

# Economia e trasporti marittimi in Italia\*



\* Il contenuto di questo capitolo è estratto dal "II Rapporto sull'Economia del Mare" realizzato dal CENSIS su incarico della Federazione del Mare, Ed. Franco Angeli Srl, Milano, 2002

### I numeri dell'economia marittima in Italia

	Attività marittime industriali*	Altre attività marittime**	Totale comparto marittimo***
<i>Risorse e impieghi</i>			
PIL (al netto delle duplicazioni)	24.230	2.635	26.290
diretto	0,924	1,000	0,930
Impatto a monte	1,199	0,510	1,034
a valle	0,209	0,000	0,190
Moltiplicatore	2,333	1,510	2,154
<i>Unità di lavoro(Ula)</i>			
dirette	144.240	41.590	185.830
Ula a monte (al netto delle dupl.)	85.040	8.680	88.985
a valle	81.260	0	81.260
totali	310.540	50.270	356.075
diretto	1,000	1,000	1,000
Impatto a monte	0,590	0,209	0,479
a valle	0,563	0,000	0,437
Moltiplicatore	2,153	1,209	1,916
* Trasporti marittimi, attività ausiliarie dei trasporti marittimi, cantieristica mercantile, nautica da diporto (comprensiva dell'indotto turistico), pesca.			
** Marina Militare, Capitanerie di porto, Autorità Portuali			
*** Il totale può non corrispondere alla somma dei valori di riga a causa di eventuali duplicazioni			

Valori in milioni di euro - Anno 2000 Fonte: Censis, 2002

## Considerazioni di sintesi

---

### **2,3% del Pil, 1,5% dell'occupazione nazionale: il comparto marittimo cresce e si riorganizza**

---

**Q**uasi 26.300 milioni di Euro di produzione annua (al netto degli scambi interni tra settori che ammontano a circa ulteriori 3.000 milioni di Euro), pari a circa il 2,3% del Prodotto interno lordo (Pil) complessivo in Italia.

Oltre 356.000 Unità di lavoro occupate nel complesso (circa l'1,5% dell'occupazione totale nazionale), di cui 185.830 direttamente nelle attività marittime e le restanti in settori economici attivati a monte (88.985) ed a valle (81.260).

Un impatto complessivo sull'economia nazionale pari a 2,154 (per ogni Euro di domanda aggiuntiva si attivano nel complesso dell'economia italiana 2,154 Euro) e un impatto complessivo sull'occupazione nazionale pari a 1,916 (ogni Unità di lavoro aggiuntiva comporta la creazione di ulteriori 0,916 Unità di lavoro nell'insieme del Paese).

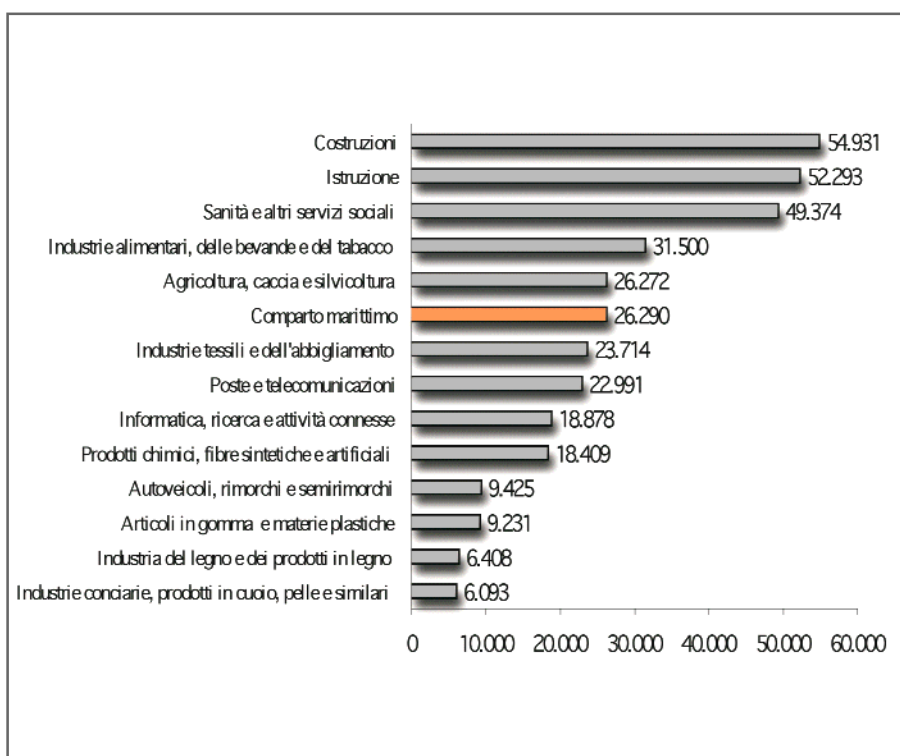
Con queste coordinate di riferimento il comparto marittimo italiano si presenta alle soglie del nuovo millennio<sup>1</sup>. E senza valutare, in simili stime econometriche, la valenza strategica che numerose delle sue componenti settoriali assumono in quanto interpreti:

