

# VI RAPPORTO SULL'ECONOMIA DEL *mare*

*Cluster  
marittimo  
in Italia  
Europa e  
Mediterraneo*

The **Sixth  
Maritime  
Economy  
Report**









## **VI Rapporto sull'economia del mare**

**Presentato al Consiglio dell'economia e del lavoro**

**Roma, 12 dicembre 2019**

Il presente studio è stato realizzato nel 2019 per conto della Federazione del Mare da CENSIS – Centro studi investimenti sociali, COGEA – Consulenti per la gestione ambientale e SRM – Studi e ricerche per il Mezzogiorno. Il gruppo di lavoro è stato coordinato da Carlo Lombardi per Federazione del Mare, da Marco Baldi per Censis, Alessandro Pititto per Cogea, Alessandro Panaro per Srm e risulta composto per la prima organizzazione da Andrea Amico (analisi interpretativa e reportistica) e Gabriella Addonizio (scelte metodologie e analisi statistiche), per la seconda dallo stesso Pititto, per la terza da Anna Arianna Buonfanti e Consuelo Carreras.

Si ringraziano per la collaborazione Francesco Giannotti (Assoporti), Andrea Piantini (Assonave), Luca Sisto (Confitarma), Marina Stella (Confindustria Nautica); nonché per i contributi e i suggerimenti: Monica Polidori (Assonave, Fincantieri), Noli Mazza (Confitarma), Stefano Pagani Isnardi (Confindustria Nautica); infine per il lavoro di segreteria Marina Nocini.

Edizione a cura di Carlo Lombardi e Noli Mazza.

## **FEDERAZIONE DEL MARE**

Federazione del sistema marittimo italiano

*Presidente:* Mario Mattioli, presidente Confitarma

*Past-President:* Paolo d'Amico, *Past-President* Confitarma

*Vicepresidenti:* Anton Francesco Albertoni, *past-president* Confindustria-Nautica, Umberto Masucci, *past-president* Federagenti, Vincenzo Petrone, presidente Assonave

*Consiglieri:* Eugenio Massolo, Presidente FAIMM; Giorgio Berlingieri, Presidente Aidim; Luca Grilli, Presidente Ancip; Angelo Ansaldo e Pierluigi Portalupi, Delegati Ania; Vincenzo Petrone, Presidente Assonave; Daniele Rossi, Presidente Assoporti; Luca Vitiello, Presidente Assorimorchiatori; Sandro Scarrone, Presidente Cetena; Giovanni Lettich, Presidente Collegio Capitani; Maurizio Balducci, Vicepresidente Confindustria-Nautica; Gian Enzo Duci, Presidente Federagenti; Francesco Bandiera, Presidente Fedepiloti; Luigi Giannini e Emanuele Sciacovelli, Presidente e Consigliere Federpesca; Andrea Scarpa, Vicepresidente Fedespediti; Agatino Cariola, Direttore Centrale Rischii Inail; Gaspare Ciliberti, Presidente Registro Italiano Navale; Ugo Salerno, Presidente e Amministratore Delegato Rina spa.

*Segretario generale:* Carlo Lombardi

*Vicesegretari generali:* Oliviero Giannotti, Laurence Martin, Marina Stella

*Organizzazioni federate:*

AIMM, Accademia italiana della Marina mercantile AIDIM, Associazione italiana di diritto marittimo; ANCIP; Associazione nazionale compagnie imprese portuali; ANIA, Associazione nazionale tra le imprese di assicurazione; ASSONAVE, Associazione nazionale dell'industria navalmeccanica; ASSOPORTI, Associazione porti italiani; ASSORIMORCHIATORI, Associazione italiana armatori di rimorchiatori; CETENA, Centro per gli studi di tecnica navale; COLLEGIO CAPITANI, Collegio nazionale capitani di lungo corso e di macchina; CONFINDUSTRIA NAUTICA; CONFITARMA, Confederazione italiana armatori; FEDEPILOTI, Federazione italiana piloti dei porti; FEDERAGENTI, Federazione nazionale agenti raccomandatari marittimi, agenti aerei e mediatori marittimi; FEDERPESCA, Federazione nazionale delle imprese di pesca; FEDESPEDI, Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali; INAIL, Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro; Registro italiano navale e RINA SpA.

*Sede e recapiti:* Piazza SS. Apostoli, 66 - 00187 Roma - Tel. +3906.674.81.402

*email:* [segretariato@federazioneidelmare.it](mailto:segretariato@federazioneidelmare.it) - *internet:* [www.federazioneidelmare.it](http://www.federazioneidelmare.it)

# INDICE

<b>PREMESSA</b>	pag.	9
<i>Forward</i>	»	11
<b>Parte Prima</b>		
<b>L'ECONOMIA DEL MARE ITALIANA ATTRAVERSO LA RICOSTRUZIONE DEL CONTO DELLE RISORSE E DEGLI IMPIEGHI</b>		13
<i>Executive Summary: The Italian maritime economy starting from the input/output table of the national economy</i>	»	15
<b>1. CONSIDERAZIONI DI SINTESI</b>		
<b>Il valore economico e occupazionale del cluster marittimo italiano</b>	»	19
<b>2. STRUTTURA E COMPETITIVITÀ DEL CLUSTER MARITTIMO</b>	»	31
<b>2.1. Le performance settoriali</b>	»	31
<b>2.2. Le attività produttive del cluster: industria, manifattura e servizi</b>	»	38
2.2.1. Il contributo al Pil e all'occupazione del Paese	»	41
2.2.2. Efficienza, produttività e capacità competitiva: una valutazione delle performance settoriali	»	41
2.2.3. I moltiplicatori del reddito e dell'occupazione	»	46
2.2.4. Principali fornitori e acquirenti del cluster produttivo e di servizi	»	49
2.2.5. I conti economici delle attività marittime industriali	»	50
<b>2.3. Le attività dei soggetti istituzionali del cluster marittimo</b>	»	75
2.3.1. L'impatto sul reddito e l'occupazione	»	75
2.3.2. Il conto economico delle attività istituzionali	»	78
<b>Appendice metodologica</b>	»	79

<b>Parte Seconda</b>	»	97
<b><i>THE BLUE ECONOMY IN THE EUROPEAN UNION</i></b>	»	97
Sintesi: L'economia blu nell'Unione Europea	»	99
<b><i>DEFINITION OF THE BLUE ECONOMY</i></b>	»	102
<b><i>THE SIZE OF THE BLUE ECONOMY IN THE EU</i></b>	»	105
<i>Maritime transport</i>	»	105
<i>Port sector</i>	»	108
<i>Shipbuilding</i>	»	111
<i>Building of pleasure and sporting boats</i>	»	114
<i>Fisherie</i>	»	116
<i>Aquaculture</i>	»	119
<b><i>CONCLUSIONS</i></b>	»	122



<b>Parte Terza</b>	
<b>LE DINAMICHE DEI TRASPORTI MARITTIMI NEL MEDITERRANEO</b>	» 125
<i>Executive Summary: The dynamics of maritime transport in the Mediterranean</i>	127
<b>Capitolo I</b>	
<b>GLI SCENARI INTERNAZIONALI E LE DINAMICHE COMPETITIVE DEL SETTORE MARITTIMO NELL'AREA MED</b>	» 133
1. Il contesto internazionale e il ruolo del mediterraneo nelle rotte globali	» 133
2. Il nuovo Canale di Suez: un'infrastruttura a servizio della ritrovata centralità del mediterraneo	» 138
3. I fenomeni e le dinamiche di mercato che stanno rimodellando lo shipping. I riflessi sul Mediterraneo	» 141
4. L'evoluzione della competitività portuale europea e nel Mediterraneo	» 144
5. Il traffico portuale italiano: situazione attuale e tendenze nel contesto competitivo del Mediterraneo	» 148
6. Conclusioni	» 153
<b>Capitolo II</b>	
<b>ANALISI DEGLI INDICATORI DI COMPETITIVITÀ E CONNETTIVITÀ PORTUALE/LOGISTICA DEI PRINCIPALI PAESI DEL MEDITERRANEO</b>	» 155
1. Premessa	» 155
2. <i>Liner shipping connectivity index</i>	» 155
3. <i>Port liner shipping connectivity index</i>	» 158
4. <i>Liner shipping bilateral connectivity index</i>	» 162
5. <i>Logistics performance index</i>	» 164
<b>CASE STUDY DELL'AREA MENA.</b>	» 169
<b>Un outlook su Turchia e Marocco</b>	
1. Turchia	» 171
2. Marocco	» 186
<b>Bibliografia</b>	» 201



## PREMESSA

Questa VI Edizione del *Rapporto sull'economia del mare* coincide con le celebrazioni dei Venticinque anni dall'istituzione della Federazione del Mare ed ancora una volta pone in risalto il ruolo strategico ai fini dello sviluppo della nostra economia marittima.

Il progetto che la Federazione del Mare persegue dal 1994 nell'approfondire il nesso tra le attività marittime nazionali e lo sviluppo socio-economico del Paese, si concretizza in questo nuovo Rapporto realizzato sempre insieme alla Fondazione Censis, per assicurare autorevolezza e continuità allo studio, ma anche con analisi ampie all'Europa e al Mediterraneo, condotte a cura di Cogea e di SRM (Centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

Giunto alla sesta edizione, il *Rapporto sull'economia del mare*, oltre ad evidenziare che il valore prodotto dall'economia del mare e la sua importanza socio-economica - con le significative ricadute occupazionali del *cluster* marittimo, sia dirette che indotte nel resto dei settori della nostra economia - sono fattori indispensabili per lo sviluppo del Paese, conferma lo sviluppo e i successi raggiunti, indicando anche le sfide che si devono affrontare sia in Europa che nel Mediterraneo, in una fase storica particolarmente delicata come è quella attuale.

Se si guarda all'Italia della fine degli anni Sessanta e la si confronta con l'attuale, si può tranquillamente affermare che in questi cinquant'anni moltissimo (forse quasi tutto) è cambiato, almeno sul piano politico-sociale ed economico. Quello che ritroviamo invariato è però certamente il fatto che, oggi come allora, in Italia riveste un ruolo strategico ai fini dello sviluppo la nostra economia marittima, date le ampie dimensioni sue e del suo indotto, il ruolo importante che riveste il mare per la logistica delle persone e delle merci, la pronunciata dipendenza dagli approvvigionamenti marittimi dell'industria manifatturiera, il forte turismo crocieristico e nautico, il ruolo della pesca, la prevalente natura peninsulare del territorio, la rilevanza delle città di mare.

Come la Federazione del Mare non tralascia mai di sottolineare, quella legata al mare è una realtà che per il suo rilievo e la sua integrazione ben richiederebbe una più efficace e coerente attenzione sul piano politico e amministrativo, questione quanto mai sentita tra i soggetti pubblici e privati che in essa operano da quando le competenze marittime sono state progressivamente disperse tra più dicasteri, compromettendo le possibilità di elaborazione di una politica nazionale del settore e di una sua promozione in ambito europeo.

Quello marittimo è infatti un settore fortemente regolato, sia a livello internazionale, sia europeo e nazionale, un settore di cui un deciso processo di ammodernamento normativo ha a suo tempo assicurato la competitività e

favorito lo sviluppo, con le riforme del sistema portuale nel 1994, ove già si anticipava ampiamente quella poi realizzata negli ultimi anni, e nel 1998 della navigazione mercantile internazionale, riforma quest'ultima impostata con successo secondo linee-guida della Commissione europea più volte confermate e poi estesa ove possibile alla navigazione crocieristica, a quella del cabotaggio maggiore, a quella da diporto, a quella peschereccia.

Ovunque nel *cluster* marittimo tali riforme hanno liberato risorse e portato ingenti investimenti, con ricadute positive ben rilevabili anche in questo studio. Basti dire che l'Italia ha la 5<sup>a</sup> flotta di bandiera tra le maggiori economie riunite nel G20 (la 2<sup>a</sup> tra quelle occidentali), la 1<sup>a</sup> nel mondo di navi RoRo, per lo più impiegate nel cabotaggio marittimo e sulle "autostrade del mare", la 5<sup>a</sup> di navi-cisterna speciali per prodotti petroliferi; il sistema portuale italiano è stato a lungo il 1° in Europa per volumi di merce trasportata (oggi è il 3°), e resta il 1° in Europa per movimento di navi da crociera e di croceristi; abbiamo la *leadership* mondiale nella costruzione di navi da crociera e *mega-yacht*; la nostra flotta da pesca è la 2<sup>a</sup> del Mediterraneo ed è in grande sviluppo l'acquacoltura; è in crescita la formazione marittima, specie per i quadri ufficiali, e l'occupazione; aumentano anche nel settore marittimo gli investimenti nella tutela dell'ambiente.

L'impatto delle attività legate al mare va ben oltre gli aspetti più strettamente legati alla loro dimensione logistica e tocca direttamente l'intero apparato produttivo nazionale, agricolo e industriale, tanto che al *cluster* marittimo vengono attribuiti beni e servizi per un valore di oltre 34 miliardi di Euro, pari al 2 per cento del Prodotto interno lordo complessivo e al 3,5 per cento della sua componente non statale, con acquisti di beni e servizi nel resto dell'economia italiana che sfiora annualmente i due terzi di tale valore.

Certo, proprio perché il nostro sistema marittimo è vincente sarebbe bene assicurargli una sede politico-amministrativa adeguata.

L'auspicio della Federazione è quindi che anche in Italia, accanto al rafforzamento dell'attenzione dedicata al mare, si giunga all'istituzione di un'unità amministrativa specifica con poteri di coordinamento, in modo che una catena di comando ben integrata porti ad una maggior efficacia nell'adozione e nell'attuazione delle decisioni in campo marittimo (tra queste *in primis* una semplificazione burocratica) e sia in grado di farlo in tempi conformi agli *standard* europei e internazionali caratteristici di questo mondo.

*Carlo Lombardi*  
Segretario Generale

*Mario Mattioli*  
Presidente

## **Forward**

*This Sixth Edition of the Maritime Economy Report coincides with the celebration of Twenty-Five years since the Federazione del Mare – Italian Maritime Cluster was established and once again highlights a strategic role for the development of our maritime economy.*

*The project that Federazione del Mare has pursued since 1994 in deepening the link between national maritime activities and the socio-economic development of Italy is made real again in this new Report, always carried out together with the Censis Foundation in order to ensure authoritativeness and continuity to the study, but this time with an analysis extended to Europe and the Mediterranean, conducted by Cogea and Srm.*

*The Sixth Maritime Economy Report, in addition to highlighting how the value produced by the Italian blue economy - as well as its socio-economic importance, with the significant employment effects of the maritime cluster both direct and induced in the rest of our economy – is an indispensable factor for the development of the country, confirms the successes achieved, also indicating the challenges that must be faced both in Europe and in the Mediterranean, in a particularly delicate historical phase such as the current one.*

*If you look at Italy in the late Sixties and compare it with the current one, you can safely say that in these fifty years a great deal (perhaps almost everything) has changed, at least on the political-social and economic level. What we find unchanged, however, is certainly the fact that, today as then, in Italy our maritime economy plays a strategic role in terms of development, given the large size of it and its activities, the important role that the sea plays for logistics of people and goods, the pronounced dependence on the maritime supplies of the manufacturing industry, the strong cruise and nautical tourism, the role of fishery, the prevalent peninsular nature of the territory, the relevance of seaside towns.*

*As Federazione del Mare – Italian Maritime Cluster never neglects to underline, that linked to the sea is a reality which, due to its importance and its integration, should well require a more effective and coherent attention on the political and administrative level, a question that among public subjects and individuals who have been operating in it is ever felt since maritime competences have been progressively dispersed among several different State Departments, compromising the possibility of developing a sector National policy and promoting it in the European context.*

*The maritime sector is in fact a highly regulated sector, both internationally, as well as at European and National level, a sector whose decisive regulatory modernization process has at the time ensured its competitiveness and favoured development, with the reforms of the Port system in 1994, where the one carried out in recent years was already widely anticipated, and in 1998 of International Shipping, the latter reform set successfully according to guidelines of the European Commission and extended as far as possible to Cruise navigation, Shortsea-Shipping, Yachting, Fishery.*

*Everywhere in the maritime cluster, these reforms have freed up resources and brought significant investments, with positive repercussions well visible in this study.*

*Suffice it to say that the Italian flag fleet is the 5th among the major economies gathered in the G20 (the 2nd among the western ones), the 1st in the world of RoRo ships, mostly used in maritime cabotage and on the "motorways of the sea", the 5th of special tankers for oil products; the Italian port system has long been the 1st in Europe for volumes of goods transported (today it is the 3rd), and remains the 1st in Europe for the movement of cruise ships and cruise passengers; we have world leadership in the construction of cruise ships and mega-yachts; our fishing fleet is the 2nd in the Mediterranean and aquaculture is in great development; maritime training is growing, especially for official cadres, and employment; investments in environmental protection also increase in the maritime sector.*

*The impact of the activities related to the sea goes far beyond the aspects most closely related to their logistical dimension and directly affects the entire national agricultural and industrial production system, so much so that the maritime cluster is attributed goods*

*and services for a value of 34 billion Euro, equal to 2 per cent of the total Gross Domestic Product and 3.5 per cent of its non-state component, with purchases of goods and services in the rest of the Italian economy which annually touches two thirds of such a value.*

*Of course, precisely because our maritime system is a winner, it would be good to ensure it has an adequate political and administrative seat.*

*The hope of the Federation is therefore that in Italy too, alongside the strengthening of the attention dedicated to the sea, a specific administrative unit with coordinating powers will be established, so that a well-integrated chain of command may lead to a greater effectiveness in the adoption and implementation of maritime decisions (among these primarily a bureaucratic simplification) doing so in times that conform to the European and international standards characteristic of this world.*

Carlo Lombardi  
*Secretary General*

Mario Mattioli  
President

**PARTE PRIMA**

**L'ECONOMIA DEL MARE ITALIANA  
ATTRAVERSO LA RICOSTRUZIONE  
DEL CONTO DELLE RISORSE E DEGLI  
IMPIEGHI**

a cura di







## ***Executive Summary: The Italian maritime economy starting from the input/output table of the national economy***

*It has been 25 years since the Federazione del Mare – Italian Maritime Cluster was formed (it was 1994). Almost immediately the work began, entrusted to Censis, for the realization of the first Maritime Economy Report presented then in 1996 to the President of the Italian Republic and the National Council for Economics and Labour and then published. This instrument of knowledge and evaluation of the economic significance of maritime activities - now in its 6th edition - has maintained both its founding objectives and its methodological approach over time. In this latest iteration, the Report has been further enriched through a broader look at Europe (part two) and the Mediterranean (part three).*

*On the first front, the need and opportunity to reaffirm the common root of activities under observation persists, from maritime transport to auxiliary services, from large shipbuilding to yachting, from institutional activities to fishing. In fact, the working environment (the sea), the carrier around which the production activities revolves (the ship), and the trait d'union with land activities (the port) is common.*

*On the methodological level, there remains the need to have as comprehensive and accurate an instrument as possible, despite the heterogeneity of the data processed and the need, still impassable, to operate with the method of estimation.*

*Certainly, all the vital worlds that have to do with the sea express quite particular wealth and characteristics. Representing them in joint and synthetic terms as is done in the Maritime Economy Report, however, has the value of drawing attention to an economic and social macro-aggregate – that of maritime activities – whose fundamental contribution to the country is sometimes not sufficiently considered by the prevailing political, institutional and economic context.*

*The analyses contained in this new Report refer to the three-year period 2015-2017 and certify the progress made by the individual sectors that make up the Italian maritime cluster. The previous report (published in 2015 and referring to the years 2011-2013) looked at a country still heavily affected by the deep crisis from which the whole world was trying to break free. In the following years, world trade and the GDP of the major countries returned to growth, giving breath and prospects to the whole system.*

*New issues are emerging today, and the scenarios are characterized by considerable uncertainty. The recent tariff war between the United States and China and the contraction of the growth of the major countries (think of the role of China in the World and Germany in Europe) are affecting world trade. For 2019 it is estimated that its growth will be 1.2%, the lowest value in 10 years. Despite this, shipping based on maritime carriers continues to show positive trends. In 2018, the growth in tons transported was 3.1%, although downsizing compared to 4.2% in the 2016-2017 range. The process of dimensional growth of transport vessels does not stop, despite the "excesses" that have characterized the past years. Containerized transport, for some as the true "engine and symbol" of globalization, continues to grow and now accounts for 17% of goods in weight and 60% in value.*

*It is well known that Italy has lost connectivity in the context of the international maritime network over the last 10 years. In the world, shipowners tend to focus on the business where routes are most interesting and where port and logistics infrastructures are better. Countries such as China and South Korea, in this sense, had the highest variations in attractiveness.*

*In this context, it must be considered that the Italian production system - strongly characterized as a processing industry that imports raw materials and semi-finished products and exports finished goods - finds in maritime transport one of the levers of growth and support for competitiveness. In this regard, it is worth remembering that according to Eurostat data, 79.3% of Italian goods exported to the world (by volume) have travelled by sea in 2018 and that this percentage rises to 95.9% when considering only non-EU countries. The situation is not dissimilar to imports, with percentages of 84.0% and 99.4% respectively.*

*If this is the macro scenario, it becomes crucial to understand, for each area of economic activity of the maritime cluster, what happened in the time interval in analysis. In this regard,*

*the VI Maritime Economy Report allows to verify the evolutionary dynamics of the national maritime cluster, their contribution to the main economic aggregates of the country, the functions of service and support to the Italian economy, fundamental for a country that wants to remain at the center of international industrial and economic relations.*

*Firstly, it should be pointed out - on the basis of the elaborations - that the industrial, manufacturing or tertiary, and institutional activities that revolve around the sea have returned to growth both in view of the values of GDP generated, and the units of work activated directly and in the induced.*

*In particular, the value of production is up by 5.3% in 2017 compared to 2015, as investment is increasing (up 9.4%) and especially exports (up 38.2%) from just under 7 billion in 2015 to over 9 billion in 2017, thanks mainly to the performance of the marine and recreational boating sectors. On the other hand, the contribution of the maritime cluster to the country's GDP equal to 2% of the total Italian economic sectors (public and private) (tab. 1.1) remains broadly stable in recent years – confirming two macro-aggregates that tend to move in parallel.*

*From the point of view of the workforce employed, the importance of the maritime cluster in relation to the entire national occupation is confirmed, however, as always reported in previous reports. In 2017, almost 185 thousand units of work were directly employed by the maritime cluster, a slight increase on 2015 (3.7%). The total units of work (direct, upstream and downstream activated by the industrial, manufacturing or tertiary activities, and the institutional ones that make up the cluster) increased in the even more substantial range (5.7%), reaching 529 thousand units. This is a significant and stable contribution to national employment, which exceeds 2% of the total labour units.*

*The gross domestic product of the maritime cluster's total assets in 2017 is worth EUR 34.3 billion and is largely linked to industrial manufacturing or tertiary activities (around 29.6 billion Euro, equivalent to a share of more than 86% of the total). The remaining 14% is generated by the institutional activities of the maritime sector, i.e. by the activities of the Navy, the Coast Guard, the Port Authorities and the INAIL insurance services concerning the maritime sector. Considering too the effects of the spending for tourism due to yachting and cruise activities, the maritime cluster recorded a contribution to GDP of about 31.7 billion Euro in 2017.*

*By analyzing more in detail the different components of the maritime cluster in terms of production value, we can identify the relevant contribution of maritime transport (12,271 million Euro in 2017) (Figure 1.2). This is followed by logistics and auxiliary maritime port activities, shipbuilding and naval engineering, yachting and fishery. With regard to the universe of companies operating in the naval engineering sector, it is necessary to distinguish between the major shipyards (which refer to the Fincantieri group) and the companies that are located along the entire shipbuilding industry and which are included by ISTAT in the category.*

*Maintaining the focus on industrial activities and assessing their direct employment impact, the relevant contribution of maritime transport (47,330 FTE direct units in 2017) is highlighted, followed by that of logistics and auxiliary activities that revolve around ports (31,731 FTE direct units). These two activities alone account for more than half of the working units of the entire production cluster of goods and services.*

*In the 2015-2017 range, there was a slight improvement in the situation in all sectors. The best performance is in the maritime transport sector, where the annual units of work directly employed in 2017 increase by 8% compared to 2015. About this sector, it should be noted that, due to the nature of maritime work, the number of work units is lower than of the total of jobs available (1.25 jobs per unit of work, according to the estimates used in the study).*

*In terms of employment contribution, it is noted that the maritime transport sector manages to absorb one third of all the labour units in the industrial cluster (33.3%). In second place with an incidence of about 22%, are the activities of port logistics and maritime transport aid. This is followed by fishery (19.7%), naval engineering (15.9%), recreational boating (8.8%).*

*Looking instead at the institutional sector, the position of the Italian Navy is predominant. With its 30,431 direct work units it is among the sectors with the highest employment (even considering the components of the industrial cluster, it is second only to maritime transport and port logistics services). Despite the downsizing of employment that has been going on for many years, the Navy is the institutional sector that remains by far the most consistent among those of the maritime cluster. In second place was the Coast Guard (10,753), and in third place the Port Authorities (1,224).*

*Although some sectors have been partially downsized over the years, the maritime cluster maintains significant dimensions in relation to the employment: output per employee is a good competitive performance in comparison with the other main sectors of the country.*

*Thanks to the increase in the number and unit value of orders received in recent years by the national shipbuilding system, it is in this sector that there is the highest productivity value per employee, amounting to 269,000 Euro in general and close to 500,000 if we consider only the shipyards belonging to the Fincantieri group.*

*The productivity per unit of work in the maritime transport sector is slightly lower than that of naval engineering, amounting to around 260,000 Euro. In third place within the cluster is the other manufacturing sector, recreational boating, which is close to 220,000 Euro per employee during 2017.*

*The port services sector remains broadly on the same levels as in the previous ratio with a production-to-employee value of just over 200,000 Euro.*

*Far from these values is placed fishery with 61,000 Euro per employee, also and especially because of its primary activity nature.*

*The comparison with other sectors of the Italian economy indicates, on the whole, a good positioning of all the components of the cluster and in particular for the two tertiary sectors: the figure for the shipping industry that produces maritime transport services and that relating to port logistics are much higher, for example, than in the national production area relating to transport and storage (164,900 Euro per work unit).*

*The largest shipyards have a much higher coefficient than that of the manufacturing sector as a whole, whereas when one considers the entire Italian shipbuilding industry or even just the recreational boating industry, the ratio of production to unit of work is slightly lower than that of the entire national manufacturing sector.*

*Such a positive result of the major shipyards should not be surprising considering that the type of units produced by Fincantieri Group has become, over the years, increasingly high-tech and specialized.*

*Fishery also is performing significantly better than other sectors in the primary sector.*

*An equally significant measure of the competitive positioning currently assumed by the national maritime cluster can then be represented by the value added per job unit, which stands at 72,000 Euro per year, a slight increase compared to the previous report with reference to 2013.*

*This is a value that - although lower than that of high value-added sectors (such as financial intermediation or research and development), as well as the more technology intensive areas (such as information technology and energy products extraction) - puts the maritime cluster in a more advanced position than construction, commerce and the main sectors of 'Made in Italy', food as well included.*

*The numbers presented in the VI Maritime Economy Report are combined with a context that maintains its stability over time and that sees several peaks of excellence for our country:*

- *Italy remains the leading country in the Mediterranean for cruises with about 13 million passengers boarded or disembarked (according to estimates for 2019) equivalent to about 40% of the movement and with 9 Italian ports in the top 20 of the Mediterranean.*

- *As regards the national flag merchant fleet, despite the downsizing of recent years, Italy still maintains 5th place among the largest countries assembled in the G20 (the 2nd among the Western ones). The national flag ships (more than 100 GTs) are 1,430 with a tonnage of 14.7 million GT.*
- *Our country has an Italian flag merchant fleet with positions in the world of absolute importance in the most sophisticated sectors. For example, Italy is the world leader in the ro-ro fleet with more than 5 million GT.*
- *92% of Italian-owned tonnage is registered in the Italian International Register, a key regulatory tool in the last twenty years to ensure its competitiveness;*
- *The distribution of the vessel by age group is at a better level than the world average: currently almost 30% of ships are under 4 years old, while about a third are between 4 and 9 years old.*
- *In terms of national port, the amount of handled goods has remained broadly stable in recent years, at around 491.4 million tons in 2018. As regards the international containers trade, Italy is at the 13th place in the world ranking. There are four calls in Italian ports in the Top 100: Genoa (32nd place), Gioia Tauro (40th), La Spezia (69th) and Trieste with (84th).*
- *In the ro-ro sector, the net supply in linear meters on a weekly basis has tripled in the last 20 years. Today it is equal to more than 1.2 million linear meters (corresponding to about 3.5 million IRS transported annually).*
- *Thanks to the evolution of ro-ro, Italy has further strengthened the record of Short Sea Shipping in the Mediterranean, with 230 million tons of goods transported, or 37.4% of the total.*
- *Italian shipbuilding – thanks to Fincantieri's performance – continues to grow in the specialist segments, the cruise among all, a segment in which it confirms itself as a world leader.*
- *Recreational shipbuilding continues to drive the entire national yachting sector and effectively oversee the foreign market: in the sale of pleasure boats, sales from abroad reached 82.2% of the total; Italy is the 2nd exporter in the world and is the leader in the superyacht sector.*
- *Fishery (catch and aquaculture) is an activity that remains labour intensive (28,000 units of work directed to 2017). Italy is Europe's leading market for seafood (more than 11.2 billion euros in total expenditure and 186 euros per capita).*

# 1. CONSIDERAZIONI DI SINTESI

## **Il valore economico e occupazionale del *cluster* marittimo italiano**

Sono trascorsi 25 anni da quando la Federazione del Mare è stata costituita (era il 1994). Quasi immediatamente sono iniziati i lavori, affidati al Censis, per la realizzazione del primo “Rapporto sull’Economia del Mare”, presentato al Presidente della Repubblica Scalfaro e al Cnel nel 1996 e poi pubblicato nel 1998. Questo strumento di conoscenza e di valutazione del significato economico delle attività marittime - giunto oggi alla sua 6° edizione – ha mantenuto inalterati nel tempo sia i suoi obiettivi fondativi sia il suo approccio metodologico. In quest’ultima iterazione, il Rapporto è stato ulteriormente arricchito attraverso uno sguardo più ampio sull’Europa (parte seconda) e sul Mediterraneo (parte terza).

