



ASSARMATORI
ANNUAL REPORT 2019

Photo credits:
Assarmatori's associated companies

Assarmatori - Annual Report 2019



- 4 **Chairman's review**
- 6 ASSARMATORI: i nostri punti di forza; i nostri numeri; la nostra struttura

2019: l'anno delle grandi sfide per lo shipping

- 14 Il contesto globale
- 18 Meno di sei mesi all'entrata in vigore dell'IMO 2020 Sulphur Cap
- 24 La prossima fermata del rigore ambientale: un'area ECA nel Mediterraneo?
- 28 Il ruolo delle compagnie armatoriali nel trasporto marittimo e nella logistica

2019: l'anno delle scelte per lo shipping italiano

- 34 Il Regolamento (UE) n. 2017/352: l'anno della sua entrata in vigore
- 38 La semplificazione burocratica: lo *shipping doing business* in Italia
- 40 La rinata attenzione del Governo italiano alla questione della disoccupazione marittima
- 42 Autorità di Regolazione dei Trasporti: le opportunità da cogliere
- 44 Le Autostrade del Mare: in attesa del MED - Atlantic Ecobonus
- 48 Il programma CEF - *Connecting Europe Facility 2021-2027* e il Mediterraneo
- 52 La formazione marittima per ASSARMATORI
- 56 La Legge portuale italiana e gli interrogativi sulla sua efficienza

2019: i grandi temi

- 63 La tragedia del Ponte Morandi: l'orgoglio di una comunità ferita
- 64 2019, l'anno della Via della Seta (in Italia)
- 68 Soccorso nel Mare Mediterraneo e il ruolo della marina mercantile
- 70 La pirateria è ancora una preoccupazione
- 73 Crociere, un settore in crescente espansione
- 76 Relazioni Industriali: il nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del settore marittimo

Un anno in cifre

- 80 Il quadro economico internazionale e italiano

Sommario

Contents

	<i>Chairman's review</i>	5
	ASSARMATORI: our strengths; our numbers speak for themselves; our structure	6
	2019: the year of great challenges for shipping	
	<i>The global context</i>	16
	<i>Less than six months before the entry of the IMO 2020 Sulphur Cap</i>	21
	<i>The next stop of environmental rigour on shipping: an ECA area in the Mediterranean?</i>	26
	<i>The role of shipping companies in maritime transport and logistics</i>	30
	2019: the year of choices for the Italian shipping	
	<i>The Regulation (EU) 2017/352: the year of its entry into force</i>	36
	<i>Bureaucratic simplification: shipping doing business in Italy</i>	39
	<i>The Italian Government's renewed focus on the issue of maritime unemployment</i>	41
	<i>The Italian Transport Regulatory Authority: opportunities to be seized</i>	43
	<i>Motorways of the Sea: waiting for the MED - Atlantic Ecobonus</i>	46
	<i>The CEF - Connecting Europe Facility 2021-2027 and the Mediterranean</i>	50
	<i>Maritime Training for ASSARMATORI</i>	54
	<i>Italian Port law and the questions about its efficiency</i>	58
	2019: the great issues	
	<i>The tragedy of the Morandi Bridge: the pride of a wounded community</i>	63
	<i>2019, the year of the Silk Road (in Italy)</i>	66
	<i>Relief in the Mediterranean Sea and the role of the navy</i>	69
	<i>Piracy is still a concern</i>	71
	<i>Cruises, an expanding sector</i>	75
	<i>Industrial relations: the new National Collective Labour Agreement for the maritime sector</i>	76
	A year in numbers	
	<i>The International and National Economic Framework</i>	83



Chairman's review

Stefano Messina, Presidente Assarmatori

ASSARMATORI è l'Associazione armatoriale che rappresenta le imprese dell'industria marittima in Italia.

La Confederazione ha l'obiettivo di tutelare e migliorare l'attività dei propri associati, non limitando la propria azione alla sola salvaguardia

degli interessi economici dell'industria marittima operante in Italia, ma sensibilizzando i decisori sull'importanza dell'intero cluster marittimo, assicurando che le istanze degli armatori siano oggetto di attenta considerazione e valutazione presso qualsiasi organismo decisionale.

Con questo obiettivo, ASSARMATORI si propone quale importante riferimento nel settore marittimo e nelle Istituzioni italiane, europee e Internazionali oltre che per le grandi Associazioni del trasporto marittimo operanti a livello mondiale, valorizzando con i propri contributi le iniziative prese a livello istituzionale per gli adeguamenti normativi, regolamentari e per gli accordi internazionali sulla navigazione.

In questo quadro, ASSARMATORI ha l'ambizione di supportare le Amministrazioni centrali, Europee ed internazionali su importanti tematiche come ad esempio lo sviluppo armonico dei traffici e della tecnologia a servizio della navigazione e della logistica, la sicurezza della navigazione, la formazione continua del personale e la protezione dell'ambiente.

L'attuale composizione associativa raccoglie imprese che nel Paese operano con una flotta di oltre 400 navi e danno lavoro ad oltre 60.000 addetti diretti.

ASSARMATORI è soprattutto l'Associazione che si occupa del trasporto marittimo a tutto tondo, misurandosi nel settore del trasporto di cabotaggio e di collegamento con le isole dove l'Italia è tra i leaders mondiali, nel settore del trasporto marittimo locale, determinante per assicurare il trasporto via mare a milioni di persone nei diversi angoli della Penisola, nel settore del trasporto di passeggeri e merci nel mediterraneo e non solo, con navi traghetto Ro-Ro, Ro-Pax e multipurpose; nel settore del trasporto di merce unitizzata in contenitori ove le nostre compagnie hanno significative fette del mercato; nel settore dei servizi di crociera che sono quelli a maggior tasso di crescita e di complessità data la mancanza di approdi per le grandi navi, ed infine nel settore dei carichi secchi e liquidi, vera colonna portante del "sistema Italia" così dipendente dall'importazione delle materie prime.

ASSARMATORI riunisce flotte mercantili registrate in Italia e importanti operatori marittimi che qui si sono stabiliti, ma anche compagnie armatoriali che mantengono con il nostro Paese quel rapporto funzionale rappresentato dai servizi di linea su base regolare.

Ciò rende le stesse non solo importanti fruitori dei servizi portuali e di logistica integrata, ma anche gli attori principali del sistema trasportistico nazionale.

ASSARMATORI è, in definitiva, l'Associazione che riunisce la maggior parte delle imprese di armamento che operano nel nostro Paese. Imprese che generano importanti risultati economici e sociali, favoriscono l'indotto e assicurano fondamentali servizi all'industria e al commercio.

ASSARMATORI si colloca inoltre all'interno di Conftrasporto - ConfCommercio Imprese per l'Italia, la più grande comunità associativa delle imprese, delle professioni e del lavoro autonomo in Italia.



ASSARMATORI is a shipowners Association based in Italy which represents shipping companies within the maritime industry. The Association aims to protect and improve the activities of its Members, while not limiting its actions solely to safeguarding the economic interests of the maritime industry operating in Italy, but sensitizing decision makers on the importance of the entire maritime cluster, ensuring that the requests of the shipowners are carefully considered and evaluated by relevant decision-making bodies.

With this as its objective, ASSARMATORI is an important influencer in the maritime sector and with Italian, European and International institutions as well as for the large international shipping associations operating worldwide, whose contributions enhance important initiatives and decisions taken at the institutional levels for the regulatory adaptations envisaged for the world maritime fleet and for international shipping agreements. In this framework, ASSARMATORI aims to support national, European and international administrations on important issues, such as: the harmonious development of technological services for traffic, navigation and logistics, navigational safety, continuous training of personnel and environmental protection.

The composition of our current Membership brings together companies that operate in the Country with a fleet of over 400 ships and employ over 60,000 direct employees.

ASSARMATORI, above all, is the Association that deals all-around with maritime transport, measuring itself in the field of cabotage transport connecting with the islands where Italy is among the world's leaders, in the field of local transport, decisive for ensuring transport via sea to millions of people in the different corners of the Italian peninsula, in the sector of passenger and freight transport in the Mediterranean and beyond, with Ro-Ro, Ro-Pax and multipurpose ferry boats; in the transport of unitized goods in containers where our companies have significant market share; in the cruise services sector, which is one with the highest rate of growth and complexity and finally in the dry and liquid cargo sector, which is the true backbone of the "Italian system" and is so dependent on the import of raw materials.

ASSARMATORI brings together merchant fleets registered in Italy and important maritime operators who have settled here, and also companies that maintain a functional relationship with our Country represented by scheduled or cruise services on a regular basis, making them not only important users of the port services and integrated logistics, but also major players in the national transport system.

ASSARMATORI is ultimately the Association which brings together most of the maritime companies operating in our Country. Companies that generate important economic and social results, which promote, induce and provide fundamental services benefitting Italian industry and trade.

ASSARMATORI is also part of Confrasperto - ConfCommercio Enterprises for Italy, the largest associative community of companies, professions and self-employed professionals in Italy.



ASSARMATORI



ASSARMATORI: prima di tutto la tutela e la promozione del trasporto e dell'impiego marittimo in Italia

ASSARMATORI è nata e si è sviluppata per proteggere ed incrementare la logica dei trasporti e della *blue economy* nel nostro Paese.

ASSARMATORI: First and foremost, protects and promotes transport and maritime employment in Italy

ASSARMATORI was born and advanced to protect and increase the concept and development of transport and of the blue economy in our Country.

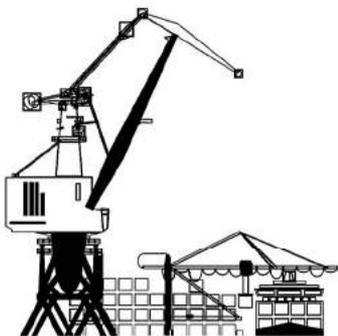
Le nostre imprese sono attive in tutti i segmenti del trasporto marittimo

Dal trasporto di contenitori su navi cellulari o multipurpose ai servizi delle Autostrade del Mare; dai collegamenti con le isole maggiori e minori al trasporto di merci solide e liquide alla rinfusa, fino ai servizi di crociera e di trasporto pubblico locale per via marittima (settore che in Italia è il più grande d'Europa). ASSARMATORI ha tutto il necessario *expertise* per ogni settore del mare.



Our Member companies are active in all segments of maritime transport
From the transport of containers on cellular or multipurpose ships to the services of the Motorways of the Sea; from the connections with the major and minor islands to the transport of solid and liquid bulk goods, and on to cruise services and local public transport by sea (a sector that in Italy is the largest in Europe). ASSARMATORI has all the necessary expertise for every sector of the sea.

I nostri punti di forza:
Our strengths:



Le nostre imprese sono i più grandi clienti dei terminal portuali italiani

Le imprese di ASSARMATORI, non solo rappresentano i più grandi fruitori e, quindi, contributori del sistema portuale nazionale, ma sono spesso attive nel settore del terminalismo portuale, dai terminal contenitori, alle stazioni marittime e ai terminal delle Autostrade del Mare.

Our Member companies are the largest customers of the Italian port terminals

ASSARMATORI's Member companies not only represent the largest users and, therefore, contributors to the national port system, but are most active in the port terminal sector, from container terminals, to maritime stations and to the Motorway of the Sea terminals.

Le nostre imprese sono i maggiori utilizzatori della mano d'opera Italiana

Le imprese aderenti ad ASSARMATORI sono di gran lunga quelle che impiegano maggiormente la forza lavoro Italiana. Questo è un grande contributo che diamo al Paese e alla società italiana.

Our Member companies are major users of the Italian workforce
ASSARMATORI's Member companies are by far the ones that employ the Italian workforce the most. This is a great contribution that we make to the Country and to Italian society.



Le nostre imprese sono i maggiori fruitori dei servizi portuali in Italia

Le imprese di ASSARMATORI sono quelle che maggiormente usufruiscono dei servizi tecnico nautici e dei servizi portuali nei porti italiani.

Our companies are the main users of port services in Italy
ASSARMATORI's Member companies are the ones that make the most use of technical nautical services and port services in the Italian ports.



Le nostre imprese sono i maggiori clienti dei cantieri navali italiani

Anche nel 2018 e nel 2019, le commesse passate ai cantieri nazionali da parte delle imprese aderenti ad ASSARMATORI hanno sorpassato quelle di chiunque altro. Questo è un altro segno tangibile dell'importanza e del peso di ASSARMATORI per l'economia del Paese. La cantieristica nazionale, tra le nostre eccellenze, è tra le più importanti industrie del Paese sia per il prodotto generato che per la manodopera impiegata.

Our Member companies are the main customers of Italian shipyards
Also in 2018 and in 2019, customer orders passed to the national shipyards by ASSARMATORI's Member companies have far surpassed those of other customer users. This is another tangible sign of the importance and weight of ASSARMATORI for our Country's economy.
The national shipbuilding industry is among our best excellences, and one of the most important in terms of the product generated and the workforce employed.



E ancora:

- ASSARMATORI si occupa di formazione continua dei lavoratori siano essi personale navigante che amministrativo. Attraverso la società "Oltremare - Servizi integrati per lo shipping" offre servizi di consulenza altamente qualificata alle aziende associate;
- Molte delle nostre imprese sono ancora a capitale familiare, perpetuandosi così la tradizione centenaria della marineria italiana nel mondo;
- Molte imprese associate sono leader nel loro settore. Questo significa che le loro capacità ed esperienze sono messe a disposizione degli associati e del cluster;
- Molte unità armate dagli associati sono veri e propri benchmark di efficienza energetica e tecnologica, una circostanza che rende l'Associazione un vero punto di riferimento per il settore.

And still:

- ASSARMATORI provides ongoing training for workers, both seafaring and administrative personnel. Training opportunities are provided through our partnership with the "Oltremare" company which offers highly qualified consulting services to our Member companies;
- Many of our Member companies are still family-owned, thus perpetuating the centuries-old tradition of Italian shipping in the world;
- Many of our Member companies are leaders in their sector. This means that their skills and experience are made available to all our Members and to the marine cluster;
- Many of the merchant vessels of our Members are real benchmarks of energy efficiency and technology, a factor which makes our Association a true point of reference for the maritime sector.

I nostri numeri:

Our numbers speak for themselves:

dati 2018 traffici in Italia / 2018 maritime data traffic operated in Italy



Oltre
60.000
addetti a terra
e in mare

*The number of employees employed
by our Members on land and at sea exceeds
60,000*

35.488 marittimi / seafarers

17.409 marittimi italiani / Italian seafarers



Volumi
di traffico

Traffic volumes

Traffici totali Ro-Ro / Total Ro-Ro traffic:
1.400.000 unità / units

Traffici container trasportati / Container traffic
transported in Italy

(Export/Import/Transshipment): **4.500.000** teus

Crociere passeggeri/passenger cruises carried:
1.600.000

Materie prime trasportate / Raw materials
transported: **6.000.000** di tonnellate / tons



458

navi / ships

di cui / which include:



144 Porta container / Full containers

123 Bulk carriers

3 Tanker

10 Ocean Multipurpose

15 Full Ro-Ro

38 Ro-Pax su linee di collegamento con le isole maggiori e Autostrade del Mare / on lines connecting the main islands and operating the Motorways of the Sea

48 Ro-Pax su linee di collegamento con le isole minori / on lines connecting the smaller islands

17 unità da crociera / cruise units

60 unità veloci / high speed units



Porti in rete

**40 in Italia
e 350
nel mondo**

*40 networked online ports in Italy
and 350 in the world*

*Oltre 300 rotte regolari di linea da e per Italia / Over
300 regular scheduled routes to and from Italy*



Oltre

**25 milioni
di miglia
percorse ogni anno
dalla flotta**

ASSARMATORI

*Over 25 million miles traveled
by ASSARMATORI's Members fleet each year*

La nostra struttura

Our structure

CONSIGLIO DIRETTIVO

Il Consiglio Direttivo dirige la politica generale dell'Associazione, decide sulle domande di adesione e nomina le commissioni tecniche.

L'adesione al Consiglio Direttivo viene deliberata con la partecipazione di tutti i Membri dell'Associazione.

Per il quadriennio 2018-2021 il Consiglio Direttivo di ASSARMATORI è il seguente:

PRESIDENTE

Stefano Messina

Presidente Gruppo Messina S.p.A.

VICEPRESIDENTE

Achille Onorato

CEO Onorato Armatori S.p.A.

CONSIGLIERI

Stefano Beduschi

Deputy Senior Vice President Italia Marittima S.p.A.

Gaudenzio B. Gregori

Presidente Pillarstone Italy S.p.A.

Matteo Catani

CEO Grandi Navi Veloci S.p.A.

Franco Del Giudice

Presidente Delcomar S.p.A.

Luigi Merlo

Chairman Federlogistica

Salvatore Ravenna

Chairman ACAP

Vincenzo Romeo

CEO Nova Marine Carriers S.A.

Pasquale Russo

General Secretary Conftrasporto

Un *board* con tanta esperienza marinara e non solo

ASSARMATORI è guidata da un Consiglio Direttivo che rappresenta gli interessi dei membri dell'Associazione. Tutti i membri del Consiglio portano a fattor comune il loro contributo di una pluriennale e vasta esperienza maturata in tutti i campi della moderna industria dello shipping: dalla navigazione alla logistica integrata, passando per la gestione industriale e finanziaria. Questa è una ulteriore *plus* per la gestione e la crescita dell'Associazione.

Il Consiglio Direttivo, eletto dai membri dell'Associazione, determina le linee guida di ASSARMATORI nel rispetto dei principi statutari. Il Segretario Generale dirige e coordina il funzionamento della struttura, divisa per aree di competenza e le cui attività sono indirizzate e supervisionate da Commissioni Tecniche che si riuniscono periodicamente negli uffici di Roma.

Le aree funzionali di competenza di ASSARMATORI

- Affari Internazionali
- Politiche del Lavoro
- Relazioni Istituzionali
- Innovazione Tecnologica, Sicurezza della Navigazione e Ambiente
- Politiche Economiche e Legali
- Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione
- Politiche Nazionali ed Internazionali delle Navigazione
- Servizi di Segreteria

alimentano le Commissioni Tecniche

- Lavoro
- Logistica, Infrastrutture e Porti
- Innovazione Tecnologica, Sicurezza della Navigazione e Ambiente
- Navigazione Oceanica
- Cabotaggio
- Autostrade del Mare
- Tasse e Finanza
- Crociere

a cui i rappresentanti degli associati partecipano attivamente, fornendo il loro contributo di conoscenze ed esperienza.