- di un elevato livello di internazionalizzazione che aumenta la presenza dei commerci italiani nel mondo;
- di un notevole impatto sulla dimensione territoriale locale (in particolare sulle città marittime);
- di una modalità di trasporto e comunicazione globale, sempre più attenta e compatibile con lo sviluppo dell'ambiente;
- di una possibilità di fornire sicurezza ai traffici nazionali ed internazionali, grazie al presidio delle coste, della navigazione e del retroterra;

---

<sup>1</sup> Nel comparto marittimo italiano sono stati considerati i seguenti settori: trasporti marittimi, attività ausiliarie dei trasporti marittimi (terminalisti, agenti marittimi, servizi dei rimorchiatori, ecc.), cantieristica mercantile, nautica da diporto (comprensiva dell'indotto turistico), pesca, Marina Militare, Capitanerie di Porto, Autorità Portuali, Registro Navale Italiano, Istituto Previdenziale Marittimo (Ipsema)

**Prodotto interno lordo ai prezzi di mercato:  
confronto fra il comparto marittimo e alcune branche economiche (in milioni di euro)  
Anno 2000**



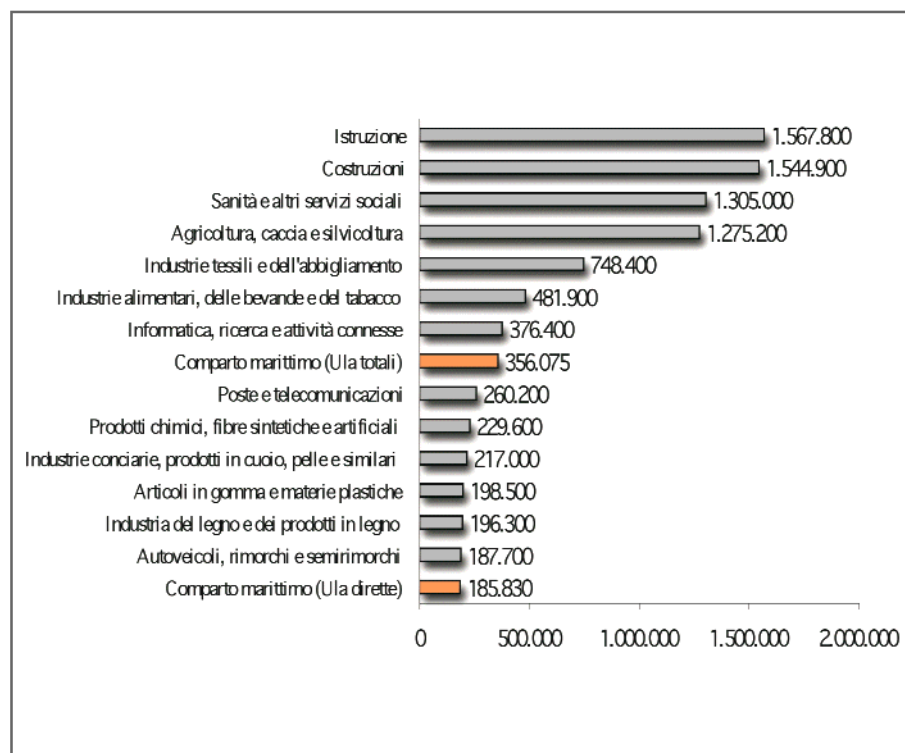
Fonte: Cersis, 2002

- di una spinta all'innovazione tecnologica e di processo;
- di una attenzione continua all'evoluzione ed alla formazione delle risorse umane.