Sul primo fronte, persiste infatti tutt’ora la necessità e l’opportunità di ribadire la radice comune delle attività sotto osservazione, dal trasporto marittimo ai servizi ausiliari, dalla grande cantieristica alla nautica da diporto, dalle attività istituzionali alla pesca. Comune è infatti l’ambiente di lavoro (il mare), il vettore intorno al quale ruotano le attività produttive (la nave), e il *trait d’union* con le attività terrestri (il porto).

Sul piano metodologico, rimane in essere l’esigenza di disporre di uno strumento il più possibile esaustivo ed accurato, pur nell’eterogeneità dei dati trattati e nella necessità, tutt’ora invalicabile, di operare con il metodo della stima.

Certamente tutti i mondi vitali che hanno a che vedere con il mare esprimono una ricchezza e delle “spigolature” del tutto particolari. Rappresentarli in termini congiunti e sintetici come viene fatto nel Rapporto sull’Economia del Mare ha tuttavia il valore di attirare l’attenzione su un macro-aggregato economico e sociale – quello delle attività marittime – il cui fondamentale apporto per il Paese risulta a volte non sufficientemente considerato dal contesto politico, istituzionale ed economico prevalente.

Le analisi contenute in questo nuovo rapporto sull’Economia del Mare sono riferite al triennio 2015-2017 e certificano i progressi effettuati dai singoli comparti che compongono il *cluster* marittimo italiano. Il Rapporto precedente (pubblicato nel 2015 e riferito agli anni 2011-2013) guardava ad un Paese ancora pesantemente coinvolto dagli strascichi della profonda crisi dalla quale il Mondo intero cercava di affrancarsi. Negli anni seguenti il commercio mondiale e il Pil dei grandi Paesi sono tornati a crescere restituendo fiato e prospettive a tutto il sistema.

Oggi emergono nuove criticità e gli scenari si presentano caratterizzati da notevole incertezza. La recente guerra dei dazi tra Stati Uniti e Cina e la contrazione della crescita dei principali Paesi (si pensi al ruolo della Cina nel Mondo e della Germania in Europa) stanno condizionando il commercio mondiale. Per il 2019 si stima che la sua crescita sarà dell'1,2%, il valore più basso degli ultimi 10 anni. Nonostante ciò, il trasporto basato sul vettore navale continua a mostrare andamento positivo. Nel 2018 la crescita in tonnellate trasportate è stata del 3,1%, sia pure in ridimensionamento rispetto al +4,2% dell'intervallo 2016-2017. Non si arresta il processo di crescita dimensionale delle navi da trasporto, nonostante gli "eccessi di stiva" che hanno caratterizzato gli anni scorsi. Il trasporto su *container*, per alcuni il vero e proprio "motore e simbolo" della globalizzazione, continua a crescere e rappresenta ormai il 17% delle merci in peso e il 60% in valore.

È noto che l'Italia negli ultimi 10 anni ha perso connettività nel contesto della rete marittima internazionale. Nel mondo gli armatori tendono a concentrare l'attività dove le rotte sono più interessanti e dove le infrastrutture portuali e logistiche sono migliori. Paesi come la Cina e la Corea del Sud, in questo senso, hanno presentato le più elevate variazioni di capacità attrattiva.

In questo contesto, occorre considerare che il sistema produttivo italiano - fortemente caratterizzato come industria di trasformazione che importa materie prime e semilavorati ed esporta prodotti finiti - trova nel trasporto marittimo una delle leve della crescita e del sostegno alla competitività. A questo riguardo giova ricordare che secondo i dati Eurostat nel 2018 ha viaggiato via mare il 79,3% delle merci italiane esportate nel mondo (in volume) e che questa percentuale sale fino al 95,9% se si considerano esclusivamente i Paesi extra-UE. Situazione non dissimile si verifica per l'import, con percentuali rispettivamente del 84,0% e dell'99,4%.

Se questo è lo scenario macro, diventa cruciale comprendere, per ogni ambito d'attività economica del *cluster* marittimo, quello che è avvenuto nell'intervallo temporale in analisi. A questo riguardo, il *VI Rapporto sull'Economia del Mare* consente di verificare le dinamiche evolutive del *cluster* marittimo nazionale, il loro contributo ai principali aggregati economici del Paese, le funzioni di servizio e supporto all'economia italiana, fondamentali per un Paese che vuole rimanere al centro delle relazioni industriali ed economiche internazionali.

In primo luogo, è opportuno rimarcare - in base alle elaborazioni condotte - che le attività industriali, manifatturiere o terziarie, ed istituzionali che ruotano intorno al mare sono tornate a crescere sia considerando i valori di Pil generato, che le unità di lavoro attivate direttamente e nell'indotto.

Si rileva, in particolare, che il valore della produzione è in crescita del 5,3% nel 2017 rispetto al 2015, così come sono in aumento gli investimenti (+9,4%) e soprattutto le esportazioni (+38,2%) che passano da poco meno di 7 miliardi nel 2015 a oltre 9 nel 2017, grazie soprattutto alle performance dei settori navalmeccanici e della nautica da diporto. Rimane invece sostanzialmente stabile negli ultimi anni - a conferma di due macro-aggregati che tendono a

muoversi in parallelo - il contributo del *cluster* marittimo al Pil del Paese, pari al 2% del totale dei settori economici italiani (pubblici e privati) (tab. 1.1).

**Tab. 1.1. - Principali aggregati economici del *cluster* marittimo italiano (1), 2015-2017**

	2015		2017	
	v.a.	% sul totale nazionale	v.a.	% sul totale nazionale
Pil (mln euro correnti)	32.557	2,0	34.285	2,0
Consumi intermedi e investimenti fissi lordi (mln euro correnti)	13.067	0,7	13.021	0,6
Investimenti fissi lordi (mln euro correnti)	2.599	0,9	2.845	0,9
Esportazioni (mln euro correnti)	6.724	1,4	9.292	1,7
Importazioni (mln euro correnti)	3.789	0,9	4.214	0,9
Unità di lavoro dirette	178.016	0,8	184.612	0,8
Unità di lavoro totali	500.315	2,1	528.756	2,2

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

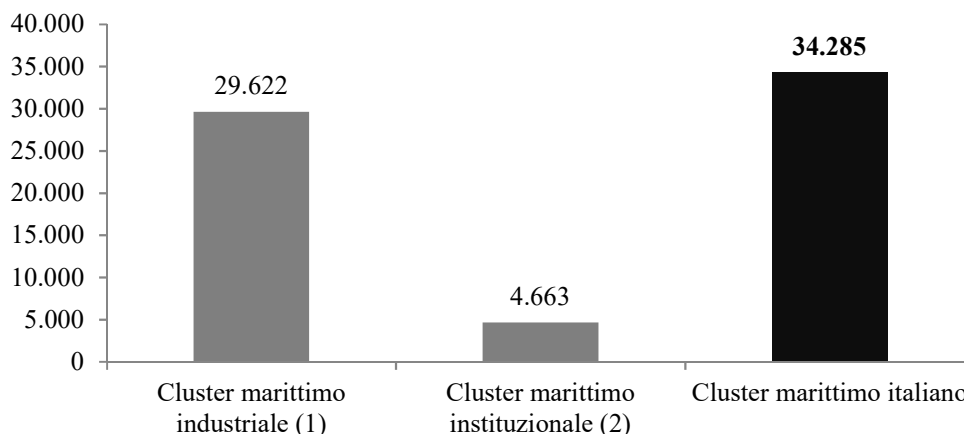
Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat, Ucina, Clia, Fincantieri, Confitarma, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Guardia Costiera, Ministero della Difesa e Inail

Dal punto di vista della forza lavoro impiegata, si conferma la rilevanza, peraltro sempre segnalata nei rapporti precedenti, del *cluster* marittimo rispetto all'intera occupazione nazionale. Nel 2017 le unità di lavoro propriamente dette, direttamente impiegate dal *cluster* marittimo sono quasi 185mila, in leggero aumento rispetto al 2015 (+3,7%). Le unità di lavoro totali (dirette, a monte e a valle attivate delle attività industriali, manifatturiere o terziarie, ed istituzionali che compongono il *cluster*) sono aumentate nell'intervallo considerato in maniera ancor più consistente (+5,7%), sfiorando le 529mila unità. Si tratta di un contributo rilevante e stabile all'occupazione nazionale, che supera il 2% delle unità di lavoro complessive.

Il prodotto interno lordo del complesso delle attività afferenti al *cluster* marittimo vale nel 2017 34,3 miliardi di euro (fig. 1.1) ed è connesso in larga parte alle attività produttive, manifatturiere o terziarie (circa 29,6 miliardi di euro, corrispondenti ad una quota superiore all'86% del totale). Il restante 14% circa è generato dalle attività istituzionali del comparto marittimo, ovvero dalle attività della Marina Militare, dal Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera, dalle Autorità portuali e dai servizi assicurativi dell'Inail riguardanti il settore marittimo.

Non considerando anche gli effetti generati dalla spesa dei turisti (diportisti e crocieristi), il *cluster* marittimo ha comunque registrato nel 2017 un contributo al Pil pari a circa 31,7 miliardi di euro.

**Fig. 1.1 - Pil del *cluster* marittimo italiano, 2017 (v.a in milioni di euro correnti)**



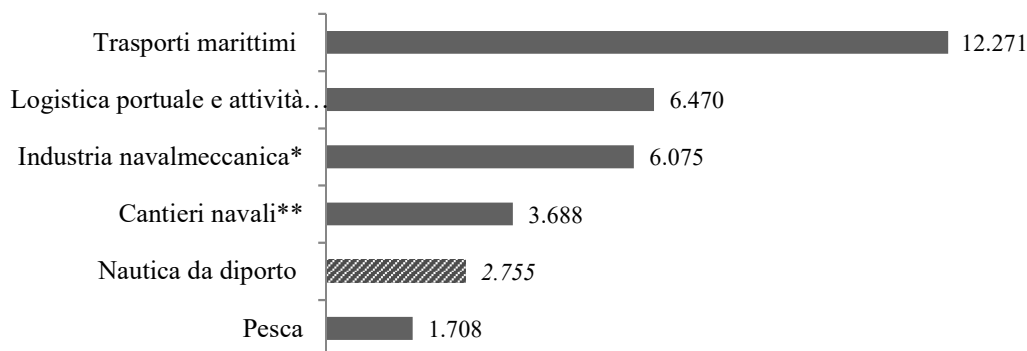
(1) Comprende i seguenti comparti: trasporti marittimi (inclusa la spesa dei crocieristi), attività di logistica portuale e servizi ausiliari ai trasporti marittimi, cantieristica navale, cantieristica delle imbarcazioni da diporto (comprensivo della spesa dei diportisti), pesca  
(2) Comprende: la Marina Militare, le Capitanerie di porto-Guardia costiera, le Autorità portuali e i servizi dell'Inail concernenti il settore marittimo

Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat, Ucina, Clia, Fincantieri, Confitarma, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Guardia Costiera, Ministero della Difesa e Inail

Analizzando più in dettaglio i diversi componenti del *cluster* per quanto concerne le attività produttive e di servizio, si individua il rilevante contributo dei trasporti marittimi nel loro complesso al valore della produzione del *cluster* (12.271 milioni di euro nel 2017) (fig. 1.2). Seguono le attività portuali logistiche e ausiliarie al trasporto marittimo, le attività delle imprese navalmeccaniche, la nautica da diporto e la pesca. Relativamente all'universo delle aziende che operano nel settore della navalmeccanica occorre distinguere tra i cantieri navali maggiori (che fanno riferimento al gruppo Fincantieri) e le imprese che si collocano lungo l'intera filiera della cantieristica navale e che sono inserite dall'Istat nella categoria Ateco 30.11 "Costruzione di navi e di strutture galleggianti" (si veda per il dettaglio la Nota Metodologica allegata al testo).



**Fig 1.2 - Valore della produzione delle attività marittime industriali, 2017 (milioni di euro)**



(\*) Totalità delle imprese inserite nella categoria Ateco 301102-2007 "Cantieri navali"

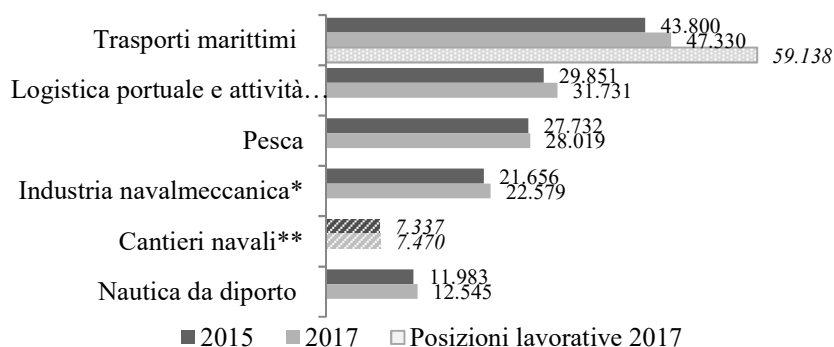
(\*\*) Cantieri navali maggiori appartenenti al gruppo Fincantieri

Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat, Clia, Fincantieri, Ucina

Mantenendo il *focus* sulle attività industriali e valutandone l'impatto occupazionale diretto, si evidenzia il contributo rilevante dei trasporti marittimi (47.330 Ula dirette nel 2017), seguito da quello delle attività logistiche ed ausiliarie che ruotano intorno ai porti (31.731 Ula dirette). Da sole queste due attività costituiscono oltre la metà delle unità di lavoro dell'intero *cluster* produttivo di beni e servizi.

Nell'intervallo 2015-2017 si rileva un leggero miglioramento della situazione registrata in tutti i comparti. La *performance* migliore è quella del settore dei trasporti marittimi in cui aumentano dell'8% le unità di lavoro annuali direttamente impiegate nel 2017 rispetto a quanto registrato nel 2015. Sempre con riferimento a questo comparto, è opportuno osservare che, per la natura particolare del lavoro marittimo, il numero delle unità di lavoro è inferiore a quello delle posizioni lavorative (1,25 posizioni lavorative per ogni unità di lavoro, secondo le stime utilizzate nello studio).

**Fig. 1.3 - Unità di lavoro annue dirette del cluster marittimo industriale, 2015-2017 (v.a.)**



(\*) Totalità delle imprese inserite nella categoria Ateco 301102-2007 "Cantieri navali"

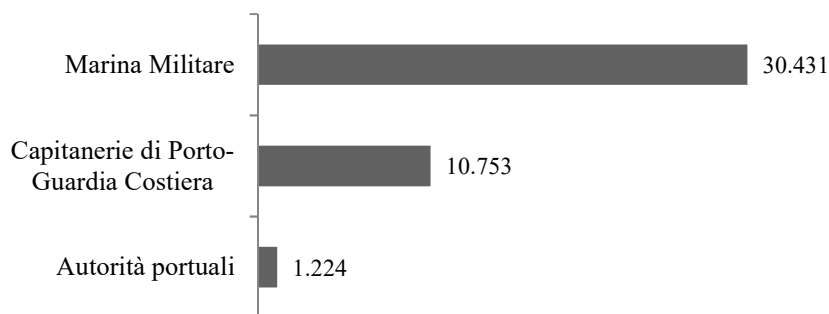
(\*\*) Cantieri navali maggiori appartenenti al gruppo Fincantieri

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Fincantieri, Ucina

Guardando invece al comparto istituzionale, predominante è la posizione della Marina Militare italiana (fig. 1.4). Con le sue 30.431 unità di lavoro dirette è tra i comparti a più alta occupazione (anche considerando le componenti del *cluster* industriale è secondo solo ai trasporti marittimi e ai servizi di logistica portuale). Nonostante la fase di ridimensionamento occupazionale in atto da molti anni, la Marina Militare è il comparto istituzionale che rimane di gran lunga il più consistente tra quelli del *cluster* marittimo. Al secondo posto il corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera (10.753), e al terzo le Autorità portuali (1.224).

Differentemente dai precedenti Rapporti sull'Economia del Mare, non vengono qui presentati i dati relativi alle unità di lavoro impiegate presso l'Inail che si occupano specificamente della "gente di mare". Le ragioni risiedono nel fatto che il personale riferibile all'Ex-Ipsema è stato oramai completamente assorbito ed è quindi indistinguibile dal restante personale Inail.

**Fig. 1.4 – Unità di lavoro dirette del *cluster* marittimo istituzionale, 2017 (v.a.)**



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assoport, Capitanerie di porto, Marina Militare

In termini di contributo all'occupazione, si segnala che la branca dei trasporti marittimi riesce ad assorbire un terzo di tutte le unità di lavoro del *cluster* industriale (33,3%). Al secondo posto con un'incidenza del 22% circa si collocano le attività di logistica portuale e di ausilio ai trasporti marittimi. Seguono la pesca (19,7%) la navalmeccanica nel suo complesso (15,9%) e la nautica da diporto (8,8%) (fig. 1.5).

Nonostante alcuni settori abbiano subito un parziale ridimensionamento nel corso degli anni, il *cluster* marittimo nel suo complesso mantiene buone *performance* di competitività nel confronto con gli altri comparti portanti del Paese.

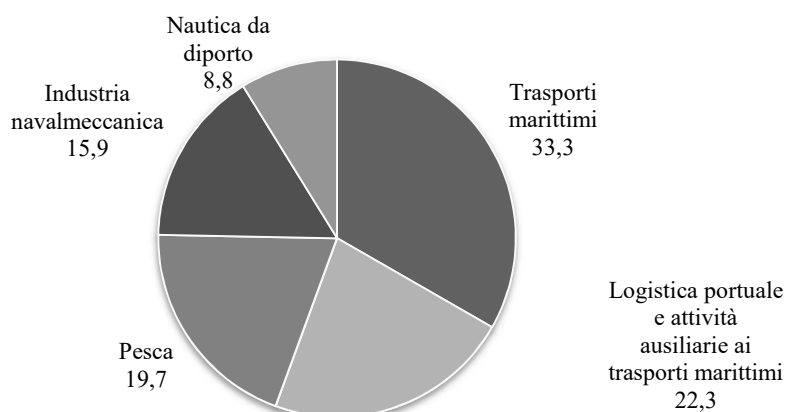
Una misura significativa del posizionamento competitivo assunto attualmente dal *cluster* marittimo nazionale può essere rappresentata dal valore aggiunto per unità di lavoro che si attesta sui 72mila euro annui (fig. 1.6), in leggera crescita rispetto a quanto registrato nel rapporto precedente con riferimento al 2013.

Si tratta di un valore che - pur inferiore a quello di comparti ad alto valore aggiunto (come l'intermediazione finanziaria o la ricerca e sviluppo), nonché degli ambiti maggiormente *technology intensive* (come l'informatica e

l'estrazione di prodotti energetici) – colloca il *cluster* marittimo in posizione più avanzata rispetto alle costruzioni, al commercio e ai principali comparti del *made in Italy*, tra cui l'alimentare stesso.

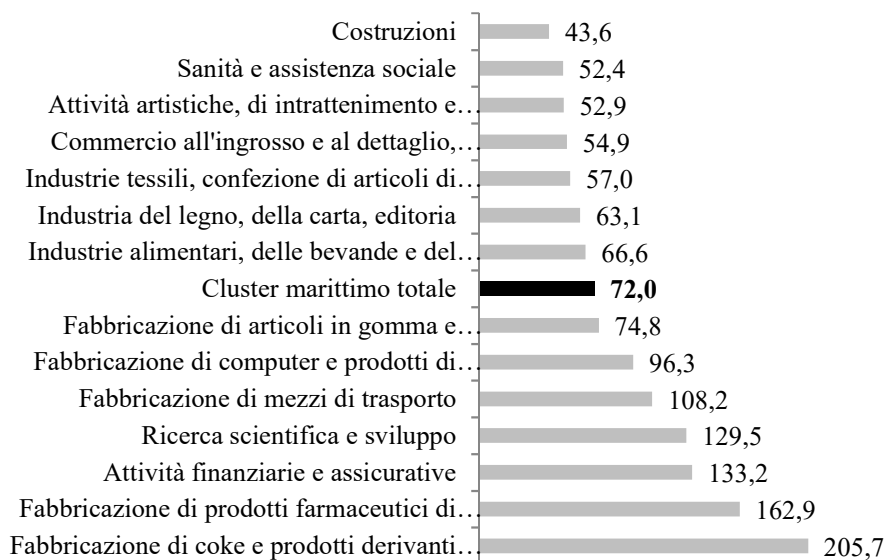
Pur non essendoci differenze sostanziali in termini di produttività per unità di lavoro, emerge una situazione diversificata tra le componenti del *cluster*. Al primo posto si collocano le Autorità portuali che, a fronte di un numero di posizioni meramente esecutive sicuramente inferiore a quelle degli altri comparti, generano quasi 268mila euro per Ula (fig. 1.7). Seguono in questa classifica le attività di logistica portuale e le attività ausiliarie ai trasporti marittimi, con un valore vicino agli 86mila euro per Ula e i trasporti marittimi (83mila euro per Ula). All'ultimo posto la pesca con 35.500 euro di valore aggiunto per Ula.

**Fig. 1.5 - Unità di lavoro dirette per compartimenti del *cluster* marittimo industriale, 2017 (val. %)**



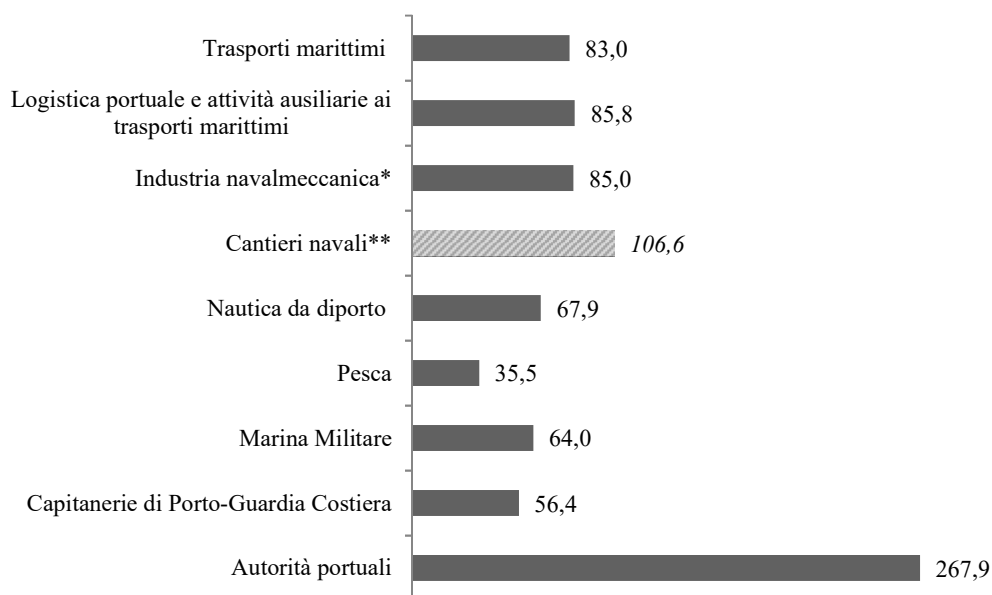
Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat, Ucina, Clia, Fincantieri e Confitarma

**Fig. 1.6 - Valore aggiunto per unità di lavoro diretto, 2017 (migliaia di euro correnti)**



Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat, Ucina, Clia, Fincantieri, Confitarma, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Guardia Costiera e Ministero della Difesa

**Fig. 1.7 - Valore aggiunto per unità di lavoro diretta, 2017 (migliaia di euro correnti)**



(\*) Totalità delle imprese inserite nella categoria Ateco 301102-2007 "Cantieri navali"

(\*\*) Cantieri navali maggiori appartenenti al gruppo Fincantieri

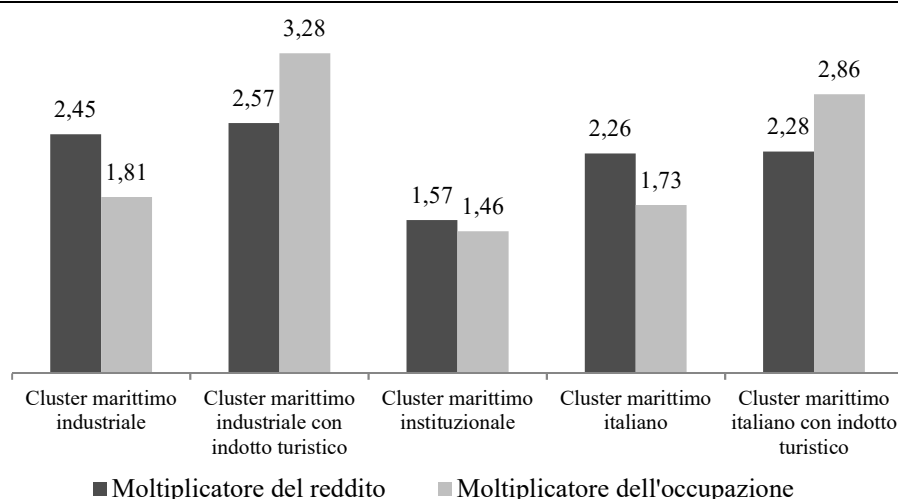
Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat, Ucina, Clia, Fincantieri, Confitarma, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Guardia Costiera e Ministero della Difesa

Le attività di ogni branca produttiva o istituzionale generano effetti moltiplicativi più o meno consistenti sulle altre. Le branche afferenti al *cluster* marittimo, per la loro intrinseca funzione di servizio e di scambio, hanno sempre assunto un aspetto rilevante a questo riguardo. I dati raccolti ed elaborati per la realizzazione di questo “VI Rapporto sull’Economia del Mare” confermano questa evidenza e restituiscono per il 2017 moltiplicatori del reddito e dell’occupazione pari rispettivamente pari a 2,26 e a 1,73 (fig. 1.8 e tab. 1.2). Nella sostanza questo significa che 100 euro spesi nell’ambito del *cluster* marittimo (ad es. per investimenti o approvvigionamenti), sono in grado di attivare 226 euro di reddito complessivo nel sistema economico nazionale. Alla stessa stregua, 100 nuove unità di lavoro operanti nel *cluster* marittimo, attivano 173 unità di lavoro nell’economia italiana. I moltiplicatori così calcolati, tra l’altro, prescindono dall’impatto indiretto del turismo crocieristico e della nautica da diporto. Qualora li si volesse considerare, il moltiplicatore dell’indotto occupazionale crescerebbe fino ad un valore di 2,86, mentre quello del reddito salirebbe a 2,28.

