the Economy and Finance Ministry. The provision shall set the fund scope and regulate benefits and social contributions for its funding – contributions which shall be divided between employers (two thirds) and employees (one third).

On February 28, 2012 Confitarma signed with the Italian trade unions Filt-Cgil, Fit-Cisl and Ultrasporti a common opinion to draw the President of the Council of Ministers' attention to the need for the maritime sector to enjoy an adequate system of social safety nets. In this regard and in the light of the "Fornero reform law", within the framework of bargaining for contract renewal, a technical exchange of views was started on the matter, with a view to establishing – through a union agreement – a system of income protection for the maritime sector workers, including employees and clerks, workers with full-time contracts and those operating on specific shifts.



In the wider framework of international activities generally relating to social issues and maritime work, Confitarma takes part in the works on the matter within the European Commission in Brussels, in the framework of the *Sectoral Social Dialogue*, the *Social Affairs Committee of ECSA* (the *European Community Shipowners' Association*), the *Manning & Training Committee* and the *Social Affairs Committee of ICS* (the *International Chamber of Shipping*), as well as in the framework of the yearly coordination meeting of the Italian members of the *International Maritime Employers' Committee (IMEC)*.

International activities

Moreover, at international level, Confitarma is also member of the *Board of Directors* of ICS (the *International Chamber of Shipping*), which also in 2012 tackled the main issues of interest to the world shipping industry.

Considering Italy's slow ratification process of the Maritime Labour Convention (*MLC, 2006*), Confitarma deems it necessary to conceive emergency measures to face the entry into force of the Convention, scheduled for August 20, 2013, following the reaching of the necessary *quorum*.

In early 2012, specific attention was paid to the first package of amendment to the *STCW* Convention, which entered into force in relation to prescriptions on alcohol and drugs, rest time and deck officers' training to the use of the electronic chart system *ECDIS (Electronic Chart Display and Information System)*.

### Health and safety of the work on board ships

On May 12, 2012 the Council of Ministers adopted a decree-law, subsequently converted into Law no. 101 of July 12, 2012 that, by amending Legislative Decree no. 81 of 2008, avoided the risk of its being applied to the maritime sector, which would have severely undermined the operational activities on board ships.

Law no.101 of 2012

Hence, as provided for by the above stated decree-law and maintained vigorously by Confitarma in all the relevant institutions, Legislative Decree no. 271 of 1999 shall remain in force until the envisaged coordination Presidential Decree is issued. To this end the Council of Ministers has submitted to the House of Deputies a bill on the health and safety of workers operating in the port, maritime, fishing vessel and railway sectors.

In relation to the biennial medical tests to which maritime staff is subjected, during the year Confitarma has obtained that the relative certificates may be requested also before their expiry, thus avoiding evident difficulties when they expire during periods in which the staff is embarked.

Biennial medical tests

Again in the health sector, particular attention is paid to transferring competence over healthcare services to crews (*SASN*) to the Regions, as provided for by the Stability Law, with specific reference to the protection of the rights acquired by companies in relation to the refund of expenses borne abroad as advances for those services.

Healthcare services to crews (*SASN*)

On February 1, 2012 the Infrastructure and Transport Ministry issued the decree establishing vocational training programmes and relevant bodies for carrying out exams. In fact, in late 2012 the term within which shipowners could certify the knowledge of the Italian language and regulations by EU citizens they plan to embark as Commanders had expired.

Hence the examining boards that meet regularly to perform the check procedures, as provided for by the above stated Ministerial Decree, have been established within Maritime Directions.

EU Commanders' knowledge of the Italian language and regulations

### Education and training

The activities to strengthen the results reached in 2011 continued throughout 2012, with the decreeing of the options reserved for the maritime sector in the framework of the technical education reform. The peak of these activities for the shipping sector was the National Service Conference organized by the Ministry for Education, Universities and Research (*MIUR*) on June 13, 2012.

Again in 2012 Confitarma reaffirmed the commitment undertaken over the last few years to train deck and engineer cadet officers, both by participating as Confederation or individual companies in the Higher Technical Institutes (*ITS*) of the maritime sector, and by embarking through their own companies the cadets who attend the *ITS* courses of the Foundation of the Merchant Marine Italian Academy and the Caboto Foundation.

Higher Technical Education and Training

During 2012, on the occasion of the 4<sup>th</sup> edition of the "alignment module", the Genoa Academy of



the Merchant Marine Academy started five new courses and planned seven additional ones for 2013. The main characteristics of the new programming consists in the cadet specialization on the basis of the three types of ships on board which they will be embarked, namely passenger ships, cargo vessels and tankers.

In 2012 the Caboto Foundation started two new courses and planned other three for 2013. All these courses are characterized by the specific attention paid to cargo ships and special ships such as chemical vessels, gas ships and tankers.

**Formare** In addition, to identify the profiles and the training of professionals of on-board and ashore, Confitarma collaborated to activities of Formare which from 2012 is partner on the Project CSSC-Experimental skills development Centre in the area of maritime economy and transport, financed by Regione Campania.