In particolare, le sole attività marittime industriali, incorporando in sé prevalentemente una funzione commerciale, segnalano un impatto maggiormente incisivo sull'economia e sull'occupazione nazionale (rispettivamente, un moltiplicatore pari a 2,333 e 2,153 per produzione ed occupazione).

Dal punto di vista dei singoli apporti di settore all'ammontare generale, occorre segnalare la rilevante partecipazione al Pil di tutte le branche industriali considerate: Trasporti marittimi (12.600 milioni di Euro e un moltiplicatore della produzione pari a 2,709); Attività ausiliarie dei trasporti marittimi – Agenti marittimi, Terminalisti, etc. – con 3.455 milioni di Euro; Cantieristica mercantile (2.515 milioni di Euro); Nautica da diporto – comprensivo dell'indotto del turismo nautico - (5.155 milioni di Euro); Pesca (2.925 milioni di Euro).

**Unità di lavoro: confronto fra il comparto marittimo e alcune branche economiche  
Anno 2000**



Fonte: Censis, 2002

Diversa, ma sempre cospicua, la partecipazione settoriale alla determinazione dell'occupazione complessiva, laddove si registra un relevantissimo apporto di Unità di lavoro (Ula) indirette da parte del comparto dei Trasporti marittimi (60.930 Unità di lavoro a monte). Nel complesso, il valore generale delle 310.540 Unità di lavoro afferenti alle attività marittime economiche appare generato nella seguente ripartizione (al lordo delle duplicazioni): 81.510 Trasporti marittimi, 44.460 Attività ausiliarie dei trasporti marittimi, 32.650 Cantieristica mercantile, 88.850 Pesca, 82.220 Nautica da diporto (comprensiva però delle 61.000 Ula stimate per l'indotto del turismo nautico)...

...Nell'insieme i settori marittimi italiani generano una Produzione complessiva ben superiore a quella di numerosi dei comparti produttivi nazionali tradizionali, quali il tessile-abbigliamento (23.714 milioni di Euro), poste e telecomunicazioni (22.991), gli autoveicoli (9.425), l'industria del legno (6.408).

Anche in termini occupazionali, la dimensione del comparto marittimo unitariamente inteso appare significativamente rilevante, superando

settori come le poste e telecomunicazioni (260.200 Ula), l'industria del legno (196.300 Ula), e facendo registrare un valore aggiunto per addetto decisamente superiore a comparti quale il tessile-abbigliamento (748.400 Ula).

L'estrema significatività dei valori economici del comparto marittimo italiano si può poi anche riscontrare attraverso un raffronto con alcuni analoghi valori relativi a comparti marittimi europei. In dettaglio - pur con l'avvertenza che si tratta di un confronto meramente indicativo della dimensione del fenomeno, dal momento che si tratta di considerare valori frutto di differenti metodologie di stima statistica ed econometrica – una lettura anche impressiva della tabella qui sotto testimonia come il 2,3% del Pil nazionale italiano sia superiore alla media europea (1,6%) e di poco inferiore ai valori di paesi come Olanda (3,7%) o Regno Unito (3,5%), che sulla marineria nazionale poggiano ben altre dimensioni ed investimenti produttivi. Anche dal punto di vista occupazionale, l'Italia mostra una incidenza quasi

**Impatto economico e occupazionale in alcuni settori marittimi europei\***

	Impatto economico	Impatto occupazionale (v.a. occupati)	
	(% su Pil totale)	Diretto	Complessivo
Italia	2,3	185.830	356.075
Europa 15 + Norvegia	1,6	1.500.000	2.400.000
Olanda	3,7	137.000	193.000
Regno Unito	3,5	250.000	423.000

Fonte: elaborazione Censis su fonti varie, 2002

\* Il confronto dei dati è stato effettuato a puro titolo indicativo, dal momento che sono stati confrontati aggregati non omogenei nella loro determinazione ed elaborazione

doppia rispetto all'Olanda e praticamente identica al Regno Unito, confermando una quota di circa il 12,4% nell'occupazione marittima diretta europea e praticamente del 15% in quella totale (diretto più indotto a monte ed a valle).