I moltiplicatori risultano, inoltre, più elevati nell’ambito delle attività marittime industriali manifatturiere e terziarie rispetto a ciò che si registra tra i soggetti istituzionali, data la diversa natura, la differente organizzazione ed i diversi obiettivi che perseguono le componenti del *cluster*. Il moltiplicatore del reddito del *cluster* marittimo industriale è pari a 2,45 mentre quello dell’occupazione è pari a 1,81 che, con l’indotto turistico salgono rispettivamente a 2,57 e 3,28.

Si tratta di valori in linea con quanto registrato nei Rapporti sull’Economia del Mare degli anni passati. Valori che sostanziano l’elevato livello di integrazione del *cluster* con il resto dell’economia nazionale, caratteristica peculiare di tutte le attività che hanno a che vedere con il mare.

**Fig. 1.8 - Moltiplicatori del reddito e dell’occupazione del *cluster* marittimo italiano, 2017**



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Assoport, Capitanerie di porto, Fincantieri, Inail, Marina Militare, Ucina

**Tab. 1.2 - Risorse, impieghi e occupazione del cluster marittimo italiano (1), 2017 (mln euro)**

		Senza indotto	Con indotto
<b>Conto economico delle risorse</b>			
A=B+C	Produzione ai prezzi base	33.942	33.942
B	Valore aggiunto ai prezzi base	13.300	13.300
C	Costi intermedi	20.558	20.558
D	Importazioni CIF	4.214	4.214
E	Costi di distribuzione	599	599
	Indotto turistico		2.563
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato	35.937	38.500
G-D	Contributo al pil	31.723	34.285
<b>Rapporti caratteristici</b>			
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto p.b.	1,55	1,55
I=B/A	Valore aggiunto p.b./produzione p.b.	0,39	0,39
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.p.b.)	0,61	0,61
K=D/G	Coefficiente di importazione (import/risorse p.m.)	0,12	0,11
<b>Misure di impatto</b>			
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	0,88	0,89
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	2,24	2,26
N=E/A	Impatto a valle	0,02	0,02
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	2,26	2,28
<b>Conto economico degli impieghi</b>			
a	Consumi intermedi	10.176	10.176
b	Consumi finali	13.942	14.559
c	Investimenti fissi lordi	2.845	2.845
d	Variazione delle scorte	220	220
e	Esportazioni	9.292	9.292
f=b+c+d+e	Impieghi finali	26.299	26.916
g	Totale impieghi	35.783	38.416
h=e/g	Coefficiente di esportazione (export/totale impieghi)	0,26	0,24
<b>Unità di lavoro</b>			
a	Ula dirette	184.612	184.612
b	Ula monte	125.236	125.236
c	Ula valle	9.133	218.907
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	318.982	528.756

(segue)

(segue Tab. 1.2)

---

<b>Misure di impatto</b>			
$e=b/a$	Impatto a monte	0,68	0,68
$f=c/a$	Impatto a valle (2)	0,05	1,19
$g=1+e+f$	Moltiplicatore (a monte e a valle)	1,73	2,86
<b>Rapporti caratteristici</b>			
Prod/Ula dir.	Produzione ai p.b. per Ula (mgl euro correnti)	183,86	183,86
VA/Ula dir.	Valore aggiunto ai p.b. per Ula (mgl euro correnti)	72,04	72,04

---

(1) I dati dei servizi dell'Inail sono inclusi solo nelle voci "Produzione ai prezzi base" e "Contributo al pil"

(2) Nel calcolo dell'impatto a valle con indotto si è tenuto in considerazione anche la spesa derivante dal turismo crocieristico e diportistico

Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat, Ucina, Clia, Fincantieri, Confitarma, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Guardia Costiera, Ministero della Difesa e Inail



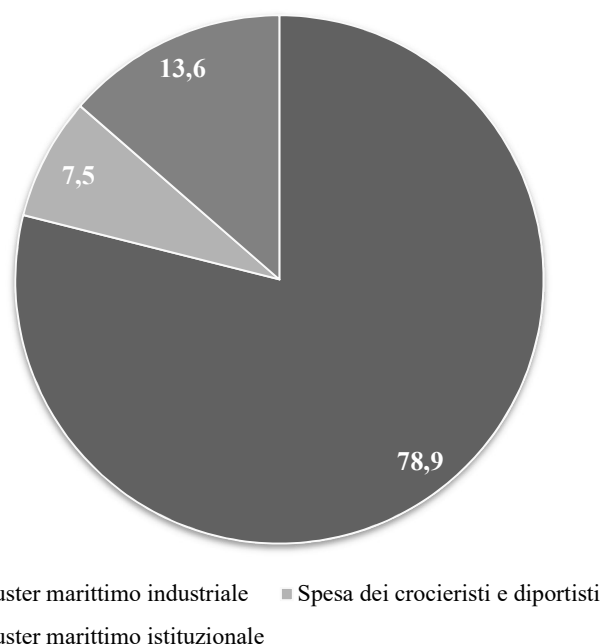


## 2. STRUTTURA E COMPETITIVITÀ DEL CLUSTER MARITTIMO

### 2.1. Le performance settoriali

Dei 34,2 miliardi di euro generati dal sistema marittimo nazionale in termini di contributo al Pil, la parte maggioritaria (78,9%) riguarda le attività industriali manifatturiere e terziarie, ovvero la parte che opera seguendo prevalentemente una logica di mercato. Essa ha generato nel 2017 oltre 27 miliardi di euro in termini di attività caratteristiche (al netto delle importazioni) (fig. 2.1), cui è possibile aggiungere il valore della spesa dei turisti legati sia alla crocieristica che alla nautica da diporto (2,6 miliardi di euro), per un totale di circa 29,6 miliardi di euro.

Fig. 2.1 - Quota del contributo al Pil dei diversi soggetti del cluster marittimo italiano, 2017 (val. %)



Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat, Ucina, Clia, Fincantieri, Confitarma, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Guardia Costiera, Ministero della Difesa e Inail

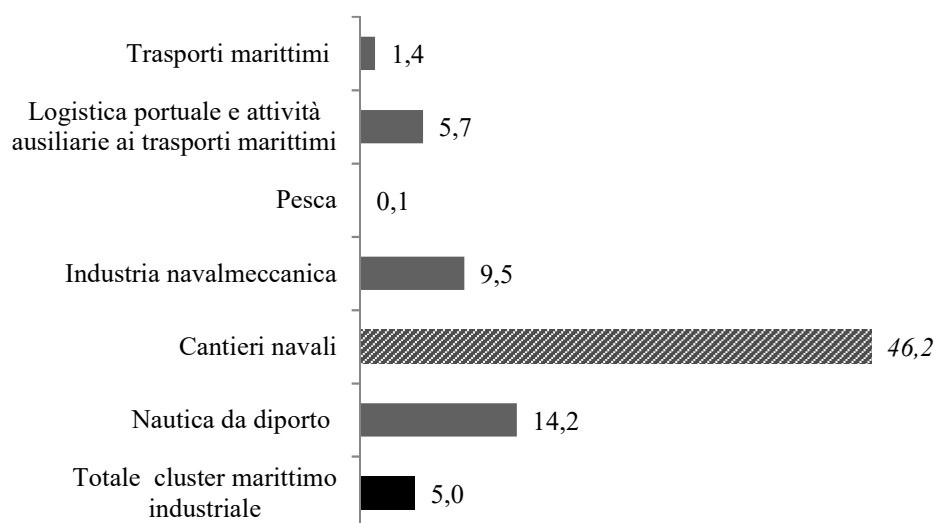
Alla componente istituzionale, ovvero alla Marina militare, alle Capitanerie di porto, alle Autorità portuali ed al sistema assicurativo dei marittimi (l'Ipsema, oggi completamente confluita all'interno dell'Inail), sono invece attribuibili 4,7 miliardi di euro circa. Si tratta di una componente che, esercitando funzioni di controllo, di sicurezza, di gestione delle infrastrutture portuali e di prestazione di altri servizi, contribuisce al corretto funzionamento del sistema dei flussi di merci e persone ed all'operatività complessiva del sistema marittimo nazionale, alimentando, inoltre, una domanda di unità navali e di tecnologia non trascurabile.

In questa prospettiva, la doppia anima del sistema marittimo, quella industriale produttrice di beni e di servizi venduti sul mercato e quella dei soggetti istituzionali, più che denotare un dualismo, sottolinea la persistenza di un sistema completo e ad elevata complessità interna, con forti elementi sinergici in grado di favorire la crescita.

Pur essendo in una fase di ripresa che segue di qualche anno il più lungo periodo di recessione della storia repubblicana, l'andamento delle singole componenti del *cluster* appare diversificato.

Le stime disponibili segnalano, tra il 2015 ed il 2017, nelle attività marittime manifatturiere e terziarie, un incremento del valore della produzione pari al 5% (fig. 2.2). Sono proprio i comparti maggiormente industriali quali la navalmeccanica, la nautica da diporto e, soprattutto, i cantieri navali maggiori a far registrare un aumento particolarmente significativo della produzione. Se il settore navalmeccanico nel suo complesso cresce di quasi dieci punti percentuali, i cantieri navali principali, facenti parte del gruppo Fincantieri, crescono del 46,2% nel valore della produzione. Questo straordinario risultato certifica l'eccellenza in un comparto che negli anni si è sempre più specializzato soprattutto nella creazione di unità navali complesse e altamente tecnologiche, sia militari che civili. Il numero di ordini in continuo aumento di nuove unità da crociera consolida la *leadership* mondiale dei cantieri nazionali, che con Fincantieri sono arrivati a costruire dal 1990 ad oggi circa 80 navi per 18 fra le maggiori compagnie crocieristiche mondiali.

**Fig. 2.2 - Variazione % del valore della produzione, 2015-2017**



Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat, Ucina, Clia, Fincantieri e Confitarma

La composizione del *cluster* nel 2017, tenuto conto del peso relativo ai valori di produzione, subisce una lieve variazione nel periodo in analisi (fig. 2.3).

Rispetto al 2015 le branche prettamente manifatturiere e quella della logistica portuale aumentano rilevanza nel 2017 rispetto alla pesca e al settore dei trasporti marittimi grazie alla loro maggiore crescita nel periodo.

Il trasporto marittimo passa da una quota pari al 43,4% del totale del *cluster* nel 2015 al 41,9% nel 2017, mentre le attività di logistica portuale e ausiliarie al trasporto marittimo guadagnano lo 0,2% nel triennio.

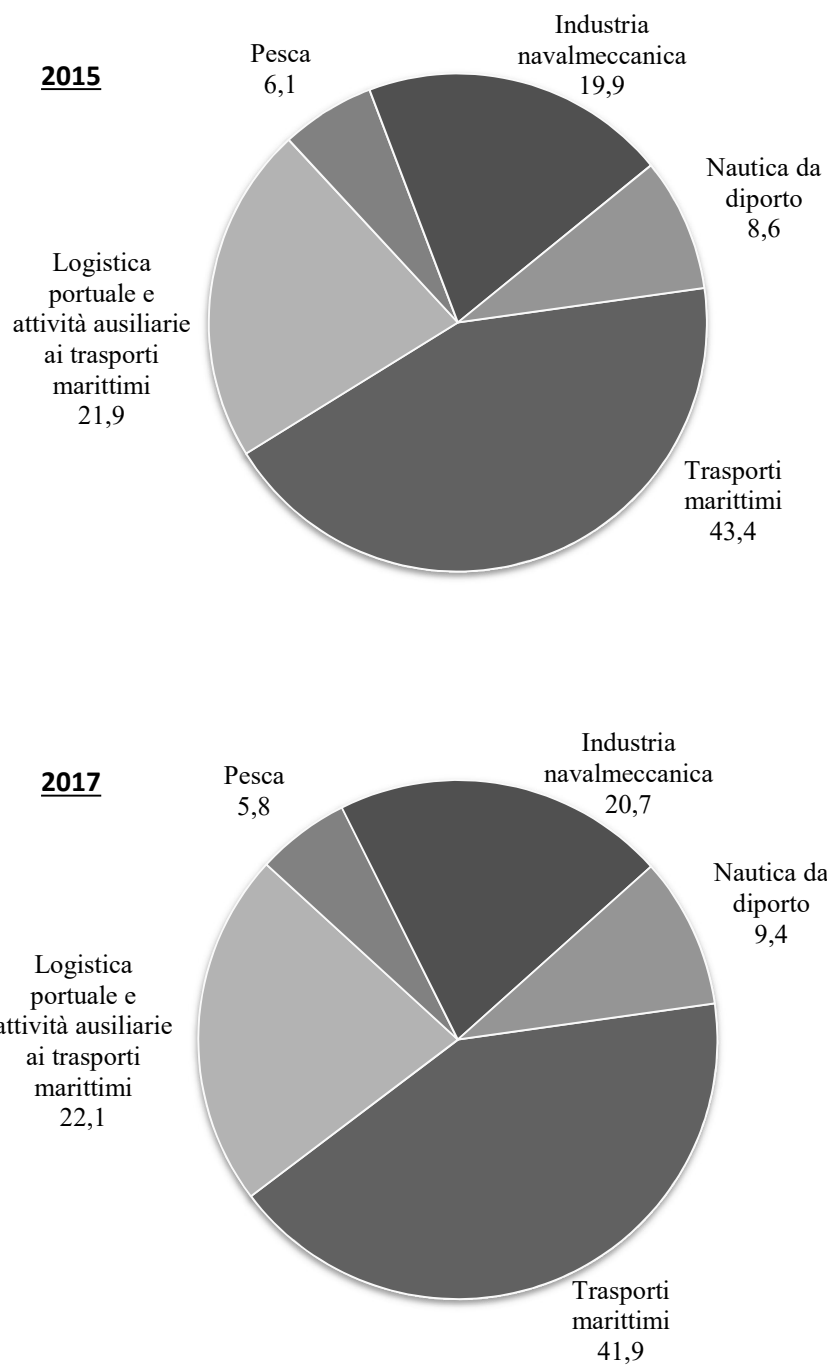
La pesca, pur crescendo leggermente, vede ridimensionarsi il suo peso nel *cluster* marittimo industriale passando dal 6,1% al 5,8%.

La forte crescita dei comparti di costruzione navale e di barche da diporto ne fa aumentare il peso relativo all'interno del *cluster*.

L'industria navalmeccanica passa da meno del 20% del 2015 al 20,7% del 2017, similmente la nautica da diporto passa da una quota pari all'8,6% al 9,4%.

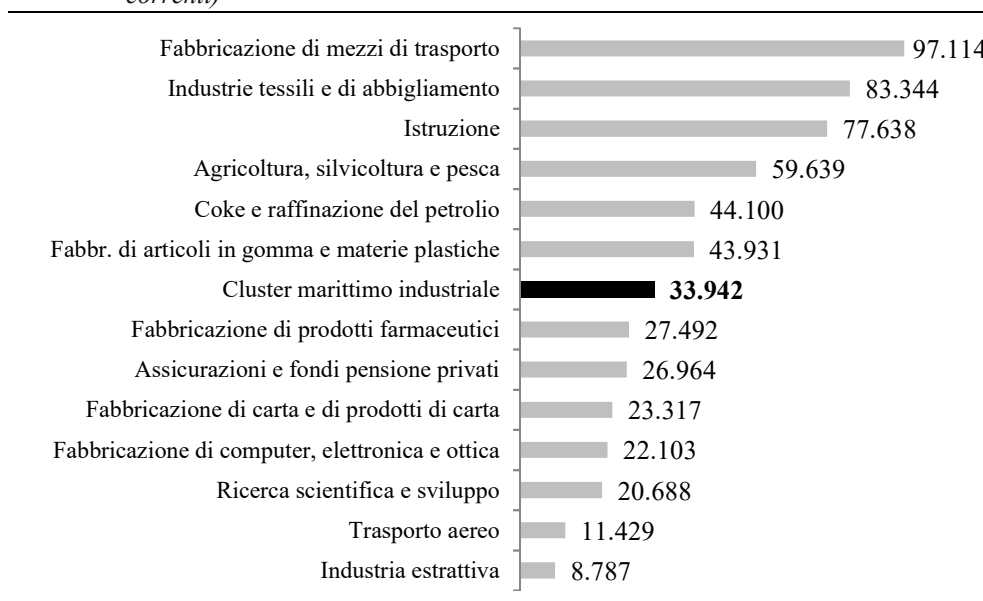
Nel complesso, le attività industriali e di servizio del *cluster* marittimo occupano uno spazio di rilievo nel panorama produttivo nazionale, inferiori per valore della produzione a settori rilevanti e pervasivi come l'agricoltura o il tessile, ma superiori ad ambiti consolidati come la farmaceutica, le assicurazioni, la produzione cartaria e il comparto elettronico (fig.2.4).

**Fig. 2.3 - Valore della produzione per compartimenti del *cluster* marittimo industriale, 2015 e 2017 (val. %)**



Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat, Ucina, Clia, Fincantieri e Confindustria

**Fig. 2.4. - Valore della produzione di alcuni settori produttivi, 2017 (milioni di euro correnti)**



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Fincantieri, Ucina

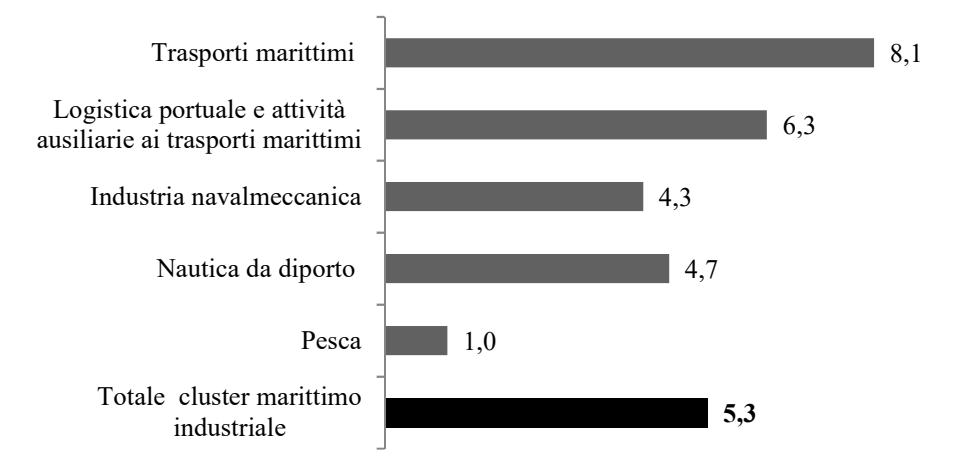
Dal punto di vista occupazionale il bilancio delle variazioni tra i dati riferiti al 2017 e quelli al 2015 mostra un andamento più omogeneo rispetto alla variazione del valore della produzione. Complessivamente il *cluster* industriale segna un aumento delle unità di lavoro dirette pari al 5,3% (fig. 2.5), più che doppio rispetto a quanto registrato con riferimento al complesso delle attività economiche (+2,2%).

La variazione più consistente è avvenuta nel settore dei trasporti marittimi, che ha aumentato dell'8,1% le unità di lavoro annue nel triennio. Segue il settore di logistica portuale con un +6,3% e i settori a maggior carattere manifatturiero come l'industria navalmeccanica (+4,3%) e la nautica da diporto (4,7%). L'aumento più contenuto nelle unità di lavoro rispetto a quello registrato per il valore di produzione del settore navalmeccanico è ascrivibile almeno in parte all'aumento del valore medio delle commesse ricevute soprattutto dai cantieri maggiori. Nello specifico, Fincantieri negli ultimi anni ha aumentato ulteriormente il valore per singola unità ordinata grazie all'introduzione tecnologie e soluzioni sempre più avanzate mirate anche ad una diminuzione significativa dei consumi e dell'impatto ecologico complessivo delle nuove unità.

Anche il miglioramento nell'*orderbook* del settore diportistico si riflette in una ripresa dell'occupazione abbastanza sostenuta (+4,7%).

Coerentemente con quanto registrato per il valore della produzione, anche per le unità di lavoro, il settore della pesca cresce debolmente (dell'1%). In un settore primario come quello della pesca, solitamente, il miglioramento o il peggioramento del risultato economico si traduce quasi automaticamente in un conseguente aumento o diminuzione proporzionale della forza lavoro.

**Fig. 2.5 - Variazione % delle unità di lavoro dirette, 2015-2017**



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Assoport, Confitarma, Capitanerie di porto, Fincantieri, Inail, Marina Militare, Ucina

Rispetto alla rilevanza occupazionale dei diversi comparti nel *cluster* produttivo di beni e di servizi si rilevano lievi differenze confrontando i dati del 2015 a quelli del 2017 (fig. 2.6).

I settori che impiegano più forza lavoro rimangono quelli che svolgono attività di servizio.

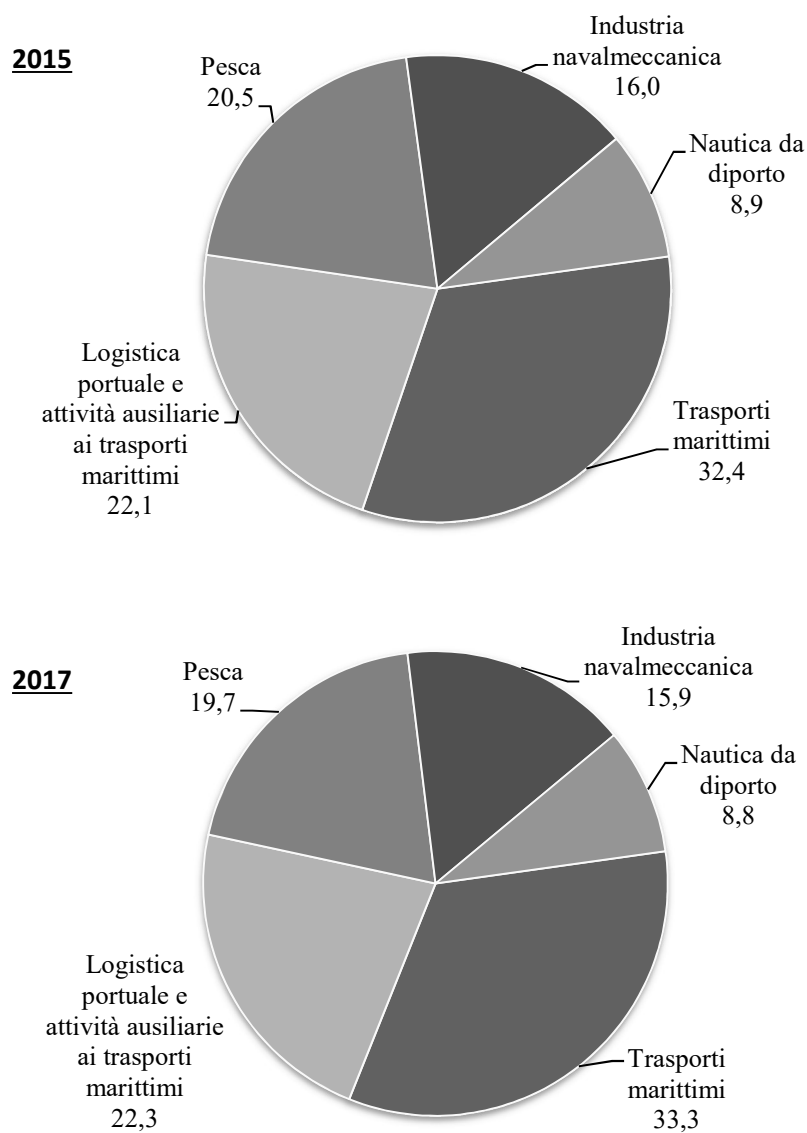
Nel confronto temporale il primo comparto in ordine alla numerosità di occupati diretti, ossia i trasporti marittimi, fa registrare un aumento di quasi un punto percentuale nella rilevanza all'interno del *cluster* passando da una quota del 32,4% al 33,3%.

Al secondo posto e sostanzialmente stabile nel tempo l'altro comparto che offre attività di servizio, ossia le attività portuali logistiche e ausiliarie ai trasporti marittimi (+0,2%).

L'industria navalmecanica e quella della nautica da diporto rimangono rispettivamente attorno al 16% e 9%, entrambe con una lieve perdita di quota percentuale pari allo 0,1%.

La limitata crescita del comparto della pesca fa sì che la sua quota all'interno del *cluster* industriale si sia leggermente ridimensionata passando dal 20,5% del 2015 al 19,7% del 2017, pur restando al terzo posto per occupati diretti.

**Fig. 2.6 - Unità di lavoro dirette per compartimenti del *cluster* produttivo e di servizi, 2015 e 2017**



Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat, Ucina, Clia, Fincantieri e Confindustria

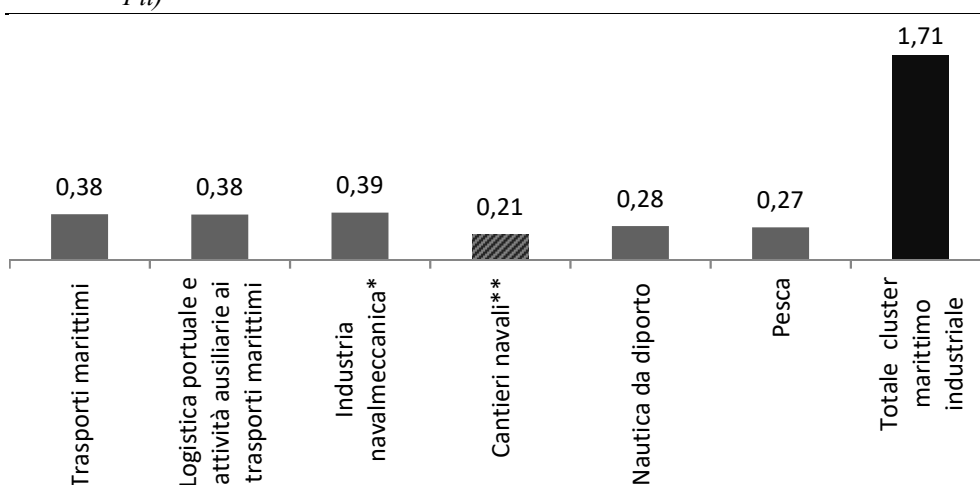
## 2.2. Le attività produttive del *cluster*: industria, manifattura e servizi

### 2.2.1. Il contributo al Pil e all'occupazione del Paese

Il peso economico assunto dalla componente di mercato del *cluster* marittimo resta consistente, in linea con quanto registrato nel precedente Rapporto sull'Economia del mare, nonostante un ridimensionamento dovuto al lungo periodo di crisi. Il contributo al Pil, calcolato per il 2017 ammonta a circa 27 miliardi di euro. Se si aggiunge a tale valore quello della spesa, sul territorio nazionale, dei turisti in crociera e del turismo legato alla nautica da diporto, si superano i 29,6 miliardi di euro, pari all'1,7% del Pil nazionale.

In termini di contributo al Pil il *cluster* presenta una sostanziale omogeneità. Il comparto dei trasporti marittimi, della navalmeccanica e delle attività marittime di logistica portuale e ausiliarie ai trasporti tendono ad equivalersi collocandosi tra i 6,6 e i 6,8 miliardi di euro. La nautica da diporto e la pesca si attestano rispettivamente a 4,9 e a 4,7 miliardi di euro di contributo al Pil. Nella fig. 2.7 si riporta l'incidenza percentuale di ogni componente del *cluster* sul Pil nazionale.