**Post-graduate education and training** Also in 2012 there was close and intense cooperation between Confitarma and the major university and post-graduate education and training centres in the field of navigation law, transport economy, finance linked to *shipping* and transport engineering. Particularly important is the structural relationship with AIDIM (the Italian Association of Maritime Law), with the Navy (the Academy, CASD and ISMI), the Institute for Research and Education Activities and the Naples High Training School.

## Protection of marine environment and safe navigation

Also in 2012 the international issues relating to ships' technical management, environmental protection and safe navigation were followed with specific attention.

Italian shipowners always took part in the major technical committees of the IMO (*International Maritime Organization*), in particular the MSC (*Maritime Safety Committee*) and the MEPC (*Maritime Environmental Protection Committee*); in the ECSA (*European Community Shipowner's Association*) for the activities of the *Air Emission Working Group* and the *Safety and Environmental Committee*, as well as the *Maritime Committee* of the ICS (*International Chamber of Shipping*).

In particular, an activity was carried out to support the Italian Mission to the IMO in London, with a view to monitoring the evolution of international regulations on technical and operational aspects so that the new requests – though legitimate to protect human lives at sea and the environment – do not penalize national ships, particularly considering the difficulties that the sector is incurring.

The same attention is paid to the ECSA works, with specific reference to the rules relating to the use of low sulphur content marine fuels in the framework of the *Sulphur Task Force* for monitoring emissions. In this connection, relations are established and maintained with other shipping associations, particularly with the Association *Armateurs de France*.

### Emissions

The EEDI (*Energy Efficiency Design Index*) and the SEEMP (*Ship Energy Efficiency Management Plan*) are now a reality, even though the debate is ongoing on the former in relation to some types of ships (such as the *ro-ro* passenger ships).

The problem of possible difficulties incurred in finding low sulphur content fuels is still topical. The ICS keeps on drawing the international attention to this issue within the IMO, by recalling the obstacles existing both at logistical and productive levels for *bunker* oil of which they want to impose the use.

In this regard, it is worth noting the increasing interest shown for alternative fuels (namely LNG) not only at international, but also at national level. In fact, beside the pilot project started in the Strait of Messina, also in the Gulf of Naples a gas-fuelled unit is being built. We hope that the Administration will consider, as soon as possible, the requests regarding the need to fill the regulatory void existing for this type of units, thus fostering the use of an ideal fuel in some areas to achieve the goal of an ever more environmental-friendly sea transport.

Specific attention has been paid to the possible use of devices capable of reducing sulphur oxide



emissions when we wish to keep on using high sulphur content fuels (the so-called *scrubbers*). A harsh dispute is still underway on these devices with the Environment Ministry, which insists in strictly enforcing current laws, without considering the entry into force of a new EU Directive permitting their use when said fuels are certified as necessary.

### **Ballast water**

The treatment of ballast water is always very topical. From the regulatory viewpoint the situation has not changed because, although the required number of 30 ratifying States has been reached, they are not enough to represent the 35% of world tonnage needed for the entry into force of the *Ballast Water Management Convention* of February 13, 2004. This Convention, however, requires some conditions to be met as early as specific dates; the Administrations could request the retroactive compliance with the rules in case of its entry into force, presumably within 2013.

In 2012 Confitarma paid particular attention to the regulations which entered into force in the United States, regulating the discharge of ballast water and imposing limits, in some cases similar to those envisaged by IMO and, in other cases, more restrictive such as California's.

### **Issuing/renewal of licences and radio safety certificates**

The problem of issuing/renewing licences and radio safety certificates is particularly relevant for the Italian shipping industry, for which the only solution would be a change to the existing legislation.

Throughout 2012 the Confitarma's many requests to obtain, from the Economic Development Ministry, at least some simplifications, have led to a first result thanks to the definition of a procedure supposed to avoid – except for very rare cases – the obligation of involving Italian Consulates abroad, with reasonable economic savings and remarkable advantages in terms of time spared and bureaucratic complications avoided.

Certainly the best solution hoped for by Confitarma is the delegation of powers to the Recognized Bodies (Classification Registers) but, besides the constraints due to the need for changing the primary legislation, there is still the strong opposition by the Economic Development Ministry, even though an unexpected open-minded attitude has been shown by the Administration on this aspect.

### **Safe navigation**

For some years the Safe Navigation Working Group, composed of officers and civilian staff, has been established within the 4<sup>th</sup> Division of the General Command of Port Authorities. Its aim is to work on the revision of the existing legislation, where necessary (such as Presidential Decree no. 435, known as "Safety Regulation"), to support the Administration in drafting the implementing/explanatory circular letters issued and to reply to specific requests submitted (derogations, difficulties in abiding by new rules, etc.).