Dal punto di vista della dinamica di crescita nel tempo delle attività marittime, l'aver elaborato le stime a partire dalla Tavola Input/Output

dell'economia nazionale al 1992, consente un agevole e scientificamente supportato confronto – limitatamente alle cinque branche considerate per le attività marittime industriali – tra i valori di produzione ed occupazione al 1992 e quelli stimati al 2000 (anche qui con l'avvertenza che, sul versante metodologico, occorre comunque tenere conto di valutazioni non assolutamente sovrapponibili, a motivo di elaborazioni parzialmente differenti dei dati disponibili).

Interpretando i dati statistici dal punto di vista dell'evoluzione temporale, emerge con chiarezza la portata di alcuni processi strutturali che, parallelamente alle tante inevitabili oscillazioni congiunturali, hanno comunque lavorato nell'arco degli ultimi otto-dieci anni all'interno del settore marittimo italiano:

- una dinamica di crescita costante dei valori produttivi, ovvero una espansione della capacità di creare ricchezza delle attività marittime industriali, che traspare, ad esempio, dalla constatazione di una crescita in valuta corrente del 43,2% del Pil nel periodo considerato;
- un costante incremento della rilevanza internazionale del settore, come ben testimoniato dalla variazione del 108,7% del valore delle esportazioni (largamente attribuibile al settore dei Trasporti marittimi);
- un aumento dell'efficienza dei processi produttivi all'interno delle branche marittime industriali, che appaiono sempre più integrate tra di loro. In questo senso, la considerazione di una crescita del 63,5% delle “duplicazioni” economiche e produttive tra le branche marittime conferma tale valutazione: le duplicazioni, infatti, rappresentano la dimensione degli scambi di produzione e lavoro che avvengano tra le singole branche marittime, ed un loro aumento implica, conseguentemente, un incremento delle interrelazioni che esse hanno. Anche la pur modesta riduzione dei moltiplicatori rafforza tale convinzione, dal momento che, in presenza di una espansione della produzione, ciò sta a significare della maggiore “autoreferenzialità” produttiva delle branche marittime, che evidentemente continuano a legarsi una all'altra per la soddisfazione dei fabbisogni produttivi reciproci;
- una dinamica di riorganizzazione dei processi produttivi che va ad interessare anche le risorse umane, per le quali occorre leggere la riduzione in termini assoluti nel periodo sotto esame alla luce di due differenti processi: da un lato la riorganizzazione strutturale, e

dunque la crescita del valore aggiunto per addetto, comune a molti dei settori rilevati. Dall'altro, la perdurante crisi strutturale del comparto della pesca che, come visto, ha una significativa incidenza sull'ammontare complessivo dell'occupazione del comparto;

- la rimodulazione delle dinamiche occupazionali in atto, che vede una crescita del moltiplicatore dell'occupazione, seguente ad una riduzione meno che proporzionale del fattore occupazionale rispetto alla dinamica evolutiva della produzione. In altri termini, nel comparto marittimo la produzione appare crescere più di quanto non diminuisca l'occupazione, e dunque l'impatto complessivo occupazionale appare in aumento strutturale nel tempo, sia nella componente a monte che in quella a valle.

In conclusione, pertanto, l'immagine complessiva che emerge da tutti i dati e le stime elaborate è quella di un comparto marittimo sempre più rilevante per il Paese, sia in termini produttivi che occupazionali, un comparto in crescita ed espansione costante, ma che dimostra anche una dinamica innovativa e di riorganizzazione dei propri processi produttivi particolarmente accentuata, alla cui flessibilità si accompagna però, purtroppo, una continua e protratta crisi del settore della pesca, i cui inconfutabili valori negativi non lasciano adito a dubbi sulla impellenza di interventi di sostegno strutturale.



## I Trasporti marittimi

---

Il trasporto marittimo si rivela essere la cartina di tornasole di una vasta serie di problematiche relative al mare in generale e al Paese nella sua interezza. Le performance direttamente inerenti i flussi del trasporto marittimo e su acque interne emergono come il risultato dell'azione combinata di molteplici elementi; è l'intreccio di fattori infrastrutturali, normativi, organizzativi, di mercato e, più in generale, politico - sociali, a tracciare quei confini cui il sistema dei trasporti non può che rispettare.