Fig. 2.7 - Contributo al Pil dei comparti del *cluster* marittimo industriale, 2017 (% sul Pil)



(\*) Totalità delle imprese inserite nella categoria 301102 di Ateco 2007 "Cantieri navali"

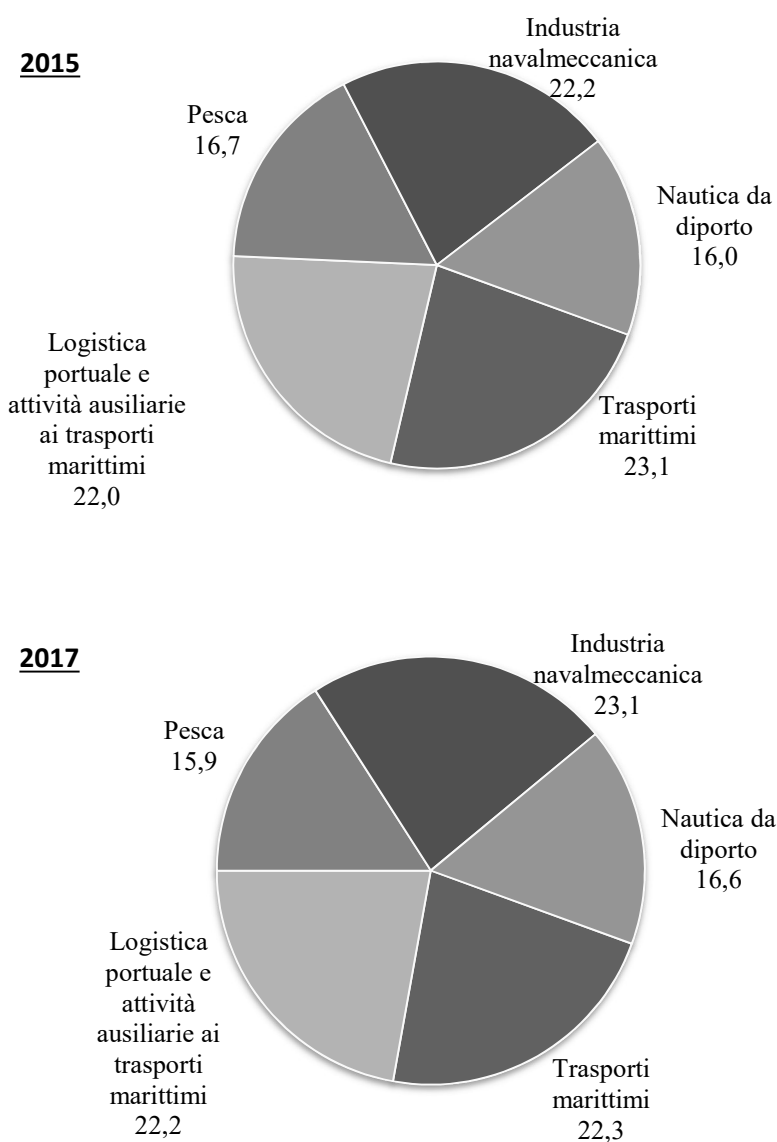
(\*\*) Cantieri navali maggiori appartenenti al gruppo Fincantieri

Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat, Ucina, Clia, Fincantieri e Confitarma



Il peso delle diverse componenti del *cluster* marittimo, quindi, si presenta sostanzialmente bilanciato e non si rilevano importanti stravolgimenti tra il 2015 e il 2017 (fig. 2.8). I settori in grado di crescere di più, nello specifico l'industria navalmeccanica e la nautica da diporto, hanno anche consolidato e aumentato il loro peso nell'ambito del contributo che il *cluster* riesce a dare al Pil italiano.

**Fig. 2.8 - Distribuzione % del contributo al Pil dei comparti marittimi produttivi e di servizi, 2015 e 2017**



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Clia, Fincantieri, Ucina

La capacità di generare occupazione è un secondo parametro rilevante per inquadrare nel complesso questa parte del *cluster* marittimo. La componente che presenta il più alto numero di unità di lavoro dirette è di gran lunga il trasporto marittimo (oltre 47mila unità di lavoro), seguita dalle attività ausiliarie e di logistica portuale (31.731 unità), dalla pesca, con poco più di 28mila unità. Si consideri che viene qui inclusa solo la pesca e la piscicoltura in mare o in laguna, escludendo quella d'acqua dolce), dall'industria navalmecanica (con poco meno di 22.600 unità). Chiude il settore della nautica da diporto, che impiega direttamente 12.545 unità di lavoro (tab.2.1).

Trattandosi di settori altamente integrati con il resto dell'economia italiana e spesso di "servizio" sia all'*import* che all'*export* dei settori produttivi, generano effetti moltiplicativi importanti anche considerando l'aspetto occupazionale. Le unità di lavoro indirette (ovvero quelle a monte e a valle del processo produttivo), si stima ammontino a circa 115.000 unità, che aggiunte all'occupazione diretta determinano il coinvolgimento complessivo di più di 257.000 unità lavorative. Tale valore aumenta considerevolmente se si considera l'occupazione generata dalle spese dei turisti dei viaggi in crociera e dalle spese dei diportisti. Includendo queste grandezze l'impatto lavorativo complessivo delle attività di produzione di beni e servizi del *cluster* supera le 460.000 unità.

Adottando la cautela di tenere in considerazione le duplicazioni nel conteggio delle unità di lavoro a monte e a valle tra settori, è possibile stimare un'occupazione totale che supera le 239mila unità e che arriva a sfiorare le 450mila unità includendo gli effetti dell'indotto turistico.

Al netto dell'effetto turismo, il comparto che genera maggiore occupazione diretta e indiretta, sono i trasporti marittimi con oltre 75.700 unità. Seguono poi la pesca (56mila), le attività portuali ausiliarie ai trasporti marittimi e di logistica (55mila), l'industria navalmecanica nel suo complesso (46mila e 500 unità) e la nautica da diporto (23mila e 500 unità).

È utile sottolineare che le unità di lavoro direttamente impiegate nel *cluster* industriale rappresentano circa lo 0,6% delle unità di lavoro totale in Italia, mentre se si considerano anche le unità di lavoro a monte e a valle e l'indotto turistico, l'incidenza sul totale dell'occupazione sale all'1,9%.

**Tab. 2.1 - Unità di lavoro delle attività marittime industriali, 2017 (v.a.)**

	Unità di lavoro dirette	Unità di lavoro a monte e a valle	Totale unità di lavoro
Trasporti marittimi	47.330	28.438	75.768
Trasporti marittimi (inclusa la spesa dei crocieristi)	47.330	147.490	194.820
Logistica portuale e attività ausiliarie ai trasporti marittimi	31.731	23.454	55.185
Industria navalmeccanica	22.579	23.995	46.574
<i>Cantieri navali</i>	7.470	19.362	26.832
Nautica da diporto	12.545	11.033	23.578
Nautica da diporto (inclusa la spesa dei diportisti)	12.545	101.755	114.300
Pesca	28.019	27.981	56.001
Totale <i>cluster</i> marittimo industriale (senza spesa dei crocieristi e diportisti)	142.204	114.901	257.105
Totale <i>cluster</i> marittimo industriale (inclusa la spesa dei crocieristi e diportisti)	142.204	324.675	466.879
<i>Totale al netto delle duplicazioni tra settori (senza la spesa dei crocieristi e diportisti)</i>		97.421	239.625
<i>Totale al netto delle duplicazioni tra settori (inclusa la spesa dei crocieristi e diportisti)</i>		307.195	449.399

Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat, Ucina, Clia, Fincantieri e Confitarma

In sintesi, le analisi confermano l'importanza dei settori appartenenti al *cluster*, tornati a crescere dopo la battuta d'arresto dovuta alla grande crisi economica internazionale. L'aumento continuo dei traffici marittimi e la ripartenza della produzione industriale anche e soprattutto nel comparto nautico e navale (trainati dalla richiesta dei mercati esteri) ha portato ai risultati positivi qui presentati.

Inoltre, vale la pena di sottolineare la persistente capacità del *cluster* di determinare significativi impatti occupazionali in altri settori dell'economia. Una capacità cresciuta al crescere dei risultati economici dei singoli settori.

### **2.2.2. Efficienza, produttività e capacità competitiva: una valutazione delle *performance* settoriali**

Le analisi sin qui mostrate ci consentono di restituire una caratterizzazione generale del *cluster* marittimo industriale e di quello istituzionale presentandone al contempo le caratteristiche principali e il suo contributo all'economia italiana. È però opportuno scendere più nel dettaglio dei singoli settori che compongono il *cluster*. La *performance* di ciascun comparto è stata analizzata in termini di capacità di generare valore ed efficienza minimizzando i costi, ottimizzando la struttura organizzativa e migliorando il posizionamento sui mercati di riferimento.

Gli indicatori che è possibile utilizzare per questo tipo di analisi, sono diversi e riguardano ad esempio:

- il valore della produzione e il suo rapporto con il lavoro necessario alla sua realizzazione, tenuto conto che il valore per addetto è sempre più legato al posizionamento delle aziende nel mercato, alle competenze presenti, alla progressione e tempestività degli investimenti, alla qualità incorporata nei beni prodotti o nei servizi erogati;
- gli interscambi con l'estero, che rappresentano un modo per comprendere la capacità degli operatori di integrarsi con aree sempre più lontane e di cogliere le opportunità dell'internazionalizzazione;
- alcuni rapporti caratteristici tra grandezze economico-finanziarie (costi, ricavi, risorse prodotte e disponibili) derivati dai dati di contabilità (conto delle risorse e degli impieghi) di ciascun settore del *cluster* marittimo qui considerato.

Analizzando le *performance* dei singoli settori appartenenti al *cluster* marittimo italiano in termini di rapporto tra valore della produzione e unità di lavoro è possibile trarre un quadro preciso della loro competitività.

Grazie all'aumento nel numero e nel valore unitario delle commesse ricevute negli ultimi anni dal sistema cantieristico nazionale, è proprio in questo comparto che si registra il più alto valore di produttività per addetto, pari a 269mila euro e in grado di sfiorare i 500mila euro se si considerano soltanto i cantieri appartenenti al gruppo Fincantieri (fig. 2.9).

Di poco inferiore rispetto a quella della navalmeccanica è la produttività per unità di lavoro del settore dei trasporti marittimi pari a circa 260mila euro. Al terzo posto all'interno del *cluster* l'altro settore manifatturiero, la nautica da diporto, in cui si sfiorano i 220mila euro/addetto nel corso del 2017.

Il settore dei servizi portuali si mantiene sostanzialmente sugli stessi livelli registrati nel precedente rapporto con un valore della produzione/addetti di poco superiore ai 200mila euro.

Distante da questi valori, anche e soprattutto per la sua natura di attività primaria, si posiziona la pesca con 61mila euro per addetto impiegato.

Il confronto con altri comparti dell'economia italiana segnala nel complesso un buon posizionamento di tutti i componenti del *cluster* e in particolare per i due comparti terziari: il dato relativo all'industria armatoriale che produce servizi di trasporto marittimo e quello relativo alla logistica portuale sono molto superiori, ad esempio, rispetto all'ambito produttivo nazionale riferibile ai trasporti e al magazzinaggio (164.900 euro/unità di lavoro).

I cantieri navali maggiori presentano un coefficiente nettamente superiore a quello del comparto manifatturiero nel suo complesso, mentre se si considera l'intera industria navalmeccanica italiana o anche solo l'industria relativa alla nautica da diporto il rapporto produzione/unità di lavoro è di poco inferiore rispetto a quello di tutto il settore manifatturiero nazionale.

Un risultato così positivo dei cantieri navali maggiori non deve sorprendere considerando che la tipologia di unità prodotte dal gruppo Fincantieri è diventata, nel corso degli anni, sempre più caratterizzata in senso *high tech*, specializzata e di dimensioni sempre maggiori.

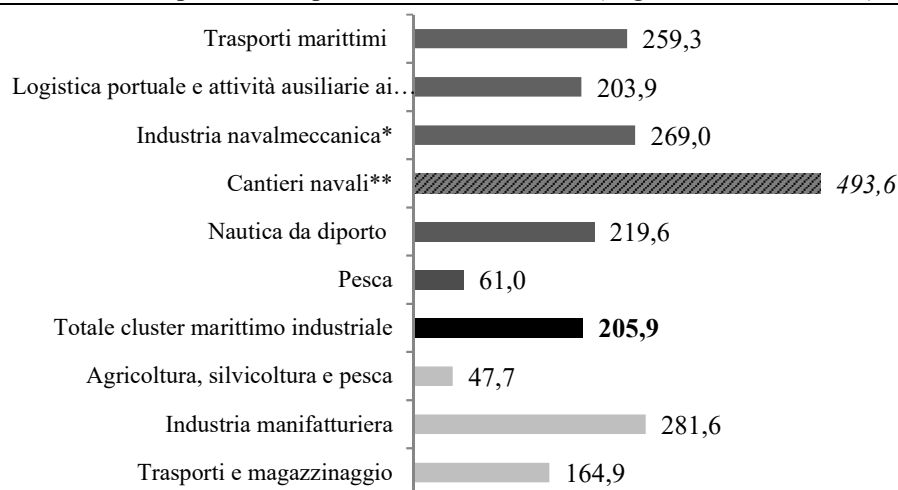
Anche la pesca presenta *performance* nettamente migliori rispetto agli altri comparti inquadrabili nel settore primario.

Per quanto concerne la capacità di presidiare i mercati esteri i settori manifatturieri della navalmeccanica e della nautica da diporto sono le componenti del *cluster* più performanti (fig. 2.10). Per entrambi i settori l'importanza del mercato estero è cruciale. Sia Fincantieri che i principali cantieri italiani in grado di costruire *yacht* e *superyacht*, lavorano principalmente con committenti e gruppi internazionali (ad esempio con Carnival e con MSC nel caso di Fincantieri). Allo stesso modo, nel rapporto "La nautica in cifre", Ucina certifica che nel 2017 oltre il 75%% di tutta la produzione nazionale dell'industria nautica italiana è stata destinata all'estero, principalmente verso paesi extra-Ue.

Anche il settore dei trasporti marittimi, con oltre 55mila euro di esportazioni per unità di lavoro, conferma la sua buona *performance* generale e la forte proiezione internazionale.

Più limitato è il rapporto esportazioni/unità di lavoro per le attività di logistica portuale e di ausilio al trasporto marittimo, come era lecito attendersi trattandosi di un comparto con un prevalente ruolo di servizio. All'ultimo posto la pesca, che serve sostanzialmente il mercato interno.

**Fig. 2.9 - Valore della produzione per unità di lavoro, 2017 (migliaia di euro correnti)**

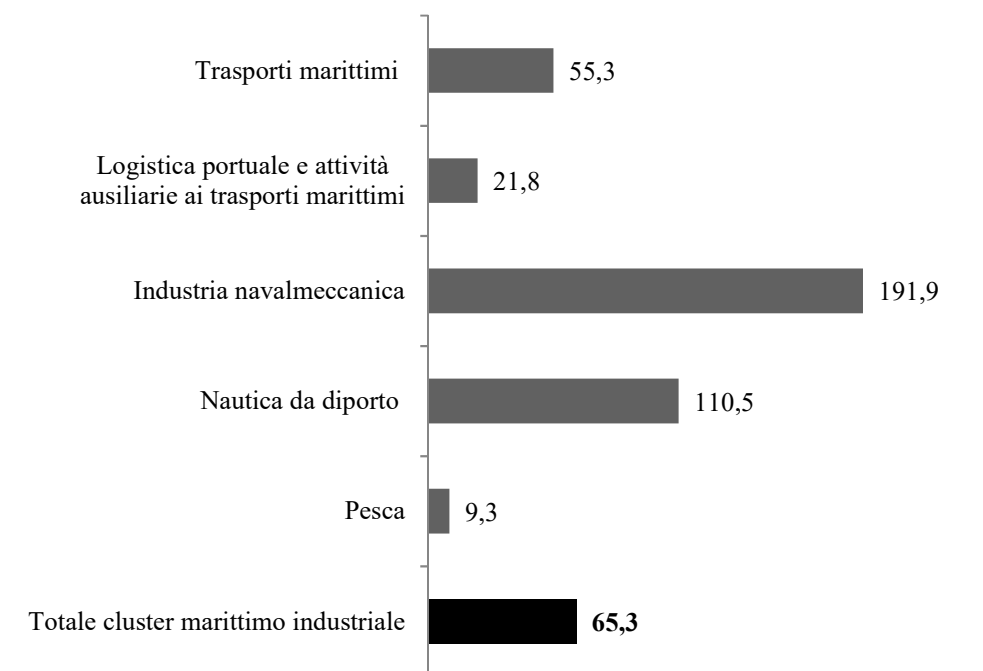


(\*) Totalità delle imprese inserite nella categoria 301102 di Ateco 2007 "Cantieri navali"

(\*\*) Cantieri navali maggiori appartenenti al gruppo Fincantieri

Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat, Ucina, Clia, Fincantieri e Confitarma

**Fig. 2.10 - Esportazioni per unità di lavoro, 2017 (migliaia di euro correnti)**



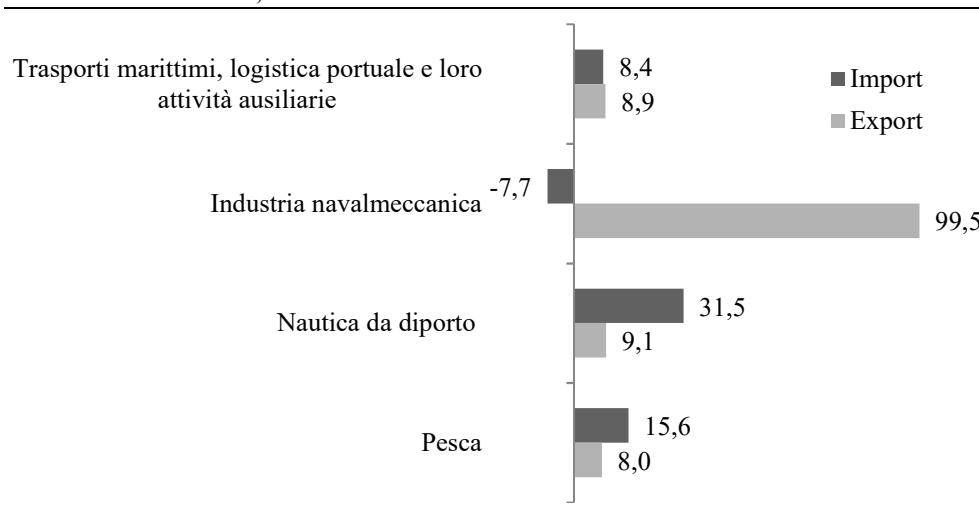
Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat, Ucina, Clia, Fincantieri e Confitarma

Guardando all'andamento delle esportazioni e delle importazioni nel periodo di riferimento (2015-2017) si evidenzia un *trend* positivo per tutti i settori appartenenti al *cluster* marittimo (fig. 2.11). L'unico dato in controtendenza è relativo alle importazioni dell'industria navalmeccanica che fa registrare una flessione del 7,7%. Tale diminuzione è la dimostrazione di come un settore così cruciale sia sempre più integrato con il resto dell'economia italiana a iniziare dalla catena di fornitori e *sub-contractor* prevalentemente italiani. Per contro, è netto l'aumento nelle esportazioni del comparto navalmeccanico ed è il fattore decisivo che ha portato ad una *performance* generale così positiva del settore.

Anche il settore relativo alla nautica da diporto fa registrare dati positivi sia nell'*export* che, soprattutto, nell'*import*. L'apprezzamento dei mercati esteri per il prodotto nautico italiano risulta chiaro, ma è evidente anche una ripartenza del mercato interno completamente bloccato durante gli anni di recessione.

Un ultimo sguardo alle *performance* dei cinque comparti di mercato del *cluster* marittimo può essere desunto dall'esame di alcuni rapporti caratteristici, ovvero dai rapporti tra i dati economici e finanziari di ciascun comparto, tratti dalle Tavole *input-output* e dai dati di contabilità nazionale dell'Istat.

**Fig. 2.11 - Variazione % delle importazioni e delle esportazioni delle attività marittime industriali, 2015-2017**



Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat, Ucina, Clia, Fincantieri e Confitarma

Se si effettua un confronto tra il 2015 e il 2017 (tab. 2.2) si osserva che:

- il *rapporto tra costi intermedi e valore aggiunto* è in calo in tutte le branche del *cluster* ad indicare un generalizzato aumento del valore aggiunto e una maggiore autonomia dei settori considerati rispetto a quelli a monte del processo produttivo;
- il *rapporto tra valore aggiunto e produzione* aumenta in tutte le branche ad eccezione che per la pesca in cui rimane sostanzialmente invariato. Questo indicatore, insieme a quello precedente, certifica il miglioramento nell'efficienza del processo produttivo che, nel periodo considerato, riesce a generare beni e servizi a più alto valore aggiunto;
- il *coefficiente di esportazione* segnala il miglioramento della *performance* dei comparti dei trasporti marittimi e nella navalmeccanica mentre risulta praticamente invariato negli altri comparti del *cluster*;
- il *coefficiente di importazione*, viceversa si rivela stabile per i settori di servizio (trasporti e logistica), in leggera flessione nel caso della navalmeccanica, mentre aumenta per la nautica (trainata dagli acquisti ripartiti soprattutto nei sotto-comparti degli accessori e dei motori) e la pesca (grazie alla ripresa dei consumi alimentari e nello specifico quelli di pesce e frutti di mare).

**Tab. 2.2 - Rapporti caratteristici dei comparti marittimi industriali, 2015-2017**

	Trasporti marittimi	Logistica portuale e attività ausiliarie ai trasporti marittimi	Industria navalmecanica	Nautic a da diporto	Pesca
	Anno 2017				
Costi intermedi/valore aggiunto p.b.	2,12	1,38	2,16	2,23	0,72
Valore aggiunto c.f./produzione p.b.	0,32	0,42	0,32	0,31	0,58
Coefficiente di importazione (import/risorse p.m.)	0,01	0,07	0,14	0,20	0,22
Coefficiente di esportazione (export/totale impieghi)	0,39	0,10	0,54	0,23	0,04
	Variazione 2015-2017				
Costi intermedi/valore aggiunto p.b.	-	-	-	-	-
Valore aggiunto c.f./produzione p.b.	+	+	+	+	=
Coefficiente di importazione (import/risorse p.m.)	=	=	-	+	+
Coefficiente di esportazione (export/totale impieghi)	+	=	+	=	=

Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat, Ucina, Clia, Fincantieri e Confitarma

I dati sopra riportati rivelano alcuni elementi particolarmente interessanti per ciò che concerne la capacità competitiva del *cluster* e gli equilibri tra le sue diverse componenti.

Il maggiore grado di apertura ai mercati esteri, in special modo nei comparti manifatturieri, insieme ad una maggiore efficienza nei processi produttivi sono i fattori cruciali per una *performance* così positiva. Visto il continuo aumento dei trasporti marittimi a livello mondiale (in volume ed in valore), trainati dalla ripresa dei consumi, e la crescente domanda di grandi navi da crociera, yacht e mega-yacht alla cantieristica italiana, l'importanza del *cluster* marittimo nazionale continua a rafforzarsi e a rappresentare un cardine importantissimo all'interno dell'economia nazionale.

### 2.2.3. I moltiplicatori del reddito e dell'occupazione

I risultati economici positivi, in particolar modo la crescita del valore aggiunto che rimane all'interno delle imprese del *cluster*, hanno fatto calare leggermente i valori dei moltiplicatori del reddito nel triennio 2015-2017.

Continuano, però, ad essere rilevanti gli impatti sulla crescita economica ed occupazionale del Paese delle attività marittime industriali manifatturiere e terziarie.

Il livello di integrazione a monte, ovvero con altre branche produttrici, risulta essere molto alto, ponendo tutto il *cluster* marittimo in una posizione privilegiata nella fitta rete di relazioni fra i settori economici. Vista la presenza di alcuni settori di servizio alle altre branche dell'economia (i trasporti marittimi e le attività di logistica portuale) l'integrazione a valle è leggermente inferiore rispetto all'integrazione raggiunta a monte del processo produttivo. Tuttavia, i settori prettamente manifatturieri di costruzione di navi e imbarcazioni mantengono alta l'integrazione soprattutto a monte del



processo industriale, sia con le altre imprese del settore che con quelle dei settori limitrofi.

Questa parte del *cluster*, dunque, registra attualmente:

- un *moltiplicatore del reddito pari a 2,45*; ciò significa che 100 euro di domanda di beni o servizi marittimi, o di spesa per investimenti o di esportazioni da parte dei comparti qui considerati, attivano quasi 250 euro di spesa in tutto il sistema economico. Il moltiplicatore sale al 2,57 includendo la spesa dei croceristi e diportisti;
- un *moltiplicatore dell'occupazione, pari a 1,81*, il che significa che 100 nuovi occupati nel sistema marittimo qui considerato, generano in media 181 occupati nel sistema economico generale. Il moltiplicatore sale al 3,28 includendo la spesa dei croceristi e diportisti).

Al netto degli effetti di crescita indotti dalla spesa del turismo (crociere e nautica da diporto), il moltiplicatore del reddito più elevato è registrato dai cantieri navali maggiori (4,40), seguiti dall'industria navalmeccanica nel suo complesso (2,84), dalla pesca (2,87) e dai trasporti (2,83) che presentano moltiplicatori molto simili. Non si discostano molto da questi valori anche la nautica da diporto (2,42) e logistica portuale e ausiliaria ai trasporti marittimi (2,22) (fig. 2.12).

Il moltiplicatore occupazionale schizza verso l'alto per i comparti della nautica da diporto e del trasporto marittimo qualora si consideri l'impatto della spesa dei croceristi e dei diportisti (rispettivamente 9,11 e 4,12). Se invece si prescinde da questi effetti, al primo posto nell'induzione di effetti occupazionali spicca la cantieristica navale (3,59) mentre tutti gli altri comparti si attestano intorno ai 200 nuovi occupati creati nel complesso dell'economia italiana ogni 100 nuovi posti di lavoro attivati nel settore di riferimento (fig. 2.13).

I dati fin qui presentati evidenziano a sufficienza sia il buon livello di incardinamento del *cluster* marittimo nel sistema economico nazionale, sia la sua capacità di caratterizzarsi come elemento di propulsione e di sostegno alla crescita complessiva dell'intero sistema manifatturiero italiano.

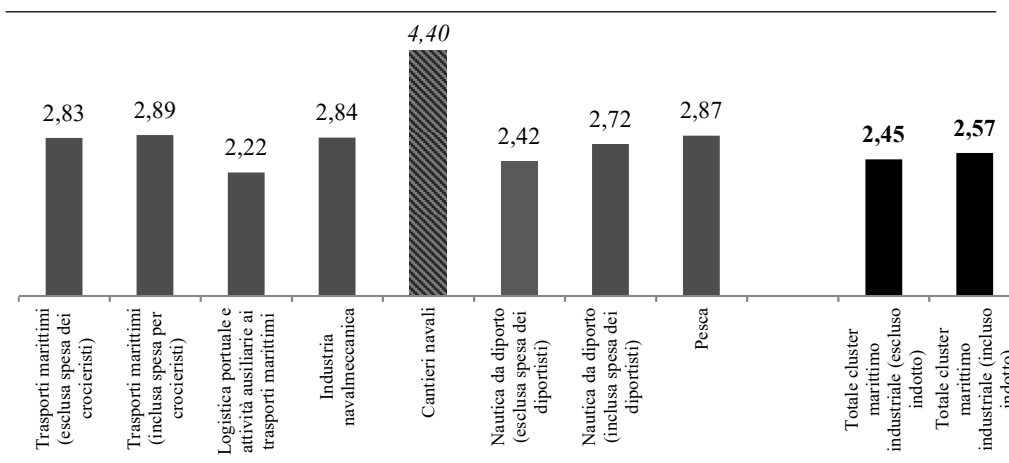
L'effetto moltiplicativo sull'occupazione, sia pur rilevante (circa due addetti nel sistema produttivo a seguito di un incremento di un addetto nel *cluster* se non si considera l'indotto turistico) è meno consistente di quello sul reddito, ma questo è riconducibile alla consolidata tendenza verso una *jobless growth* che, nell'economia italiana, non ha risparmiato neppure i settori più produttivi e vitali.

Colpiscono in positivo i moltiplicatori dei comparti manifatturieri, in particolare della cantieristica navale, che si dimostrano settori molto vitali, in grado di ripartire rapidamente con l'aumento significativo degli ordinativi.