A Board with a lot of seafaring experience and much more

ASSARMATORI is led by a Board of Directors that represents the interests of the members of the Association.

All Members of the Board bring the same common factor of contributing their long and extensive experience gained in all fields and on all aspects of the modern shipping industry: from navigation to integrated logistics, through industrial and financial management.

These are some of the key understandings offered for managing and growing the Association provided by the Members of the Board of Directors.

The Board of Directors is elected by the Association's Members, which guides and ensures that ASSARMATORI remains in compliance with statutory principles.

The General Secretary directs and coordinates the functioning of the structure which is organized by areas of competence and the Technical Commissions direct and supervise these activities when they meet specifically in the Rome headquarters.

The functional areas of responsibility of ASSARMATORI includes:

- *International Affairs*
- *Labor Policies*
- *Institutional Relations*
- *Technological Innovation, Navigational Safety and the Environment*
- *Economic and Legal Policies*
- *Information and Communication Technologies*
- *National and International Navigation Policies*
- *Secretarial services*

What feeds the Technical Commissions:

- *Jobs*
- *Logistics, Infrastructures and Ports*
- *Technological Innovation, Navigational Safety and the Environment*
- *Ocean Navigation*
- *Cabotage*
- *Motorways of the Sea*
- *Taxes and Finance*
- *Cruises*

ASSARMATORI's Members actively participate in these Commissions, contributing their knowledge and expertise.





2019:

l'anno delle grandi
sfide per lo shipping

the year of great challenges for shipping



Il contesto globale

ASSARMATORI compie un anno, un anno vissuto intensamente per strutturarsi, seguire e sostenere i propri associati nello sforzo costante di affrontare i problemi operativi.

Per comprendere l'entità dei cambiamenti in atto, e la volatilità delle conseguenze che potranno provocare, è sufficiente citarne alcuni in rapida successione.

Tutti apparentemente estranei allo shipping ma tutti destinati ad influenzarlo, anche pesantemente.

Per citarne alcuni, la guerra dei dazi fra Stati Uniti e Cina, la politica espansiva della Cina stessa nel Sud Est Asiatico, le incertezze circa il futuro della Turchia, la guerra in Libia, la Brexit e il ventilato accordo commerciale tra gli USA e il Regno Unito, il problema dei flussi migratori, la destabilizzazione del Golfo Persico.

È sufficiente pensare con un'attenzione meno

superficiale a questi fenomeni in atto, per comprendere immediatamente che nella maggior parte dei casi lo shipping si troverà sulla linea del fronte.

Per la nostra Associazione, che vuole essere il *think tank* di riferimento del settore, capire significa prevenire; prevenire significa scoprire le opportunità; anticipare i fenomeni significa fare il bene delle nostre imprese, aiutarle a crescere ma specialmente a generare e difendere il loro lavoro e la loro competitività. In questa ottica va letta anche la **Belt & Road Initiative**. Il 2019 è stato l'anno in cui la "**BRI**" sembra essere arrivata in Italia.

La Cina è tra le principali aree di origine e di destinazione del carico in transito nel Mediterraneo. Sono 113 i Paesi in qualche modo coinvolti da questo progetto e la Cina ha già firmato accordi di cooperazione con oltre 70 Paesi.

Nessuno deve stupirsi se il governo cinese si interessa al nostro sistema logistico.

In termini assoluti per l'Italia e per il suo sistema marittimo, portuale e logistico, si tratta di una grande opportunità di riposizionamento e di conquista di un ruolo di primo piano nello scenario dell'interscambio mondiale.

Una vera e propria rivincita sui porti del Nord Europa. Ma le partite di rivincita bisogna giocare mettendo a punto lo schema migliore, sfruttando a fondo anche quelle risorse e quei *players* che possono fare sistema con il Governo senza condizionamenti e secondo logiche che debbono essere solo e soltanto imprenditoriali e cioè tipiche dell'investitore privato. Quest'anno, inoltre, dovranno essere ridefinite le regole che sottendono al **Registro Internazionale** per renderle compatibili con le indicazioni dell'Unione europea.

Si tratta di un tema delicatissimo che non deve mettere a repentaglio un sistema che ha dato i suoi frutti, ma al contrario dovrà assecondare una nuova politica sociale finalizzata a rendere realistico l'obiettivo di una riduzione drastica della disoccupazione, specialmente nelle aree del Paese che hanno una maggiore e più consolidata vocazione marittima colpite da una crisi endemica che deve essere combattuta con strumenti straordinari.

L'anno prossimo scade la cosiddetta "B.E.R." e cioè l'esenzione, garantita dall'Unione europea, agli accordi tra i grandi operatori marittimi nel settore del trasporto dei contenitori, rispetto alle regole dettate dal Trattato Europeo in materia di intese tra le imprese.

La B.E.R. è un regime che funziona egregiamente da anni e che oggi è messo in discussione da interessi particolaristici del tutto antitetici rispetto a quelli dei nostri clienti che vogliono spedire o ricevere la merce in tutto il mondo, velocemente, senza ritardi e a costi competitivi.

Questo è l'anno in cui gli armatori fanno i conti con l'imminente entrata in vigore dell'ultima fase della procedura di riduzione delle emissioni di CO₂ imposta dalla **Convenzione Marpol** che, nel lontano 1998, lanciò una ambiziosa "*road map*" che dovrebbe portare alla de-carbonizzazione del trasporto marittimo entro il 2050.

Ancora una volta gli armatori fanno la loro parte in grande anticipo rispetto alle altre "*industries*", ben più inquinanti, che continueranno a contaminare

l'ambiente senza che vi sia all'orizzonte una disciplina paragonabile a quella vigente nel mondo del trasporto marittimo che è, e continuerà ad essere, il vettore più "*green*" di qualsiasi altro ad oggi disponibile.

Il 2019 è l'anno del **Regolamento n. 2017/352 dell'Unione europea**. La regola che impone la trasparenza e la proporzionalità dei costi dei servizi portuali è legge dello Stato.

ASSARMATORI confida che questa norma aumenterà la competitività degli scali nazionali eliminando vecchi privilegi che oggi l'Europa ci impone di cancellare. Sempre quest'anno sembra che si voglia finalmente considerare la possibilità di rifornire di **GNL** le nostre navi nei porti italiani, così come viene fatto da tempo nel Nord Europa, ma anche nel Mediterraneo (Barcellona e Marsiglia in testa).

In Italia il GNL è disponibile in quantità, gli armatori hanno già commissionato navi che possono usare il GNL come carburante almeno per i gruppi elettrogeni. A livello nazionale si rende necessario lavorare insieme al fine di creare le condizioni per un utilizzo efficiente e non costoso del GNL tra cui, non ultime, le competenze manutentive attraverso la definizione di criteri uniformi di formazione dei tecnici e lo sviluppo del sistema industriale locale.

Ed infine, il 2019 sarà l'anno della svolta? L'anno in cui si parlerà finalmente di una "*task force*" interministeriale per affrontare il problema dei dragaggi nei porti nazionali? Le navi sono sempre più grandi e i nostri porti sono diventati piccoli e poco profondi.

Non è un tema banale. È un tema di sopravvivenza per il sistema industriale, prima ancora di quello logistico. Sarà l'anno in cui si prenderà atto dell'importanza degli interporti e dei collegamenti ferroviari con i porti principali? Sarà l'anno in cui i servizi di crociera saranno aiutati con una politica lungimirante? Ed infine, sarà questo l'anno in cui l'Europa si accorgerà che una parte non certo irrilevante del suo futuro si trova nel bacino del **Mare Mediterraneo**? I Paesi del Nord Africa rappresentano l'area cardine nel quadro della BRI cinese.

L'Europa deve guardare a questi Paesi come aree di produzione per i mercati europei; come porta logistica per l'Europa e l'Africa sub-sahariana; come polo energetico per il petrolio, il gas e le energie rinnovabili.

Insomma, il 2019 è l'anno degli impegni, delle sfide e del futuro prossimo venturo.



The global context

Assarmatori turns one year old this year, a year lived intensely to build its structure, follow and support its members in the constant effort to address the problems of the day-to-day, but also to raise the bar of attention to the big changes that are taking place.

To understand the extent of the changes taking place, and the volatility of the consequences that they may cause, it is sufficient to mention a few of these changes which are occurring in rapid succession.

All of them seemingly unrelated to shipping but all of them are destined to influence it, even quite heavily. To name a few, the US-China Duty War, China's own expansive policy in South East Asia, uncertainties about Turkey's future, the war in Libya, Brexit and the

far-reaching trade agreement between the US and the UK, the problem of migration flows, the destabilization of the Persian Gulf. It is enough to think with a less superficial attention to these phenomena in progress, to understand immediately that in most cases that shipping will be on the front line. For our Association, which wants to be the think tank of reference in the shipping sector, understanding means preventing; preventing means discovering opportunities; and anticipating the phenomena means doing the good of our companies, helping them to grow and especially generating and defending their work and their competitiveness. The Belt & Road Initiative should also be read in this light.

The year 2019 was the year in which the **Belt & Road Initiative (BRI)** seems to have arrived in Italy. China is one of the main areas of origin and destination of cargo in transit through the Mediterranean.

There are 113 countries involved in some way in this project and China has already signed cooperation agreements with more than 70 countries. No one should be surprised if the Chinese government is interested in our logistics system.

In absolute terms, for Italy and its maritime, port and logistic system, this is a great opportunity to reposition and conquer a leading role in the scenario of world trade. A real revenge on the ports of the Northern Europe.

But the game of revenge must be played by developing the best scheme, exploiting in depth those resources and players that can make a framework system with the Government, without conditioning and according to logic that entrepreneurial and typical of the private investor.

Furthermore, this year, the rules underlying the **international register** will have to be redefined in order to make them compatible with the indications of the European Union.

This is a very delicate issue which must not jeopardize the system which has borne fruit, but on the contrary it will have to support a new social policy aimed at a drastic reduction of unemployment in areas of the country that have a greater and more consolidated maritime vocation affected by an endemic crisis that must be fought with extraordinary instruments.

Next year, the so-called B.E.R. expires, i.e. the exemption, guaranteed by the European Union, for agreements between large maritime operators in the container transport sector, with respect to the rules laid down by the European Treaty on agreements between companies. The B.E.R. is a regime that has been working well for years and that today is called into question by particular interests that are completely antithetical to those of our customers who want to ship or receive goods worldwide, without delay and at competitive costs.

This year is also the year in which shipowners come to terms with the imminent entry into force of the penultimate phase of the procedure for reducing CO₂ emissions imposed by the **Marpol Convention**, which in 1998 launched an ambitious road map that should lead to the de-carbonisation of maritime transport by 2050.

Once again, shipowners are playing their part well in advance of other industries, which are much more polluting and will continue to contaminate the environment without there being on the horizon a discipline comparable to that in force in the world of maritime transport, which is and will continue to be the greenest carrier of any other available today. 2019 is the year of Regulation 2017/352 of the European Union.

The rule requiring transparency and proportionality of the costs of port services is State law. ASSARMATORI is confident that this rule will increase the competitiveness of national airports by eliminating old privileges that Europe now requires us to cancel.

Also this year it seems that we finally will want to consider the possibility of supplying our ships with **LNG** in Italian ports, as has been done for some time in northern Europe, but also in the Mediterranean (Barcelona and Marseille in the lead).

In Italy LNG is available in quantity, shipowners have already commissioned ships that can use LNG as fuel at least for generators. At the national level, work is needed to create the conditions for the efficient and inexpensive use of LNG, including, not least, maintenance skills through the definition of uniform criteria for training technicians and the development of the local industrial system.

And finally, will 2019 be a turning point year?

The year in which we will finally talk about an interministerial task force to address the problem of dredging in national ports? Ships are getting bigger and bigger and our ports have become small and shallow. It's not a trivial theme. It's a survival theme for the industrial system, even before the logistical one. Will this be the year in which the importance of freight villages and rail links to major ports will be recognized? Will it be the year when cruise services will be helped with a forward-looking policy? And finally, will this be the year in which Europe will realize that not an insignificant part of its future lies in the **Mediterranean Sea** basin? The countries of North Africa represent the pivotal area in the framework of the Chinese BRI. Europe must look to these countries as a production area for European markets; as a logistics hub for Europe and sub-Saharan Africa; as an energy hub for oil, gas and renewable energy.

In short, 2019 is the year of commitments, challenges and the near future.



Meno di sei mesi all'entrata in vigore dell'IMO 2020 Sulphur Cap

Prima del 1° gennaio 2012, il massimo tenore di zolfo consentito nei combustibili navali era del 4,5% (massa/massa).

A partire da quella data tale limite fu portato al 3,5% ed ora, dal 1° gennaio 2020, entrerà in vigore su scala mondiale un nuovo limite in base al quale il massimo contenuto di zolfo ammesso passerà "worldwide" allo 0,5% mentre, come sappiamo, nelle aree ECA questo limite è allo 0,1% già dal 1° gennaio 2015.

L'argomento è utile per sottolineare la capacità di reazione dello shipping alle tematiche ambientali: in anni particolarmente difficili, dopo la crisi finanziaria del 2008 che ha colpito pesantemente anche il settore dei trasporti marittimi, lo shipping ha quindi saputo ridurre di nove volte in ambito globale e di 45 volte nelle aree ECA il contenuto di zolfo dei propri combustibili, fornendo una risposta convincente alla crescente domanda di miglioramento dell'impatto ambientale, che riguarda tutte le attività dell'uomo. L'IMO stima che dal 2020 al 2025 le emissioni di ossidi di zolfo da parte delle navi saranno ridotte del 77%. L'industria dello shipping, quindi, ha imboccato ormai da anni la strada che porta al miglioramento della propria compatibilità ambientale.

La normativa sul contenimento delle emissioni, tra cui quelle di zolfo di cui è oggetto il Sulphur Cap 2020, è parte di una strategia ad ampio spettro, condotta dalla "International Maritime Organization" dell'ONU, volta

al contenimento ed alla riduzione dell'impatto ambientale ed alla eco sostenibilità del trasporto via mare nel suo complesso, una strategia che passa dalla riduzione delle emissioni nocive (ossidi di zolfo, ossidi di azoto e particolati) e di "gas-serra" (GHG – "Green House Gas") da parte delle navi, al miglioramento del ciclo della gestione dei rifiuti prodotti a bordo, fino al riciclo sicuro e controllato delle navi al momento della loro demolizione.

In particolare l'IMO 2020 Sulphur Cap è visto da molti come la normativa più impattante sullo shipping dai tempi dell'introduzione del doppio scafo per le navi cisterna ed in effetti le implicazioni, sia di natura tecnica che di natura economica, sono molto rilevanti, soprattutto se guardate in una prospettiva di più lungo periodo entro la quale ricade anche la riduzione dei gas GHG.

I costi derivanti dai processi di miglioramento dell'impatto ambientale che lo shipping si è imposto durante questi anni sono stati quasi per intero pagati dagli armatori.

Attraverso economie di scala, miglioramento ed ottimizzazione dei processi e riorganizzazioni, ed a fronte di una drammatica riduzione dei margini operativi costata non pochi sacrifici, l'industria dello shipping ha saputo in questi anni rinnovarsi per adeguarsi sia al mercato, continuando ad essere la spina dorsale dello sviluppo e della ripresa economica,



da un produttore all'altro. Ciascuna delle *major* si sta affrettando a garantire che i fuel acquistati dalla stessa *major* saranno compatibili tra loro, indipendentemente dai porti di bunkeraggio, ma non si offrono garanzie di compatibilità tra i prodotti delle diverse *major*; anche la stabilità dei singoli "*blend*" può offrire qualche motivo di perplessità. Questa incertezza tecnica è acuita anche dal fatto che la specifica standard di riferimento per questi fuel è attualmente ancora in fase di elaborazione e non si prevede veda la luce prima dell'entrata in vigore della normativa. Superata, seppure non del tutto, l'incertezza circa la disponibilità dei fuel "*2020 compliant*", rimane la grande questione del prezzo.

Ciò impatta direttamente sulla seconda possibilità di scelta citata nei tre punti precedenti: la convenienza economica di continuare ad usare i "*vecchi fuel*" dotando la nave di "*scrubber*".

Alcuni osservatori prevedono un differenziale iniziale elevato (anche oltre i 250 USD/tonnellata) tra il fuel allo 0,5% e quello al 3,5% all'entrata in vigore della normativa, successivamente questa differenza di prezzo dovrebbe ridursi a 100/150 USD/tonnellata o anche meno.

Si tratta di valutazioni basate più sul "*feeling*" che su transazioni effettive.

Al momento, infatti, nessuno può dire con ragionevole certezza quale sarà il vantaggio economico che si potrà ottenere installando gli scrubber e continuando ad adoperare fuel ad alto tenore di zolfo.

L'incognita economica non è di poco conto, se si pensa che l'investimento per installare questi sistemi di pulizia dei gas di scarico ha un costo di alcuni milioni di dollari, in funzione della potenza installata.

Si prevede che al 1° gennaio 2020 saranno dotate di scrubber circa 2000 navi su scala mondiale e questo pone il problema di quanti fornitori di bunker saranno disponibili ad attrezzarsi per rifornire queste navi con il combustibile tradizionale in un numero sufficiente di porti, ed a che prezzo saranno disposti a farlo.

Molti armatori che stanno installando gli scrubber parallelamente cercano di stipulare dei contratti con i fornitori di bunker, in modo da garantirsi "*disponibilità*" e, per quanto possibile, "*prezzo*".

In mancanza di queste circostanze il rischio che si corre è quello di non veder mai rientrare i costi dell'investimento.

A queste incertezze di natura economica va aggiunta l'incertezza di natura normativa che sta caratterizzando

che alle emergenti necessità di miglioramento del proprio impatto sull'ambiente.

L'IMO 2020 Sulphur Cap richiederà allo shipping nuovi ingenti sforzi. Il soddisfacimento della normativa sul tenore di zolfo allo 0,5% impone agli armatori delle scelte immediate che, tuttavia, avvengono in un panorama in cui a dominare sono i fattori di incertezza tecnica ed economica.

Le strade che possono essere percorse per essere "*compliant*" con l'IMO 2020 Sulphur Cap sono essenzialmente tre:

- adottare i fuel allo 0,5% derivati dal petrolio (VLSFO) che saranno resi disponibili dall'industria petrolifera;
- continuare ad usare fuel derivati dal petrolio con tenore di zolfo elevato (HSFO), dotando però le navi di sistemi di pulizia dei gas di scarico, i cosiddetti "*scrubber*";
- adoperare combustibili alternativi (GNL).