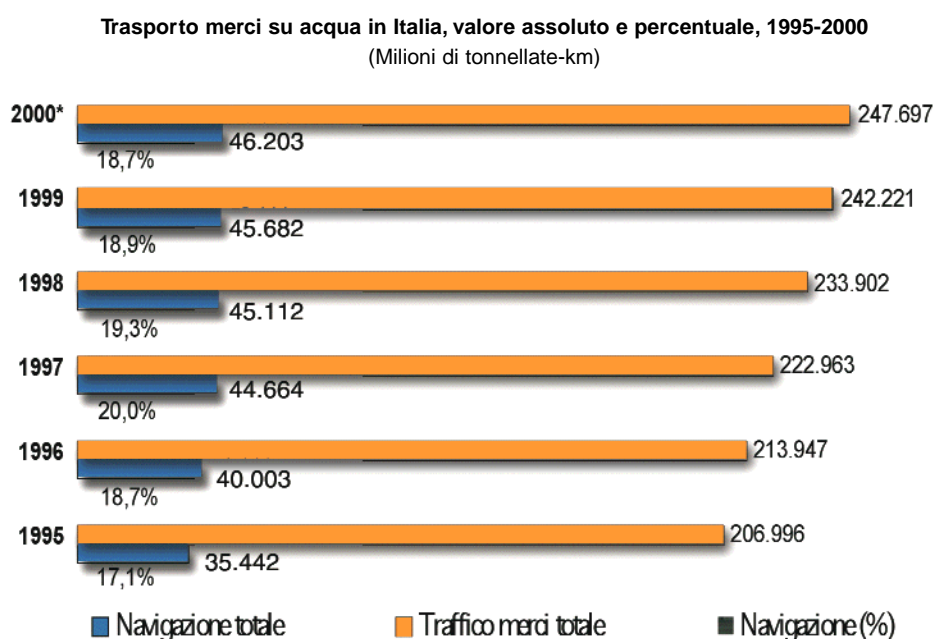
Così, da un lato, la valutazione sulle condizioni del trasporto marittimo italiano finisce per coinvolgere un aggregato che travalica ampiamente l'ambito d'analisi di partenza e, dall'altro, la soluzione dei problemi che lo attanagliano chiama direttamente in causa competenze e strategie relative, in buona sostanza, al sistema Italia.

L'evidenza statistica consegna l'immagine di un comparto che pare soffocato da strozzature sistemiche e condizionato in misura rilevante da scelte politico - economiche che spesso appaiono eccessivamente timide, quand'anche non miopi. Il problema della congestione delle reti stradali e, più in generale, dei nodi logistici dei trasporti riguarda l'Europa tutta e l'Italia in modo particolare; nel panorama economico segnato dalla globalizzazione, da imprese strettamente legate alle logiche del just in time e sempre più esposte alla funzionalità dei sistemi di spedizione, disporre di un apparato dei trasporti integrato ed efficiente diviene precondizione essenziale per la competitività aziendale e nazionale. Se alle tematiche richiamate si aggiungono le questioni di inquinamento e di impatto ambientale che la materia dei trasporti comporta, emerge con chiarezza l'importanza di convogliare il transito di merci e passeggeri su acqua.

Oggi, a livello internazionale, il mare è il vettore privilegiato del commercio, caratterizzato specificatamente dall'attitudine a veicolare materie prime di grande massa e dal ridotto valore unitario su lunghe tratte. Nel contesto in esame, l'Italia sconta tutta una serie di problemi strutturali, a vario titolo connessi con questioni di competitività, di insufficienza delle infrastrutture di raccordo con le altre modalità di trasporto e di scarsa attenzione politico-programmatica verso il mare quale vettore di trasporto su cui puntare.

Le conseguenze in merito ai flussi di trasporto merci su acqua sono piuttosto evidenti. All'incremento assoluto del traffico merci in navigazione di cabotaggio e in navigazione interna, intervenuto nell'intervallo temporale 1995-2000, fa da contraltare, nel medesimo

periodo, il decremento in termini di quota sul totale del traffico merci. Nel 2000 l'acqua è il vettore attraverso cui transita il 18,7% delle merci, la stessa quota di quattro anni prima; il sentiero di crescita intrapreso mostra segnali involutivi, quando invece il quadro di riferimento sembra suggerire l'opportunità di spingere nella direzione di una progressiva sostituzione delle vie di acqua a quelle, ormai



Fonte elaborazione CENSIS su dati Conto Nazionale dei Trasporti, anni vari

sature, di asfalto. La considerazione riguarda tanto il traffico merci, quanto quello passeggeri ed è corroborata da solide argomentazioni che vanno ben oltre le osservazioni sullo stato attuale della rete stradale.