Rispetto alle stime presentate nel Rapporto precedente è da segnalare una sola grande differenza relativa al moltiplicatore del reddito nel comparto dei trasporti marittimi. La diminuzione in questo moltiplicatore è attribuibile al simultaneo aumento nel valore aggiunto, alla contrazione dei costi intermedi

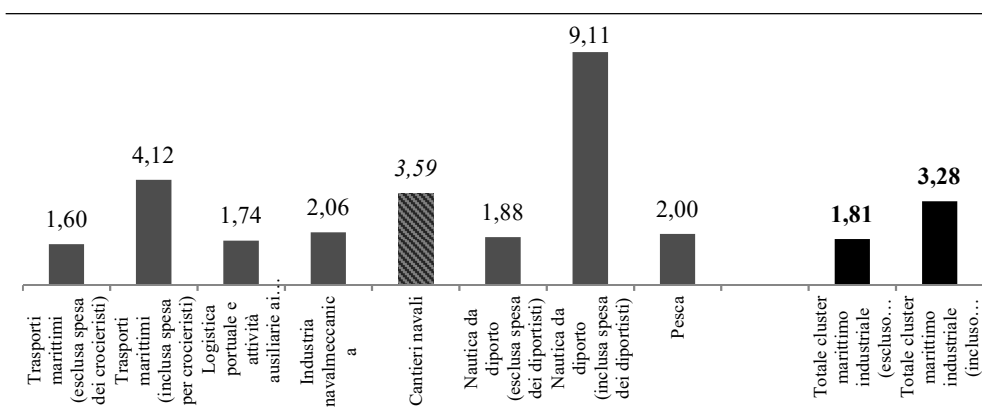
presso le altre branche e alla variazione significativa nei costi di distribuzione che, già a partire dal 2014 sono aumentati, in valore negativo, passando da circa 1,8 miliardi di euro del 2011 a circa 3,1 nel 2015. Questo aumento è dovuto, essendo questa una branca venditrice e non acquirente di servizi a valle<sup>1</sup>, al miglioramento significativo del mercato con la forte ripartenza dei trasporti che ha accompagnato la ripresa dell'economia italiana negli anni considerati.

**Fig. 2.12 - Moltiplicatori del reddito delle attività marittime industriali e di servizio, 2017**



Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat, Ucina, Clia, Fincantieri e Confitarma

**Fig. 2.13 - Moltiplicatori dell'occupazione delle attività marittime industriali e di servizio, 2017**



Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat, Ucina, Clia, Fincantieri e Confitarma

## 2.2.4. Principali fornitori e acquirenti del cluster produttivo e di servizi

<sup>1</sup> Nella logica di un sistema economico chiuso, alla base delle tavole Input-Output, tutti i settori di distribuzione o puramente commerciali hanno "costi di distribuzione" negativi. I trasporti marittimi sono proprio uno dei settori in cui i costi (interni) di distribuzione sono negativi. Questo perché sono gli altri settori economici a sostenere i costi di distribuzione (valori positivi) che diventano guadagni (costi negativi) nei settori distributivi.

A complemento di questo *excursus* sui conti economici dei diversi comparti produttivi si dà conto, nelle tabelle 2.3 e 2.4, delle prime trenta branche fornitrici ed acquirenti del *cluster*. I dati vengono presentati in termini di valore assoluto e incidenza percentuale. Si osserva, in particolare, il peso preponderante delle forniture di carburante e delle vendite di servizi di trasporto e commercio all'ingrosso.

**Tab. 2.3 - Principali branche fornitrici del *cluster* industriale (\*), 2015** (v.a. in mln di euro e val %)

	v.a. (mln euro)	val. %
Coke e prodotti petroliferi raffinati	2.265	12,1
Servizi di magazzino e di supporto per i trasporti	2.058	11,0
Altri mezzi di trasporto	1.481	7,9
Servizi di trasporto terrestre e di trasporto mediante condotte	1.107	5,9
Prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti	1.072	5,7
Servizi di vendita all'ingrosso, escluso quello di autoveicoli e di motocicli	907	4,9
Servizi di locazione e leasing	831	4,4
Prodotti alimentari, bevande e prodotti a base di tabacco	809	4,3
Servizi ausiliari dei servizi finanziari e dei servizi assicurativi	577	3,1
Servizi legali e contabilità; servizi di sedi sociali; servizi di consulenza in materia amministrativo-gestionale	512	2,7
Servizi di istruzione	496	2,7
Metalli	375	2,0
Servizi investigativi e di vigilanza; servizi di manutenzione degli edifici e del paesaggio; servizi amministrativi e di sostegno per le funzioni d'ufficio ed altri servizi di sostegno alle imprese	367	2,0
Servizi in materia di architettura e di ingegneria; servizi di sperimentazione e di analisi tecnica	341	1,8
Servizi delle agenzie di viaggio, degli operatori turistici ed altri servizi di prenotazione e servizi connessi	338	1,8
<i>Prime 15 branche fornitrici</i>	<i>13.536</i>	<i>72,4</i>
<i>Altre branche</i>	<i>5.166</i>	<i>27,6</i>
<b>Totale</b>	<b>18.701</b>	<b>100,0</b>

(\*) Le branche fornitrici sono identificate attraverso i costi intermedi e la loro distribuzione nelle tavole *Use*

Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat

**Tab. 2.4 - Principali branche acquirenti del cluster marittimo industriale(\*), 2015 (v.a in mml di euro e val %)**

	v.a. (mln euro)	val.%
Servizi di magazzinaggio e di supporto per i trasporti	69	13,3
Servizi di trasporto terrestre e di trasporto mediante condotte	68	12,9
Altri mezzi di trasporto	63	12,0
Servizi di vendita all'ingrosso, escluso quello di autoveicoli e di motocicli	53	10,1
Servizi di alloggio e di ristorazione	29	5,5
Servizi di trasporto aereo	23	4,4
Lavori di costruzione ed opere di edilizia civile	19	3,6
Prodotti alimentari, bevande e prodotti a base di tabacco	15	2,8
Servizi di riparazione e installazione di macchinari e apparecchi	14	2,8
Macchine ed apparecchi meccanici n.c.a.	14	2,7
Servizi di trasporto marittimo e per vie d'acqua	12	2,3
Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	12	2,3
Servizi di vendita al dettaglio, escluso quello di autoveicoli e di motocicli	11	2,2
Energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	9	1,6
Servizi delle agenzie di viaggio, degli operatori turistici ed altri servizi di prenotazione e servizi connessi	7	1,4
<i>Prime 15 branche acquirenti</i>	<i>418</i>	<i>79,9</i>
<i>Altre branche</i>	<i>105</i>	<i>20,1</i>
<b>Totale</b>	<b>523</b>	<b>100,0</b>

(\*) Le branche acquirenti sono identificate attraverso i costi di distribuzione applicati alla distribuzione degli impieghi nelle tavole *Use*

Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat

### 2.2.5. I conti economici delle attività marittime industriali

L'attenzione in questo paragrafo è rivolta ai singoli comparti marittimi industriali (diversi dunque dai soggetti istituzionali) che compongono il *cluster* marittimo. Per ciascuno di questi comparti, viene offerta una descrizione dei principali dati economici ed occupazionali. Tali dati sono in prevalenza desunti dalle analisi di contabilità nazionale dell'Istat e sono integrati con stime effettuate sulla base delle informazioni fornite dalle singole organizzazioni aderenti alla Federazione del Mare.

L'articolazione è in cinque sotto-paragrafi, ciascuno dedicato ad un singolo comparto. In ognuno sono proposte una tavola contenente le informazioni circa le risorse, gli impieghi, e l'occupazione del settore e due tavole dove vengono riportate le principali branche, rispettivamente, fornitrici e acquirenti del comparto marittimo. Per approfondimenti sulla metodologia di costruzione delle tavole e sulle stime dei valori si rimanda alla nota metodologica a conclusione del capitolo.

### ***I trasporti marittimi e lo shipping***

Il sistema produttivo italiano - fortemente caratterizzato come industria di trasformazione che importa materie prime e semilavorati ed esporta prodotti finiti – trova nel trasporto marittimo una delle leve della crescita e del sostegno alla competitività. A questo riguardo è bene ricordare che nel 2018 hanno viaggiato via mare il 26,5% delle merci italiane esportate nel mondo, e il 93% di quelle destinate a Paesi extra-UE. Situazione non dissimile si verifica per l'import, con percentuali rispettivamente del 30,5% e dell'89%.

A livello mondiale, nel 2017 si è registrato un netto miglioramento dell'economia con il Pil cresciuto nell'insieme del 3,6%, mezzo punto percentuale in più rispetto alla crescita dell'anno precedente. Di pari passo è cresciuto anche il commercio mondiale che a fine del 2017 segnava un +3,9% rispetto al 2016.

Anche le merci movimentate nei principali porti italiani sono in crescita seppur in maniera minore rispetto a quanto è avvenuto a livello mondiale (+1,4% nel 2017 rispetto al 2016). Complessivamente, sono circa mezzo miliardo le tonnellate di merci movimentate nei principali porti del nostro Paese.

Uno dei fenomeni in forte ascesa è l'intermodalità marittima permessa dalle sempre più trafficate "Autostrade del Mare". Nel 2017 questo tipo di trasporto ha proseguito nel proprio *trend* positivo crescendo del 13% rispetto all'anno precedente, e contribuendo alla riduzione di quasi 1 milione di tonnellate delle emissioni di CO<sup>2</sup> e al contenimento dell'incidentalità stradale. Nel 2017, si registra una crescita dell'intermodalità marittima pari al 13% rispetto al 2016, con conseguenti benefici per la collettività dal punto di vista ambientale, nonché della sicurezza: negli ultimi 10 anni gli incidenti stradali si sono ridotti del 49%. Inoltre, l'aumento dei traffici intermodali marittimi comporta un aumento del 10% dell'occupazione (diretta e indiretta) ed un aumento del 5% del fatturato.

Il valore della produzione 2017 del comparto dei trasporti marittimi, che corrisponde in toto alla branca 50 Ateco, è di circa 12,3 miliardi di euro, in leggero aumento di 1,4 punti percentuali rispetto al 2015 (12,1 miliardi) (tab. 2.5). La variazione più significativa è quella relativa al valore aggiunto che passa da poco meno di 3,5 miliardi del 2015 a quasi 4 miliardi nel 2017.

Tra le misure di impatto, assume rilevanza il moltiplicatore della produzione (2,83), superiore rispetto a quello medio del *cluster* (2,45).

Con riferimento alle unità di lavoro, è interessante il rapporto tra il valore aggiunto e le unità di lavoro dirette, pari a 83mila euro per addetto, fra i più alti insieme alla navalmeccanica e ai servizi logistici portuali. Anche il rapporto tra valore della produzione e Ula rimane tra i più alti di tutto il cluster con quasi 260mila euro per Ula (è 205mila la media della parte industriale del cluster *cluster*).

Il settore impiega direttamente 47.330 unità di lavoro annuali, dimostrando un'elevata integrazione a monte (48.720 ula). Rispetto al 2015 l'occupazione diretta aumenta di 8,1 punti percentuali, indicando anche da questo punto di

vista una crescita importante del settore. Tra i comparti delle attività industriali, questo settore è quello che è cresciuto di più in termini di addetti diretti nel confronto tra 2015 e 2017. Tuttavia, al netto dell'indotto derivante dalla spesa dei crocieristi, il moltiplicatore dell'occupazione per il settore dei trasporti marittimi risulta piuttosto contenuto (1,60).

Considerando la spesa effettuata sul territorio nazionale dai turisti in crociera (al di fuori di quanto già fornito dalle compagnie di navigazione), stimata per il 2017 in 617 milioni di euro annui, la rilevanza del settore acquista spessore non solo all'interno del *cluster* marittimo, ma anche nell'economia nazionale nel suo complesso.

La rilevanza di questo indotto sembra avere effetti moltiplicativi importanti non tanto sulla produzione, il cui moltiplicatore passa da 2,83 a 2,89 (considerando le spese dei turisti sul territorio nazionale), quanto soprattutto sull'occupazione, il cui moltiplicatore passa da 1,60 a 4,12. La peculiarità di tale comparto è infatti quella di aumentare considerevolmente le unità di lavoro a valle, cioè le unità di lavoro utilizzate nelle attività economiche a valle dei servizi crocieristici. Secondo la stima effettuata per l'Italia dalla *Cruise Line International Association*, per il 2017 le unità a valle attivate sono quasi 120mila, il che denota, ancora una volta, la rilevanza economica di questo settore, anche in riferimento alle molteplici interazioni con altre branche di attività.

**Tab. 2.5 - Trasporti marittimi: risorse, impieghi e occupazione del settore, 2017 (milioni di euro correnti)**

		Esclusa la spesa dei crocieristi	Inclusa la spesa dei crocieristi
<b>Conto economico delle risorse</b>			
A=B+C	Produzione ai prezzi base	12.271	12.271
B	Valore aggiunto ai prezzi base	3.931	3.931
C	Costi intermedi	8.341	8.341
D	Importazioni CIF	68	68
E	Costi di distribuzione	-3.135	-3.135
	Spesa dei crocieristi (1)	0	617
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato*	6.051	6.668
G-D	Contributo al pil	5.983	6.600
<b>Rapporti caratteristici</b>			
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto p.b.	2,12	2,12
I=B/A	Valore aggiunto p.b./produzione p.b.	0,32	0,32
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.p.b.)	0,68	0,68
K=D/G	Coefficiente di importazione (import/risorse p.m.)	0,01	0,01
<b>Misure di impatto</b>			
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	0,99	0,99
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	3,09	3,09
N=E/A	Impatto a valle	-0,26	-0,21
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	2,83	2,89
<b>Conto economico degli impieghi</b>			
a	Consumi intermedi	1.390	1.390
b	Consumi finali	2.042	2.659
c	Investimenti fissi lordi	0	0
d	Variazione delle scorte	0	0
e	Esportazioni	2.619	2.619
f=b+c+d+e	Impieghi finali	4.661	5.278
g	Totale impieghi	6.051	6.668
h=e/g	Coefficiente di esportazione (export/totale impieghi)	0,43	0,39
<b>Unità di lavoro</b>			
a	Ula dirette	47.330	47.330
b	Ula monte	48.720	48.720
c	Ula valle	-20.283	98.769
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	75.768	194.820

(Segue Tab. 2.5)

		Esclusa la spesa dei crocieristi	Inclusa la spesa dei crocieristi
<b>Misure di impatto</b>			
e=b/a	Impatto a monte	1,03	1,03
f=c/a	Impatto a valle (2)	-0,43	2,09
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	1,60	4,12
<b>RAPPORTI CARATTERISTICI</b>			
Prod/Ula dir.	Produzione ai p.b. per Ula (mgl euro correnti)	259,27	259,27
VA/Ula dir.	Valore aggiunto ai p.b. per Ula (mgl euro correnti)	83,05	83,05

(\*) Le risorse ai prezzi di mercato non corrispondono alla somma delle voci in quanto includono una voce residuale (F: "altro"), vedi nota metodologica.

(1) Stima costruita a partire dai dati Cruise Line International Association delle spese effettuate dai crocieristi (vedi nota metodologica)

(2) Nel calcolo dell'impatto a valle con indotto si è tenuto in considerazione anche la spesa derivante dal turismo crocieristico

Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat, Clia

I dati delle Tavole *input-output* mettono in evidenza come al 2015 il principale fornitore del comparto (in termini di valore degli acquisti) è stato, com'era facile attendersi, il sistema di produzione di derivati dalla raffinazione del petrolio, seguito poi a grande distanza dalle attività di magazzinaggio e di supporto ai trasporti, da quelle adibite al noleggio e al *leasing* di mezzi di trasporto e dal commercio all'ingrosso (tab. 2.6). Un altro settore molto importante fra i fornitori è rappresentato dall'industria alimentare, cruciale per tutto il comparto passeggeri e in particolare per il crocierismo, che negli ultimi anni mostra cenni di espansione.

Non a caso l'indotto complessivo derivante dall'attività crocieristica passa dai 611 milioni del 2015 ai 617 milioni nel 2017. Tale particolare comparto è sicuramente capace di stimolare la crescita non solo del settore nazionale dei trasporti, ma anche di quello delle grandi costruzioni navali.

Infine, tra le principali branche acquirenti del comparto figura un'altra attività di servizio, i trasporti terrestri, che grazie alle "Autostrade del Mare" sono sempre più integrate con i trasporti marittimi. Seguono il commercio all'ingrosso e, ovviamente, le attività di magazzinaggio e di supporto ai trasporti (tab. 2.7).



**Tab. 2.6 - Trasporti marittimi: branche fornitrici di beni e servizi intermedi (\*), 2015**  
(val. %)

	val.%
Coke e prodotti petroliferi raffinati	23,2
Servizi di magazzino e di supporto per i trasporti	9,8
Servizi di locazione e leasing	8,1
Servizi di vendita all'ingrosso, escluso quello di autoveicoli e di motocicli	8,1
Prodotti alimentari, bevande e prodotti a base di tabacco	7,8
Servizi di istruzione	5,4
Servizi di trasporto terrestre e di trasporto mediante condotte	5,0
Servizi ausiliari dei servizi finanziari e dei servizi assicurativi	5,0
Prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti	4,8
Servizi delle agenzie di viaggio, degli operatori turistici ed altri servizi di prenotazione e servizi connessi	3,2
<i>Prime 10 branche fornitrici</i>	<i>80,4</i>
<i>Altre branche</i>	<i>19,6</i>
Totale	100,0

(\*) Le branche fornitrici sono identificate attraverso i costi intermedi e la loro distribuzione nelle tavole *Use*

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

**Tab. 2.7 - Trasporti marittimi: branche acquirenti di servizi intermedi (\*), 2015** (val. %)

	val.%
Servizi di trasporto terrestre e di trasporto mediante condotte	24,4
Servizi di vendita all'ingrosso, escluso quello di autoveicoli e di motocicli	18,2
Servizi di magazzino e di supporto per i trasporti	14,8
Energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	6,1
Prodotti alimentari, bevande e prodotti a base di tabacco	4,5
Servizi postali e di corriere	2,8
Servizi di vendita al dettaglio, escluso quello di autoveicoli e di motocicli	2,4
Macchine ed apparecchi meccanici n.c.a.	1,8
Servizi di pubblica amministrazione e difesa; servizi di assicurazione sociale obbligatoria	1,8
Prodotti tessili; articoli di abbigliamento; cuoio e relativi prodotti	1,6
<i>Prime 10 branche acquirenti</i>	<i>78,4</i>
<i>Altre branche</i>	<i>21,6</i>
Totale	100,0

(\*) Le branche acquirenti sono identificate attraverso i costi di distribuzione applicati alla distribuzione degli impieghi nelle tavole *Use*

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

### ***I servizi di logistica portuale e le attività ausiliarie ai trasporti marittimi***

Si tratta della componente del *cluster* marittimo che comprende al suo interno la più ampia varietà di attività, il che si rispecchia nel consistente numero di addetti diretti, pari a 31.731 unità (tab. 2.8), con un livello di produttività piuttosto elevato, pari a circa 204mila euro per unità di lavoro. Nel 2017, rispetto al 2015, si rileva una crescita del settore dal punto di vista occupazionale, con un incremento di 6,3 punti percentuali.

L'importanza di questo segmento del *cluster* marittimo è derivata da alcune funzioni-chiave che sono svolte da operatori quali i terminalisti e le imprese che effettuano operazioni portuali, gli agenti marittimi, gli spedizionieri, i rimorchiatori, il corpo dei piloti, gli ormeggiatori e i battellieri, in genere tutti gli erogatori di servizi tecnico-nautici determinanti per la sicurezza delle operazioni in porto, i gestori di magazzini di stoccaggio e i fornitori di bordo e le imprese di *bunkeraggio*.

Con la lista sopra indicata si fa riferimento alle attività *core* di gestione e realizzazione del ciclo logistico dei porti commerciali italiani. Alle attività essenziali di ciascun sistema portuale commerciale occorre aggiungere ulteriori attività di gestione di operazioni logistiche e i soggetti istituzionali chiamati a effettuare controlli e a gestire la pubblica sicurezza (si veda la sezione relativa al *cluster* istituzionale). A tali attività essenziali, di gestione del ciclo logistico, si aggiungono alcuni servizi trasversali che possono essere elencate come segue, secondo le analisi di Assoport:

- gestori di depositi costieri per prodotti petroliferi e chimici;
- enti che svolgono attività di controllo, classificazione, collaudo e certificazione, con particolare riguardo al Rina;
- servizi di disinquinamento;
- imprese di guardianaggio e sorveglianza delle aree portuali;
- servizi integrativi antincendio;
- imprese di servizi a supporto delle navi merci e passeggeri (es.: riparazioni navali, lavanderie, recupero rottami, manovre ferroviarie portuali, periti, esercizi commerciali e di ristorazione collocati nell'area portuale);
- imprese per il servizio di ritiro rifiuti.

La costellazione fin qui presentata di tutti gli enti, le imprese e gli operatori che gravitano attorno ai porti italiani è arricchita da tutti gli operatori, pubblici con funzioni amministrative e di controllo quali le dogane, le attività di sanità e veterinaria, le forze armate e di polizia doganale e di frontiera, i Vigili del Fuoco e gli operatori del Genio Civile Opere marittime.

**Tab. 2.8 - Attività di logistica portuale e altre ausiliarie dei trasporti marittimi: risorse, impieghi e occupazione del settore, 2017 (milioni di euro correnti)**

<b>Conto economico delle risorse</b>		
A=B+C	Produzione ai prezzi base	6.470
B	Valore aggiunto ai prezzi base	2.723
C	Costi intermedi	3.747
D	Importazioni CIF	475
E	Costi di distribuzione	0
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato*	7.041
G-D	Contributo al pil	6.566
<b>Rapporti caratteristici</b>		
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto p.b.	1,38
I=B/A	Valore aggiunto p.b./produzione p.b.	0,42
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.p.b.)	0,58
K=D/G	Coefficiente di importazione (import/risorse p.m.)	0,07
<b>Misure di impatto</b>		
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	0,93
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	2,22
N=E/A	Impatto a valle	0,00
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	2,22
<b>Conto economico degli impieghi</b>		
a	Consumi intermedi	4.784
b	Consumi finali	1.564
c	Investimenti fissi lordi	0
d	Variazione delle scorte	0
e	Esportazioni	693
f=b+c+d+e	Impieghi finali	2.257
g	Totale impieghi	7.041
h=e/g	Coefficiente di esportazione (export/totale impieghi)	0,10
<b>Unità di lavoro</b>		
a	Ula dirette	31.731
b	Ula monte	23.454
c	Ula valle	0
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	55.185
<b>Misure di impatto</b>		
e=b/a	Impatto a monte	0,74
f=c/a	Impatto a valle	0,00
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	1,74
<b>Rapporti caratteristici</b>		
Prod/Ula dir.	Produzione ai p.b. per Ula (mgl euro correnti)	203,91
VA/Ula dir.	Valore aggiunto ai p.b. per Ula (mgl euro correnti)	85,82

(\*) Le risorse ai prezzi di mercato non corrispondono alla somma delle voci in quanto includono una voce residuale (F: "altro"), vedi nota metodologica.

Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat

Il nucleo essenziale delle attività di logistica portuale e dei servizi ausiliari ai trasporti marittimi, costituiti, come indicato in precedenza, dai servizi tecnico-nautici, da quelli di magazzinaggio, di carico e scarico, di stivaggio delle merci e bagagli, dalle attività degli spedizionieri e delle operazioni doganali, da quelle dei terminalisti e degli agenti marittimi, dalle agenzie di viaggio e di assistenza turistica, generano un valore della produzione di poco inferiore ai 6,5 miliardi di euro, con un valore aggiunto di 2,7 miliardi e un contributo al Pil pari a oltre 6,5 miliardi di euro.

Ovviamente, il contributo in termini di efficienza, contenimento dei costi, qualità dei servizi forniti dai terminalisti, così come da molte imprese per operazioni portuali non concessionarie di aree e banchine, è determinante per la crescita e il consolidamento dei traffici di merci e passeggeri confluenti nei principali porti italiani. Nel triennio di riferimento i volumi movimentati dalle imprese portuali sono rimasti sostanzialmente simili ma le attività portuali nel loro complesso sono comunque aumentate anche grazie all'incremento significativo nel numero di passeggeri provenienti dal sempre più consistente traffico crocieristico e da quello Ro-Ro e dei traghetti.

Gli aspetti su cui tutti gli operatori portuali sono costantemente focalizzati sono sicuramente quelli della sicurezza (degli operatori e dei passeggeri), dell'aumento dell'efficienza, della tempestività e dell'innovazione applicata ai processi logistici. Le sfide che questo comparto si trova ad affrontare sono quelle proprie della modernità dovendo integrare sempre di più il digitale nei processi produttivi e al contempo gestire il maggior grado di automazione possibile grazie all'introduzione di mezzi e macchinari sempre più "intelligenti", connessi e "autonomi". Tutte queste sfide devono comunque essere superate in un ambiente lavorativo che necessita dei più alti standard di sicurezza possibili gestendo merci anche pericolose e flussi crescenti di passeggeri.

L'importanza strategica di questo settore è rinvenibile anche guardando alla dinamica del valore della produzione che questo comparto genera. Nel triennio considerato, infatti, questo valore è aumentato del 5,7%. Considerando la variazione del valore aggiunto di questa branca l'aumento è ancora più significativo (13,4%). La forte crescita di questo settore, di servizio all'intera economia italiana, è un segnale positivo per tutto il sistema e per gli scambi commerciali con l'estero.

Rispetto al 2015, la sua rilevanza all'interno del suddetto *cluster* è leggermente aumentata rispetto alle altre componenti. L'aumento è stato di 0,2 punti percentuali in termini di valore della produzione, di contributo al Pil e di unità di lavoro direttamente impiegate (attorno al 22% del totale del *cluster* industriale). Tuttavia, il moltiplicatore del reddito, pari a 2,22, risulta leggermente inferiore rispetto alla media di tutte le attività manifatturiere e terziarie (2,45).

Dal punto di vista occupazionale, con un valore di 1,74 il moltiplicatore si posiziona ancora tra quelli sotto la media del *cluster* marittimo ma comunque leggermente superiore rispetto all'altro settore di servizi, ossia i trasporti marittimi. Questo mancato allineamento agli altri settori del *cluster* è dovuto

alla non eccessiva forbice tra le unità di lavoro direttamente impiegate dal settore (31.731) e le unità attivate a monte (23.454) insieme all'assenza di un indotto a valle, trattandosi questo di un settore che si pone esso stesso a valle dei sistemi produttivi degli altri settori italiani. Comunque sia, il livello di integrazione a monte rispecchia, per certi versi, la capacità di molti porti di essere rilevanti acquirenti di servizi, generando in questo modo, effetti moltiplicativi rilevanti.

Degno di nota è il valore aggiunto per unità di lavoro dirette, pari a 85,8mila euro per addetto, superiore rispetto a tutti gli altri settori del *cluster* industriale (fa eccezione solo la parte relativa ai cantieri navali maggiori).

In generale, l'attività dei terminalisti italiani è un elemento cruciale per garantire il buon funzionamento dei porti italiani e la loro competitività negli scenari internazionali. Si tratta di un settore in rapida evoluzione, che sta affrontando la sfida dell'innovazione tecnologica anche con riferimento alla digitalizzazione dei processi. Questa digitalizzazione può garantire un ulteriore miglioramento nelle *performance* in termini di efficienza e velocizzazione delle procedure a supporto della filiera logistica. A questo riguardo, sembra fondamentale per il Paese che le istanze di questo comparto vengano elaborate e rappresentate in forma sinergica con quelle delle società di trasporto navale e delle istituzioni competenti in tema di portualità.

Rispetto a questo comparto rimangono assolutamente in essere le considerazioni riportate nel V Rapporto sull'Economia del Mare dove si sosteneva che “...l'impegno dei terminal operator si è tradotto in acquisizioni di nuove attrezzature, innovazione nei processi, consapevolezza nei propri dipendenti dell'importanza di offrire buoni servizi. Ma l'efficienza e l'economicità delle operazioni portuali non possono da sole attrarre più traffico. Oltre ad interventi di carattere infrastrutturale nei nodi portuali e sulle reti, occorrono azioni ed incentivi, anche immateriali, relativi ad esempio alla semplificazione di procedure amministrative, accorpamento di compiti delle pubbliche autorità, miglioramento ed efficientamento delle loro prestazioni e dell'accesso alle informazioni”.

Le principali branche da cui il comparto acquista beni e servizi sono quelle responsabili del magazzinaggio e delle attività di supporto ai trasporti e del trasporto terrestre. Il valore complessivo dei beni acquistati dai settori a monte supera i 3,7 miliardi di euro, il che dà l'idea della capacità del reticolo dei porti di attivare ed utilizzare risorse economiche consistenti (tab. 2.9). La principale branca acquirente è rappresentata, in maniera quasi scontata, dal settore responsabile dei servizi di magazzinaggio (22,2%), seguito da quelli relativi al trasporto terrestre (18,1%) insieme a quelli responsabili per la vendita all'ingrosso (15,5%) (tab. 2.10).