La prima soluzione è quella che verrà adottata dalla larghissima parte della flotta mondiale, soprattutto quella esistente. È la più immediatamente percorribile, anche se non priva di incognite sia di natura tecnica che di natura economica. La maggiore criticità tecnica legata ai nuovi fuel allo 0,5% riguarda la loro miscibilità e stabilità. Gran parte di questi fuel sarà realizzata attraverso dei "*blend*" di fuel a diverso contenuto di zolfo, spesso provenienti da diversi "*stream*", differenti

la tecnologia “open-loop” adottata in molte installazioni di scrubber.

Si sta assistendo infatti ad una progressiva limitazione, da parte di singoli porti e di singoli Stati, all’utilizzo di scrubber di tipo “open loop” in aree specifiche. In ambito IMO è tuttora in corso una discussione per armonizzare ed uniformare le normative ed anche l’Unione europea sta intervenendo a riguardo, ma al momento anche la scelta su quale tipologia di scrubber adottare è diventata problematica.

La terza via, quella dei fuel alternativi, è al momento rappresentata dal gas naturale liquefatto (LNG - “Liquefied Natural Gas”). Esistono altre soluzioni tecnicamente possibili (LPG, metanolo, ammoniaca, idrogeno) o la propulsione attraverso batterie. Tuttavia il gas naturale liquefatto è allo stato attuale della tecnologia, del mercato e della logistica della distribuzione, l’unica alternativa effettivamente percorribile. Il gas naturale liquefatto è da decenni usato nella propulsione navale e la tecnologia è sicura ed affidabile. Esiste un gap infrastrutturale in talune aree del mondo, tra cui il Mediterraneo e l’Italia in particolare, che ne sta limitando la diffusione. Tuttavia si tratta di un fuel che risolve in modo definitivo il problema delle emissioni degli ossidi di zolfo e di particolato, con riduzioni valutabili nell’ordine del 99%; riduce fino all’85% circa le emissioni di ossidi di azoto e rappresenta anche un buon contributo alla riduzione del gas serra con un calo delle emissioni di CO₂ dell’ordine del 20-25% rispetto ai fuel tradizionali derivati dal petrolio. Nonostante le difficoltà di natura logistica, il numero delle navi che saranno propulse a LNG sta crescendo rapidamente e si prevede che entro il 1° gennaio 2020 saranno qualche centinaio. Si tratta di nuove costruzioni. Infatti il retrofit di navi esistenti è tecnicamente ed economicamente improponibile, a meno che non siano state predisposte per essere realmente “LNG-ready” già in fase di costruzione. Il 1° gennaio 2020 il mondo dello shipping, come ha sempre fatto in queste circostanze, si adeguerà alla normativa e farà la sua parte.

Cambiamento virtuoso ma dominato ancora da tante perplessità

Tuttavia questa volta è difficile che gli armatori possano integralmente farsi carico dei costi aggiuntivi e parte di questi nuovi oneri andranno inevitabilmente ad incidere sui noli e sulle tariffe. Se non si vuole che i contraccolpi sui trasporti marittimi – e quindi sull’economia nel suo complesso – siano insostenibili, occorre che la “politica” faccia la sua parte in modo efficace ed efficiente.

In tutte le sedi internazionali, ed in Italia in particolare, si deve innanzitutto arrivare rapidamente ad un quadro di regole certe e stabili, che metta gli imprenditori nelle condizioni di operare delle scelte in un quadro di chiarezza e semplicità di leggi e regolamenti.

Non è, ad esempio, accettabile che la scelta di investire milioni di euro per installare uno scrubber sia condizionata dall’incertezza normativa sull’effettiva possibilità di utilizzo, o che la scelta di costruire navi ad LNG sia frenata dall’assenza di procedure certe ed univoche per il bunkeraggio di questo combustibile, oltre che dall’assenza di adeguate infrastrutture, anche queste bloccate da normative complesse e laboriose oltre ogni ragionevole limite.

In secondo luogo devono essere messe in campo delle politiche di sostegno ed incentivazione del settore, perché inevitabilmente il miglioramento tecnologico delle flotte passa per il loro graduale rinnovamento. Lo shipping è un’industria sempre più “capital intensive”, con cicli di rinnovamento pluridecennali. Quindi gli ingentissimi investimenti che giocoforza dovranno essere sostenuti è necessario siano opportunamente incentivati.

Less than six months before the entry of the IMO 2020 Sulphur Cap

Before January 1st, 2012, the maximum sulphur content in marine fuels was 4.5% (mass/mass), from that date this limit was raised to 3.5% and now, from January 1st, 2020, a new limit will come into force on a global scale and the maximum permissible sulphur content will increase “worldwide” to 0.5% while, as we know, in the ECA areas this limit is 0.1% beginning from January 1st, 2015. This topic is useful to underline the ability of shipping to react to environmental issues. In particularly difficult years, after the financial crisis of 2008, which also heavily affected the maritime transport sector, shipping has been able to reduce the sulphur content of its fuels nine times globally and 45 times in ECA areas, providing a convincing response to the growing demand for improving environmental impact, which affects all human activities. The IMO estimates that from 2020 to 2025 sulphur oxide emissions from ships will be reduced by 77%.

A virtuous change but still dominated by many perplexities

The shipping industry, therefore, has for years been on the road to improving its environmental performance. The legislation on the containment of emissions, including those of sulphur to which the Sulphur Cap 2020 is part of a wide-ranging strategy, led by the International Maritime Organization (IOM) of the United Nations, aimed at containing and reducing the environmental impact and eco-sustainability of transport by sea as a whole, a strategy that goes from reducing harmful emissions (sulphur oxides, nitrogen oxides and particulates) and greenhouse gases (GHG - Green House Gas) from ships, to improving the cycle of waste management produced on board, up to the safe and controlled recycling of ships at the time of their demolition.

In particular, the IMO 2020 Sulphur Cap is seen by many as the most impacting legislation on shipping since the introduction of the double hull for tankers and in fact the implications, both technical and economic, are very significant, especially if you look at a longer-term perspective within which also the reduction of GHG gases fall.

The costs arising from the processes of improving the environmental impact that shipping has imposed itself during these years have been almost entirely paid for by the shipowners.

Through economies of scale, improvement and optimization of processes and reorganizations, and in the face of a dramatic reduction in operating margins costing a lot of sacrifices, the shipping industry has been able to renew itself in recent years to adapt both to the market, continuing to be the backbone of development and economic recovery, and to the emerging need to improve its impact on the environment.



The IMO 2020 Sulphur Cap will require considerable new efforts from shipping.

Satisfaction with the 0.5% sulphur content regulation requires shipowners to make immediate choices which, however, take place in a scenario dominated by factors of technical and economic uncertainty.

There are essentially three roads that can be used to comply with IMO 2020 Sulphur Cap:

- adopt the 0.5% oil-derived fuels (VLSFO) that will be made available by the oil industry;
- continue to use high sulphur fuel (HSFO), but equip ships with scrubber systems;
- use alternative fuels (LNG).

The first solution is the one that will be adopted by the very large part of the world fleet, especially the existing one.

It is the most immediately practicable solution, even if it is not without technical and economic uncertainties.

The greatest technical criticality linked to the new 0.5% fuels concerns their miscibility and stability.

Most of these fuels will be made through "blends" of fuels with different sulphur content, often from different streams, different from one manufacturer to another. Each of the majors is hurrying to ensure that the fuels purchased by the same major will be compatible with each other, regardless of the bunkering ports, but there are no guarantees of compatibility between the products of the different majors; even the stability of the individual blends can offer some cause for concern. This technical uncertainty is also exacerbated by the fact that the specific reference standard for these fuels is currently still under development and is not expected to come into force before the entry into force of the legislation.

Once the uncertainty about the availability of "2020 compliant" fuels has been overcome, even if not completely, the great question of price remains.

This has a direct impact on the second option mentioned in the three previous points: the economic convenience of continuing to use the "old fuels" by equipping the ship with "scrubbers".

Some observers foresee a high initial differential (even over 250 UDS/tonne) between 0.5% fuel and 3.5% fuel when the regulations come into force, after which this price difference should be reduced to 100/150 UDS/tonne or less.

These evaluations are based more on the "feeling" than on actual transactions; at the moment, in fact, no one can say with reasonable certainty what will be the economic advantage that can be obtained by installing the scrubbers and continuing to use fuel with a high sulphur content.

The economic uncertainty is not insignificant, if you think that the investment to install these exhaust gas cleaning systems cost some millions of dollars, depending on the installed power.

It is expected that by January 1st, 2020 around 2,000 ships will be equipped with scrubbers on a worldwide scale and this raises the question of how many bunkers suppliers will be willing to equip themselves to supply these ships with traditional fuel in a sufficient number of ports, and at what price will they be willing to do so. Many shipowners who are installing scrubbers at the same time are trying to enter into contracts with bunker suppliers, to ensure "availability" and, as far as possible, "price".

In the absence of these circumstances, the risk is to never see the return on investment costs.

To these economic uncertainties must be added the regulatory uncertainty that is characterizing the "open-loop" technology adopted in many scrubber installations.

We are witnessing a progressive limitation, by individual ports and states, to the use of open loop scrubbers in specific areas, within the IMO is still under discussion to harmonize and standardize the rules and even the European Union is intervening in this regard, but at the moment also the choice of which type of scrubber to adopt has become problematic.

The third way, that of alternative fuels, is currently represented by liquefied natural gas (LNG).



There are other technically possible solutions (LPG, methanol, ammonia, hydrogen) or propulsion through batteries, but liquefied natural gas is the current state of technology, and is the only viable alternative in terms of technology, the market and distribution logistics. Liquefied natural gas has been used in marine propulsion for decades and the technology is safe and reliable.

There is an infrastructure gap in some areas of the world, including the Mediterranean and Italy in particular, which is limiting its spread. However, it is a fuel that definitely solves the problem of emissions of sulfur oxides and particulate matter, with reductions estimated at around 99%; it reduces nitrogen oxide emissions by up to around 85% and also represents a good contribution to reducing greenhouse gas emissions with a drop in CO₂ emissions of around 20-25% compared to traditional oil-derived fuels. Despite the logistical difficulties, the number of ships that will be propelled to LNG is growing rapidly and is expected to be a few hundred by January 1st, 2020, these are new buildings, in fact the retrofit of existing ships is technically and economically impossible, unless they have already been prepared under construction to be really "LNG-ready".

On January 1st, 2020 the shipping world, as it has always done in these circumstances, will comply with the regulations and will do its part, however, this time it is difficult for shipowners to bear all the additional costs and part of these new charges will inevitably affect freight rates and tariffs. If we do not want the repercussions on maritime transport - and therefore on the economy as a whole - to be unsustainable, "policy" must do its part effectively and efficiently.

In all international fora, and in Italy in particular, we must first of all arrive quickly at a framework of certain and stable rules, which puts entrepreneurs in a position to make choices in a framework of clarity and simplicity of laws and regulations. It is not acceptable, for example, that the choice to invest millions of euros to install a scrubber is conditioned by regulatory uncertainty about the actual possibility of use, or that the choice to build LNG ships is held back by the absence of certain and unambiguous procedures for the bunkering of this fuel, as well as by the absence of adequate infrastructure, which is also blocked by complex and laborious regulations beyond all reasonable limits.

Secondly, policies must be put in place to support and encourage the sector, because the technological improvement of the fleets inevitably involves their gradual renewal. Shipping is an increasingly "capital-intensive" industry, with cycles of renewal lasting several decades, so the huge investments that must be made must be properly supported and encouraged.

L'IMO 2020 Sulphur Cap è un punto di arrivo nel percorso di riduzione delle emissioni di zolfo, ma è anche il punto di partenza di un nuovo ciclo che, da qui al 2050, porterà lo shipping ad affrontare sfide di portata ancora superiore e dagli esiti tutt'altro che scontati.

La Francia ha presentato nel 2018 all'IMO uno studio di fattibilità per rendere il Mare Mediterraneo un'area ECA ("**Emission Control Area**") ed i governi di Spagna e Italia hanno appoggiato pubblicamente questa iniziativa.

Il Ministro dell'Ambiente ha dichiarato che questo obiettivo potrebbe essere raggiunto nel 2023.

L'IMO ha introdotto nel 2011 l'*Energy Efficiency Design Index* ("**EEDI**") che è entrato in vigore nel 2013.

Questo indice consente di mantenere sotto controllo il livello di efficienza energetica in fase di progetto delle nuove navi ed ha stabilito delle curve standard di efficienza a cui l'EEDI dovrà uniformarsi.

Entro il 2025 tutte le nuove navi dovranno avere un'efficienza energetica riferita all'unità di lavoro di trasporto superiore del 30% rispetto a quelle costruite nel 2014. Facendo seguito agli Accordi di Parigi, l'IMO ha disegnato un percorso per la riduzione dei gas effetto serra da qui al 2050 con un obiettivo certamente ambizioso: nel 2050 le emissioni di GHG dovranno essere, in termini assoluti, la metà rispetto a quelle del 2008, questo nonostante i notevoli aumenti dei volumi di trasporto. Seguendo questo percorso verranno messi in atto tutti i passi necessari per ridurre le emissioni di CO₂ per unità di lavoro di trasporto di almeno il 40% entro il 2030, proseguendo gli sforzi verso il 70% entro il 2050, sempre rispetto al 2008. Questo scenario di grande ambizione, in grado di ridefinire in modo profondo i paradigmi dello shipping, deve trovare gli strumenti adatti per essere attuato, sia dal punto di vista tecnico che da quello economico e finanziario.

La prossima fermata del rigore ambientale: un'area ECA nel Mediterraneo?



Da parte dell'Italia, per esempio, l'endorsement dell'iniziativa dell'introduzione di un'area ECA nel Mediterraneo sarebbe velleitario se non appoggiato da misure concrete, quali una rapida infrastrutturazione che consenta all'LNG di diventare il fuel di riferimento della nuova area ECA ed un concreto sostegno agli armatori che volessero rinnovare le loro flotte investendo in questa soluzione tecnica.

È opinione comune che una drastica riduzione dei gas ad effetto serra può passare solo da una spinta "decarbonizzazione" dello shipping ed al momento non vi sono soluzioni effettivamente attuabili da un punto di vista pratico e su ampia scala.

Con quello che abbiamo oggi concretamente a disposizione, la totalità delle navi è e sarà costretta ad usare combustibili fossili, incluso l'LNG che pure ha dei vantaggi.

Ma va anche detto che gli sviluppi nel campo delle energie rinnovabili sono promettenti e che possono portare, in tempi speriamo non lunghi, a mettere a punto soluzioni "carbon-neutral" effettivamente praticabili.

Occorre incentivare con urgenza "Ricerca e Sviluppo" per rendere effettivamente fruibili le alternative che oggi si profilano all'orizzonte – bio metano, bio fuel, idrogeno, propulsione con batterie, ed altro ancora – e favorire il rinnovamento delle flotte, perché le navi che vengono costruite oggi verranno impiegate almeno per i prossimi vent'anni, andando quindi a coprire gran parte dell'arco temporale che ci separa dal 2050. Gli armatori sono pronti a fare la propria parte ed a compiere le loro scelte. Il compito della politica e delle Istituzioni è quello di creare rapidamente tutte le condizioni necessarie affinché le scelte siano quelle giuste: economicamente, socialmente ed ambientalmente sostenibili.



*The next stop
of environmental rigour
on shipping: an ECA area
in the Mediterranean?*



The IMO 2020 Sulphur Cap is an arrival point in the process of reducing sulphur emissions, but it is also the starting point of a new cycle that, from now until 2050, will lead shipping to face challenges of even greater magnitude and with far from predictable results.

In 2018 France has presented a feasibility study to the IMO to make the Mediterranean Sea an Emission Control Area ("ECA") and the governments of Spain and Italy have publicly supported this initiative.

The Italian Minister of the Environment stated that this goal could be achieved in 2023. The IMO introduced the Energy Efficiency Design Index ("EEDI") in 2011, which came into force in 2013.

This index keeps energy efficiency under control during the design phase of new ships and has established standard efficiency curves to which the EEDI must conform.

By 2025, all new ships must have an energy efficiency referred to the working unit of transport 30% higher than those built in 2014.

Following the Paris agreements, the IMO has designed a path for the reduction of greenhouse gases from now until 2050 with a certainly ambitious objective: in 2050 GHG emissions will have to be, in absolute terms, half of those of 2008, despite the significant increases in transport volumes. Following this path, all the necessary steps will be taken to reduce CO₂ emissions per transport work unit by at least 40% by 2030, continuing efforts towards 70% by 2050, again compared to 2008.

This ambitious scenario, capable of profoundly redefining the paradigms of shipping, must find the right tools to be implemented, both from the technical, economic and financial points of view.

On the Italian side, for example, the endorsement of the initiative to introduce an ECA area in the Mediterranean would be unrealistic if not supported by concrete measures, such as a rapid infrastructure that allows the LNG to become the fuel of reference of the new ECA area and concrete support to shipowners who want to renew their fleets by investing in this technical solution. It is generally accepted that a drastic reduction of greenhouse gases can only be achieved through a "decarbonisation" push of shipping and at the moment, it is not necessary to hide it, there are no solutions that can be effectively implemented from a practical point of view and on a large scale.

With what we have today, practically all ships are and will be forced to use fossil fuels, including LNG, which also has advantages from this point of view. But it must also be said that developments in the field of renewable energy are promising and that they can lead, hopefully to the development of "carbon-neutral" solutions that are actually feasible now and not have to wait till the long term.

There is an urgent need to encourage "Research and Development" in order to make the alternatives currently on the horizon - bio methane, bio fuel, hydrogen, battery propulsion, and more - effectively available and to encourage the renewal of fleets, because the ships that are built today will be used at least for the next twenty years, thus covering a large part of the time span that separates us from 2050. Shipowners are ready to do their part and make their choices.

The task of politicians and institutions is to create all the conditions necessary for the choices to be the right ones made: economically, socially and environmentally sustainable.



La Block Exemption Regulation (“**B.E.R.**”) è l’esenzione garantita dall’Unione europea agli accordi tra i grandi operatori marittimi nel settore del trasporto dei contenitori rispetto alle regole dettate dal Trattato Europeo in materia di intese.