Proprio avendo riguardo alla globalità dei problemi del settore trasporti la scelta di una maggior proiezione sull'acqua appare la più sensata; il trasporto marittimo e fluviale non necessita di infrastrutture di linea, ma solo di raccordo, richiedendo investimenti di entità relativamente contenuta, ha un costo per tonnellata/chilometro di molto inferiore al trasporto su gomma e su rotaia e ha, nel confronto, limitate ripercussioni ambientali.

L'evidenza è la necessità sempre più stringente di un riequilibrio modale complessivo e, per superare le strozzature proprie di alcune delle direttrici portanti del nostro sistema di trasporto, la direzione che

lo scenario sembra indicare è quella del trasporto combinato strada-acqua.

Tra il 1995 e il 2000 il traffico merci interno ha segnato una crescita sia in valore assoluto che in percentuale sul totale dei prodotti movimentati. Al 2000 entrambe le voci riguardanti il trasporto su acqua (Navigazione marittima di cabotaggio e Navigazione interna fluviale e lacustre) presentano valori più alti rispetto a cinque anni prima. Gli incrementi assoluti fatti registrare dal trasporto marittimo di cabotaggio e da quello interno non solo sono di tutto rilievo, rispettivamente +30,4% e +25,2% (l'analogo incremento calcolato sull'intero decennio 1990-2000 arriva a toccare il 43,2%), ma sono anche i più consistenti fra quelli fatto segnare dalle varie tipologie di trasporto.

Affinché variazioni positive tanto cospicue non risultino fuorvianti ai fini dell'analisi è sufficiente volgere l'attenzione ai dati inerenti la distribuzione percentuale del traffico merci secondo il sistema di trasporto; da questa angolazione la realtà appare diversa: nell'intervallo temporale considerato il totale delle merci veicolate sull'acqua è cresciuto dell'1,5%, non arrivando a coprire, nel 2000, nemmeno il 19% del totale, contro il 66,6% dell'autotrasporto.

Guardando nel dettaglio a tale evoluzione, si rileva nel corso del quinquennio persino un'inversione di tendenza; mentre infatti dal 1995 al 1997 il trasporto marittimo di cabotaggio guadagna quasi tre punti percentuali, dal 1998 al 2000 si verifica un'involuzione, con la perdita dell'1,3%.

Il movimento passeggeri interno su acqua ha avuto, in assoluto, un exploit tra il 1995 e il 2000, +89,0%, ma in termini relativi copre un esiguo 0,5% del totale, a fronte del 75,5% dei passeggeri che si sposta con l'autovettura.

Nella seconda metà degli anni Novanta crescono tutti gli indicatori (navi arrivate, tonnellate di merci e numero di passeggeri) della navigazione nel complesso, comprensiva cioè sia di quella di cabotaggio che di quella internazionale. I tassi di variazione relativi al numero di navi arrivate e al loro tonnellaggio presentano incrementi dell'ordine del 70%, le merci trasportate registrano un +16,5% e il volume di passeggeri è salito di oltre il 60%.

Disaggregando la navigazione nelle sue due componenti, internazionale e di cabotaggio, si evince lo scarso peso che quest'ultima ha sul totale, in termini di navi arrivate e di numero di

## I Trasporti marittimi

passaggeri trasportati. Dal raffronto tra i valori delle due tipologie di navigazione emerge immediata la marcata e pur scontata differenza nel tonnellaggio medio delle navi che la svolgono; le navi impegnate in tratte internazionali che transitano in Italia, pur essendo un ottavo di quelle in navigazione di cabotaggio, con una stazza complessiva ben oltre le 270.000 tonnellate, veicolano tre volte le merci trasportate dalle unità in navigazione entro i confini nazionali.