**Tab. 2.9 - Attività di logistica portuale e servizi ausiliari al trasporto marittimo: branche fornitrici di beni e servizi intermedi, 2015 (val. %)**

	val. %
Servizi di magazzinaggio e di supporto per i trasporti	29,7
Servizi di trasporto terrestre e di trasporto mediante condotte	15,0
Servizi di vendita all'ingrosso, escluso quello di autoveicoli e di motocicli	4,2
Servizi legali e contabilità; servizi di sedi sociali; servizi di consulenza in materia amministrativo-gestionale	3,6
Servizi immobiliari	3,3
Servizi ausiliari dei servizi finanziari e dei servizi assicurativi	2,9
Servizi investigativi e di vigilanza; servizi di manutenzione degli edifici e del paesaggio; servizi amministrativi e di sostegno per le funzioni d'ufficio ed altri servizi di sostegno alle imprese	2,7
Coke e prodotti petroliferi raffinati	2,6
Servizi di alloggio e di ristorazione	2,4
Servizi di stampa e di registrazione	2,1
<i>Prime 10 branche fornitrici</i>	<i>68,5</i>
<i>Altre branche</i>	<i>31,5</i>
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>

(\*) Le branche fornitrici sono identificate attraverso i costi intermedi e la loro distribuzione nelle tavole *Use*

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

**Tab. 2.10 - Attività di logistica portuale e servizi ausiliari al trasporto marittimo: branche acquirenti di servizi intermedi\*, 2015 (val. %)**

	val. %
Servizi di magazzinaggio e di supporto per i trasporti	22,2
Servizi di trasporto terrestre e di trasporto mediante condotte	18,1
Servizi di vendita all'ingrosso, escluso quello di autoveicoli e di motocicli	15,5
Servizi di trasporto aereo	6,1
Lavori di costruzione ed opere di edilizia civile	4,1
Servizi di vendita al dettaglio, escluso quello di autoveicoli e di motocicli	3,8
Servizi delle agenzie di viaggio, degli operatori turistici ed altri servizi di prenotazione e servizi connessi	3,4
Servizi di trasporto marittimo e per vie d'acqua	2,0
Prodotti alimentari, bevande e prodotti a base di tabacco	1,8
Servizi di locazione e leasing	1,6
<i>Prime 10 branche acquirenti</i>	<i>78,5</i>
<i>Altre branche</i>	<i>21,5</i>
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>

(\*) Dati i costi di distribuzione pari a 0, le branche acquirenti sono identificate con la sola distribuzione degli impieghi nelle tavole *Use*

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

### ***L'industria navalmecanica e i cantieri navali maggiori***

Il comparto della navalmecanica è, storicamente, uno dei più importanti dell'intero *cluster* marittimo, sia per quanto riguarda il valore percentuale della produzione riferita al *cluster* manifatturiero e terziario, costituisce, infatti, nel 2017 il 20,7% del totale della produzione, in aumento rispetto al 19,9% del 2015. Anche per quanto riguarda il contributo al Pil, il settore è passato dall'essere responsabile del 22,2% di tutto il contributo del *cluster* nel 2015 al 23,1% del 2017.

Questi dati si riferiscono all'intero comparto navalmecanico che include sia i cantieri navali maggiori appartenenti al gruppo Fincantieri (indicati come "cantieri navali"), sia la moltitudine di imprese manifatturiere e di servizio che contribuiscono alle costruzioni navali con ruoli diversificati, spesso come *contractor* delle grandi aziende che organizzano i cantieri.

L'accezione di impresa navalmecanica utilizzata in questo studio è più ampia ed include entrambe le categorie di aziende corrispondendo alla classificazione internazionale *Nace Rev. 2*, e di conseguenza la classificazione *Ateco 2007* (si veda la Nota metodologica)

Per queste ragioni si è scelto di restituire due diverse tavole del conto economico e occupazionale: la prima relativa ai cantieri navali principali (tab. 2.11) e la seconda alla navalmecanica nel suo complesso (tab. 2.12). Nel primo caso i dati generali sono stati forniti da Fincantieri e si è poi proceduto alla stima dei rapporti caratteristici. Nel secondo caso sono stati utilizzati i dati delle attività riferibili ai settori *Ateco 30, 33 e 37 e 39*.

Da un punto di vista generale, il settore della cantieristica navale italiana è all'avanguardia e tra i più competitivi soprattutto per quanto riguarda la costruzione di grandi navi da crociera. Sin dal 2013 gli ordinativi sono tornati a essere sempre più numerosi dopo gli anni di crisi economica mondiale in cui avevano rallentato significativamente. Nel periodo in cui la crisi economica ha raggiunto il suo apice, infatti, il settore stava ancora smaltendo ordini raccolti nel periodo pre-crisi. La crisi, insieme all'eccesso di stiva mondiale, ha portato alla contrazione della domanda di navi e dunque ad un rallentamento delle attività produttive negli anni immediatamente successivi. Ad oggi, con la ripresa del commercio internazionale, il settore sta riprendendo a crescere in maniera decisa. I dati su cui si basa questo rapporto (2015-2017) non consentono, naturalmente, di comprendere quanto il recente rallentamento congiunturale potrà influire sull'andamento del comparto della navalmecanica. Quello che sappiamo riguarda gli ordini per le nuove unità *cruise* e unità militari, che sembrano non conoscere rallentamenti.

In ogni caso, confrontando i dati della produzione dei cantieri navali maggiori del 2017 con quelli del 2015 si evidenzia una crescita del valore della produzione del 46,2% passando da circa 2,5 a quasi 3,7 miliardi di produzione. Un aumento ancora più significativo lo si registra nel valore aggiunto, raddoppiato nel triennio, passando da 398 milioni a quasi 800.

Una performance così positiva non è casuale ma frutto di una *leadership* oramai consolidata nella costruzione e nel *refitting* di grandi navi da crociera.

Gli attuali ordini al gruppo Fincantieri sono pari a 116 nuove unità (navi da crociera, unità specializzate e unità militari). Una mole di lavoro che, con date di consegna che arrivano fino al 2027, consolidano il ruolo da *leader* nel panorama cantieristico mondiale di Fincantieri.

Anche estendendo il ragionamento al settore generale della navalmeccanica troviamo dati positivi di crescita nel periodo considerato, pur se più contenuti rispetto ai cantieri principali. Il valore della produzione è passato da 5,5 miliardi del 2015 a circa 6,1 del 2017 (+9,5%). Anche il valore aggiunto è aumentato significativamente (+17,2%) arrivando a sfiorare i 2 miliardi di euro nel 2017.

Per ciò che concerne il contributo al Pil, il settore navalmeccanico si attesta su livelli più che apprezzabili. Se il valore riferibile ai cantieri navali maggiori è pari a 3,7 miliardi di euro, quello dell'intero comparto navalmeccanico supera i 6,8 miliardi. Il valore aggiunto per unità di lavoro dirette del settore navalmeccanico è di oltre 85mila euro per addetto, superiore alla media del *cluster* industriale e vicino a quello della logistica portuale. Il comparto registra, inoltre, alcuni indicatori di integrazione a monte tra i più elevati del *cluster* marittimo, in particolare il rapporto tra costi intermedi e valore aggiunto (secondo solo all'industria della nautica da diporto), generando un moltiplicatore della produzione pari a 2,84, il più alto insieme alla pesca se non si considerano gli indotti turistici. Questo significa che per ogni 100 euro di domanda aggiuntiva o di investimento, il comparto attiva nel sistema economico complessivamente 284 euro. Ancora superiore è il moltiplicatore per i cantieri navali maggiori: 4,40. Inoltre è da segnalare che questo settore effettua prevalentemente acquisti interni al territorio nazionale, con una quota prossima all'80% degli acquisti totali. Questo modello produttivo, simile a quello del panorama dei *competitor* internazionali, fa sì che vengano acquistati all'estero quasi esclusivamente macchinari estremamente specialistici non prodotti sul territorio nazionale. Nel periodo analizzato questa tendenza si è ulteriormente rafforzata, come dimostra la diminuzione nel valore delle importazioni che sono diminuite del 7,7 nel comparto navalmeccanico generale.



**Tab. 2.11 - Cantieri navali maggiori: risorse e occupazione del settore, 2017 (milioni di euro correnti)**

<b>Conto economico delle risorse</b>		
A=B+C	Produzione ai prezzi base	3.688
B	Valore aggiunto ai prezzi base	797
C	Costi intermedi	2.891
D	Importazioni CIF	191
E	Costi di distribuzione	0
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato	3.879
G-D	Contributo al pil	3.688
<b>Rapporti caratteristici</b>		
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto p.b.	3,63
I=B/A	Valore aggiunto p.b./produzione p.b.	0,22
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.p.b.)	0,78
K=D/G	Coefficiente di importazione (import/risorse p.m.)	0,05
<b>Misure di impatto</b>		
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	0,95
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	4,40
N=E/A	Impatto a valle	0,00
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	4,40
<b>Unità di lavoro</b>		
a	Ula dirette	7.470
b	Ula monte	17.181
c	Ula valle	2.181
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	26.832
<b>MISURE DI IMPATTO</b>		
e=b/a	Impatto a monte	2,30
f=c/a	Impatto a valle	0,29
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	3,59
<b>RAPPORTI CARATTERISTICI</b>		
Prod/Ula dir.	Produzione ai p.b. per Ula (mgl euro correnti)	493,65
VA/Ula dir.	Valore aggiunto ai p.b. per Ula (mgl euro correnti)	106,63

Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat e Fincantieri

**Tab. 2.12 - Industria navalmecanica: risorse, impieghi e occupazione del settore, 2017**  
(milioni di euro correnti)

<b>Conto economico delle risorse</b>		
A=B+C	Produzione ai prezzi base	6.075
B	Valore aggiunto ai prezzi base	1.920
C	Costi intermedi	4.155
D	Importazioni CIF	1.117
E	Costi di distribuzione	718
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato	7.950
G-D	Contributo al pil	6.832
<b>Rapporti caratteristici</b>		
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto p.b.	2,16
I=B/A	Valore aggiunto p.b./produzione p.b.	0,32
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.p.b.)	0,68
K=D/G	Coefficiente di importazione (import/risorse p.m.)	0,14
<b>Misure di impatto</b>		
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	0,86
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	2,72
N=E/A	Impatto a valle	0,12
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	2,84
<b>Conto economico degli impieghi</b>		
a	Consumi intermedi	1.705
b	Consumi finali	489
c	Investimenti fissi lordi	2.011
d	Variazione delle scorte	101
e	Esportazioni	4.332
f=b+c+d+e	Impieghi finali	6.933
g	Totale impieghi	7.950
h=e/g	Coefficiente di esportazione (export/totale impieghi)	0,54
<b>Unità di lavoro</b>		
a	Ula dirette	22.579
b	Ula monte	21.128
c	Ula valle	2.867
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	46.574

(segue)

(Segue Tab. 2.12)

---

<b>Misure di impatto</b>		
$e=b/a$	Impatto a monte	0,94
$f=c/a$	Impatto a valle	0,13
$g=1+e+f$	Moltiplicatore (a monte e a valle)	2,06
<b>Rapporti caratteristici</b>		
Prod/Ula dir.	Produzione ai p.b. per Ula (mgl euro correnti)	269,04
VA/Ula dir.	Valore aggiunto ai p.b. per Ula (mgl euro correnti)	85,03

---

(\*) Le risorse ai prezzi di mercato non corrispondono alla somma delle voci in quanto includono una voce residuale (F: "altro"), vedi nota metodologica.

Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat

L'apertura del comparto produttivo italiano verso i mercati esteri è confermata dai valori delle esportazioni: Fincantieri, ma in generale tutta la navalmeccanica e la cantieristica italiana, hanno continuato a consolidare le posizioni di *leadership* in molti segmenti di mercato nello scenario internazionale. Ne è riprova l'altissimo coefficiente di esportazione del settore navalmeccanico (*export* sul totale degli impieghi) pari al 54% nel 2017.

Dal punto di vista occupazionale le unità di lavoro dirette dell'intero comparto navalmeccanico crescono del 4,3% confrontando il 2017 con il 2015.

Anche nei cantieri navali maggiori vi è stato un aumento nelle unità di lavoro impiegate direttamente, seppur più contenuto (+1,8%). La differenza riscontrata rispetto al settore generale della navalmeccanica è dovuta all'impiego da parte dei cantieri navali di un numero sempre crescente di personale proveniente da un indotto altamente qualificato e in grado di rispondere con velocità alle richieste provenienti dal mercato.

Con i suoi 22.579 occupati diretti, al 2017 la navalmeccanica si configura come il quarto motore propulsivo del *cluster* produttivo e di servizi, seguito dall'altro settore manifatturiero della nautica da diporto. Di rilievo è, però, il numero delle unità di lavoro attivate al monte del processo produttivo, quasi uguali a quelle impiegate direttamente (21.128), il che determina un elevato impatto del comparto sull'occupazione delle altre branche di attività. Il moltiplicatore dell'occupazione è pari a 2,06, superiore a quello di tutte le altre branche del *cluster* marittimo industriale, al netto delle unità a valle attivate dalle attività del turismo crocieristico e da diporto. Se si guarda poi alla sola cantieristica navale maggiore il valore del moltiplicatore cresce fino a 3,59.

I principali settori fornitori del comparto navalmeccanico sono quelli che si occupano della fabbricazione di mezzi di trasporto, presumibilmente parti di navi e componentistica, quello della realizzazione di prodotti in metallo, quello delle attività metallurgiche, oltre alle attività professionali di servizi legali e amministrativi (tab. 2.13). Anche rispetto alle principali branche acquirenti figura come principale la fabbricazione di altri mezzi da trasporto,

denotando un forte scambio intra-settoriale dell'attività produttiva, segue il settore responsabile per l'installazione di macchinari e per le riparazioni (tab. 2.14). Come si è già avuto modo di dire, l'organizzazione del lavoro nel comparto della cantieristica vede la forte presenza di reti e distretti di subfornitura ed è per questi motivi che sia i principali fornitori che i clienti sono imprese del comparto che producono prevalentemente componenti, poi assemblate presso i cantieri di maggiori dimensioni. Ovviamente possiamo annoverare fra i "clienti" principali delle attività della cantieristica in senso stretto la Pubblica Amministrazione, in particolare il settore militare, ed il settore crocieristico.

**Tab. 2.13 – Industria navalmeccanica: branche fornitrici di beni e servizi intermedi(\*), 2015 (val. %)**

	val. %
Altri mezzi di trasporto	22,3
Prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti	11,0
Metalli	7,0
Servizi legali e contabilità; servizi di sedi sociali; servizi di consulenza in materia amministrativo-gestionale	4,4
Servizi investigativi e di vigilanza; servizi amministrativi e di sostegno per le funzioni d'ufficio ed altri servizi di sostegno alle imprese	4,1
Prodotti chimici	4,0
Servizi in materia di architettura e di ingegneria; servizi di sperimentazione e di analisi tecnica	3,8
Articoli in gomma e in materie plastiche	3,1
Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	3,0
Prodotti informatici, elettronici ed ottici	2,9
<i>Prime 10 branche fornitrici</i>	<i>65,6</i>
<i>Altre branche</i>	<i>34,4</i>
Totale	100,0

(\*) Le branche fornitrici sono identificate attraverso i costi intermedi e la loro distribuzione nelle tavole *Use*

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

**Tab. 2.14 – Industria navalmeccanica: branche acquirenti di beni e servizi intermedi(\*), 2015 (val. %)**

	val. %
Altri mezzi di trasporto	47,7
Servizi di riparazione e installazione di macchinari e apparecchi	10,4
Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	8,0
Servizi di trasporto aereo	7,7
Macchine ed apparecchi meccanici n.c.a.	7,1
Servizi di trasporto terrestre e di trasporto mediante condotte	3,4
Servizi legali e contabilità; servizi di sedi sociali; servizi di consulenza in area amministrativo-gestionale	1,9
Servizi di magazzinaggio e di supporto per i trasporti	1,7
Pesci ed altri prodotti della pesca; prodotti dell'acquacoltura; servizi di supporto per la pesca	1,2
Metalli	1,1
<i>Prime 10 branche acquirenti</i>	<i>90,3</i>
<i>Altre branche</i>	<i>9,7</i>
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>

(\*) Le branche acquirenti sono identificate attraverso i costi di distribuzione applicati alla distribuzione degli impieghi nelle tavole Use

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

### ***La nautica da diporto***

Il comparto industriale della cantieristica da diporto, dopo aver interrotto bruscamente nel 2009 (-31,2% nel fatturato rispetto all'anno precedente secondo i dati Ucina) la marcia quasi decennale di tassi positivi, ha attraversato un periodo di stagnazione profonda nel triennio 2012-2014.

Negli ultimi anni, tuttavia, gli indici economici associati al settore sono migliorati significativamente e cominciano a mostrare i segni di una reazione promettente in quanto a solidità, confortati anche da un *orderbook* che è tornato a crescere e che impegnerà i cantieri nautici per i prossimi anni.

Questa fase espansiva trova conferma nel raffronto dei valori del conto economico delle risorse e degli impieghi relativi agli anni 2015 e 2017.

Nel triennio la produzione è passata dai circa 2,4 miliardi del 2015 agli oltre 2,7 nel 2017 (tab. 2.15), registrando il più robusto aumento fra tutte le principali componenti del *cluster* industriale (+14,2%).

Il contributo di questo settore al Pil dell'intera economia italiana si attesta, per il 2017 dietro i principali comparti industriali del *cluster* marittimo con una quota pari al 16,6% e un valore di poco inferiore ai 3 miliardi, al netto dei proventi derivanti dall'industria del turismo da diporto, in significativo aumento (+14,6%) rispetto ai circa 2,6 miliardi del 2015. Considerando anche l'indotto turistico questo valore arriva a sfiorare i 5 miliardi di euro.

Nonostante il periodo di ridimensionamento e di riorganizzazione degli anni post-crisi, oggi la nautica ha rialzato la testa e resta uno degli elementi di eccellenza del sistema manifatturiero nazionale, caratterizzato, come

mostrano le analisi di settore svolte negli ultimi anni, da elevate competenze tecniche, forte apertura all'innovazione e forte proiezione sui mercati esteri.

Insieme all'ottimo risultato nel valore aggiunto (+24,8%), anche il valore delle esportazioni ha registrato un continuo aumento arrivando nel 2017 a un controvalore di poco inferiore agli 1,4 miliardi di euro (+9,1% rispetto al 2015).

Il valore delle importazioni (1,3 miliardi di euro) evidenzia invece come resti consistente la dipendenza da semilavorati e componenti provenienti dall'estero.

In generale, vista la destinazione prevalente del prodotto italiano (l'85% del volume di produzione dei cantieri nautici nazionali è oggi destinato all'estero), il settore del diporto è certamente fra i più apprezzati a livello mondiale. Essere pienamente *Made in Italy*, anche e soprattutto in questa tipologia di produzioni, è sinonimo di qualità e unicità e rappresenta la vera forza motrice del comparto.

I rapporti caratteristici e le misure d'impatto, osservate anche in un'ottica di comparazione con le altre branche del *cluster* marittimo, rivelano molti elementi di forza. Il livello di integrazione a monte con altri comparti è superiore a quello di tutte le altre componenti del *cluster*, persino superiore (anche se di poco) rispetto a quello della navalmeccanica e dei trasporti marittimi. Il rapporto tra costi intermedi e valore aggiunto è, infatti, pari a 2,23 nel 2017 ed era persino superiore nel 2015 (2,53). Ciò indica l'attivazione di una consistente domanda di semilavorati e prodotti finiti a settori dell'economia italiana a monte del processo produttivo.

**Tab. 2.15 - Nautica da diporto: risorse, impieghi e occupazione del settore, 2017 (milioni di euro correnti)**

		Esclusa la spesa dei diportisti	Inclusa la spesa dei diportisti
<b>Conto economico delle risorse</b>			
A=B+C	Produzione ai prezzi base	2.755	2.755
B	Valore aggiunto ai prezzi base	852	852
C	Costi intermedi	1.903	1.903
D	Importazioni CIF	1.252	1.252
E	Costi di distribuzione	409	409
	Spesa dei diportisti (1)		1.946
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato*	4.215	6.160
G-D	Contributo al pil	2.963	4.909
<b>Rapporti caratteristici</b>			
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto p.b.	2,23	2,23
I=B/A	Valore aggiunto p.b./produzione p.b.	0,31	0,31
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.p.b.)	0,69	0,69
K=D/G	Coefficiente di importazione (import/risorse p.m.)	0,30	0,20
<b>Misure di impatto</b>			
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	0,70	0,80
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	2,27	2,58
N=E/A	Impatto a valle	0,15	0,15
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	2,42	2,72
<b>Conto economico degli impieghi</b>			
a	Consumi intermedi	1.320	1.320
b	Consumi finali	550	550
c	Investimenti fissi lordi	774	774
d	Variazione delle scorte	115	115
e	Esportazioni	1.386	1.386
f=b+c+d+e	Impieghi finali	2.825	2.825
g	Totale impieghi	4.145	6.160
h=e/g	Coefficiente di esportazione (export/totale impieghi)	0,33	0,23
<b>Unità di lavoro</b>			
a	Ula dirette	12.545	12.545
b	Ula monte	9.477	9.477
c	Ula valle (2)	1.556	92.278
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	23.578	114.300

(segue)

(Segue Tab. 2.15)

<b>Misure di impatto</b>			
$e=b/a$	Impatto a monte	0,76	0,76
$f=c/a$	Impatto a valle	0,12	7,36
$g=1+e+f$	Moltiplicatore (a monte e a valle)	1,88	9,11
<b>Rapporti caratteristici</b>			
Prod/Ula dir.	Produzione ai p.b. per Ula (mgl euro correnti)	219,58	219,58
VA/Ula dir.	Valore aggiunto ai p.b. per Ula (mgl euro correnti)	67,91	67,91

- (1) Stima costruita a partire dai dati Ucina delle spese effettuate dai diportisti per posto barca (vedi nota metodologica)
- (2) Nel calcolo dell'impatto a valle con indotto si è tenuto in considerazione anche la spesa derivante dal turismo nautico
- (\*) Le risorse ai prezzi di mercato non corrispondono alla somma delle voci in quanto includono una voce residuale (F: "altro"), vedi nota metodologica.

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Ucina

Anche i principali indicatori di produttività sono in netto miglioramento. Il valore aggiunto per unità di lavoro risulta al 2017 pari a circa 67.900 euro, in aumento del 19,2% rispetto al 2015.

Le misure di impatto rivelano, inoltre, degli effetti moltiplicativi elevati anche rispetto al resto del *cluster* marittimo, derivanti per l'appunto dai buoni effetti di integrazione a monte e a valle cui si è fatto riferimento. Il moltiplicatore della produzione è 2,42, in linea con la media del *cluster*, che sale a 2,72 qualora si consideri anche l'indotto turistico.

Per quanto riguarda l'occupazione si registra un ottimo livello di integrazione con i settori a monte e a valle del processo produttivo. Il moltiplicatore di 1,88 è superiore rispetto alla media del *cluster* ed è secondo solo a quello della navalmeccanica e della pesca.

Considerando anche le unità di lavoro attivate grazie alla spesa dei diportisti, questo moltiplicatore sale addirittura fino a 9,11, il più alto in assoluto tra i settori considerati. È possibile, infatti, stimare il coinvolgimento di oltre 90mila addetti per una spesa pari a quasi 2 miliardi di euro l'anno che fa riferimento a due grandi categorie: le spese per la barca (comprendenti i servizi portuali, il carburante, l'acquisto di accessori e componenti per la barca, la manutenzione e l'alaggio) e le spese sul territorio (che comprendono i trasporti, la ristorazione, lo *shopping*, le attività di intrattenimento e la cultura).

I principali fornitori del settore nautico sono quelli responsabili per la produzione di mezzi di trasporto, di prodotti in metallo e macchinari, oltre alle attività metallurgiche (tab. 2.16). I principali clienti sono rappresentati, in larga misura, dallo stesso comparto della produzione di mezzi di trasporto, seguito poi dalla riparazione e installazione di macchine e apparecchiature e dai veicoli, rimorchi e semirimorchi (tab. 2.17). Come per la cantieristica, anche per la nautica i principali clienti e fornitori sono quasi i medesimi cantieri di produzione di imbarcazioni, ciò in quanto è diffusa la propensione



a ricorrere a sistemi di subfornitura. Raramente un singolo cantiere internalizza tutte le funzioni necessarie alla produzione, dovendo ricorrere pertanto ad altre imprese manifatturiere classificate nella branca “altri mezzi di trasporto”.

**Tab. 2.16 - Nautica da diporto: branche fornitrici di beni e servizi intermedi(\*), 2015**  
(val. %)

	val. %
Altri mezzi di trasporto	24,7
Prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti	10,7
Metalli	6,0
Servizi legali e contabilità; servizi di sedi sociali; servizi di consulenza in materia amministrativo-gestionale	4,5
Prodotti chimici	4,3
Servizi investigativi e di vigilanza; servizi di manutenzione degli edifici e del paesaggio; servizi amministrativi e di sostegno per le funzioni d'ufficio ed altri servizi di sostegno alle imprese	4,2
Servizi in materia di architettura e di ingegneria; servizi di sperimentazione e di analisi tecnica	4,1
Articoli in gomma e in materie plastiche	3,3
Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	3,1
Prodotti informatici, elettronici ed ottici	2,6
<i>Prime 10 branche fornitrici</i>	<i>67,4</i>
<i>Altre branche</i>	<i>32,6</i>
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>

(\*) Le branche fornitrici sono identificate attraverso i costi intermedi e la loro distribuzione nelle tavole *Use*

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

**Tab. 2.17 - Nautica da diporto: branche acquirenti di beni e servizi intermedi(\*), 2015**  
(val. %)

	val. %
Altri mezzi di trasporto	47,8
Servizi di riparazione e installazione di macchinari e apparecchi	10,4
Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	8,0
Servizi di trasporto aereo	7,7
Macchine ed apparecchi meccanici n.c.a.	7,1
Servizi di trasporto terrestre e di trasporto mediante condotte	3,4
Servizi legali e contabilità; servizi di sedi sociali; servizi di consulenza in materia amministrativo-gestionale	1,9
Servizi di magazzinaggio e di supporto per i trasporti	1,7
Pesci ed altri prodotti della pesca; prodotti dell'acquacoltura; servizi di supporto per la pesca	1,2
Metalli	1,1
<i>Prime 10 branche acquirenti</i>	<i>90,4</i>
<i>Altre branche</i>	<i>9,6</i>
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>

(\*) Le branche acquirenti sono identificate attraverso i costi di distribuzione applicati alla distribuzione degli impieghi nelle tavole *Use*

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

## *La pesca*

Il contributo del settore della pesca alla formazione di ricchezza e valore dell'intero *cluster* marittimo è sicuramente rilevante. Del totale del contributo al Pil dei comparti marittimi industriali manifatturieri e terziari, al 2017 la pesca - in flessione di 0,8 punti percentuali rispetto al 2015 - costituisce comunque il 15,9%. La situazione economica sostanzialmente ferma nel triennio ha portato questo settore a perdere delle posizioni rispetto ai comparti che sono stati in grado di crescere.