Questa esenzione, in atto dal 1995 e rinnovata periodicamente ogni cinque anni fino ad oggi, ha permesso al mercato di evolversi e di rendersi sempre più efficiente, allargando in modo inedito i servizi marittimi di trasporto offerti con riferimento al numero di rotte servite e alle navi impiegate, oltre che all’incrementata capacità di carico e di frequenze, in modo impensabile solo dieci anni fa.

Ad un incremento dei volumi di carico, della velocità e frequenza delle linee richiesta dal mercato, le compagnie hanno saputo fare fronte ampliando le flotte in numero e dimensione delle navi, incrementando le frequenze e il numero dei porti serviti.

Inoltre, il regime di esenzione ha permesso alle compagnie più piccole di sopravvivere in un mercato di “giganti”.

La possibilità per queste compagnie di fare accordi per la locazione di spazi di stiva su navi della concorrenza, permette alle medie aziende di essere alla pari dei “giganti”, e ai “giganti” di evitare un’eccessiva offerta di stiva razionalizzando l’impiego delle flotte e delle partenze.

Nel 2020 il regime arriverà a scadenza e si dovrà decidere il suo rinnovo. C’è chi si oppone.

ASSARMATORI ha affermato che chi si oppone **(i)** lo fa tenendo conto solo di interessi egoistici e corporativi, **(ii)** non offre alcun serio argomento controfattuale e cioè non considera che cosa accadrebbe se si ponessero ostacoli alla oramai generalizzata tendenza degli armatori a sottoscrivere accordi di “*Joint Venture*” per affrontare insieme il mercato.

ASSARMATORI ha inoltre sostenuto con fermezza che l’Italia, fortemente dipendente dai servizi di trasporto di merce in container, sarebbe una delle nazioni più esposte a questo cambiamento di rotta del decisore europeo.

Prima di sovvertire l’esistente dobbiamo davvero pensare e decidere per il meglio e non certo seguire politiche corporative di una parte (minoritaria) della nostra industria che rischiano di indebolire la capacità del nostro sistema produttivo di spedire merce in tutto il mondo senza ritardi e a noli ragionevoli.

Ma v’è di più: sempre coloro che si preoccupano di efficienza del mercato e sono contrari all’estensione della B.E.R., vogliono mettere in discussione, almeno in Italia, un altro caposaldo dell’industria marittima globale: l’integrazione verticale delle compagnie armatoriali verso i servizi alla merce a terra, nei terminal portuali e quindi ai trasporti stradali e ferroviari.

Ancora una volta chi si oppone lo fa temendo di perdere privilegi di mercato e senza tener conto che l’integrazione verticale è un fattore mondiale di crescita del traffico.

L’Italia non fa e non può fare eccezioni.

Il ruolo delle compagnie armatoriali nel trasporto marittimo e nella logistica





***The role of shipping
companies in maritime
transport and logistics***



The EU Block Exemption Regulation (BER) is the exemption guaranteed by the European Union to the agreements between the great maritime operators in the field of the container transport sector with respect to the rules laid down in the European Treaty on cartels. This exemption, in force since 1995 and renewed every five years until today, has allowed the market to evolve and become more efficient, expanding in a new way by the maritime transport services offered with reference to the number of routes served and the ships used, as well as the increased capacity of load and frequencies, in a way unthinkable only ten years ago. With an increase in load volumes, speed and frequency of lines required by the market, the companies have been able to cope by expanding the fleets in number and size of ships, increasing the frequencies and the number of ports served. In addition, the exemption scheme has allowed smaller companies to survive in a market of "giants". The possibility for these companies to make agreements for the leasing of cargo space on competitive vessels allows medium-sized companies to be on an equal footing with the "giants" to avoid excessive oversupply of cargo space by rationalizing the use of fleets and departures. In 2020, the scheme will expire and the renewal will have to be decided. There are those who oppose it. ASSARMATORI affirms that those opposing it (i) do so taking into account only selfish and corporate interests, (ii) do not offer any serious counterfactual argument and that does not consider what would happen if obstacles were now placed to the generalized tendency of shipowners to enter into "joint venture agreements" to address the market together. ASSARMATORI has also firmly argued that Italy, which is strongly dependent on containerized cargo transport services, would be one of the countries most exposed to this change of course by the European decision-makers. Before subverting the existing framework, we must really think, decide for the best and not follow the corporate policies of a minority part of our industry that risks weakening the ability of our industries to ship goods around the world without delay and at reasonable rates. But there is more; always those who care about market efficiency and are against the extension of the BER, want to question, at least in Italy, another cornerstone of the global maritime industry: the vertical integration of shipping companies towards services to goods on land, in port terminals and then to road and rail transport. Once again those who oppose do so fearing to lose market privileges, without taking into account that vertical integration is a global factor in traffic growth. Italy does not and cannot make exceptions.



2019: l'anno delle scelte per lo shipping italiano

the year of choices for the Italian shipping



Il Regolamento (UE) n. 2017/352: l'anno della sua entrata in vigore

Il Consiglio dell'Unione europea ha approvato, in data 23 gennaio 2017, il Regolamento (UE) n. 2017/352 ("**Regolamento**") che *«istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti»*.

I principi posti in essere dal nuovo Regolamento sono divenuti effettivi a partire dallo scorso 24 marzo 2019 costituendo legge vincolante per tutti gli Stati Membri dell'Unione europea.

Il 2019 è dunque l'anno in cui la tanto attesa normativa armonizzata, diverrà il quadro regolatorio di molte attività marittime e portuali, il che sarà di grande importanza per il nostro settore. I due pilastri del Regolamento sono, da un lato, la previsione di un quadro normativo di riferimento per l'organizzazione,

la gestione e la fornitura dei servizi portuali (quali, a titolo esemplificativo ma non esclusivo: il dragaggio; la raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico; i servizi ai passeggeri; il servizio di bunkeraggio; i servizi di movimentazione merci; il servizio di ormeggio e quello di rimorchio) e, dall'altro, l'individuazione di una serie di obblighi incentrati sulla rendicontazione e sull'efficiente utilizzo dei fondi pubblici, con l'obiettivo di garantire la trasparenza finanziaria dei singoli porti, nonché la trasparenza delle relazioni finanziarie nei rapporti tra Stati ed enti gestori dei porti, e tra questi e gli operatori e utenti portuali. Il Regolamento affronta poi con particolare attenzione il tema, assai dibattuto, dei Servizi Tecnico-Nautici (*i.e.* pilotaggio, rimorchio, ormeggio-battellaggio) confermando i principi già da



tempo affermati dalla giurisprudenza europea. In tale ambito, infatti, si è manifestata la progressiva necessità di revisionare – anche mediante l’apprizzato intervento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – la disciplina vigente, nonché i criteri ed i meccanismi adottati per la definizione delle tariffe dei predetti servizi in quanto non conformi ai principi di trasparenza, proporzionalità e rendicontazione sanciti dal Regolamento.

Al riguardo ASSARMATORI, pur riconoscendo la comprovata qualità e l’importanza dei servizi portuali ai fini della sicurezza, ha individuato nel Regolamento una grande occasione di sviluppo del mercato, posto che i correttivi all’attuale disciplina consentiranno senz’altro di migliorare il livello di competitività richiesto alle imprese che operano in un settore altamente concorrenziale, quale è quello marittimo-portuale. Sotto altro profilo, ma non certo meno importante, il Regolamento contribuirà altresì a “mettere ordine” in

un altro settore: quello degli investimenti dello Stato nelle infrastrutture portuali. Trattasi infatti di investimenti che spesso hanno portato nel nostro Paese alla realizzazione di opere non strategiche che hanno comportato un ritardo, rendendo talvolta necessari ulteriori interventi correttivi da parte dello Stato medesimo, per lo sviluppo logistico del Paese. Il Regolamento, infatti, codifica i principi dell’Unione europea in materia di intervento dello Stato nell’economia nazionale, imponendo limiti e condizioni proprie dell’economia di mercato unitamente al necessario rispetto delle regole della concorrenza già vigenti in altri settori.

Pertanto, anche con riguardo a questo importante ambito di applicazione, ASSARMATORI – in quanto parte interessata – guarda con grandissimo favore all’introduzione di regole vevoli per ogni ambito portuale da applicarsi in maniera armonizzata e uniforme.





On January 23rd, 2017, the European Union approved the Regulation (EU) 2017/352 (“the **Regulation**”) which “establishes a regulatory framework for the provision of port services and common rules on the financial transparency of ports”. The principles set out in the new Regulation became effective on 24 March 2019, constituting a binding law for all the Member States of the European Union. Therefore, 2019 is the year in which the long-awaited harmonised legislation will become the regulatory framework for many maritime and port activities, which will be of great importance for our sector. The two pillars of the Regulation are, on the one hand, the provision of a regulatory framework of reference for the organization, management and provision of port services (such as, by way of example but not limited to: dredging; collection of ship-generated waste and cargo residues; passenger services; bunkering services; cargo handling services; mooring and towage services) and,

on the other hand, the identification of a series of obligations focused on the reporting and efficient use of public funds, with the aim of ensuring the financial transparency of individual ports, as well as the transparency of financial relations between States and managing bodies of the ports, and between these actors and operators and port users. The Regulation then deals with the much debated issue of Technical-Nautical Services (i.e. pilotage, towing, mooring-boating) with particular attention, and confirms the law by principles already established by European jurisprudence. In fact in this context, there has been a progressive need to revise - through the appreciated intervention of the Ministry of Infrastructure and Transport - the regulations in force, as well as the criteria and mechanisms adopted for the definition of the tariffs of the aforesaid services as the old rules do not comply with the principles of transparency, proportionality and reporting enshrined in the Regulation. In this regard ASSARMATORI, while recognising the proven quality and importance of port services for safety, has identified in the Regulation a great opportunity for the development of the market, given that the corrective action to the current discipline will certainly allow an improved level of competitiveness required of companies operating in the maritime-port sector, which is a highly

The Regulation (EU) 2017/352: the year of its entry into force

competitive sector. In another but certainly equally significant respect, the Regulation will also help to "put order" in another area: State investments in port infrastructure.

In fact, these investments have often led to the construction of non-strategic works in our Country that involve delays, sometimes making it necessary for the State itself to take further corrective action for the logistics development of the Country.

The Regulation, in fact, codifies the principles of the European Union regarding the intervention of the State in the national economy, imposing limits and conditions specific to the market economy together with the necessary respect for the rules of competition already in force in other sectors.

Therefore, in regard to this important scope of the Regulation's application, ASSARMATORI - as an interested party - looks with great favor to the introduction of these valid rules to be applied to each port area in a harmonized and uniform manner.





La semplificazione burocratica: *lo shipping doing business in Italia*

L'Italia, fra i Paesi industrializzati, registra uno dei più bassi livelli di efficienza della Pubblica Amministrazione, collocandosi al 65° posto su 181 Paesi nella classifica del rapporto annuale *"Doing Business"* della Banca Mondiale.

Tale inefficienza, evidentemente, impatta anche sulle attività delle compagnie di navigazione, generando sia un evitabile dispendio di risorse e, in specifici casi, veri e propri *"costi impropri"* che l'impresa sostiene per adempiere agli oneri burocratici.

ASSARMATORI ha presentato proposte semplici e a costo zero per ridurre alcuni costi generati, e di norma non dovuti, per l'ottenimento di attestazioni indispensabili all'operatività della nave.

Secondo stime attendibili, i *"costi impropri"* imputabili agli oneri burocratici che colpiscono l'impresa, ammontano a decine di migliaia di euro annui per singola nave.

Per le imprese che impiegano navi battenti bandiera italiana, questi costi sono inaccettabili. Ciò, in quanto, tale condizione rende le nostre imprese, sul mercato

internazionale meno competitive rispetto ai propri concorrenti.

Con semplici provvedimenti di semplificazione si potrebbe introdurre:

- una revisione generale del sistema di funzionamento delle commissioni di visita ispettiva, prevedendo la possibilità di delegare gli Organismi Riconosciuti all'effettuazione delle visite analogamente a quanto avviene in contesti amministrativi equiparabili a quello italiano;
- un maggiore utilizzo della tecnologia digitale per ciò che riguarda la tenuta dei registri di bordo;
- la semplificazione delle procedure d'imbarco e sbarco dei marittimi;
- l'adozione di una procedura autorizzativa delle *"agenzie di manning"* per lo svolgimento delle proprie attività.

Quanto sopra sarebbe un piccolo passo, ma allo stesso tempo un segnale che qualcosa si muove per rendere più competitiva la bandiera italiana.



Italy, among the industrialized countries, records one of the lowest levels of efficiency of the Public Administration, ranking 65th out of 181 countries in the World Bank's annual "Doing Business" report.

This inefficiency, evidently, also impacts the activities of shipping companies, generating both an avoidable waste of resources and, in specific cases, real "improper costs" that the company incurs to fulfill the bureaucratic burdens.

ASSARMATORI has presented simple proposals at no cost to reduce some costs generated, and usually not due, to obtain certificates essential to the operation of the ship.

According to reliable estimates, the "improper costs", attributable to the bureaucratic burdens that affect the company, amount to tens of thousands of euros per year for each ship. These costs are unacceptable for companies using ships flying the Italian flag.

This is because this condition makes our companies less competitive on the international market than their competitors.

Simple simplification measures could be introduced :

- *A general revision of the functioning of the inspection commissions, providing for the possibility of delegating the Recognized Bodies, to carry out visits, similarly to what happens in administrative contexts similar to the Italian ones;*
- *Greater use of digital technology with regard to the keeping of registers on board;*
- *Simplification of procedures for the embarking and disembarking seafarers;*
- *Adoption of an authorization procedure for "manning agencies" to carry out their activities.*

The above measures would be a small step forward, but at the same time a signal that something is moving a head to make the Italian flag more competitive.

Bureaucratic simplification: shipping doing business in Italy

La rinata attenzione del Governo italiano alla questione della disoccupazione marittima



ASSARMATORI ha dedicato molte delle sue energie per convincere i decisori italiani ad affrontare in modo sistemico e forse anche *"aggressivo"*, il tema della disoccupazione attraverso l'ampliamento della platea dei beneficiari delle norme di cui alla Legge n. 30 del 1998 istitutiva del Registro Internazionale che, per il momento, sono da sempre stati limitati ai marittimi imbarcati su navi che battono bandiera italiana.

Si è poi detto che tutto sarebbe dovuto partire da un serio censimento dei marittimi italiani impiegati e di quelli in attesa di impiego. Il Governo ha quindi adottato la lodevole iniziativa di lanciare un censimento tra le imprese di navigazione operanti in Italia per consentire una prima (e necessaria) conoscenza del problema. Non sono mancate le polemiche e le strumentalizzazioni, anche a mezzo stampa, che sempre precedono interventi che piacciono a molti ma non ai pochi che temono di perdere prerogative e vantaggi economici.



The Italian Government's renewed focus on the issue of maritime unemployment

ASSARMATORI has devoted a great deal of energy to persuading Italian political decision-makers to tackle the issue of unemployment in a systemic and perhaps even “aggressive” way by expanding the number of beneficiaries of the rules laid down in Law No. 30 of 1998 (in particular with reference to the provisions of Article 6) which, for the time being, have always been limited to seafarers on board ships flying the Italian flag. It was then said that everything should be based on a serious census of Italian seafarers employed and those awaiting employment. The Government has therefore taken the commendable initiative of launching a census of shipping companies operating in Italy to allow a first (and necessary) knowledge of the problem. There was no lack of controversy and instrumentalization, including in the press, which always precedes interventions that please many but not the few who fear losing prerogatives and economic advantages. The position of ASSARMATORI, since the beginning of this path, has been clear. Given that the original rule speaks of the protection of seafarers without making any distinction, the benefits that currently are due to Italian seafarers (or to those of the European Union residing in Italy) on board ships flying the Italian flag should also be extended to seafarers who are on board ships flying the flags of the European Union. It is therefore not a question of pure principle, but of reasoning whether the time has come to change course by taking to heart (also) those Italian seafarers whose cost, between salary and contributions, is not compatible with the standards of the international maritime labor market.

La posizione di ASSARMATORI, fin dall’inizio di questo percorso, è stata chiara.

Posto che la norma originaria parla di salvaguardia della gente di mare senza fare distinzione alcuna, i benefici che oggi spettano ai marittimi italiani (o a quelli della Unione europea ma residenti in Italia) imbarcati su navi che battono bandiera italiana, dovrebbero essere estesi anche ai marittimi che sono imbarcati su navi che battono bandiere dell’Unione europea.

Non si tratta quindi di una questione di puro principio, ma di ragionare se non sia arrivato il momento di cambiare rotta prendendo (anche) a cuore quei marittimi italiani il cui costo, tra stipendio e contributi, non è compatibile con gli standard del mercato internazionale del lavoro marittimo.



L'Autorità di Regolazione dei Trasporti: le opportunità da cogliere

Con la nascita dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART") è stato completato il sistema di regolazione indipendente nel settore dei servizi di pubblica utilità volto a rilanciare la concorrenza e le liberalizzazioni. Nello specifico, l'ART è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, per la tutela dei diritti dei passeggeri nel settore del trasporto ferroviario, via autobus, via mare e per vie d'acqua (navigabili) interne. L'ART agisce, ovviamente, in conformità alla disciplina europea, nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenti regioni ed enti locali di cui al Titolo V della Costituzione, ai sensi della disciplina europea rilevante e di quella nazionale in esecuzione. Recentemente l'ART ha dimostrato la propria volontà di approcciare il settore dei trasporti marittimi e portuali emanando alcuni atti di regolazione e di indirizzo che costituiscono un primo, seppur parziale, segno di attenzione alla nostra "industry".

Detta attività di regolazione ci fa ben sperare, in quanto lo shipping è un settore con rilevanti peculiarità rispetto alle altre modalità del trasporto soggette alla competenza della Autorità.

ASSARMATORI, intervenendo presso l'Autorità in alcune audizioni mirate su specifici argomenti, quali l'area dei rapporti convenzionali nel settore dei servizi di interesse economico generale o quella delle attività portuali, si è resa disponibile a supportare l'Autorità stessa in tutte le sue attività di analisi e regolazione, esprimendo al contempo l'auspicio che i successivi atti di regolazione, afferenti al nostro settore, siano in linea con le esigenze di miglioramento dei servizi della nostra industria e che per ogni intervento vi sia il concorso di tutte le Pubbliche Amministrazioni interessate, in primo luogo quello del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, delle Regioni interessate e delle Autorità di Sistema Portuale.