Tra il 1995 e il 2000 gli scambi internazionali si sono fortemente incrementati (+25,8% le esportazioni, +15,1% le importazioni); tra le modalità di trasporto che hanno accompagnato la crescita del commercio oltre i confini nazionali si segnalano particolarmente, in merito alle quantità, quella via mare (+27,8% per le esportazioni e +9,3% per le importazioni) seguita dall'aerea (+1,6% per le esportazioni e +79,7% per le importazioni) e quella su gomma (+24,4% per le esportazioni e +28,6% per le importazioni). Il valore delle merci esportate via mare è sceso in media; la variazione

### Distribuzione del traffico merci secondo il sistema di trasporto

(Milioni di tonnellate-km)

Anni	Ferrovie dello Stato	Ferrovie in concess.	Navigazione marittima di cabotaggio*	Navigazione interna	Traffico aereo interno	Autotrasporto (>50 Km)	Oleodotti (>50 Km)	Totale
1990	21.855	56	35.665	118	612	124.209	8.776	191.291
1995	24.352	56	35.307	135	671	137.254	9.221	206.996
1996	23.619	56	39.878	125	741	139.863	9.665	213.947
1997	25.917	58	44.462	202	743	142.270	9.311	222.963
1998	25.366	75	44.986	126	766	152.592	9.991	233.902
1999	24.434	58	45.510	172	790	161.482	9.775	242.221
2000**	25.600	68	46.034	169	814	165.048	9.964	247.697
<b>Var. %</b>								
95-00	5,1	21,4	30,4	25,2	21,3	20,3	8,1	19,7

### Distribuzione del traffico merci secondo il sistema di trasporto

(valore percentuale.)

Anni	Ferrovie dello Stato	Ferrovie in concess.	Navigazione marittima di cabotaggio*	Navigazione interna	Traffico aereo interno	Autotrasporto (>50 Km)	Oleodotti (>50 Km)	Totale
1990	11,4	0,0	18,6	0,1	0,3	64,9	4,6	100,0
1995	11,8	0,0	17,1	0,1	0,3	66,3	4,5	100,0
1996	11,0	0,0	18,6	0,1	0,3	65,4	4,5	100,0
1997	11,6	0,0	19,9	0,1	0,3	63,8	4,2	100,0
1998	10,8	0,0	19,2	0,1	0,3	65,2	4,3	100,0
1999	10,1	0,0	18,8	0,1	0,3	66,7	4,0	100,0
2000**	10,3	0,0	18,6	0,1	0,3	66,6	4,0	100,0

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti, anni vari

quantitativa 1995-1999 segna un aumento del 15,7% per un valore che è invece diminuito nel complesso dell'1,5% e un fenomeno analogo sembra interessare le esportazioni su strada.

Nel 1999, relativamente alle esportazioni, le merci trasportate su rotaia e via mare appaiono caratterizzate da un basso valore unitario, al contrario dei prodotti che vengono scambiati per via aerea, i quali, pur essendo in volume appena lo 0,4% del totale scambiato, rappresentano quasi il 10% del valore complessivo.

I fenomeni suindicati, per le importazioni, si rivelano estremizzati nel parallelismo tra il trasporto via mare (valore medio molto ridotto) ed il trasporto aereo (valore medio molto elevato). Prescindendo dalla

notevole distanza nei volumi di merci veicolati via mare e via aereo, le categorie merceologiche che, in termini di incidenza sui totali relativi, sono oggetto preponderante delle due modalità di trasporto spiegano la consistente differenza di valore unitario emersa dai dati concernenti le importazioni: petrolio greggio, prodotti petroliferi, minerali e cascami per la metallurgia viaggiano in nave, prodotti chimici, macchine, veicoli e oggetti manufatti in aereo. La più contenuta differenza nel valore medio "mare - aereo" riscontrata invece nelle esportazioni è legata alla circostanza che, a parità di mezzo di trasporto utilizzato, dal nostro Paese escono prodotti meno disomogenei in valore.

La flotta italiana, mercantile e da pesca, è in costante crescita dal 1995, ma con ritmi che solo in due anni, nel 1999 e nel 2000, sono divenuti consistenti; l'evidenziato trend riguardante la numerosità del parco nautico appare confermato da quello che interessa il tonnellaggio; il tasso di variazione del quinquennio in esame si attesta al +11,2%.