Il settore della pesca include anche gli allevamenti in mare e in laguna, la piscicoltura e l'acquacoltura e si discosta dell'intero settore 3 Ateco per l'esclusione delle attività fluviali e lacustri. Nel 2017 la pesca ha realizzato un valore della produzione di poco superiore a 1,7 miliardi di euro (tab. 2.18) sostanzialmente gli stessi (+0,1%) rispetto a quanto registrato nel 2015. Ad incidere notevolmente sulla formazione delle risorse ai prezzi di mercato è il valore relativo ai costi di distribuzione, pari a 2,6 miliardi, con un'incidenza molto elevata sulle altre dimensioni economiche e finanziarie prese in considerazione, il che testimonia la forte penetrazione del settore nei comparti a valle del processo produttivo. Com'è facile comprendere, la natura primaria di questo settore determina che i legami a monte siano meno determinanti nel processo produttivo rispetto a quelli delle altre branche del *cluster* marittimo. A testimonianza di ciò è il valore più contenuto, rispetto a quelli delle altre componenti, del rapporto tra costi intermedi e valore aggiunto (0,72). Di fondamentale importanza è invece l'impatto a valle del processo produttivo, che è dato dal rapporto tra costi di distribuzione e valore della produzione, e che per la pesca è sensibilmente più elevato (1,53) di quello degli altri componenti del *cluster* (oscillante tra 0,12 e 0,15 per i settori manifatturieri). La catena distributiva del settore della pesca assume per il comparto, dunque, un assoluto rilievo, in grado di influire sui livelli di efficienza del settore e quindi anche sui margini di guadagno. Per tali motivi, il moltiplicatore della produzione risulta elevato (2,87), il che equivale ad affermare che per ogni 100 euro di spesa aggiuntiva del settore vengono generati complessivamente 287 euro di nuova produzione nell'economia nazionale.

Andamenti simili si registrano anche per quanto riguarda il fronte occupazionale. Il moltiplicatore occupazionale è il secondo più alto tra quelli dei componenti del *cluster* marittimo, quando non si tengono in considerazione la quota di occupati a valle derivanti dal turismo crocieristico e nautico. Il valore del moltiplicatore pari a 2 indica che ad un incremento di 100 unità di lavoro nel settore della pesca corrisponde una crescita nell'economia italiana di 200 unità di lavoro.

Pur essendo elevato il grado di integrazione a valle, il valore aggiunto per unità di lavoro diretta risulta il più contenuto tra quello degli altri settori del *cluster* marittimo (35.450 euro).

Infine, per quanto riguarda l'intersezione tra il settore della pesca e le altre branche di attività fornitrici e acquirenti, sono i settori responsabili della produzione di carburanti insieme a quello della costruzione di altri mezzi di trasporto e alla produzione di prodotti alimentari a rappresentare quasi la metà

di tutti gli acquisti (tab. 2.19). Se il primo settore fornisce il carburante, gli altri due forniscono rispettivamente le barche e i pescherecci e i mangimi necessari per l'acquacoltura.

Le principali branche acquirenti del comparto della pesca sono le attività dei servizi di alloggio e di ristorazione, dunque alberghi e ristoranti, le industrie alimentari e i trasporti marittimi e per vie d'acqua (tab. 2.20).

**Tab. 2.18 - Pesca: risorse, impieghi e occupazione del settore, 2017 (milioni di euro correnti)**

<b>Conto economico delle risorse</b>		
A=B+C	Produzione ai prezzi base	1.708
B	Valore aggiunto ai prezzi base	993
C	Costi intermedi	715
D	Importazioni CIF	1.302
E	Costi di distribuzione	2.608
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato*	6.017
G-D	Contributo al pil	4.715
<b>Rapporti caratteristici</b>		
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto p.b.	0,72
I=B/A	Valore aggiunto p.b./produzione p.b.	0,58
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.p.b.)	0,42
K=D/G	Coefficiente di importazione (import/risorse p.m.)	0,22
<b>Misure di impatto</b>		
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	0,78
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	1,35
N=E/A	Impatto a valle	1,53
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	2,87
<b>Conto economico degli impieghi</b>		
a	Consumi intermedi	977
b	Consumi finali	4.716
c	Investimenti fissi lordi	60
d	Variazione delle scorte	5
e	Esportazioni	261
f=b+c+d+e	Impieghi finali	5.043
g	Totale impieghi	6.017
h=e/g	Coefficiente di esportazione (export/totale impieghi)	0,04
<b>Unità di lavoro</b>		
a	Ula dirette	28.019
b	Ula monte	2.989
c	Ula valle	24.993
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	56.001

segue

Segue Tab.2.18

---

<b>Misure di impatto</b>		
e=b/a	Impatto a monte	0,11
f=c/a	Impatto a valle	0,89
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	2,00
<b>Rapporti caratteristici</b>		
Prod/Ula dir.	Produzione ai p.b. per Ula (mgl euro correnti)	60,96
VA/Ula dir.	Valore aggiunto ai p.b. per Ula (mgl euro correnti)	35,45

---

(\*) Le risorse ai prezzi di mercato non corrispondono alla somma delle voci in quanto includono una voce residuale (F: "altro"), vedi nota metodologica.

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

**Tab. 2.19 - Pesca: branche fornitrici di beni e servizi intermedi (\*), 2015 (val.%)**

---

	val.%
Coke e prodotti petroliferi raffinati	15,6
Altri mezzi di trasporto	15,5
Prodotti alimentari, bevande e prodotti a base di tabacco	14,8
Prodotti tessili; articoli di abbigliamento; cuoio e relativi prodotti	11,1
Pesci ed altri prodotti della pesca; prodotti dell'acquacoltura; servizi di supporto per la pesca	4,6
Apparecchiature elettriche	3,8
Prodotti informatici, elettronici ed ottici	3,4
Prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti	3,1
Servizi connessi alle assicurazioni, alle riassicurazioni e ai fondi pensione, escluse le assicurazioni sociali obbligatorie	3,1
Prodotti chimici	2,8
<i>Prime 10 branche fornitrici</i>	<i>77,9</i>
<i>Altre branche</i>	<i>22,1</i>
Totale	100,0

---

(\*) Le branche fornitrici sono identificate attraverso i costi intermedi e la loro distribuzione nelle tavole *Use*

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

**Tab. 2.20 - Pesca: branche acquirenti di beni e servizi intermedi(\*), 2015 (val. %)**

	val. %
Servizi di alloggio e di ristorazione	52,7
Prodotti alimentari, bevande e prodotti a base di tabacco	13,4
Servizi di trasporto marittimo e per vie d'acqua	11,8
Prodotti chimici	4,6
Pesci ed altri prodotti della pesca; prodotti dell'acquacoltura; servizi di supporto per la pesca	3,5
Servizi di magazzinaggio e di supporto per i trasporti	2,2
Servizi sportivi e di intrattenimento e divertimento	1,9
Servizi sanitari	1,0
Servizi di pubblica amministrazione e difesa; servizi di assicurazione sociale obbligatoria	0,9
Servizi di assistenza residenziale; servizi di assistenza sociale non residenziale	0,8
<i>Prime 10 branche acquirenti</i>	<i>92,9</i>
<i>Altre branche</i>	<i>7,1</i>
Totale	100,0

(\*) Le branche acquirenti sono identificate attraverso i costi di distribuzione applicati alla distribuzione degli impieghi nelle tavole *Use*

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

## 2.3. Le attività dei soggetti istituzionali del *cluster* marittimo

### 2.3.1. L'impatto sul reddito e l'occupazione

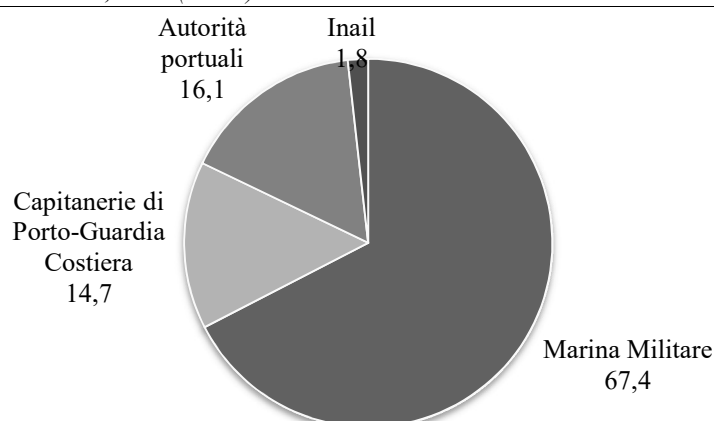
La seconda macro-componente del comparto marittimo è quella di tipo istituzionale, rappresentata da strutture di natura pubblica chiamate ad esercitare funzioni di gestione delle infrastrutture per il mare o, ancor più, funzioni di controllo, sicurezza e difesa delle coste e delle attività marittime, oltre che di assicurazione obbligatoria.

Le quattro componenti istituzionali sono: la Marina Militare italiana; il Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera; le Autorità portuali; il sistema assicurativo per gli infortuni sul lavoro dei marittimi. Per quanto riguarda quest'ultima componente si osserva, ma si specificherà meglio in seguito, che le funzioni dell'ex Ipsema, a partire dal luglio del 2010 sono gradualmente confluite nell'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (Inail). Il processo è terminato nel 2013 ed oggi la componente che si occupa della parte marittima è totalmente inglobata nella struttura organizzativa dell'Inail, soprattutto per quanto riguarda le unità di lavoro occupate in questa specifica attività che, quindi, risulta impossibile distinguere adeguatamente. Inoltre dal 2014 la gestione delle funzioni amministrative in materia di prestazioni per malattia e maternità con riferimento ai lavoratori assicurati presso l'ex Ipsema, in carico ad Ipsema prima e Inail in seguito, è tornata totalmente all'Inps (per un approfondimento si veda la nota metodologica).

Complessivamente, queste attività hanno fornito nel 2017 un contributo al Pil che sfiora i 4,7 miliardi di euro, in aumento di 6,4 punti percentuali rispetto al contributo fornito nel 2013. Considerando il *cluster* marittimo complessivamente, la macro-componente istituzionale fornisce in quota il 13,6% del contributo al Pil totale (comprendente cioè anche gli effetti generati dalle attività di turismo, crocieristico e nautico).

La parte più consistente di quello che potrebbe essere assimilato al valore della produzione è determinato dalla Marina Militare, che genera infatti il 67,4% dei 4,7 miliardi totali. Con un valore simile, sempre rispetto al contributo al Pil, si collocano le Autorità portuali e le Capitanerie di porto-Guardia costiera, rispettivamente al 16,1% e 14,7% della quota totale della macro-componente istituzionale. Il sistema assicurativo dei marittimi, per i cambiamenti già descritti, ha un ruolo sempre più limitato e nel 2017 è arrivato a pesare l'1,8% del *cluster* istituzionale complessivo (fig. 2.14).

**Fig. 2.14 -Distribuzione del valore della produzione per comparto del *cluster* marittimo istituzionale, 2017 (val.%)**



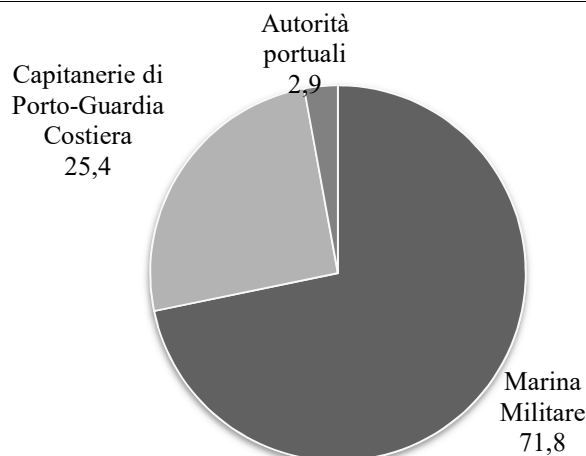
Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Ministero dell'Economia e delle Finanze, Guardia Costiera, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero della Difesa e Inail

Dal punto di vista occupazionale è ancora una volta la Marina Militare che si presenta come il settore predominante. Delle 42.408 unità di lavoro direttamente impiegate da questi settori quasi i tre quarti (71,8%) sono addetti della Marina (30.431). Seguono, nella composizione del *cluster* istituzionale le Capitanerie di porto-Guardia costiera (25,4%, pari a 10.753 ula dirette) e le Autorità portuali (2,9%, 1.224) (fig. 2.15). Per i motivi già illustrati non è possibile isolare con una precisione sufficiente il numero di unità di lavoro che, all'interno del personale Inail, si occupano dell'assicurazione obbligatoria antinfortunistica dei marittimi.

Pur non essendo attività produttive, e dunque non sottostando ai meccanismi economici in cui operano le imprese del *cluster* marittimo industriale, i comparti istituzionali offrono un servizio di utilità e di rilevanza pubblica. Questi servizi sono, infatti, evidentemente utilizzati da altri operatori del mercato e dunque sostengono il sistema produttivo (è il caso, ad esempio, degli ordini della Marina Militare e della Guardia costiera al settore della cantieristica navale o dei compiti di gestione e controllo del trasporto

marittimo, della pesca e delle attività portuali) e i livelli occupazionali dei diversi comparti.

**Fig. 2.15 - Distribuzione delle unità di lavoro dirette per comparto del cluster marittimo istituzionale, 2017 (val.%)**

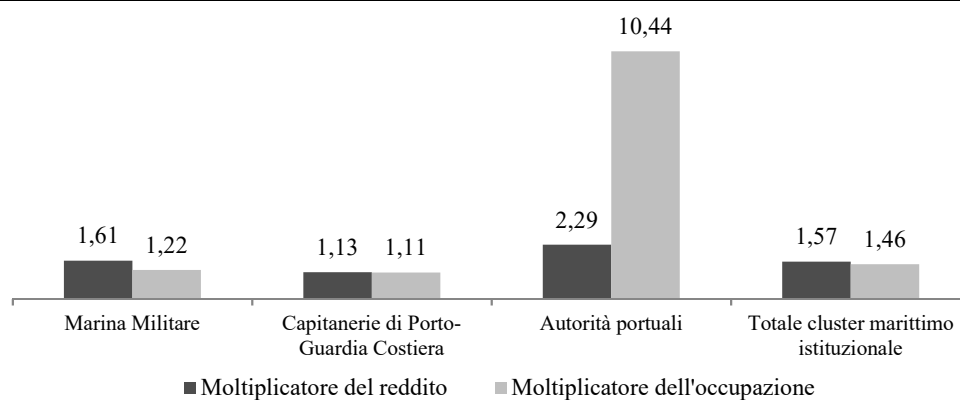


Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Ministero dell'Economia e delle Finanze, Guardia Costiera, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero della Difesa

Tra tutte le componenti del macro-settore istituzionale, sono le attività delle Autorità portuali quelle che producono percentualmente i maggiori effetti indotti; ad evidenziarlo sono i valori elevati dei moltiplicatori del reddito e dell'occupazione. Le caratteristiche intrinseche di questo settore, cioè le molteplici connessioni di queste strutture con l'intero sistema economico nazionale, determinano un moltiplicatore del reddito pari a 2,29 e un moltiplicatore dell'occupazione pari a 10,44, i più alti dell'intero comparto istituzionale. Ciò non meraviglia vista la quantità di figure professionali che gravitano nei porti italiani e dato il ruolo di coordinamento che le Autorità portuali sono chiamate a svolgere.

Su valori più contenuti si collocano le altre componenti istituzionali qui considerate (fig. 2.16).

**Fig. 2.16 - Moltiplicatori del reddito e dell'occupazione del cluster marittimo italiano, 2017**



Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Ministero dell'Economia e delle Finanze, Guardia Costiera, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero della Difesa

### 2.3.2. Il conto economico delle attività istituzionali

Di seguito i valori e le stime del conto economico delle attività appartenenti al *cluster* istituzionale italiano (tab. 2.21).

**Tab. 2.21 - Totale *cluster* istituzionale: risorse, impieghi e occupazione del settore, 2015-2017 (milioni di euro correnti)**

		2017
<b>Conto economico delle risorse</b>		
A=B+C	Produzione ai prezzi base	4.663
B	Valore aggiunto ai prezzi base	2.881
C	Costi intermedi	1.698
D	Importazioni CIF	
E	Costi di distribuzione	
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato (*)	4.663
G-D	Contributo al pil	4.663
<b>Rapporti caratteristici</b>		
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto p.b.	0,59
I=B/A	Valore aggiunto p.b./produzione p.b.	0,62
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.p.b.)	0,36
K=D/G	Coefficiente di importazione (import/risorse p.m.)	-
<b>Misure di impatto</b>		
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	1,00
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	1,57
N=E/A	Impatto a valle	-
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	1,57
<b>Conto economico degli impieghi</b>		
a	Consumi intermedi	
b	Consumi finali	4.580
c	Investimenti fissi lordi	
d	Variazione delle scorte	
e	Esportazioni	
f=b+c+d+e	Impieghi finali	4.580
g	Totale impieghi	4.580
h=e/g	Coefficiente di esportazione (export/totale impieghi)	
<b>Unità di lavoro</b>		
a	Ula dirette	42.408
b	Ula monte	19.468
c	Ula valle	
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	61.876
<b>Misure di impatto</b>		
e=b/a	Impatto a monte	0,46
f=c/a	Impatto a valle	-
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	1,46
<b>Rapporti caratteristici</b>		
Prod/Ula dir.	Produzione ai p.b. per Ula (mgl euro correnti)	109,96
VA/Ula dir.	Valore aggiunto ai p.b. per Ula (mgl euro correnti)	67,94

(\*) Le risorse ai prezzi di mercato non corrispondono alla somma delle voci in quanto includono una voce residuale (F: "altro"), vedi nota metodologica.

Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Ministero dell'Economia e delle Finanze, Guardia Costiera, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero della Difesa



## Appendice metodologica

### Premessa

È necessario specificare la non piena confrontabilità dei dati nelle varie edizioni dei rapporti a causa delle modifiche effettuate negli anni alle unità di aggregazione (settori Ateco, ora Ateco 2007), ai metodi di stima utilizzati per la costruzione del sistema di tavole *input-output*, alla classificazione Nace (ora Nace Rev.2) e alle revisioni dei dati di contabilità nazionale. È necessario quindi usare cautela nei confronti longitudinali tra dati.

### Lo schema contabile utilizzato

Per l'elaborazione delle stime si è utilizzato lo schema del *Conto delle risorse e degli impieghi*. Questo schema raffronta, per l'intera economia nazionale suddivisa in branche (è stata utilizzata la suddivisione a 63 branche Nace Rev. 2), le entrate (prodotto interno lordo e importazioni) e le uscite di beni e servizi (consumi intermedi, consumi finali, investimenti fissi lordi, variazione delle scorte ed esportazioni). Trattandosi di un conto d'equilibrio, non origina alcun saldo.

Per la valutazione analitica del grado di integrazione a monte e a valle del processo di produzione dei beni e servizi dei settori considerati si è proceduto ad una duplice distinzione. Per la valutazione dell'integrazione a *monte*, attraverso i costi intermedi, si sono analizzati i settori che forniscono i beni e i servizi necessari alla produzione, mentre per la valutazione dell'integrazione a *valle* si è tenuto conto delle attività economiche che collocano i beni e i servizi sul mercato, quantificate dai margini del commercio e dei trasporti.

### Schema contabile adottato

RISORSE (OFFERTA)		IMPIEGHI (DOMANDA)	
P R O D U Z I O N E	Costi intermedi	C O N S U M I	Consumi intermedi
	Valore aggiunto		Consumi finali (delle famiglie e collettivi)
	Costi di distribuzione	Investimenti fissi lordi	
	Altro: imposte nette	Variazione delle scorte	
	Importazioni	Esportazioni	
	P I L		

Fonte: Censis, 2006

## Le Unità di lavoro (Ula)

Oltre alla ricostruzione dei conti economici, altro obiettivo della ricerca è quello della valutazione delle *Unità di lavoro* coinvolte nelle attività economiche marittime (indicate nel seguito con Ula). Al fine di operare al meglio tale valutazione le Ula sono state distinte in:

- *Ula dirette*: unità di lavoro direttamente utilizzate nella produzione dei beni e servizi dei settori considerati;
- *Ula a monte*: unità di lavoro impiegate nelle produzioni a monte dei processi produttivi;
- *Ula a valle*: unità di lavoro utilizzate nelle attività economiche a valle.

Tale distinzione consente di valutare, questa volta in termini del fattore lavoro, il grado di integrazione e la capacità d'impatto dell'economia del mare nei confronti dell'intera economia nazionale. Da un punto di vista metodologico, tale stima è stata effettuata associando la produttività per Ula - a monte - ai costi intermedi, e - a valle - ai costi di distribuzione.

### Grado di integrazione e capacità d'impatto dell'economia marittima nei confronti dell'economia nazionale

PRODUZIONE DI BENI E SERVIZI A MONTE DELLE ATTIVITA' MARITTIME (branche fornitrici)	⇒	ULA A MONTE	U L A  T O T A L I
PRODUZIONE DI BENI E SERVIZI DELLE ATTIVITA' MARITTIME	⇒	ULA DIRETTE	
PRODUZIONE DI BENI E SERVIZI A VALLE DELLE ATTIVITA' MARITTIME (branche di trasformazione e distribuzione)	⇒	ULA A VALLE	

Le Ula dirette sono le unità di lavoro direttamente utilizzate dal settore. I valori per ciascuna branca di attività economica delle Ula provengono dai dati di contabilità nazionale sull'occupazione interna (Conti nazionali, edizione di settembre 2019) relativi agli anni 2015 e 2017. Tutti i valori sono stati considerati in quota parte di ciascuna branca di attività economica afferente a ciascun settore del *cluster* industriale, secondo lo schema di pesi della tavola 1. Ciascun peso è determinato dall'incidenza degli addetti del settore dell'economia del mare rispetto alla branca di appartenenza, calcolato a partire dai dati di fonte Istat degli addetti dell'Archivio Asia al 2016 e dalle precedenti edizioni del Rapporto, ad eccezione della settore della pesca, i cui dati risalgono ai valori censuari. Per il settore pesca (branca 3, Ateco 2007), ad esempio, si è avuto modo di constatare come la quasi totalità degli addetti (e delle imprese) sul territorio italiano faccia riferimento ad attività marittime. In questo caso, attraverso i dati censuari, si è pervenuti ad un fattore di ponderazione pari al 95,63% dell'intera branca 3 (Pesca) che è stato poi utilizzato per calcolare la quota di Ula e di produzione del settore pesca marittima. Solo il settore relativo al trasporto marittimo viene considerato per intero rispetto alla branca di appartenenza (branca 50 "Trasporto marittimo e per vie d'acqua", Ateco 2007), in quanto l'attività relativa al trasporto per vie d'acqua interne è residuale.

La strada seguita, sebbene metodologicamente corretta e validata in termini di coerenza dalle stime ottenute, presenta comunque dei limiti che è bene evidenziare. Con questa procedura infatti si è ragionevolmente ipotizzato che le produttività dei settori considerati siano

analoghe a quelle riportate dai conti nazionali, i quali invece sono per gruppi di attività più vasti.

In particolare, in prima analisi si è dovuto ipotizzare che la produttività di

- “Fabbricazione di altri mezzi di trasporto” sia uguale a quella della cantieristica mercantile e della nautica da diporto;
- “Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti” sia uguale a quella di Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti relativa al settore marittimo;
- “Attività di servizi delle agenzie di viaggio, dei tour operator e servizi di prenotazione e attività connesse” sia uguale a quella Attività di servizi delle agenzie di viaggio, dei tour operator e servizi di prenotazione e attività connesse relative al settore marittimo.

Per le Ula a monte e a valle al 2015 la stima è stata effettuata associando ai costi intermedi e ai margini di commercio e trasporto la distribuzione dei costi intermedi e dei costi di distribuzione di ciascun settore componente i comparti del *cluster* industriale (opportunosamente pesato secondo i fattori di ponderazione di tavola 1) e la produttività per Ula disponibile dai conti economici nazionali. La stima dei valori al 2017 è stata effettuata ipotizzando la stabilità dei rapporti strutturali osservati nel 2015 nei confronti delle Ula dirette. Per il calcolo delle Ula a monte e a valle del totale del *cluster* industriale è stata aggiunta una stima delle Ula al netto delle duplicazioni.

### **Metodologia per il conto economico delle risorse e degli impieghi**

Tecnicamente la ricostruzione del conto economico delle risorse e degli impieghi è avvenuta utilizzando il *Sistema di tavole input-output*, nello specifico le tavole degli risorse (*supply*) e degli impieghi (*use*) dell'anno 2015 (pubblicate nel gennaio del 2019).

Per ricostruire l'economia del mare, relativamente al *cluster* industriale, si è quindi fatto riferimento alle seguenti branche del codice Ateco 2007:

- Brancha 3, “Pesca e acquacoltura”, per il settore della pesca;
- Brancha 30, “Fabbricazione di altri mezzi da trasporto”, per il settore della cantieristica navale e per gran parte di quello della nautica da diporto;
- Brancha 33, “Riparazione ed installazione di macchine ed apparecchiature”, per il settore della cantieristica navale;
- Brancha 38, “Attività di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti; recupero dei materiali”, per il settore della cantieristica navale;
- Brancha 50, “Trasporto marittimo e per vie d'acqua”, per il settore dei trasporti marittimi;
- Brancha 52, “Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti”, per il settore della logistica portuale e attività ausiliarie ai trasporti marittimi;
- Brancha 79, “Attività di servizi delle agenzie di viaggio, dei tour operator e servizi di prenotazione e attività connesse”, per il settore della logistica portuale e attività ausiliarie ai trasporti marittimi;

La corrispondenza tra le branche Ateco 2007 utilizzate e la classificazione Nace Rev. 2 a 63 classi (dati del *Sistema di tavole input-output* dell'anno 2015) è riportata in tabella 1, con i relativi pesi dei settori del *cluster* industriale che come già specificato, fatta eccezione per quella dei trasporti marittimi e per vie d'acqua, non coincidono esattamente con le branche Ateco e Nace Rev.2:

**Tavola 1 – Settori del *cluster* industriale e loro pesi per branche afferenti**

Settore del <i>cluster</i> industriale	Peso del settore sulla branca	Sistema tavole <i>input-output</i> (Nace Rev. 2 63 branche)		Contabilità nazionale (Ateco 2007)	
Pesca e acquacoltura	<b>95,63%</b>	v03	Pesca e acquicoltura	A03	Pesca e acquicoltura
Trasporti marittimi	<b>100,00%</b>	v50	Trasporti marittimi e per vie d'acqua	H50	Trasporti marittimi e per vie d'acqua
Nautica da diporto (*)	<b>7,54%</b>	v30	Fabbricazione di altri mezzi di trasporto	C30	Fabbricazione di altri mezzi di trasporto
Industria navalmecanica	<b>17,50%</b>	v30	Fabbricazione di altri mezzi di trasporto	C30	Fabbricazione di altri mezzi di trasporto
	<b>5,70%</b>	v33	Riparazione e installazione di macchine e apparecchiature	C33	Riparazione e installazione di macchine e apparecchiature
	<b>0,0227%</b>	v37-v39	Gestione delle reti fognarie; attività di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti; recupero dei materiali; attività di risanamento e altri servizi di gestione dei rifiuti	E37T39	Gestione delle reti fognarie, attività di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti, recupero dei materiali, attività di risanamento e altri servizi di gestione dei rifiuti
Logistica portuale e altre attività ausiliarie del trasporto marittimo	<b>8,41%</b>	v52	Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	H52	Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti
	<b>5,00%</b>	v79	Attività dei servizi delle agenzie di viaggio, dei tour operator e servizi di prenotazione e attività correlate	N79	Attività dei servizi delle agenzie di viaggio, dei tour operator e servizi di prenotazione e attività correlate

(\*) I dati di accessori e motori sono considerati a parte, interamente presi dalla pubblicazione Ucina, *La nautica in cifre*

Se la branca relativa alle attività di pesca e acquacoltura ha dovuto subire, come già detto, una ponderazione per escludere le attività relative alla pesca lacustre e di fiume (fattore di ponderazione 95,63%), per altri settori del *cluster* industriale la procedura è stata più complessa.

In particolare, le attività legate al settore marittimo della branca “Fabbricazione di altri mezzi da trasporto” è stata scomposta in due parti, a causa della diversa natura e valenza dell’industria navalmeccanica (con una quota del 17,50% sull’intera branca, pari all’incidenza della sotto-branca Ateco 2007 30.11 “Costruzione di navi e di strutture galleggianti”) e della navtica da diporto (con una quota del 7,54%, pari all’incidenza della sotto-branca Ateco 2007 30.12 “Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive”). Inoltre per quest’ultima si è dovuto tenere conto anche della produzione di parti staccate, accessori e motori, la cui stima è stata ottenuta utilizzando informazioni desunte dalle pubblicazioni “*La nautica in cifre*” di Ucina. Inoltre per la navtica da diporto è stata effettuata una duplice stima: la prima tiene conto soltanto della produzione di imbarcazioni da diporto, comprensiva della produzione di accessori e motori, mentre la seconda anche dell’indotto derivante dal turismo nautico, ovvero dal valore dei consumi turistici generati dalla pratica diportistica (vedi Stima dell’indotto turistico). Per l’industria navalmeccanica è stata utilizzata anche una quota di altre due branche Ateco: una relativa alla branca “Riparazione, manutenzione ed installazione di macchinari e apparecchiature” e specificamente la sotto-branca Ateco 2007 33.15.0 “Riparazione e manutenzione di navi commerciali e imbarcazioni da diporto (esclusi i loro motori)”; la seconda relativa alle “Attività di raccolta, trattamento e smaltimento di rifiuti; recupero di materiali” e specificamente la sotto-branca Ateco 2007 38.31.2 relativa ai “Cantieri di demolizione navali”. Le quote calcolate sul numero degli addetti nella sotto-branca calcolate a partire dai dati Istat, sono del 5,70% e dello 0,0227% rispettivamente.