With the creation of the Italian Transport Regulatory Authority ("ART"), the system of independent regulation in the utilities sector aimed at reviving competition and liberalisation was completed.

In particular, ART is competent in the field of transport and access to related infrastructure and ancillary services, for the protection of passenger rights in the areas of rail, bus, sea and (inland) waterway transport. The ART must, of course, act in accordance with European law, in compliance with the principle of subsidiarity and with the competent regions and local authorities referred to in Title V of the Constitution of Italy, and in accordance with the relevant European law and the national law in force.

Recently, ART has demonstrated its willingness to approach the maritime and port transport sector by issuing a number of regulatory acts and guidelines that constitute a first, albeit partial, sign of attention to our "industry".

This regulatory activity gives us hope as shipping is a sector with significant peculiarities compared to other modes of transport subject to the competence of the Authority.

ASSARMATORI, intervening at the Authority in some targeted hearings on specific topics, such as the area of conventional relations in the field of services of general economic interest or that relating to port activities.

ASSARMATORI has made itself available to support the Authority in all its activities of analysis and regulation, expressing at the same time the hope that the subsequent acts of regulation, relating to our sector, will be in line with the needs for improving services in our industry and, equally important, that for each intervention there will be the participation of all the Public Administrations concerned, first and foremost that of the Ministry of Transport, the Regions concerned and the Port System Authorities.

The Italian Transport Regulatory Authority: opportunities to be seized





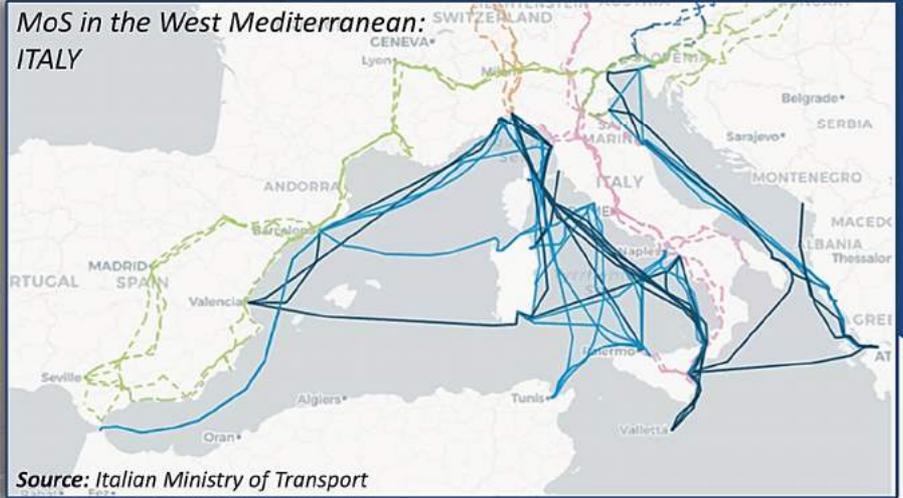
Le Autostrade del Mare: in attesa del MED-Atlantic Ecobonus

Le Autostrade del Mare (“AdM”) sono una parte essenziale della politica europea dei trasporti. Fin dagli anni ‘90, l’Europa ha promosso l’utilizzo delle AdM con l’obiettivo di accrescere l’efficacia e la competitività delle catene logistiche multimodali. Oggi il nostro Paese è il luogo ove opera la più grande flotta Ro-Ro/Ro-Pax del mondo, con oltre 260 unità per più di cinque milioni di tonnellate di stazza. Di tale flotta, oltre il 60% è impiegato da aziende associate ad ASSARMATORI. Con l’obiettivo di raggiungere livelli sempre maggiori di utilizzo della modalità marittima nei collegamenti infra-mediterranei, l’Italia, per la seconda volta, è riuscita ad ottenere dalla Commissione europea l’autorizzazione ad avviare l’incentivo “Marebonus”, di cui al Decreto n. 176 del 13 settembre 2017 che prevede il trasferimento complementare delle merci dalla modalità stradale a quella marittima.

Obiettivo primario dell’incentivo è la riduzione dei costi economici, ambientali e sociali imputabili all’utilizzo della modalità “tutto strada”. Anche in questa occasione, le imprese di navigazione hanno risposto positivamente all’invito del Ministero presentando progetti concreti per lo sviluppo e il potenziamento dei servizi marittimi Ro-Ro e Ro-Pax nel Mediterraneo. Ancora una volta ASSARMATORI non può che sollevare la propria voce per attirare l’attenzione delle Istituzioni europee sui temi del trasporto marittimo nelle aree meridionali dell’Europa da tempo marginalizzate da una politica che ha prediletto le aree settentrionali del continente. Pertanto, l’attuale modello “Marebonus” impone tuttavia una riflessione in merito all’efficacia della misura. Se, da un lato, le imprese hanno realizzato investimenti



MoS in the West Mediterranean:
ITALY



Source: Italian Ministry of Transport

15
Full Ro-Ro

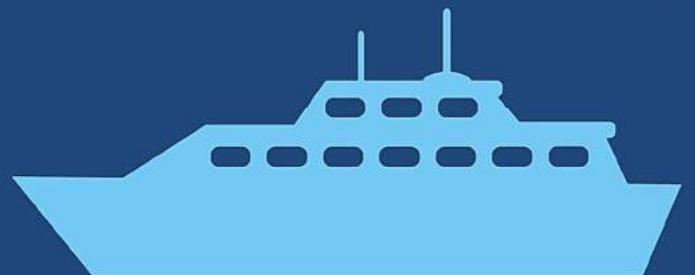
38
Ro-Pax

della flotta ASSARMATORI impegnate sulle rotte delle Autostrade del Mare / of ASSARMATORI's fleet operating on the Motorways of the Sea

significativi nei porti e sui servizi marittimi, liberando risorse finanziarie ed occupando stabilmente risorse umane dedicate ai progetti, dall'altro è stata riscontrata una eccessiva complessità nelle procedure amministrative con evidenti maggiori complicazioni per le imprese in fase di attuazione degli stessi.

Questo fa correre il rischio che una parte delle risorse pubbliche disponibili non siano utilizzate dalle compagnie di navigazione, ma dai loro utenti ed in particolare modo dalle aziende del trasporto stradale, provocando un ritorno al "tutto strada" e con ciò vanificando gli importanti passi avanti fatti nel corso dell'ultimo decennio dal nostro Paese in termini di intermodalità.

Sarebbe pertanto auspicabile prevedere un modello di incentivazione maggiormente semplificato, che sia in grado di incrementare l'implementazione dei servizi marittimi da parte dell'armamento a beneficio degli



utenti e della collettività, introducendo ad esempio un semplice "ticket ambientale" per coloro che stabilmente fruiscono dei servizi marittimi. Sotto altro profilo, occorre fare sistema tra i Paesi dell'area mediterranea al fine di presentare una proposta politica alla UE che, rafforzando quella ancora in discussione sul "MED - Atlantic Ecobonus", sostenga iniziative volte ad incentivare l'ammodernamento delle flotte navali e, di conseguenza, il trasporto combinato.



***Motorways of the Sea:
waiting for the
MED - Atlantic Ecobonus***



Motorways of the Sea ("MoS") are an essential part of European (EU) transport policy. Since the 1990s, Europe has promoted the use of MoS with the aim of increasing the effectiveness and competitiveness of multimodal logistics chains. Today our country is the place where the world's largest Ro-Ro and Ro-Pax fleet operates, with over 260 vessels and more than 5 million ton of tonnage. Of this fleet, over 60% is employed by companies associated with ASSARMATORI. With the aim of reaching ever higher levels of use of maritime transport in intra- Mediterranean connections, Italy, for the second time, has managed to obtain from the European Commission the authorization to start the "Marebonus" incentive, as per Decree No. 176 of 13 September 2017, which provides for the complementary transfer of goods from road to maritime transport. The primary objective of the incentive is to reduce the economic, environmental and social costs attributable to the use of the "all-road" mode. Also on this occasion, shipping companies have responded positively to the invitation of the Ministry by presenting concrete projects for the development and enhancement of maritime services Ro-Ro and Ro-Pax, in the Mediterranean. Once again, ASSARMATORI can only raise its voice to draw the attention of European Institutions to the issues of maritime transport in southern parts of Europe that have long been marginalised by policies that have favored the northern parts of the continent. Therefore, the current "Marebonus" model requires a reflection on the effectiveness of the measure.

While, on the one hand, companies have made significant investments in ports and maritime services, freeing up financial resources and permanently employing human resources dedicated to projects, on the other hand, there has been excessive complexity in administrative procedures, with obvious greater complications for companies in the implementation phase of the same. This runs the risk that part of the public resources available

will not be used by shipping companies, but by their users and in particular by road transport companies, causing a return to "all road" and thereby frustrating the important progress made over the last decade by our country in terms of intermodality.

It would therefore be desirable to provide a more simplified incentive model, which would be able to increase the implementation of maritime services by the armament for the benefit of users and the community, for example by introducing, a simple "environmental ticket" at the structural level for those who permanently use maritime services. From another point of view, there is a need to establish a system among the countries of the Mediterranean area in order to present a political proposal to the EU that , strengthening the proposal still under discussion on "MED Atlantic - Ecobonus", supports initiatives aimed at encouraging the modernization of the merchant fleets and, consequently, combined transport.



Il Programma *Connecting Europe Facility* (“**CEF**”) è stato istituito dal Regolamento (UE) n. 2013/1316 del Parlamento Europeo e del Consiglio allo scopo di promuovere lo sviluppo di reti interconnesse di trasporto, energia e comunicazione in tutta Europa, contribuendo così alla crescita economica ed alla coesione sociale e territoriale all'interno dell'Unione. Il bilancio concordato per il CEF ammonta ad oltre 30 miliardi di euro per il periodo 2014-2020, di cui 11,3 miliardi sono destinati al “*Fondo di Coesione*” per le infrastrutture di trasporto.

Tuttavia, nonostante l'importanza del programma e dell'area geografica mediterranea, solo una piccola parte di questi fondi sono stati destinati e spesi per

parte di questi fondi sono stati destinati e spesi per programmi che hanno interessato il trasporto nelle regioni meridionali dell'Europa e, ancor meno, per progetti che avessero ad oggetto la connessione tra Europa e Paesi della sponda Sud del Mediterraneo. A livello europeo, i ministri dei Trasporti UE hanno inoltre dato “*luce verde*” ad un rinnovo del programma “*Connecting Europe Facility*” per il periodo 2021-2027. Il Bilancio dedicato al meccanismo per collegare l'Europa dovrebbe prevedere un sostegno finanziario di 42,3 miliardi di euro. Consapevole dell'importanza di intercettare e cogliere le opportunità a sostegno delle attività di sviluppo imprenditoriale, ASSARMATORI non



può ritenersi soddisfatta dell'attuale sistema di finanziamento unionale alle nostre imprese di navigazione.

I co-finanziamenti esistenti nell'ambito dei vari programmi europei (in particolare il CEF) riservano i propri contributi a programmi di investimento che danno priorità ai collegamenti marittimi tra due o più Stati membri dell'Unione europea, escludendo l'istituzione di nuove linee fra porti della stessa nazione.

Inoltre, se si eliminassero queste limitazioni, si aprirebbero le porte a nuove forme di sostegno al trasporto combinato strada-mare, in grado di superare le criticità strutturali derivanti dai limiti intrinseci (in termini di risorse disponibili e procedurali) degli incentivi nazionali (*vds.* Ecobonus e Marebonus) che, fino a questo momento, rappresentano le uniche vere misure di sostegno, autorizzate a livello di Commissione europea, per la crescita del trasporto marittimo.

Il programma CEF *Connecting Europe Facility* 2021-2027 e il Mediterraneo

The Connecting Europe Facility ("CEF") programme was established by Regulation (EU) No. 1316/2013 of the European Parliament and of the Council to promote the development of interconnected transport, energy and communication networks across Europe, thereby contributing to economic growth and social and territorial cohesion within the European Union. The agreed budget for the CEF amounts to more than EUR 30 billion for the period 2014-2020, of which EUR 11.3 billion is earmarked for the "Cohesion Fund" for transport infrastructure.

However, despite the importance of the programme and the Mediterranean geographical area, only a small part of these funds have been allocated and spent on transport programmes in the southern regions of Europe and even less on projects connecting Europe and the countries on the southern shore of the Mediterranean.

At the European level, the EU transport minister also gave a "green light" to a renewal of the Connecting Europe Facility programme for the period 2021-2027. The budget dedicated to the Connecting Europe Facility is expected to provide financial support of €42.3 billion. Aware of the importance of intercepting and seizing opportunities in support of business development activities, ASSARMATORI cannot be satisfied with the current system of EU funding for our shipping companies.

Existing co-financing under the various European programmes (in particular the CEF) reserves its contributions to investment programmes which give priority to missing maritime links between two or more Member States of the European Union, while excluding the establishment of new lines between ports of the same nation.

Moreover, if these restrictions were removed, the doors would be opened up to new forms of support for combined road-sea transport, capable to overcoming the structural problems arising from the intrinsic limits (in terms of available resources and procedures) of national incentives (see , Ecobonus and Marebonus) which, until now, represent the only real support measures, authorized at the European Commission level, for the growth of maritime transport.



The CEF - Connecting Europe Facility 2021-2027 and the Mediterranean



La formazione marittima per ASSARMATORI

La formazione continua del personale – non solo navigante – delle imprese di navigazione è la colonna portante del futuro delle aziende.

In un settore nel quale si parla di intelligenza artificiale e di navi a conduzione autonoma, ASSARMATORI continua a credere nel capitale umano come elemento cardine per vincere la contesa competitiva nei mercati. In tale contesto si inserisce il progetto “*Oltremare*”, gestito direttamente dalla nostra Associazione, che si occupa dell’inserimento dei giovani nel mondo del lavoro e di promuovere la valorizzazione delle carriere marittime attraverso la formazione professionale continua e del personale di terra e di bordo.

L’obiettivo è cogliere le opportunità di qualificazione e specializzazione del personale, promosse mediante le politiche attive del lavoro.

Tale attività di “*scouting*” permette il co-finanziamento degli interventi formativi, attraverso la partecipazione ad avvisi emanati nell’ambito delle risorse pubbliche gestite dai fondi interprofessionali. Il tutto con l’obiettivo di massimizzare il recupero dei costi di formazione.

Si tratta di un’attività che necessita di un costante impegno associativo indirizzato alla conoscenza del complesso mondo della formazione che, in Italia come in Europa, viene in parte sovvenzionata e fornita da specifici fondi.

Nel 2019, con questo obiettivo, ASSARMATORI ha lanciato il progetto orientato al “*training*” del personale navigante e di terra, avviando una prima fase conoscitiva volta all’acquisizione di informazioni relative alla individuazione di risorse da intercettare, seguita dalla acquisizione della società “*Oltremare - Servizi integrati per lo Shipping*”, attiva nell’erogazione dei corsi di formazione specifica per il settore.

Al momento, nell’ambito della Certificazione *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (“*STCW*”), sono in formazione circa 800

marittimi ai quali, complessivamente, saranno somministrate 1.135 ore di formazione specifica su 30 tipologie di corsi marittimi. A questa prima fase, che può dirsi conclusa, seguiranno le attività di ulteriore attuazione dei nuovi progetti, con l’ideazione e la presentazione di appositi piani formativi per le compagnie associate.





800 marittimi in formazione
seafarers in training



1.135
ore di insegnamento
teaching hours





The ongoing training of shipping companies' personnel - not only seafarers - is the backbone of the future of these companies.

In a sector in which we speak of artificial intelligence and self-managed ships, ASSARMATORI continues to believe that human capital is a key element to winning the competitive battle in international markets. This is the context for the "Oltremare" project, managed directly by ASSARMATORI, which deals with the integration of young seafarers into the world of work to promote the enhancement of maritime careers through continuous professional training of land based personnel and seafarers.

The objective is to seize the opportunities for qualified and specialized personnel, promoted through active employment policies. This "scouting" activity allows the co-financing of training activities, through the participation in notices issued through the public resources managed by the inter-professional funds. All with the aim of maximizing the recovery of training costs. This is not an activity that requires a constant associative commitment aimed at understanding the

complex world of training which, in Italy as in Europe, is partly subsidised and provided by specific funds.

In 2019, with this objective in mind, ASSARMATORI launched the project focused on "training" of ground and seafaring personnel, starting a first cognitive phase aimed at acquiring information on the identification of training resources to be intercepted, which became feasible following the acquisition of the company "Oltremare - Servizi integrati per lo Shipping", which is active in the provision of specific training courses for the sector. At the moment, as part of the Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers ("STCW") certification, about 800 seafarers are being trained and will receive a total of 1,135 hours of specific training on 30 types of maritime courses. This first phase, which can be said to have been successfully completed, will be followed by the activities of further implementation of new projects, including the design and presentation of appropriate training plans for member companies.



The Maritime Training for ASSARMATORI



Sono trascorsi ormai più due anni dalla pubblicazione del D.lgs. n. 169/2016 relativo alla «riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali istituite con la Legge n. 84 del 1994» e quasi due anni dall'entrata in vigore dgs. n. 2017/232 meglio noto come **“Correttivo porti”**.

Il **primo decreto** ha modificato la *“governance portuale”* e ha ridotto il numero delle Autorità portuali da 24 a 15 assegnando loro la nuova definizione di Autorità di Sistema Portuale (**“AdSP”**).

Il **secondo decreto**, è stato emanato con l'obiettivo di completare la riforma della portualità e, quindi, della Legge n. 84 del 1994.

Come è noto, la riforma è stata da alcuni criticata sostenendo la necessità di un ulteriore riordino complessivo della normativa regolatrice del sistema portuale.

ASSARMATORI ha più volte ribadito la bontà complessiva dell'impianto normativo esistente e, pur consapevole della difficoltà di poter legiferare in tempi brevi, ha affermato l'importanza da porre su alcune norme, peraltro già dettate dalla disciplina vigente, che sicuramente costituiscono uno strumento di sviluppo della filiera logistica marittimo-portuale.