In 2012 specific attention was paid to the measures adopted by the Administration following the shipwreck of the *Costa Concordia* cruise ship; the execution of the *sweeping* procedure in the tanks of ships flying the Italian flag; the circular letters issued on Legislative Decree no. 93 of 2012 implementing the European Directive 2010/36/EU on technical changes relating to maritime navigation; Legislative Decree no. 28 of 2001 implementing the European Directive 1999/35/EC on a system of mandatory surveys for the safe operation of regular *roll-on/roll-off* ferry and high-speed craft passenger services, as well as the regulation of procedures to investigate into accidents at sea); the proper installation of the equipment *Bridge Navigation Watch Alert System* (BNWAS); the installation of the *Electronic Chart Display and Information System* (ECDIS) on board ships flying the Italian flag.



## Young Shipowners

The Young Shipowners Group (YSG) was founded in 1995 to implement the Confederation By-Laws and with the following objectives:

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

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

The Young Shipowners' Group plays an active role in the life of the Confederation: their President is automatically a member of the CONFITARMA's Board and Management Council. The members of the Management Council attend the meetings of the advisory committees, which contribute to the development of the main themes of the shipping industry and maritime system.

Young Shipowners also participate regularly in the ECSA working groups.

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

Also throughout 2012 the Group has been particularly active, with its own initiatives and the participation in events organized by other associations.

### Assemblies held in 2012

– June 20, 2012: during that Assembly the YSG organized a workshop on the issue: *"The Economic Crisis: Opportunities for Shifting from a Command Culture to a Responsibility Culture"* in which, thanks to the contribution of external speakers, they deepened their knowledge into human resources management, staff recruitment and *leadership*, also by means of group exercises and *case studies*.

– October 4, 2012: that Assembly was particularly important for the YSG that, for the first time, organized in the Galleria Colonna – after the Confederation's public Assembly – a Conference entitled *"The Maritime Industry today. Ideas, Thoughts and Proposals to share our Routes towards Tomorrow"*, attended by a very large audience. After Valeria Novella's introductory remarks and President Paolo d'Amico's address, the following speakers took the floor: Sadan Kaptanoglu, a Turkish shipowner member of the *Board* of BIMCO and the *Turkish Chamber of Shipping*; Claudio Chistè, *Chairman* of SPNL, the *London network* of sea professionals; Giorgia Bucchioni, vice-President of the Young Entrepreneurs Group of Confindustria (the Italian Business Association). Important issues were tackled such as the role played by associations in economic crises and possible new forms of cooperation between young associations operating in the sector at national and international levels.

– December 12, 2012: the last 2012 Assembly was focused on the creation of an Italian association of young maritime professionals, similar to the ones already existing in other countries, and directly known during recent visits abroad, such as *Youngship* and SPNL. The idea underlying the project is to promote the creation of a movement involving directly not only young shipowners or maritime businessmen, but also all the young people coming from the companies operating in the *shipping* industry, professionals or employees, as well as the young people who are studying at university level to lay the foundations for a career in this sector.

### Events – Workshops – Conferences

– January 30, 2012- Workshop on *Environmental Compliance*: after the first two workshops on *vetting* held in 2011, the third workshop organized by the YSG focused on *Environmental Compliance*, in the light of the regulations and policies in force in the United States (both at federal and State levels), in the European Union and in Italy. Contributions were made by RINA Spa, *ECM Maritime Services LLC*, *Thomas Miller UK P&I*, *O'Connor and Duffy LLP* and *Azimuth Srl*.

– Throughout 2012 Valeria Novella, President of the YSG and other young shipowners took part in



many conferences, including the one organized by *Atena-Roma* on the treatment of ballast water (May), *Shipping and the Law* in Naples (October), *Port & Shipping Tech* in Genoa (November) and *CIRM Day* (December).

### **Mission to Norway**

February 2-4, 2012: after the mission made to Northern Europe in 2011, the YSG paid a visit to Norway early 2012, with a view to deepening their knowledge about LNG-fuelled ships already operational and the aims of the study sponsored by the *Danish Maritime Authority* in the framework of the TEN-T projects. This second mission to Norway (with stops in Oslo, Stavanger and Haugesund) enabled the Group to better know the LNG logistics and bunkering services, as well as the operation of the Fund to curb nitrogen oxide emissions (*Nox Fund*). In Norway the community of the maritime economy young professionals is particularly active through the *Youngship* organization.

### **Development of LNG as ship fuel**

The use of LNG as naval fuel is certainly one of the most topical issue of the sector. Besides the mission to Norway organized by the YSG, in the second half of the year contacts were resumed with the Infrastructure and Transport Ministry to implement what envisaged in November 2011 with the signature of the Convention between Confindustria-Infrastructure and Transport Ministry and RINA. In November the members of the *Green Economy* Group participated in a meeting on LNG held at the Navy Chiefs of Staff Headquarters, which showed the interest in this fuel, albeit limited to the types of auxiliary ships, and considered possible synergies between the Merchant Marine and the Navy.





**CONFITARMA**  
Confederazione Italiana Armatori

Sede  
*Head Office*

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

Delegazione  
*Branch*

Via Roma, 8/6  
16121 Genova  
Tel 0039 010 5701885  
Fax 0039 010 5701735

---

Progetto grafico e stampa

**Teseo Editore**

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