Nell'andamento delle singole tipologie navali di cui consta la flotta, si nota un consistente aumento assoluto delle navi

**Traffico merci in navigazione di cabotaggio e interna**  
(Milioni di tonnellate-km)

Anni	Navigazione marittima di cabotaggio*	Navigazione interna
80	31.112	203
81	28.205	195
82	28.613	317
83	29.167	262
84	30.777	280
85	30.104	201
86	32.801	161
87	34.981	208
88	34.969	137
89	33.872	129
90	35.665	118
91	37.087	87
92	34.819	65
93	34.006	97
94	34.685	108
95	35.307	135
96	39.878	125
97	44.462	202
98	44.986	126
99	45.510	172
00**	46.034	169
<b>Var. % 80-00</b>	48,0	-16,7
<b>Var. % 90-00</b>	29,1	43,2
<b>Var. % 95-00</b>	30,4	25,2

\* Dal 1997 l'ISTAT ha migliorato la rilevazione dei traffici che si realizzano nello stretto di Messina

\*\* Stime interne dell'Ufficio di Statistica del Ministero dei Trasporti e della Navigazione

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti, anni vari

adibite al trasporto passeggeri e passeggeri/merci, +28,5%, di quelle da pesca, +13,5%, e delle navi speciali, +12,3%; l'unica voce in diminuzione è quella delle navi da carico secco, -3,5%. Quanto alle quote percentuali che ciascuna categoria rappresenta sul totale, il parallelismo tra il 1995 ed il 2000 indica una sostanziale costanza della distribuzione cui unicamente i Traghetti (-8%) e le Portarinfuse (+8%) fanno rilevante eccezione. Rispetto alla ripartizione media mondiale per tipi di navi, la flotta italiana al 2000 è caratterizzata, per motivi che saranno approfonditi in seguito, in modo particolare dal ridotto peso specifico delle Portacontenitori e dalla presenza di una percentuale di Traghetti molto oltre la media internazionale (il 19%, a fronte del 7% a livello mondiale).

Al 31 dicembre 2000 il complesso dei mercantili nazionali risulta composto da 1.396 unità, per un totale di circa dieci milioni di tonnellate di stazza lorda (tsl) e conta su 76 navi in costruzione (per 842.979 tsl).

Il dato sull'anzianità di servizio della flotta, sia in termini di stock che di flusso, dice che, al 1999, appena un quinto della flotta era formato da unità con meno di nove anni, mentre quasi la metà aveva alle spalle oltre venticinque anni di servizio e con un aumento sul 1995 del 51,4% delle unità aventi più di trent'anni; per il periodo 1995-1999 si registra un tasso di aumento dell'età media del naviglio del 7,6%.

Il processo di rinnovamento che ha interessato il naviglio mercantile italiano negli anni Novanta si è concretizzato in 483 navi ultimate, per un totale di 5.396.322tsl. La produzione ha riguardato per il 34,6% navi da carico liquido, per il 27,9% navi per servizi ausiliari, per il 24,4% navi miste e passeggeri e per il restante 13,0% navi da carico secco.

Tra le flotte mondiali, con riferimento ai dati del 2001, l'Italia si colloca al 16° posto della graduatoria, gestisce il 2,37% delle navi mondiali, coprendo l'1,62% del tonnello complessivo. Tre nazioni europee, la Grecia (5° posto), la Norvegia (7°) e il Regno Unito (12° posto), occupano posizioni migliori e gestiscono porzioni del tonnello mondiale molto più consistenti.

Prendendo in considerazione la flotta controllata nel complesso dall'armamento nazionale la situazione rilevata è analoga; l'Italia guadagna tre posizioni e figura al quattordicesimo posto, ma è, in questo ambito d'analisi, superata da ben cinque paesi europei (nell'ordine, Grecia, Norvegia, Germania, Danimarca e Regno Unito).

Quanto a tipologia di naviglio, il Paese, al primo gennaio 2001, si distingue per l'elevato numero di navi adibite al trasporto passeggeri, 130 (406.000 tpl), che la portano al quarto posto di questa classifica settoriale. Per le restanti tipologie l'Italia figura in posizioni defilate, con un preoccupante picco negativo nella categoria delle Portacontenitori, in cui è solo ventesima, con all'attivo appena undici unità (16.000 teu).