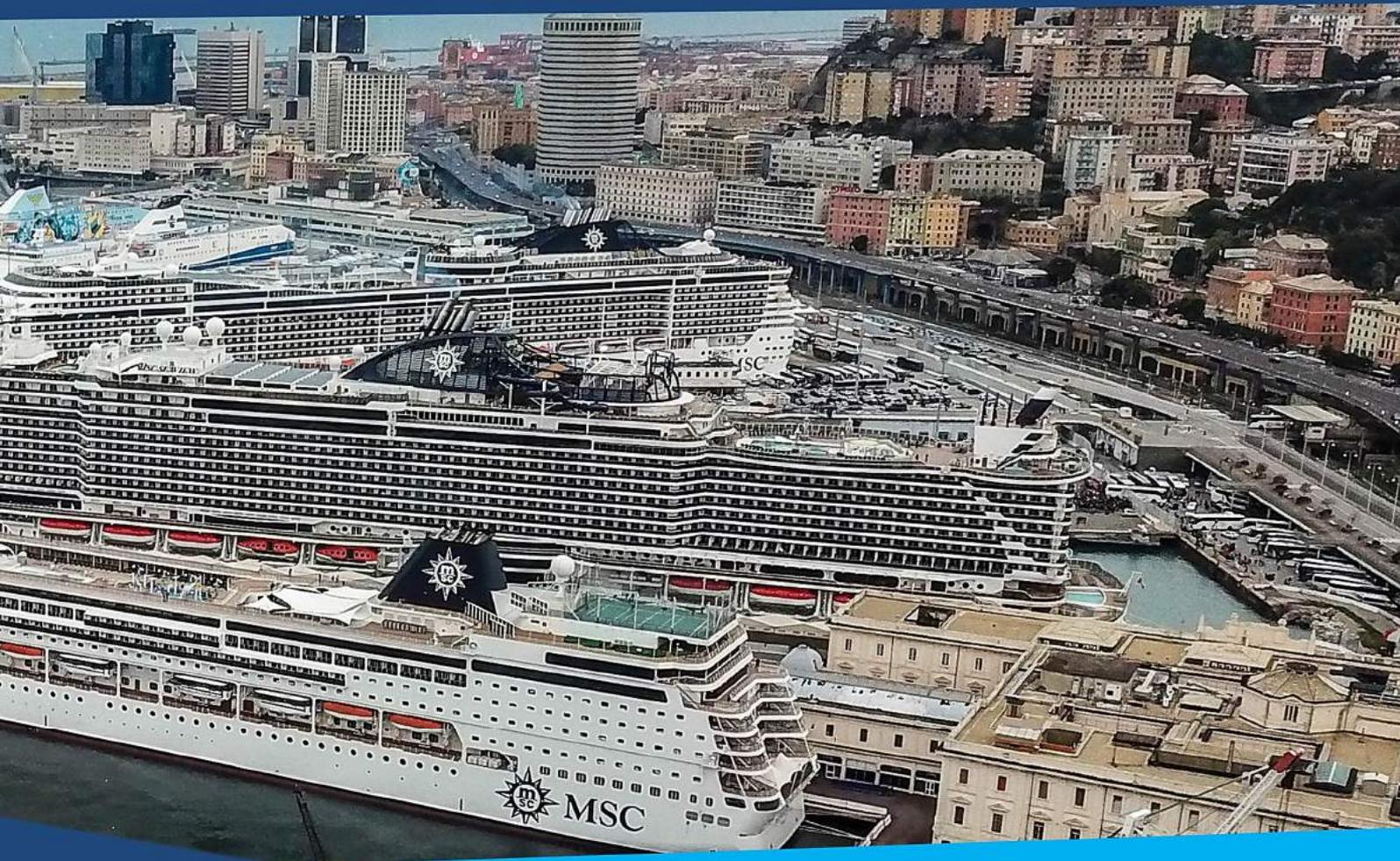
In altre parole, la riforma della norma primaria della portualità e della logistica, unitamente all'entrata in vigore del citato Regolamento (UE) n. 2017/352, ha dato vita ad un sistema riorganizzato, semplificato e, nel complesso, di maggiore efficienza.

Tutto è ovviamente perfettibile ma occorre essere realistici e non rimandare ad un futuro incerto quanto oggi ben potrebbe essere attuato con gli strumenti già messi a disposizione dal legislatore nazionale ed unionale.

Anzitutto, occorre attivare e rendere operativo il **Partenariato per la logistica e i trasporti** che ha il compito di svolgere attività propositiva, di studio, monitoraggio e consulenza al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per la definizione delle politiche di intervento delle strategie di governo nel settore della logistica e dei trasporti.

Questo strumento, infatti, rappresenta il vero *“parlamento”* del cluster marittimo a cui prendono parte tutti i rami del settore del trasporto.

Sorprende tuttavia la mancata attuazione effettiva di tale strumento che ad oggi è avvenuta solo sulla carta. Occorre poi dare attuazione alla **Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale (“Conferenza”)** istituita con il compito di coordinare ed armonizzare a livello nazionale le scelte strategiche relative: **(i)** ai grandi investimenti infrastrutturali; **(ii)** alle scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale; **(iii)** alle strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio. È inoltre necessario emanare il **regolamento Ministeriale che disciplini le modalità di affidamento delle concessioni portuali**.



La Legge portuale italiana e gli interrogativi sulla sua efficienza

Ad oggi, infatti, si continua a ravvisare l'attuale mancanza di una norma chiara ed unitaria che regoli il rilascio ed il controllo delle concessioni portuali. In sostanza, sebbene la riforma della portualità abbia mantenuto alcune questioni irrisolte, si ritiene che a tali

questioni possa essere trovata risposta ricorrendo – tra le altre – all'interpretazione dei principi sanciti dal citato Regolamento (UE) n. 2017/352, unitamente ad una fattiva attività di regolazione da parte del Ministero competente.



Italian Port law and the questions about its efficiency

It is now more than two years since the publication of Legislative Decree No. 2016/169 on the "reorganization, rationalization and simplification of the discipline concerning the port authorities established by Law No. 84 of 1994" in the Official Gazette.

Further, it is almost two years since the entry into force of Legislative Decree No. 2017/232, better known as "Corrective ports".

***The first decree**, modifying the "harbour governance" reduced the number of the Port Authorities from 24 to 15 by assigning to them the new definition of Port System Authorities ("PSAs").*

***The second decree**, has been issued with the objective to complete the reform of the ports and, therefore, of the Law n. 84 of 1994.*

As it is well known, the reform has been criticized by some, claiming the need for a further overall reorganization of the regulations governing the port system. ASSARMATORI has repeatedly reiterated the overall value of the existing regulatory framework and while aware of the difficulty to legislate in short times, has affirmed the importance of some norms already dictated from the discipline in force, that surely constitute an instrument for the development of the logistics in the sea-port supply chain.

In other words, the reform of the primary regulation of ports and logistics, together with the entry into force of the aforementioned Regulation (EU) No. 2017/352, have given rise to a reorganized, simplified and, overall, more efficient system.



Everything is obviously perfectible but it is necessary to be realistic and not to postpone to an unknown future what could be best implemented today with the instruments already made available by the national and EU legislator.

First of all, it is necessary to activate and make operational the **Partnership for the logistics and transport ("Partnership")** which, in implementing the 2018 Budget Law, has the task of carrying out proactive activities of study, monitoring and consultation to the Ministry of Infrastructure and Transport to define intervention policies for government strategies in the logistics and transport sector. It represents the real "parliament" of the maritime cluster in which all the transport branches take part. However, it is surprising that this coordination effort to date has not been implemented at the national level and exists only on paper. This situation continues to create uncertainty in national policies.

It is then necessary to concretely implement the **National Conference of Coordination of Port System Authorities ("Conference")** established with the task of coordinating and harmonizing at the national level the relevant strategic choices:

- (i) large infrastructure investments;
- (ii) choices of urban planning in the port area;
- (iii) strategies for the implementation of the concessionary policies of State property.

It is also necessary to issue **ministerial regulations governing the procedures for awarding port concessions**.

To date, it continues to recognize the current lack of a clear and unified rule governing the issuance and control of port concessions.

In essence, although the reform of the port has kept some questions "unresolved", which could well be easily defined by our national legislators, it is believed that these questions can be answered by resorting - among other things - to the interpretation of the principles enshrined in the aforementioned Regulation (EU) No. 2017/352, together with an effective regulatory activity by the competent Ministry.



LAGUNA

2019: i grandi temi

the great issues



ASSARMATORI



La tragedia del ponte Morandi: l'orgoglio di una comunità ferita

The tragedy of the Morandi Bridge: the pride of a wounded community

Il 14 agosto 2018 tutti noi, prima increduli e poi sgomenti, abbiamo assistito alla tragedia del crollo del Ponte Morandi, che ha trascinato con sé la vita di 43 persone, causato centinaia di sfollati e sconvolto la vita di migliaia di residenti e non. Il porto di Genova, parte importante nel maggiore sistema portuale del Mediterraneo, ha subito un colpo destinato ad avere conseguenze severe e ancor oggi difficilmente quantificabili. Il porto di Genova, che di Genova è l'anima e non solo economica, ha subito un colpo mortale, le cui conseguenze in termini di danni al sistema delle imprese ma anche al mercato del lavoro, non possono purtroppo essere computate ancora in modo definitivo. La città ha tuttavia saputo reagire in modo immediato ed efficace. Superate le prime ore dedicate al dolore ed al cordoglio, Comune, Regione, tutte le Forze dell'Ordine e le Istituzioni, supportati dal Governo, hanno saputo individuare delle soluzioni tecniche di immediata attuazione ed hanno accelerato gli interventi già in atto per il miglioramento della viabilità del traffico nelle zone del bacino di Sampierdarena, mettendo in campo delle misure che hanno consentito di ridurre l'impatto del tragico collasso del Ponte Morandi in un modo difficilmente prevedibile nell'immediatezza del crollo. La maggior parte delle imprese di navigazione che su Genova hanno stabili servizi di trasporto di passeggeri e merci è rappresentata dalla nostra Associazione che non ha mancato di esprimere la propria posizione, mettendo in evidenza la necessità di individuare misure in grado di limitare i contraccolpi del tragico evento, e sollecitando l'adozione di tutte le iniziative atte a mantenere adeguato il livello di competitività del "Porto d'Italia", ripartendo dalla tragedia del Ponte Morandi come punto di svolta per ridare a Genova la leadership tra i porti del Mediterraneo. Fa piacere riconoscere che le Istituzioni, a tutti i livelli, hanno saputo mettere in campo una grande capacità di reazione. Ma ancora una volta bisogna sottolineare come le difficoltà siano le condizioni in cui l'Italia riesce a dare il meglio di sé, reagendo come pochi altri sono in grado di fare.

On August 14th, 2018 all of us, first incredulous and then dismayed, witnessed the tragedy of the collapse of the Morandi Bridge, which dragged with it the lives of 43 people, caused hundreds of displaced people and upset the lives of thousands of people.

The port of Genoa, an important part of the largest port system in the Mediterranean, has suffered a blow destined to have severe consequences that are still difficult to quantify today. The port of Genoa, which is the soul of Genoa and not just the economy, has suffered a fatal blow, the consequences of which in terms of damage to the business system but also to the labour market, can unfortunately not yet be definitively counted.

However, the City has been able to react immediately and effectively. After the first hours dedicated to pain and sorrow, the Municipality and the Region, together with all the Institutions, supported by the Government, have been able to identify some technical solutions of immediate implementation and accelerated the interventions already in place for improving the viability of the traffic in the areas of the basin of Sampierdarena, putting in place measures that have allowed to reduce the impact of the tragic collapse of the Morandi Bridge in a way difficult to predict in the immediacy of the collapse. Most of the shipping companies that have stable services of transport of passengers and goods in Genoa are represented by our Association that has not failed to express its position, highlighting the need to identify measures to limit the repercussions of the tragic event, and urging the adoption of all initiatives to maintain an adequate level of competitiveness for the "Port of Italy", starting from the tragedy of the Morandi Bridge as a turning point to restore Genoa's leadership among the ports of the Mediterranean. It is a pleasure to recognize that the institutions, at all levels, have been able to put in place a great capacity to respond.

But once again we must emphasize that difficulties are the conditions in which Italy manages to give its best, reacting as few others are able to do.



La politica economica di Pechino, iniziata e perseguita con l'uso sapiente e massiccio di fondi sovrani, di imprese a controllo pubblico e fondi d'investimento, si è ormai consolidata sul mercato globale consentendo al Paese asiatico di competere prima in Africa, poi nel Sud America e più recentemente in Europa. La Via della Seta si presenta come un maxi progetto di connessione infrastrutturale di tre continenti che nel 2015 venne stimato in 900 miliardi di dollari, con l'individuazione di sei corridoi economici sui quali svilupparsi e, nel 2017, la Cina ha aggiunto ulteriori 113 miliardi di dollari di finanziamenti. L'ingresso dell'Italia nel grande progetto cinese è stato recentemente assicurato anche grazie alla firma posta dal nostro Governo al "Memorandum d'intesa" fra i due Paesi. Ma ciò non significa che l'Italia si sia riservata un posto sulla Via della Seta. Lo stato dell'arte è ben diverso. La Via della Seta ha teoricamente spostato a Sud l'asse

di gravitazione dei traffici rilanciando, sempre teoricamente, il ruolo delle rotte e della portualità mediterranea.

Ma a una condizione ben precisa: che porti e infrastrutture siano in grado in tempi brevissimi di offrire sul mercato condizioni e standard di efficienza. L'Italia è in drammatico ritardo nella dotazione infrastrutturale (porti ma anche ferrovie) e parallelamente incatenata in un sistema burocratico che impone tempi anacronistici anche sul tema della realizzazione di nuove opere.

È probabilmente inutile disquisire sugli obbiettivi, anche geo-politici, della Via della Seta e sulle conseguenze di medio e lungo periodo che avrà sugli equilibri dell'interscambio mondiale.

Secondo il Governo, l'adesione alla Via della Seta intensificherà i rapporti fra i due Paesi e creerà i presupposti per attrarre maggiori investimenti e



Il 2019, l'anno della Via della Seta (in Italia)

Intensificare l'export che oggi tarda a ripartire rispetto ad altri Paesi europei.

Sulla carta una grande chance quindi, ma anche una certa percezione di timore.

L'ombra di perdere la sovranità nazionale sulle infrastrutture considerate strategiche è reale.

È questa la tesi di coloro, e noi tra questi, che sono dubbiosi circa tale progetto e che invocano la misura governativa della "Golden Share" a tutela dell'interesse della collettività, per non vedere pregiudicata quell'economia del mare che per il nostro Paese è di vitale importanza.

Se è vero che alcuni Paesi senza i prestiti cinesi non potrebbero costruire infrastrutture, per l'Italia non è così. La finanza pubblica italiana ha ben altra solidità, così come le tante imprese che sono pronte ad investire in una economia di mercato.

Quello che manca davvero è una politica economica europea che consenta di bilanciare l'offerta fatta all'Italia dal Governo cinese.

E allora è l'intera politica dell'Unione nel Mediterraneo che va ripensata, ponendo l'Italia al centro di un progetto di rilancio che tuttavia non ha trovato né attenzione né consensi da parte della passata legislatura europea.



Beijing's economic policy, which began and continued with the skillful and massive use of sovereign wealth funds, publicly controlled companies and investment funds, has now consolidated on the global market, allowing the Asian country to compete first in Africa, then in South America and more recently in Europe. The Silk Road is a major project of infrastructural connection of three continents that in 2015 was estimated at \$900 billion dollars, with the identification of six economic corridors on which to develop and, in 2017, China added another \$113 billion dollars in funding. Italy's entry into the great Chinese project was recently secured thanks to the signing by our Government of the "Memorandum of Understanding" between the two countries.

But this does not mean that Italy has reserved a place for itself on the Silk Road. The state of the art is quite different. The Silk Road has theoretically shifted the gravitational axis of traffic to the south, relaunching, again theoretically, the role of the Mediterranean routes and ports. But on one very specific condition: that ports and infrastructures are able to offer conditions and standards of efficiency on the market in a very short time.

Italy is dramatically lagging behind in its infrastructure (in its ports and also railways) and at the same time is chained to a bureaucratic system that imposes anachronistic times on the subject of the construction of new works.

It is probably useless to talk about the geo-political objectives of the Silk Road and the medium- and long-term consequences it will have on the balance of world trade.

According to the Government, joining the Silk Road will intensify relations between the two countries and create the conditions to attract more investment and intensify exports.

On paper, therefore, a great chance, but also a certain perception of fear.

The shadow of losing national sovereignty over infrastructures considered strategic is real.

This is the thesis of those, as Assarmatori, who are dubious regarding this economic plan and would invoke the government measure of the "Golden Share" to protect the interests of the community, so as not to see undermined that economy of the sea that for our Country is of vital importance.



2019, the year of the Silk Road (in Italy)

If it is true that some countries without Chinese loans could not build infrastructure, for Italy it is not so. Italian public finance has much more solidity than the many companies that are ready to invest in a market economy. What is really missing is a European economic policy that allows to balance the

offer made to Italy by the Chinese government. And so it is the entire policy of the Union in the Mediterranean that needs to be rethought, placing Italy at the centre of a relaunch project that, however, has found neither attention nor consensus on the part of the past European legislature.

Soccorso nel Mare Mediterraneo e il ruolo della marina mercantile

Il fenomeno migratorio nel Mediterraneo ha continuato a vedere nel 2018, ed in questa prima metà del 2019, un mutamento significativo, sia nei suoi numeri che nella sua struttura.

Dall'oltre un milione di persone che nel 2015 hanno preso la via del mare per tentare di raggiungere l'Europa, si è scesi a 360 mila migranti nel 2016, per poi passare a 170 mila nel 2017 ed a poco meno di 140 mila nel 2018.

È però aumentato il tasso di mortalità, ossia il rapporto tra il numero di coloro che perdono la vita nel tentativo di attraversare il Mediterraneo e quello di coloro che riescono a raggiungere le coste europee.

Nel 2018 ha perduto la vita una persona per ogni 14 che sono riuscite ad arrivare, mentre nel 2017 questo rapporto era di 1 su 38.

I tentativi sono diminuiti ma sono diventati molto più rischiosi.

I flussi hanno anche modificato la loro struttura.

Mentre in precedenza dei tre corridoi orientale, centrale ed occidentale, quello centrale dalla Libia verso l'Italia era quello che registrava il maggiore flusso, nel 2018 il transito verso la Spagna è salito del 130% rispetto al 2017, quello verso la Grecia è aumentato del 45%, mentre quello verso l'Italia è diminuito dell'80%.

Questo mutamento di scenario è dovuto senza dubbio all'azione di contrasto operata attraverso la missione EUNAVFOR MED "Sophia", sia con il presidio e la sorveglianza della SAR ("Search & Rescue Area") libica, da parte delle Marine Militari degli Stati dell'UE, sia a seguito degli aiuti e dell'addestramento fornito alla Guardia Costiera libica da parte dell'Italia.

Oltre a ciò, l'operatività delle navi delle organizzazioni non governative (NGO) è stata molto limitata dall'atteggiamento di stati come l'Italia e Malta che hanno contrastato gli approdi e gli sbarchi nei loro porti.

Questo ha sicuramente diminuito l'azione di "involontario richiamo" (il cosiddetto "pull") verso i trafficanti di migranti prima esercitata dalla presenza

Relief in the Mediterranean Sea and the role of the navy

delle navi delle NGO, contribuendo così alla diminuzione dei tentativi di traversata.

Anche il numero delle navi mercantili coinvolte nelle operazioni di S&R è diminuito rispetto al passato.

Quando necessario, tuttavia, la marineria mercantile non ha fatto mancare il proprio contributo, rispettando la "legge del mare" – prima ancora che le convenzioni e le leggi internazionali – che impone di prestare soccorso a coloro che si trovano in difficoltà.

Tuttavia, è necessario sottolineare che, nel caso dei migranti, si tratta di situazioni di salvataggio particolari che possono esporre gli equipaggi delle navi che prestano soccorso a dei rischi per la loro stessa sicurezza.

Quando una nave mercantile si trova ad ospitare a bordo un numero di migranti a volte superiore di tre o quattro volte il numero dei membri del suo equipaggio, non si può escludere la presenza tra i migranti di individui pericolosi – quando non degli stessi scafisti – o comunque disposti a tutto pur di raggiungere i propri obiettivi, e questo costituisce evidentemente un serio pericolo per la sicurezza della nave e per l'incolumità del suo equipaggio, specie se la situazione degenera a causa della difficoltà di ottenere il permesso di attracco in un porto ove poter sbarcare.

Le normative nazionali ed internazionali sono evidentemente inadeguate a gestire questa situazione che, non rientrando tra le "normali" operazioni di S&R, andrebbe gestita in modo più specifico, sia dal punto di vista operativo che dal punto di vista della legge.



The migration phenomenon in the Mediterranean continued to see a significant change in 2018 and in this first half of 2019, both in its numbers and in its structure.

From more than a million people who in 2015 took the sea route to try to reach Europe, the number of migrants has fallen to 360,000 in 2016, then to 170,000 in 2017 and just under 140,000 in 2018.

However, the mortality rate has increased, i.e. the ratio between the number of those who lose their lives in an attempt to cross the Mediterranean and those who manage to reach the European coasts.

In 2018, one person lost their life for every 14 who managed to arrive, while in 2017 this ratio was 1 in 38.

Attempts have decreased but have become much riskier. Migrant flows have also changed their structure.

While previously of the three eastern, central and western corridors, the central one from Libya to Italy was the one with the highest flow, in 2018 the transit to Spain increased by 130% compared to 2017, the one to Greece increased by 45%, while the one to Italy decreased by 80%.

This change in scenario is undoubtedly due to the counter-action of the EUNAVFOR MED "Sophia" mission, both with the garrison and surveillance of the Libyan SAR (Search & Rescue Area) by the EU Member States' navies and as a result of the aid and training provided to the Libyan Coast Guard by Italy.

In addition, the operation of ships of non-governmental organizations (NGOs) has been very limited by the attitude of states such as Italy and Malta that have opposed landings and landings in their ports, this has certainly decreased the action of "involuntary recall"

(the so-called "pull") towards migrant smugglers exercised by the presence of NGO ships, thus contributing to the decrease of crossing attempts.

Also, the number of merchant ships involved in S&R operations has decreased compared to the past. When necessary, however, the merchant navy has not failed to make its contribution, respecting the "law of the sea" - even before the conventions and international laws - which require providing assistance to those in need.

However, it should be stressed that, in the case of migrants, these are special rescue situations which may expose the crews of ships providing assistance to risks to their own safety.

When a merchant ship is to accommodate on board a number of migrants sometimes three or four times the number of members of its crew, the presence among migrants of dangerous individuals when not the same smugglers or otherwise willing to do anything to achieve their goals, cannot be excluded and this is clearly a serious danger to the safety of the ship and its crew, especially if the situation deteriorates due to the difficulty of obtaining permission to dock in a port where they can disembark.

National and international regulations are obviously inadequate to manage this situation, which, not being part of the "normal" S&R operations, should be managed in a more specific way, both from an operational and a legal point of view.

La pirateria è ancora una preoccupazione

La pirateria continua ad essere fonte di seria preoccupazione per la navigazione in certe aree del mondo: nel 2018 sono stati oltre 200 gli attacchi ed i tentati attacchi armati di pirateria e rapina contro le navi.

Attacchi che hanno portato ad azioni quali la presa in ostaggio dell'equipaggio, il ferimento di qualche membro dell'equipaggio stesso, il dirottamento della nave ed altre azioni spesso cruente e di grande violenza.

Pur non raggiungendo i livelli del 2014 e del 2015, il numero degli episodi è in crescita rispetto al 2016 ed al 2017 ed anche in questo caso stiamo assistendo al cambiamento della distribuzione geografica degli attacchi.

Nel 2018, circa il 24% degli episodi si è avuto nelle acque della Nigeria, zona che si sta così rivelando la più pericolosa del mondo, mentre un altro 18% si localizza in Indonesia.

Altre aree, come il Bangladesh, il Venezuela, la Malesia, le Filippine o il Ghana, registrano ciascuna un 5%-6% di incidenza, mentre il fenomeno a largo delle coste della Somalia, così come nel resto dell'Est Africa sembra essere al momento abbastanza ridimensionato, anche se occorre comunque notare che i pirati somali hanno lanciato attacchi anche a centinaia di chilometri dalla costa, dimostrando una notevole capacità operativa ed il continuo bisogno che l'UE e le marine militari internazionali continuino a presidiare la regione.

Il continente africano registra quindi il più alto numero di attacchi di pirateria, e fra le nazioni africane la Nigeria guida questo poco invidiabile primato, per altro in forte crescita rispetto al passato: nel 2018 gli attacchi registrati nelle acque della Nigeria sono stati più del doppio rispetto a quelli rilevati nel 2014. La nazionalità delle navi attaccate è la più varia.

La bandiera più colpita è stata quella delle isole Marshall ma si registrano attacchi anche a tre navi italiane. Quasi nessuna tipologia di nave è rimasta immune: le più colpite sono state bulk carrier, product carrier, portacontainer e tanker, ma hanno registrato attacchi anche gas carrier e navi Ro-Ro.

In questi anni, come ha ampiamente dimostrato l'evoluzione del problema della pirateria a largo delle coste somale e del Corno d'Africa, i punti chiave per un'efficace deterrenza sono stati la presenza delle marine militari internazionali e la possibilità di imbarcare una vigilanza armata a bordo delle navi in transito o in sosta in quelle acque.

Le missioni internazionali, come l'operazione antipirateria dell'UE "EUNAVFOR Atalanta", il cui mandato è stato prorogato fino al dicembre 2020, si sono dimostrate una strategia vincente e devono essere estese anche ad altre aree del mondo dove il problema sta diventando particolarmente acuto, come in tutto il Golfo di Guinea.

In queste aree la soluzione al problema è anche resa più complessa dal fatto che non è possibile imbarcare una vigilanza armata, in quanto gli stati costieri, come la Nigeria, non ammettono nelle proprie acque territoriali la presenza di uomini armati a bordo. La protezione delle navi, soprattutto di quelle alla fonda in rada (ma ci sono stati episodi anche di navi all'ormeggio), è affidata alle forze locali ma questa misura si sta purtroppo rivelando drammaticamente insufficiente.

È necessario, pertanto, mettere in atto delle iniziative che siano di efficace contrasto a questo fenomeno e, come già fatto per altre aree del mondo, concordare in sede internazionale delle procedure e delle azioni che per quanto possibile restituiscano alle navi che incrociano queste acque la garanzia di operare in sicurezza.



Piracy continues to be a serious concern for shipping in certain areas of the world: in 2018, more than 200 attacks and attempted armed attacks of piracy and robbery against ships were carried out, leading to actions such as taking the crew hostage, injuring some crew members, hijacking the ship and other often bloody and violent actions. Although not reaching the levels of 2014 and 2015, the number of episodes is increasing compared to 2016 and 2017 and in this case too we are witnessing a change in the geographical distribution of the attacks. In 2018 about 24% of the attacks took place in the waters of Nigeria, an area that is thus proving to be the most dangerous in the world, while another 18% is located in Indonesia, other areas, such as Bangladesh, Venezuela, Malaysia, the Philippines or Ghana, each register a 5% to 6% incidence, while the phenomenon off the coast of Somalia, as in the rest of East Africa seems to be fairly downsized at the moment; although it should be noted that Somali pirates have launched attacks even hundreds of kilometers from the coast, demonstrating a remarkable operational capacity and the continuing need for the EU and the international military navies to continue to guard the region. The African continent therefore has the highest number of piracy attacks and among African nations Nigeria leads this unenviable record, which is also growing strongly compared to the past: in 2018 the attacks recorded in Nigerian waters were more than double those recorded in 2014. The nationality of the ships attacked is the most varied, the flag most affected was that of the Marshall Islands but there are also attacks on three Italian ships.

Almost no type of ship has remained immune; the most affected were bulk carriers, product carriers, container carriers and tankers, but also gas carriers and ro-ro ships.

In recent years, as amply demonstrated by the evolution of the problem of piracy off the Somali coast and the Horn of Africa, the key points for effective deterrence have been the presence of international military navies and the possibility of embarking armed surveillance on board ships in transit or parked in those waters.

International missions, such as the EU's anti-piracy operation "EUNAVFOR Atalanta", whose mandate has been extended until December 2020, have proved to be a successful strategy and need to be extended to other areas of the world where the problem is becoming particularly acute throughout the Gulf of Guinea. In these areas the solution to the problem is also made more complex by the fact that it is not possible to embark armed surveillance, as coastal states, such as Nigeria, do not allow in their territorial waters the presence of armed on board.

The protection of ships, especially those at anchor in roadstead (but there have also been episodes of ships at berth), is entrusted to local forces but this measure is unfortunately proving dramatically inadequate.

It is therefore necessary to implement initiatives that are effective in combating this phenomenon and, as has already been done in other parts of the world, to agree at international level on procedures and actions that will, as far as possible, restore the guarantee that ships crossing these waters will operate safely.

Piracy is still a concern





MSC MERAVIGLIA

Crociere, un settore in crescente espansione

L'industria delle crociere è tra i pochi settori economici che hanno avuto e che avranno, nel nostro Paese, incrementi a due cifre.

Per l'Italia, con oltre 7600 km di coste e centinaia di destinazioni turistiche in aree immediatamente prossime ai nostri porti, il settore è davvero fondamentale per lo sviluppo turistico italiano.

Si aggiunga poi che spesso, il turista arriva nel nostro Paese per la prima volta per un viaggio di crociera e poi ritorna, avendo acquisito familiarità con il territorio, con un viaggio tradizionale.

Ma le crociere non sono soltanto un formidabile volano per l'industria del turismo.

Esse sono una enorme occasione di rilancio per i marittimi italiani che sono tra i più apprezzati dai clienti e ricercati dalle compagnie.

Insomma una nuova occasione di espansione della forza lavoro marittima italiana che ha tanto sofferto la concorrenza (e il dumping salariale) delle cosiddette nazioni a nuova vocazione marittima dell'Estremo Oriente e del Sud America.

Non si sottovaluti poi l'indotto che le navi da crociera garantiscono al Paese. L'impiego massiccio dei cantieri italiani con *order book* impensabili solo alcuni anni fa, i grandi investimenti in tecnologia ed innovazione che consentono di mantenere e sviluppare in Italia l'arte del saper fare che in altri Paesi si riduce se non addirittura scompare.

I grandi benefici all'industria cantieristica italiana si propagano poi alla filiera del design e dell'indotto altamente specializzato che beneficia di sviluppo continuo grazie alla riacquisita redditività delle imprese coinvolte.

Infine, grazie alle crociere, molte città italiane hanno scoperto una nuova e diversa vocazione turistica con ricadute economiche rilevanti per i loro territori. Inoltre, non è infrequente che la realizzazione delle stazioni crocieristiche porta con sé la riqualificazione dei fronti a mare con grandi ed importanti effetti, anche sociali, a beneficio delle comunità locali. Ma non vi sono solo "luci".

Occorre assecondare il settore con scelte mirate e talvolta coraggiose; assumere decisioni fondamentali a partire dalla soluzione per Venezia.

Le compagnie hanno dato e confermano la massima disponibilità ad individuare soluzioni alternative alla Giudecca ma bisogna decidere e anche velocemente.

Il dragaggio non è solo un affare veneziano. Anche in altri porti italiani sono divenuti ormai essenziali per assecondare i servizi di crociera che oggi vengono svolti da navi sempre più grandi.

Porti come Cagliari, Genova o Napoli (per citarne alcuni) devono trovare energie nuove per risolvere i problemi di accesso e di spazio se vogliono rimanere nel circuito delle destinazioni internazionali.



Cruises, an expanding sector

The cruise industry is among the few economic sectors that have had and will have, in our Country, double-digit increases.

For Italy, with over 7600 km of coastline and hundreds of tourist destinations in areas immediately close to our ports, the sector is really fundamental for the development of Italian tourism.

Furthermore, tourists often come to our country for the first time for a cruise trip and then return, having become familiar with the territory with a traditional trip.

But cruises are not only a formidable driving force for the tourism industry.

They are an enormous opportunity for a relaunch for Italian seafarers who are among the most appreciated by customers and sought after by companies.

In short, a new opportunity for the expansion of the Italian maritime workforce that has suffered so much competition (and wage dumping) of the so-called nations with a new maritime vocation in the Far East and South America.

We should not underestimate the induced activities that cruise ships guarantee to the country.

The massive use of Italian shipyards with order books unthinkable only a few years ago, the large investments in technology and innovation that allow to maintain and develop in Italy the art of know-how that in other countries is reduced or even disappears.

The great benefits to the Italian shipbuilding industry then spread to the highly specialized design and supply chain that benefits from continuous development thanks to the regained profitability of the companies involved.

Finally, thanks to cruises, many Italian cities have discovered a new and different tourist vocation with significant economic effects for their territories.

Moreover, it is not uncommon that the construction of cruise stations brings with it the redevelopment of the seafront with great and important effects, including social ones, to the benefit of local communities.

But it is not only the lights.

It is necessary to support the sector with targeted and sometimes courageous choices.

To take fundamental decisions starting from the solution for Venice.

The companies have given and confirm their willingness to find alternative solutions to the Giudecca but it is necessary to decide and to do so quickly.

Dredging is not just a Venetian affair. In other Italian ports, too, they have now become essential to support the cruise services that today are carried out by ever larger ships.

Ports such as Cagliari, Genoa or Naples (to name a few) must find new energy to solve the problems of access and space if they want to remain in the circuit of international destinations.



Relazioni Industriali: il nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del settore marittimo

***Industrial relations:
the new National Collective Labour
Agreement for the maritime sector***



Le imprese associate ad ASSARMATORI sono i principali *employer* del lavoro marittimo italiano. Siamo dunque protagonisti, nella vesti di rappresentanti datoriali, nelle trattative, intervenute nel corso dell'anno, con le Organizzazioni Sindacali per il rinnovo del contratto nazionale di lavoro del settore marittimo. La prossima sottoscrizione del contratto di lavoro fornirà ulteriore riconoscimento al ruolo istituzionale della nostra Associazione, unitamente allo status comprovato di soggetto negoziale. Pur nelle difficoltà di un sistema in costante evoluzione, le Parti trattanti non si sono sottratte ad un confronto lungo ma articolato, a volte complesso e che ha visto emergere differenze di posizione e di interpretazione ma che non lascia dubbi circa il comune sentire volto al mantenimento delle tradizionali costruttive relazioni industriali del settore che, anzi, ASSARMATORI vuole implementare e, possibilmente, innovare.

In aggiunta al citato negoziato sono state avviate, in un clima di reciproca chiarezza e condivisione di obiettivi comuni, le trattative tra la stessa ASSARMATORI e le Organizzazioni Sindacali nazionali afferenti la confluenza del contratto applicato dalle aziende che facevano parte della Fedarlinea, nel nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro di destinazione comune all'intero comparto marittimo italiano. Per la definizione della nostra piattaforma ci si è avvalsi del fattivo contributo di buona parte dei membri delle aziende che compongono la Commissione Lavoro, Relazioni Industriali e Risorse Umane ai quali vanno i ringraziamenti di tutta la struttura.

The companies associated with ASSARMATORI are the main employers of Italian maritime work. We are therefore protagonists, in the role of employer representatives in the negotiations, which took place during the year, with the trade unions for the renewal of the national labour contract in the maritime sector.

The next signing of the employment contract will provide further recognition to the institutional role of our Association, together with the proven status of negotiating subject.

Despite the difficulties of a system which is constantly evolving, all parties involved in the new contract negotiations have not escaped a long, yet articulate and at times complex and contentious confrontations. There is no doubt that maintaining traditional industrial relations is constructive for the maritime sector, yet Assarmatori wants to implement a better system and one which includes innovation. In addition to the aforementioned negotiations, in a climate of mutual clarity and sharing of common objectives, negotiations have been initiated between ASSARMATORI and the national trade unions concerning the confluence of the contract applied by the companies that were part of Fedarlinea, in the new National Collective Labour Agreement of common destination to the entire Italian maritime sector. For the definition of our platform, we made use of the active contribution of most of the members of the companies that make up the Commission for Labour, Industrial Relations and Human Resources for which the entire structure is thanked.



Un anno in cifre

A year in numbers



Il quadro economico internazionale e italiano

Il 2018 è stato un anno caratterizzato da un importante aumento dell'incertezza in ambito economico.

I mercati finanziari sono stati condizionati da diversi fattori quali la Brexit, le tensioni commerciali di Stati Uniti e Cina, quelle tra Italia e Unione europea sulla manovra economica, le nuove sanzioni americane contro l'Iran, le problematiche che potrebbero scaturire dal debito cinese, dalla crescita del debito nei Paesi emergenti e nei Paesi in via di sviluppo, dall'importante crollo del prezzo del petrolio. Nonostante tutto, l'economia globale nel 2018 è cresciuta del 3,7 per cento, lo stesso ritmo di crescita fatto registrare nel 2017, e si stima un valore di crescita molto simile anche per il 2019.

Nel 2018 gli Stati Uniti hanno beneficiato di innovative iniziative economiche, ad iniziare dalla riforma fiscale, all'aumento della spesa pubblica e, anche per il 2019, la previsione della crescita economica è per un segno positivo. In questo contesto, i Paesi economicamente meno stabili potrebbero temere un eventuale innalzamento dei tassi di interesse ad opera della Fed, che potrebbe essere necessario per rendere ancora appetibili i titoli di stato americani.

In quest'ottica i cosiddetti Paesi emergenti sarebbero a loro volta costretti ad aumentare i rendimenti delle loro obbligazioni per attrarre capitali esteri accrescendo però il loro debito pubblico. Nel quadro europeo siamo di fronte ad una crescita economica che rallenta rispetto ai valori che hanno preceduto la grande crisi del 2008. In quegli anni infatti, il PIL europeo cresceva a ritmi superiori del 3% annuo. A partire dal 2014 invece, il tasso di crescita non ha mai superato il 2,5% e nel 2018 è stato del 2% con una previsione per il futuro, di ulteriore diminuzione. Per il 2019 si prevede una crescita debole a +1,4% ed un +1,6% per il 2020 (Stime fonte European Spring 2019 Economic Forecast European Commission). A pesare sulla situazione, grandi fattori di incertezza e di rischio sull'economia europea per i prossimi anni: l'aumento delle tensioni del commercio internazionale; il rallentamento dell'economia cinese; la riallocazione di rischi dei mercati finanziari; l'incertezza politica in alcuni Stati Membri dopo le elezioni europee; la "Brexit"; le nuove alleanze economiche internazionali. I valori delle principali variabili macroeconomiche nazionali risultano ancora più bassi rispetto al periodo pre-crisi economica

ad eccezione della crescita della domanda estera (importazioni ed esportazioni), mentre si registra dal 2014, una graduale ripresa dei principali indicatori economici, con il PIL nazionale (in valore reale) cresciuto del 4,7% nel periodo 2014-2018 ed una crescita del 0,9% nel 2018 rispetto all'anno precedente. La domanda estera invece, nel 2018 ha segnato, nonostante tutto, un segno positivo. Le importazioni e le esportazioni italiane sono cresciute rispetto al 2017, rispettivamente del 2,3% e dell'1,9% confermando il trend dell'ultimo quinquennio in cui le importazioni (+19,3%) sono aumentate più velocemente dell'export (+15%), con un saldo della bilancia commerciale che tuttavia rimane saldamente positivo a +33 Mld. € (dato 2018) rispetto a quello molto negativo del 2009 con -26,2 Mld. €.

L'economia italiana pur mantenendo una debolezza nel mercato domestico raggiunge risultati tutto sommato positivi nel mercato estero. Per il decimo mese consecutivo l'export italiano all'interno dell'UE a 28 ha segnato un tasso di crescita – su base tendenziale – positivo. Complessivamente, nel primo trimestre del 2019, le nostre esportazioni sono aumentate dell'1,7%, passando dagli oltre 65,1 miliardi di euro, di gennaio - marzo 2018, a 66,2 miliardi.

A fronte di questo le importazioni sono cresciute a ritmi meno sostenuti (+0,2%), apportando all'avanzo commerciale un miglioramento di 963 milioni di euro. La bilancia commerciale italiana è risultata pari a poco più di 3,2 miliardi contro i circa 2,3 miliardi realizzati nei primi tre mesi dello scorso anno. Per quanto concerne la destinazione geografica delle nostre merci, in ambito UE, si evidenzia che la performance positiva dell'export italiano è da imputarsi, tra l'altro, ai passi in avanti registrati in Germania (+0,7%) e Francia (+2,3%), cioè nei primi due mercati a livello mondiale destinatari delle nostre merci. In aggiunta a ciò va anche evidenziato il considerevole +17% ottenuto dall'export italiano nel Regno Unito (nostro quinto cliente internazionale).

Il nostro saldo commerciale con l'estero ha registrato un ampliamento: dall'attivo di 7,5 miliardi di euro dei primi tre mesi del 2018, si è saliti, infatti, ad un surplus di poco inferiore agli 8,2 miliardi. Sempre nel primo trimestre di quest'anno, le nostre esportazioni hanno conseguito performance favorevoli, in America

settentrionale, grazie ancora una volta al traino del mercato statunitense (+6,7%), in Asia (sia centrale che orientale), imputabili anche ai buoni risultati ottenuti in Giappone (+8,8%) e India (+7,5%), in Oceania e altri territori (+4,4%) e nell'Europa non aderente all'UE (+2,7%).

Viceversa, fra le regioni extra UE dove l'export italiano ha subito un ridimensionamento, vanno citate le contrazioni conseguite in Medio Oriente (-6,3%), in America centro meridionale (-5,7%) e in Nord Africa (-2,9%). Inoltre, nei cosiddetti altri Paesi africani, le vendite di prodotti italiani, dopo un primo bimestre all'insegna del calo, sono tornate a crescere a marzo (+4,9%) e ciò ha portato a chiudere il primo trimestre

2019 con un, seppur modesto, +0,3%. Il punto debole per i nostri conti con l'estero continua comunque a rimanere il settore energetico che, a causa della fluttuazione dei prezzi delle materie prime, ha procurato alla bilancia commerciale dell'Italia - in soli tre mesi - un aggravio di oltre 10,1 miliardi di euro. Passando all'analisi del traffico merci e passeggeri, è interessante notare il disallineamento tra i traffici merci e il PIL italiano. Come riportato nei grafici sotto riportati si evidenzia la tendenza inversa tra la crescita del PIL e quella del trasporto delle merci a conferma del c.d. fenomeno del decoupling tra PIL e trasporti. Analogamente lo stesso fenomeno si registra tra il traffico passeggeri e PIL Italiano.

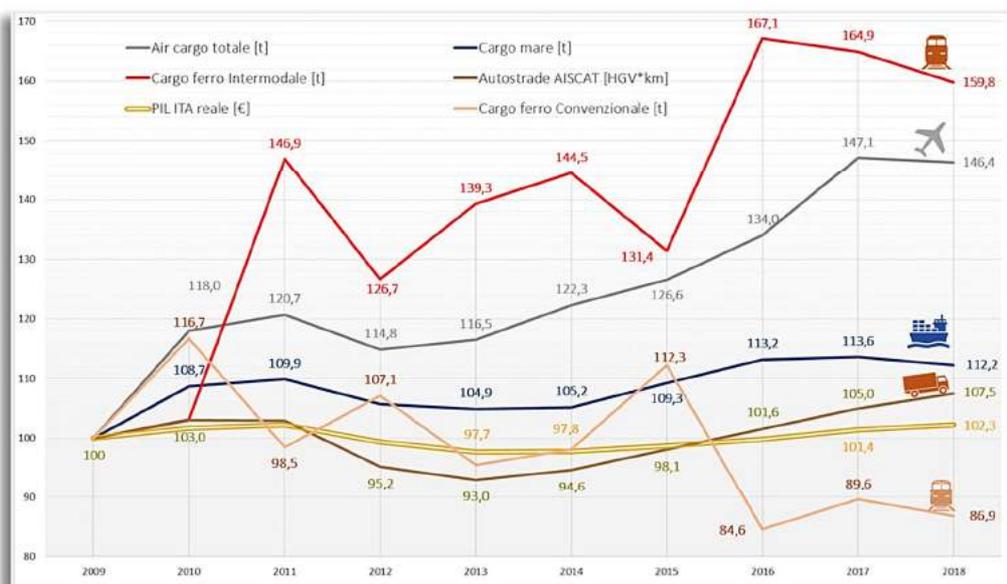
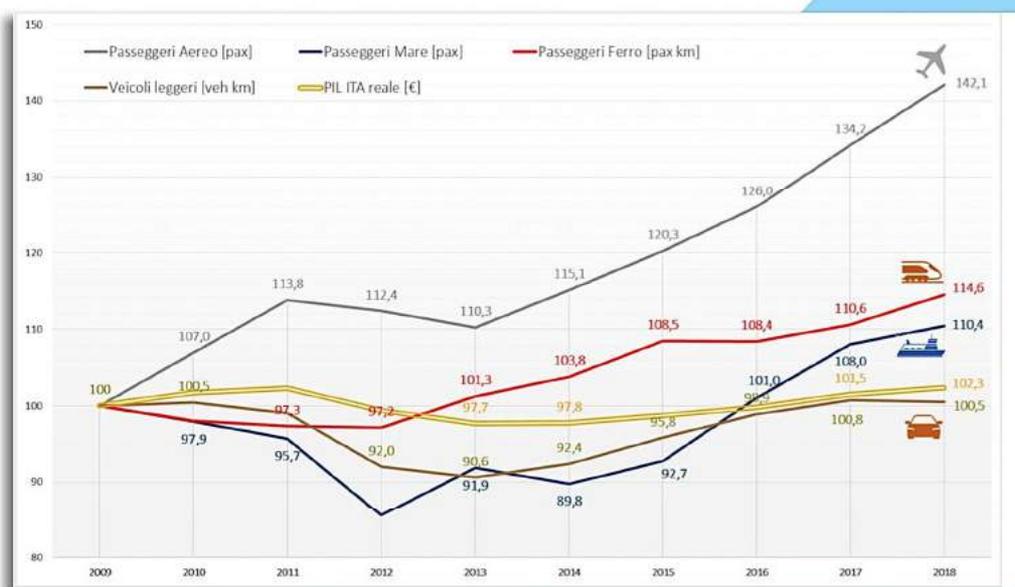


Grafico 1 – Traffici merci e PIL italiano: evoluzione con valori indicizzati al 2009.

Graph 1 - Italian freight and GDP traffic: evolution with values indexed to 2009.

Grafico 2 – Traffici passeggeri e PIL italiano: evoluzione con valori indicizzati al 2009.

Graph 2 - Passenger traffic and Italian GDP: evolution with values indexed to 2009.



Fonte: RAM S.p.a. Logistica – Infrastrutture – Trasporti, Nota di aggiornamento: Andamento economia e trasporti, Maggio 2019.
Source: RAM S.p.a. Logistics - Infrastructure - Transport, Update: Economic and transport performance, May 2019.

Nello specifico, il 2018 ha confermato la tendenza positiva registrata negli ultimi 5 anni sull'andamento positivo dei traffici delle merci e dei passeggeri in Italia. In particolare per ciò che riguarda il trasporto delle merci, tutte le modalità di trasporto, ad eccezione di quella ferroviaria, hanno incrementato i propri volumi. Nel periodo 2014-2018, i segnali positivi più evidenti si hanno nel trasporto aereo (+23,7%) e in quello marittimo (+6,7%).

In grande risalto il traffico Ro-Ro che in soli 5 anni incrementa la propria quota con un +27,3%.

Altrettanto positivi i dati sul trasporto passeggeri, per il 2018, i numeri dicono che sul fronte del trasporto aereo la variazione nel periodo considerato è pari a +23,4%, mentre il segmento ferrovia registra un significativo +10,4%.

Scendendo nel dettaglio, il traffico marittimo delle merci nei porti nazionali nel 2018 registra una diminuzione rispetto all'anno precedente (-1,2%). Ciononostante, l'andamento dei traffici marittimi, nel periodo 2014-2018, risulta ancora positivo, registrando

un incremento pari al 6,7%, passando da 460 Mln nel 2014 ad oltre 491 Mln di tonnellate movimentate nel 2018 nei porti nazionali.

Tale situazione, molto probabilmente, è riconducibile al rallentamento dell'economia cinese ed all'applicazione dei dazi su alcune primarie relazioni commerciali.

In effetti, a conferma della succitata spiegazione, i segmenti che hanno più risentito del rallentamento del commercio mondiale sono: le rinfuse liquide (-2,0%), le rinfuse solide (-1,4%), i container (-0,4%).

Per contro, nello stesso periodo di indagine, il segmento più performante è quello delle Autostrade del Mare che registra un incremento del 2,5% nel 2018 rispetto al 2017, con una crescita complessiva del 27% nel periodo 2014-2018.

Anche il segmento passeggeri registra un incremento positivo nel 2018 (+2,2%) rispetto al 2017.

In particolare, si segnala il significativo aumento relativo al segmento crocieristico che nel 2017 registra un aumento pari al +9,4%



The year 2018 was marked by a significant increase in economic uncertainty.

The financial markets were affected by various factors such as Brexit, the commercial tensions in the United States and China, those between Italy and the European Union over the economic maneuver, the new American sanctions against Iran, the problems that could arise from the Chinese debt, the growth of debt in emerging and developing countries, and the significant fall in oil prices.

Despite everything, the global economy grew by 3.7 per cent in 2018, the same rate of growth as in 2017, and a very similar growth value is estimated for 2019.

In 2018, the United States benefited from innovative economic initiatives, starting with tax reform, the increase in public spending and also for 2019 the forecast of economic growth is a positive sign.

In this context, countries which have less economically stability could fear a possible increase in interest rates by the Federal Reserve (Fed), which could be necessary to make US government bonds still attractive.

In this context, the so-called emerging countries would in turn be forced to increase their bond yields in order to attract foreign capital while increasing their public debt.

Within the European framework, we are facing economic growth that is slowing-down compared to the values that preceded the great crisis of 2008.

In those years, in fact, the European Gross Domestic Product (GDP) grew at a faster rate than 3% per annum than that of the previous crisis.

From 2014, on the other hand, the growth rate never exceeded 2.5% and in 2018 it was 2%, with a forecast for the future of a further decrease.

For 2019, weak growth is expected at +1.4% and +1.6% for 2020. (Estimates Source, European Spring 2019 Economic Forecast, European Commission)

Weighing on the situation are major factors of uncertainty and risk for the European economy in the coming years that can be summarized as: an increase in tensions in international trade; the slowdown in the Chinese economy; the reallocation of financial market risks; political uncertainty in some Member States after the European elections; Brexit; and new international economic alliances. The values of the main national macroeconomic variables are even lower than in the pre-crisis economic period with the exception of the growth in foreign demand (imports and exports), while from 2014 there will be a gradual recovery in the main economic indicators, with the national GDP (in real value) growing by 4.7% in the period between 2014-2018 and a growth of 0.9% in 2018 compared to the previous year.



The International and National Economic Framework

Foreign demand, diversely, in 2018, despite everything, showed a positive sign. Italian imports and exports grew compared to 2017, respectively by 2.3% and 1.9%, confirming the trend over the past five years in which imports (+19.3%) increased faster than exports (+15%), with a balance of trade that nevertheless remains firmly positive at +EUR 33 million (2018 figure) compared to the very negative balance of trade in 2009 with -EUR 26.2 million.

The Italian economy, while maintaining a weakness in the domestic market, achieves results that are, after all, positive in the foreign market. For the tenth month in a row, Italian exports within the EU of 28 States has recorded a positive growth rate - on a trend basis.

Overall, in the first quarter of 2019, our exports increased by 1.7%, rising from over EUR 65.1 billion in January - March 2018 to EUR 66.2 billion. Against this, imports grew at a slower pace (+0.2%), bringing an improvement of EUR 963 million to the trade surplus. The Italian trade balance was just over EUR 3.2 billion compared to approximately EUR 2.3 billion in the first three months of last year.

As far as the geographical destination of our goods is concerned, within the EU, it should be noted that the positive performance of Italian exports is due, among other things, to the progress made in Germany (+0.7%) and France (+2.3%), i.e. which are the first two markets in the world in which our goods are destined.

Additionally, we should also highlight the considerable +17% increase obtained by Italian exports in the United Kingdom (our fifth international customer).

Our trade balance with foreign countries has expanded: from a surplus of EUR 7.5 billion in the first three months of 2018, it has risen to a surplus of just under EUR 8.2 billion. Also in the first quarter of this year, our exports performed well in North America, thanks once again to the US market (+6.7%), Asia (both Central and Eastern), and also due to the good results achieved in Japan (+8.8%) and India (+7.5%), Oceania and other territories (+4.4%) and in non-EU countries (+2.7%).

On the other hand, among the non-EU regions where Italian exports have decreased, we should mention the reductions in the Middle East (-6.3%), in Central and South America (-5.7%) and in North Africa (-2.9%).

Moreover, in the so-called other African countries, sales of Italian products, after a first two-month period of decline, returned to growth in March (+4.9%) which led to the end of the first quarter of 2019 with a positive increase, albeit modest, +0.3%. However, a weak point for our foreign accounts with countries continues to be the energy sector which, due to the fluctuation in the prices of raw materials, has provided Italy's trade balance - in just three months - with an increase of over EUR 10.1 billion.

Moving on to the analysis of freight and passenger traffic, it is interesting to note the misalignment between freight traffic and the Italian GDP. As shown in the graphs below, there is an inverse trend between GDP growth and that of freight transport, confirming the so-called phenomenon of decoupling between GDP and transport. Similarly, the same phenomenon is recorded between passenger traffic and Italian GDP. In particular, with regard to the transport of goods, all modes of transport, with the exception of rail, have increased their volumes. In the 2014-2018 period, the most evident positive signs are to be found in air transport (+23.7%) and maritime transport (+6.7%). Ro-Ro traffic is of great importance, increasing its share by 27.3% in just 5 years. Equally positive are the data on passenger transport, for 2018, the numbers say that on the air transport front the variation in the period considered is equal to +23.4%, while the rail segment registers a significant +10.4%.

In detail, maritime freight traffic in the national ports in 2018 shows a decrease compared to the previous year (-1.2%). Nevertheless, the trend of maritime traffic, in the period 2014-2018, turns out to be still positive, recording an increase equal to the 6.7%, passing from 460 million in 2014 to beyond 491 million tons moved in 2018 in the national ports.



Such situation, most probably, is ascribable to the slowdown of the Chinese economy and to the application of the duties on some primary commercial relationships. In effect, in confirmation of the aforesaid explanation, the segments that have suffered more in a slowdown of world trade are: liquid bulk (-2,0%), solid bulk (-1,4%), and container (-0,4%). On the other hand, in the same period of investigation, the most performing segment is that of Motorways of the Sea, which recorded an increase of 2.5% in 2018 compared to 2017, with an overall growth of 27% in the period 2014-2018. The passenger segment also registered a positive increase in 2018 (up 2.2%) compared with 2017. In particular, there was a significant increase in the cruise segment, which rose by 9.4% in 2017.







ASSARMATORI

Via del Babuino 51,
00187, Roma (RM)

+39 06 3201244

e-mail: segreteria@assarmatori.eu



ASSARMATORI