I dati dei cantieri navali per il 2015 e 2017, componente dell’industria navalmeccanica, sono di fonte Fincantieri S.p.A.

Per la logistica portuale e attività ausiliarie ai trasporti marittimi si è partiti dalle branche “Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti” e “Attività di servizi delle agenzie di viaggio, dei tour operator e servizi di prenotazione e attività connesse”. La quota del settore del *cluster* sulla prima branca deriva da quattro sotto-componenti: “attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d’acqua” (codice 52.22) e “movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali” (codice 52.24.2), considerate entrambe al 100%, “magazzinaggio e custodia” (codice 52.1) la cui componente attribuita al *cluster* è del 17,1%, basato su stime delle edizioni precedenti, e la voce residuale delle “altre attività di supporto connesse ai trasporti” (codice 52.29) che include le “attività di spedizionieri e agenzie di operazione doganale” e “intermediari dei trasporti” stimata concorrente per una quota pari all’1%. Queste quattro componenti portano ad una incidenza della logistica portuale e attività ausiliarie ai trasporti marittimi sul settore del “Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti” dell’8,41%. Per quanto riguarda invece le “Attività di servizi delle agenzie di viaggio, dei tour operator e servizi di prenotazione e attività connesse”, che confluiscono anch’esse nel settore logistica portuale e attività ausiliarie ai trasporti marittimi, la quota sul totale delle attività rimane invariata rispetto a quelle passate (5%).

I trasporti marittimi sono l’unico settore del *cluster* industriale preso al 100% della branca corrispondente. Come per la nautica da diporto è stata effettuata una duplice stima: la prima tiene conto soltanto dei trasporti marittimi, mentre la seconda anche dell’indotto derivante dal turismo crocieristico (vedi Stima dell’indotto turistico).

Per le voci di interesse non direttamente desumibili da fonti statistiche ufficiali, si è proceduti alla loro stima. In taluni casi, come ad esempio per il *valore aggiunto ai prezzi base* e per i *costi intermedi*, le stime sono state effettuate sulla base di dati settoriali forniti dalle principali associazioni di categoria. In altri casi invece, come ad esempio per i *costi di distribuzione* nel conto delle risorse e per i *consumi intermedi* in quello degli impieghi, la stima è stata effettuata ipotizzando la stabilità di rapporti strutturali osservati in passato (rispettivamente nei confronti della produzione, per il lato delle risorse e degli impieghi finali meno le esportazioni, per il lato degli impieghi) o utilizzando informazioni sui rispettivi tassi di crescita.

### **Stima dell'indotto turistico**

Per la stima della spesa dei crocieristi vengono considerati i dati di fonte Clia (*Cruise Line International Association*). Nel dettaglio vengono considerate le spese nei porti di partenza e di transito italiani e le spese dell'equipaggio nei porti di transito italiani ponderate per il numero di membri dell'equipaggio e i passeggeri (quasi 10 milioni nel 2017); sono escluse le spese per il viaggio aereo. In Italia, la stima della spesa media per passeggero è di 60,2 euro nel 2015 e 62,2 euro nel 2017. Dalla stessa fonte viene preso il dato delle Ula a valle per l'indotto crocieristico aggiunto alle Ula a valle del trasporto marittimo con indotto crocieristico.

Per la stima della spesa dei diportisti viene considerato il dato al 2012 della spesa diportistica per posto barca stimato dall'Ucina, attualizzato a prezzi 2015 e 2017, e moltiplicato per il dato del Ministero dei Trasporti del numero di posti barca per gli stessi anni.

### **Stima del cluster istituzionale**

Il *cluster* istituzionale si compone dei settori Marina Militare, Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, Autorità Portuali ed Inail (solo in forma residuale, vedi di seguito). Per considerare nell'analisi questi "comparti", come nei precedenti rapporti, si è dovuto fare uno sforzo concettuale e tecnico per rendere omogenei e confrontabili tali stime con quelle del *cluster* industriale. Inoltre, non trattandosi di settori in senso stretto, ovvero di attività che producono beni e servizi destinati alla vendita sul mercato, le stime vanno interpretate solo come un tentativo di quantificare in termini monetari il contributo di questi "settori" al complesso delle attività dell'economia del mare italiana.

Per i comparti del *cluster* istituzionale le importazioni e i costi di distribuzione sono nulli. Le risorse ai prezzi di mercato quindi saranno assimilabili alla produzione ai prezzi base. La "produzione" viene ripartita tra il valore aggiunto, assimilabile alle spese di esercizio e di personale, e i costi intermedi, interpretabili come le spese di ammodernamento e rinnovamento, ossia di investimento.

Come specificato nel precedente rapporto, nel mese di luglio del 2010 l'Ipsema è stato soppresso e incorporato nell'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (Inail). Tale soppressione si è configurata come un processo conclusosi totalmente nel 2013. Per tale motivo nella precedente edizione di questa pubblicazione è stato ancora possibile reperire alcuni dati precisi sul comparto marittimo relativamente al sistema previdenziale ed assicurativo, con qualche difficoltà nell'individuare le voci specifiche nel bilancio dell'Ente. Successivamente però, il decreto legge 28 giugno 2013, n. 76, convertito dalla legge 9 agosto 2013, n. 99, ha previsto la gestione diretta da parte dell'Inps, a decorrere dal 1° gennaio 2014, delle funzioni amministrative in materia di prestazioni per malattia e maternità con riferimento ai lavoratori assicurati presso l'ex Ipsema, lasciando in capo all'Inail le funzioni relative all'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali. Per suddetti motivi non è più possibile considerare il comparto del *cluster* istituzionale relativo al sistema previdenziale ed assicurativo.

Per questa edizione si è però deciso di includere una quota solo nella produzione ai prezzi base (e nelle risorse ai prezzi di mercato) relativa alla voce residua delle coperture assicurative contro gli infortuni e le malattie professionali, unico dato disponibile. All'interno della produzione ai prezzi base sono considerate le seguenti voci desunte dal conto economico dell'Inail relativo al settore navigazione: i proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e/o servizi, le spese per l'acquisto di beni e servizi, le spese per godimento di beni di terzi, i proventi ed oneri finanziari e i proventi ed oneri straordinari. Dal punto di vista occupazionale non è più possibile compiere un conteggio delle unità di lavoro direttamente impiegate in Inail solo per questo comparto.

## **Lista completa delle fonti utilizzate**

### Cluster industriale

- *Sistema di tavole input-output, anni 2010-2015, pubblicato il 4 gennaio 2019, Istat;*
- *Conti e aggregati economici nazionali annuali, edizione settembre 2019, Istat. Disponibile su < <http://dati.istat.it> > (ultimo accesso: 27 settembre 2019);*
- *Coeweb-Statistiche del commercio estero. Interscambio commerciale in valore per Classi Ateco 2007, Istat. Disponibile su < <https://www.coeweb.istat.it> > (ultimo accesso: 2 ottobre 2019);*
- *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015, Cruise Line International Association;*
- *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2017, Cruise Line International Association;*
- *Relazione del Consiglio all'Assemblea dei soci sul 2015, Confitarma;*
- *Relazione del Consiglio all'Assemblea dei soci sul 2017, Confitarma;*
- *Fincantieri S.p.A, dati per gli anni 2015 e 2017;*
- *Rapporto sul turismo nautico 2014, Ucina;*
- *La nautica in cifre, analisi del mercato per l'anno 2015, Ucina;*
- *La nautica in cifre, analisi del mercato per l'anno 2017, Ucina;*
- *Il Diporto Nautico in Italia anno 2018, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;*

### Cluster istituzionale

- *Nota integrativa al rendiconto generale dello Stato per l'anno 2015 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato;*
- *Nota integrativa al rendiconto generale dello Stato per l'anno 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato*
- *Conto Annuale Certificato 2017, Capitanerie di Porto-Guardia Costiera;*
- *Relazione annuale sull'attività delle Autorità portuali, anni 2015 e 2017, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;*
- *Documento programmatico pluriennale per la Difesa per il triennio 2016-2018, Ministero della Difesa;*
- *Documento programmatico pluriennale per la Difesa per il triennio 2017-2019, Ministero della Difesa;*
- *Conto Consuntivo 2015, Inail;*
- *Conto Consuntivo 2017, Inail.*

## Glossario dei termini economici utilizzati

### *Aggregati del conto economico delle risorse*

- *Valore aggiunto ai prezzi base*: valore della retribuzione dei fattori produttivi e degli ammortamenti; comprende i salari, gli stipendi, i contributi sociali e gli altri redditi.
- *Costi intermedi*: valore dei consumi intermedi di beni e servizi necessari alla produzione e forniti da unità produttive di altre branche.
- *Produzione ai prezzi base*: somma del valore aggiunto ai prezzi base e dei costi intermedi.
- *Importazioni*: valore dei beni e servizi acquistati da unità non residenti. Valutate al prezzo CIF (*Cost, Insurance and Freight*, ovvero costo, assicurazione e nolo) comprendono il valore FOB (*Free on Board*, ovvero franco a bordo), le spese di trasporto e quelle assicurative tra la frontiera del paese esportatore e quella del paese importatore.
- *Costi di distribuzione*: rappresentano l'incremento di valore delle risorse dovuto alla loro collocazione sul mercato. Comprendono i margini di commercio e quelli di trasporto.
- *Risorse ai prezzi di mercato*: valore complessivo dei beni e servizi generati dalla branca (include la voce "Altro" qui di seguito specificata).
- *Altro*: comprende le imposte nette sulla produzione, ovvero le imposte indirette meno i contributi, le imposte sulle importazioni e l'IVA gravante sulle risorse.
- *PIL ai prezzi di mercato*: rappresenta il risultato finale dell'attività di produzione delle unità residenti. È quindi ottenuto sottraendo le importazioni alle risorse ai prezzi di mercato.

### *Aggregati del conto economico degli impieghi*

- *Consumi intermedi*: valore dei beni e servizi venduti ad altre branche per essere utilizzati nei propri processi produttivi.
- *Consumi finali*: valore dei beni e servizi impiegati per soddisfare direttamente i bisogni umani, siano essi individuali (consumi delle famiglie) o collettivi (consumi delle P.A. e delle istituzioni sociali varie).
- *Investimenti fissi lordi*: valore dei beni durevoli acquistati (compreso quello dei servizi in essi incorporati) per essere utilizzati nel ciclo produttivo nel corso di un periodo superiore ad un anno.
- *Variazione delle scorte*: variazione del valore delle giacenze di prodotti finiti, di prodotti in corso di lavorazione e di materie prime tra l'inizio e la fine del periodo.
- *Esportazioni*: valore dei beni e servizi venduti ad unità non residenti. Esse sono valutate al prezzo FOB (*Free on Board*) che corrisponde al prezzo di mercato alla frontiera del paese esportatore.
- *Impieghi finali*: valore dei beni e servizi prodotti, non reimpiegati nel processo produttivo, e destinato pertanto ai consumi finali, agli investimenti, alle scorte e alle esportazioni.
- *Totale impieghi*: somma dei consumi (finali e intermedi), degli investimenti fissi lordi, delle variazioni delle scorte e delle esportazioni.
- È bene ricordare che il valore degli impieghi totali coincide con quello delle risorse ai prezzi di mercato. In contabilità nazionale infatti l'identità fra risorse e impieghi viene indicata come *conto delle risorse e degli impieghi*, il quale essendo un conto di equilibrio pertanto non genera alcun saldo.



### **Rapporti caratteristici del conto delle risorse e degli impieghi**

- *Costi intermedi / valore aggiunto al costo dei fattori*: si tratta del rapporto tra le due componenti della produzione al costo dei fattori. Pertanto, risulta tanto maggiore quanto più la branca necessita di beni e servizi delle altre branche. Risulta funzione diretta del grado di integrazione della branca a monte del processo produttivo.
- *Valore aggiunto al costo dei fattori / produzione al costo dei fattori*: è un rapporto di composizione che misura l'autonomia del processo di produzione della branca dalle altre a monte. È quindi funzione inversa del grado di integrazione a monte.
- *Coefficiente tecnico*: è il rapporto tra i costi intermedi e la produzione al costo dei fattori ed è quindi il rapporto di composizione complementare a quello precedente. Risulta l'indicatore tipico del grado di integrazione della branca con le altre a monte del processo produttivo.
- *Coefficiente di importazione*: rapporto tra le importazioni e le risorse ai prezzi di mercato. Indica il grado di dipendenza dall'estero della branca.
- *Coefficiente di esportazione*: rapporto tra le esportazioni e il totale degli impieghi (il quale, come già detto, coincide con le risorse ai prezzi di mercato). Indica la vocazione all'*export* della branca, ovvero l'importanza relativa della domanda estera.

### **Misure di impatto del reddito prodotto**

- *Impatto diretto sulla produzione*: è il complemento a uno del coefficiente di importazione. Indica l'aumento di produzione interna che deriva da un euro di domanda aggiuntiva finale. Ad esempio un valore pari a 1 indica che un incremento unitario della domanda del bene genera un incremento unitario della produzione del settore. Qualora tale valore sia invece pari a 0,8 indica che un incremento unitario di domanda è in grado di generare un aumento della produzione pari a 0,80 euro; in questo la dipendenza dall'estero è limitata (0,2).
- *Impatto totale sulla produzione*: è il rapporto tra il precedente indicatore di impatto diretto e il complemento ad uno del coefficiente tecnico. Indica l'aumento di produzione *interna* che deriva da un euro di domanda aggiuntiva finale, considerando sia quella del settore che quella di tutte le altre branche a monte; esso quindi è il "moltiplicatore a monte" del settore (ovvero la somma dell'impatto diretto e di quello a monte). Ad esempio, un valore pari a 1,5 indica che un aumento di un euro di domanda consentirà un aumento della produzione nazionale di 1,50 euro, che si ripartirà tra il settore che lo ha stimolato e tutte le branche che forniscono beni e servizi necessari alla sua produzione.
- *Impatto a valle*: è il rapporto fra i costi di distribuzione e la produzione al costo dei fattori. Indica l'aumento di produzione nelle branche a valle (tipicamente trasporti e commercio, ma anche tutte quelle che possono trasformare o conservare il prodotto). Misura l'aumento di produzione delle branche distributrici che deriva da un euro di domanda aggiuntiva finale. Un valore pari a 0,6 indica che 100 euro di produzione domandata in più mettono in moto a valle 60 euro.
- *Moltiplicatore del reddito prodotto*: si tratta del coefficiente di impatto a monte e a valle. Indica pertanto l'aumento di produzione delle branche a monte e a valle dei processi produttivi che deriva da un euro di domanda aggiuntiva finale. Un valore pari a 2 indica che un aumento di un euro dei consumi delle famiglie, o delle esportazioni, o ancora di un nuovo investimento provoca complessivamente - a monte e a valle - nella branca un incremento di 2,00 euro.

### ***Misure di impatto delle Ula***

- *Impatto a monte*: rapporto tra le Ula a monte e le Ula dirette. Indica il numero di Ula che corrispondono nei cicli produttivi a monte del settore, per ogni Ula utilizzata direttamente nel settore.
- *Impatto a valle*: rapporto tra le Ula a valle e le Ula dirette. Indica il numero di Ula che corrispondono a valle del settore, per ogni Ula utilizzata direttamente nel settore.
- *Moltiplicatore delle Ula*: si tratta del coefficiente di impatto a monte e a valle. Indica, quale potrebbe essere, a parità di produttività del lavoro, l'incremento complessivo di Ula, a monte e a valle, generato da un aumento di una Ula diretta, derivante a sua volta da un aumento della domanda.

### ***Rapporti caratteristici delle Ula***

- *Produzione al costo dei fattori per addetto*: rapporto fra la produzione al costo dei fattori e le Ula dirette. È una misura della produttività del lavoro che quantifica (in migliaia di euro) la produzione media per ogni Ula diretta. Ad esempio, un valore pari a 200 indica che ogni Ula mediamente produce 200.000 euro all'anno.
- *Valore aggiunto al costo dei fattori per addetto*: rapporto fra il valore aggiunto al costo dei fattori e le Ula dirette. È anche questa una misura della produttività del lavoro che quantifica (in migliaia di euro) il valore aggiunto medio per ogni Ula diretta. Un valore pari a 100 indica che ogni Ula mediamente genera valore aggiunto per 100.000 euro all'anno.

## Dettaglio delle componenti del *cluster* marittimo industriale

Per la definizione del settore dei trasporti marittimi sono state considerate le attività comprese nei seguenti codici Ateco 2007

Area Ateco	Categoria Ateco di appartenenza del <i>cluster</i>	Descrizione classificazione Ateco
50		TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA
	50.1	TRASPORTO MARITTIMO E COSTIERO DI PASSEGGERI
	50.10	Trasporto marittimo e costiero di passeggeri
	50.10.0	Trasporto marittimo e costiero di passeggeri Questa classe comprende: - trasporto di linea e non, di passeggeri su natanti progettati per navigare in mare aperto e in acque costiere: servizi di trasporto su motonavi da escursione, da crociera o natanti panoramici, servizi di trasporto su traghetti, lance-taxi eccetera - noleggio di natanti da diporto con equipaggio per trasporto in mare aperto e in acque costiere (ad esempio escursioni, con attività di pesca a bordo) Dalla classe 50.10 sono escluse: - trasporto marittimo di merci, cfr. 50.20 - trasporto mediante rimorchiatori, chiatte, piattaforme petrolifere, cfr. 50.20 - servizi di ristorazione e bar a bordo dei natanti, se effettuati da altre imprese, cfr. 56.10, 56.30 - noleggio di natanti da diporto e yacht senza equipaggio, cfr. 77.21 - noleggio di imbarcazioni e natanti adibiti ad operazioni commerciali senza equipaggio, cfr. 77.34 - gestione di case da gioco galleggianti, cfr. 92.00
	50.2	TRASPORTO MARITTIMO E COSTIERO DI MERCI
	50.20	Trasporto marittimo e costiero di merci
	50.20.0	Trasporto marittimo e costiero di merci Questa classe comprende: - trasporto, di linea e non, di merci in mare aperto e in acque costiere - trasporto, mediante rimorchiatori o spintori, di chiatte, piattaforme petrolifere eccetera - noleggio di imbarcazioni con equipaggio per il trasporto di merci marittimo e costiero Dalla classe 50.20 sono escluse: - magazzinaggio delle merci, cfr. 52.10 - attività portuali ed altre attività ausiliarie quali attracco, pilotaggio, segnalazione marittima, recupero marittimo, cfr. 52.22 - movimentazione merci, cfr. 52.24 - noleggio di natanti adibiti ad operazioni commerciali senza equipaggio, cfr. 77.34
		<i>Segue</i>
	50.3	TRASPORTO DI PASSEGGERI PER VIE D'ACQUA INTERNE
	50.30	Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne
	50.30.0	Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne (inclusi i trasporti lagunari) Questa classe comprende: - trasporto di passeggeri lungo fiumi, canali, laghi ed altre vie d'acqua interne, inclusi bacini portuali e moli interni - servizi di trasporto per vie d'acqua interne su motonavi da escursione o natanti panoramici - noleggio di natanti da diporto con equipaggio per trasporto per vie d'acqua interne Dalla classe 50.30 sono escluse: - trasporto merci per vie d'acqua interne, cfr. 50.40 - noleggio di natanti da diporto e yacht senza equipaggio, cfr. 77.21

50.4	TRASPORTO DI MERCI PER VIE D'ACQUA INTERNE
50.40	Trasporto di merci per vie d'acqua interne
50.40.0	Trasporto di merci per vie d'acqua interne
	Questa classe comprende:
	- trasporto di merci lungo fiumi, canali, laghi ed altre vie d'acqua interne, inclusi bacini portuali e moli interni
	- noleggio di imbarcazioni con equipaggio per il trasporto di merci per vie d'acqua interne
	Dalla classe 50.40 sono escluse:
	- movimentazione merci, cfr. 52.24
	- noleggio di natanti commerciali senza equipaggio, cfr. 77.34

---

Fonte: Istat

**Per la definizione del settore della logistica portuale e attività ausiliarie ai trasporti marittimi sono state considerate le attività comprese nei seguenti codici Ateco 2007**

Area Ateco	Categoria Ateco di appartenenza del cluster	Descrizione classificazione Ateco
52		MAGAZZINAGGIO E ATTIVITÀ DI SUPPORTO AI TRASPORTI
52.1	52.1	MAGAZZINAGGIO E CUSTODIA
	52.10	Magazzinaggio e custodia
	52.10.1	Magazzini di custodia e deposito per conto terzi - gestione di magazzini e depositi per merci di ogni tipo: gestione di silos, magazzini generali, depositi doganali, serbatoi eccetera - depositi giudiziari di veicoli
	52.10.2	Magazzini frigoriferi per conto terzi Questa classe comprende: - gestione di magazzini frigoriferi - magazzinaggio con surgelazione tramite abbattitori di temperatura Dalla classe 52.10 sono escluse: - gestione di parcheggi per autoveicoli, cfr. 52.21 - gestione di strutture per la custodia di beni, cfr. 68.20 - affitto di spazi vuoti, cfr. 68.20
52.2		ATTIVITÀ DI SUPPORTO AI TRASPORTI
	52.22	Attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua
	52.22.0	Attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua: Tenuto conto della rilevanza delle attività presenti in questa categoria la stessa viene dettagliata nelle seguenti sottocategorie
	52.22.01	Liquefazione e rigassificazione di gas a scopo di trasporto marittimo e per vie d'acqua effettuata al di fuori del sito di estrazione
	52.22.09	Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua Questa classe comprende: - attività connesse al trasporto per via d'acqua di passeggeri, animali o merci: gestione di porti e banchine, gestione di chiuse eccetera, attività di navigazione, pilotaggio e ancoraggio, servizi su chiatte, attività di recupero in acqua, attività di segnalazione marittima (fari), rimessaggio imbarcazioni - servizi privati di lotta contro gli incendi e di prevenzione degli incendi nei porti e a bordo di navi Dalla classe 52.22 è esclusa: - movimentazione merci, cfr. 52.24
52.24		Movimentazione merci
	52.24.2	Movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali
52.29	52.29	Altre attività di supporto connesse ai trasporti
	52.29.1	Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali Intermediari dei trasporti, servizi logistici: Tenuto conto della rilevanza delle attività presenti in questa categoria la stessa viene dettagliata nelle seguenti sottocategorie
	52.29.2	sottocategorie
	52.29.21	Intermediari dei trasporti Questa classe comprende: - organizzazione dei trasporti terrestri, ferroviari, marittimi o aerei - organizzazione di consegne di gruppo o individuali (inclusa la raccolta e la consegna di merci e il raggruppamento delle consegne) - emissione e ottenimento di documenti di trasporto e polizze di carico - attività di intermediazione per spazi su navi e aerei - operazioni relative alle merci, ad esempio: l'imballaggio temporaneo finalizzato alla protezione delle merci in transito, operazioni di apertura degli imballaggi, di campionatura, di pesatura delle merci eccetera - agenti e raccomandatori marittimi

(segue)

52.29.22	<p>Servizi logistici relativi alla distribuzione delle merci</p> <p>Dalla classe 52.29 sono escluse:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- attività di corriere, cfr. 53.20</li> <li>- fornitura di servizi di assicurazione per il trasporto terrestre, marittimo e aereo, cfr. 65.12</li> <li>- attività delle agenzie di viaggio, cfr. 79.11</li> <li>- attività di tour operator, cfr. 79.12</li> <li>- attività di assistenza turistica, cfr. 79.90</li> </ul>
79	<p><b>ATTIVITÀ DEI SERVIZI DELLE AGENZIE DI VIAGGIO, DEI TOUR OPERATOR E SERVIZI DI PRENOTAZIONE E ATTIVITÀ CONNESSE</b></p> <p><b>ATTIVITÀ DELLE AGENZIE DI VIAGGIO E DEI TOUR OPERATOR</b></p> <p>79.1           Attività delle agenzie di viaggio</p> <p>79.11         Attività delle agenzie di viaggio</p> <p>79.11.0       Questa classe comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- attività delle agenzie principalmente impegnate nella vendita di viaggi, tour, servizi di trasporto e alloggio, per il pubblico e per clienti commerciali</li> <li>- attività delle agenzie di viaggio: fornitura di informazioni e consigli, pianificazione dei viaggi, organizzazione di viaggi su misura</li> </ul> <p>Dalla classe 79.11 sono escluse:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vendita di biglietti per trasporto passeggeri non connessa con l'attività delle agenzie di viaggio, cfr. 52.2</li> <li>- attività dei tour operator, cfr. 79.12</li> <li>- attività degli uffici di informazioni sul turismo locale e sugli alloggi per turisti, cfr. 79.90</li> </ul> <p>79.12.0       Attività dei tour operator</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- attività di organizzazione e gestione di viaggi turistici vendute da agenzie di viaggio o direttamente dai tour operator. I viaggi possono includere uno o più dei seguenti servizi: trasporto, alloggio, pasti, visite a musei e ad aree di interesse storico culturale, eventi teatrali, musicali o sportivi</li> </ul> <p>79.9           <b>ALTRI SERVIZI DI PRENOTAZIONE E ATTIVITÀ CONNESSE</b></p> <p>79.90         Altri servizi di prenotazione e altre attività di assistenza turistica non svolte dalle agenzie di viaggio</p> <p>79.90.1       Altri servizi di prenotazione e altre attività di assistenza turistica non svolte dalle agenzie di viaggio</p> <p>79.90.2       Attività delle guide e degli accompagnatori turistici</p> <p>Dalla classe 79.90 sono escluse:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- attività delle agenzie di viaggio e tour operator, cfr. 79.11 e 79.12</li> <li>- organizzazione e gestione di eventi come meeting, convegni e conferenze, cfr. 82.30</li> <li>- attività delle guide alpine, cfr. 93.19</li> </ul>

Fonte: Istat

**Per la definizione del settore dell'industria navalmeccanica sono state considerate le attività comprese nei seguenti codici Ateco 2007**

Area Ateco	Categoria Ateco di appartenenza del cluster	Descrizione classificazione Ateco
30		FABBRICAZIONE DI ALTRI MEZZI DI TRASPORTO
30.1		COSTRUZIONE DI NAVI E IMBARCAZIONI
	30.11	Costruzione di navi e di strutture galleggianti
	30.11.0	Cantieri navali per costruzioni metalliche e non metalliche Questa classe comprende: - costruzione di navi per uso commerciale: navi per trasporto di navi- navi da carico, navi-cisterna, rimorchiatori eccetera - costruzione di navi da guerra - costruzione di pescherecci e imbarcazioni per la lavorazione del pesce - costruzione di natanti a cuscino d'aria (hovercraft - esclusi quelli da diporto) - costruzione di piattaforme di trivellazione, galleggianti o sommergibili - costruzione di strutture galleggianti: bacini galleggianti, pontoni, cassoni, pontili galleggianti, boe, serbatoi galleggianti, chiatte, barche di alleggio, gru galleggianti, gommoni gonfiabili non da diporto eccetera - fabbricazione di sezioni di navi e di strutture galleggianti - attività di impiantistica per costruzioni navali Dalla classe 30.11 sono escluse: - fabbricazione di parti di imbarcazioni, che non siano parti della chiglia principale come: - fabbricazione di vele, cfr. 13.92 - fabbricazione di eliche per navi, cfr. 25.99 - fabbricazione di ancore in ferro o acciaio, cfr. 25.99 - fabbricazione di strumenti di navigazione, cfr. 26.51 - fabbricazione di apparecchiature per illuminazione di navi, cfr. 27.40 - fabbricazione di motori marini, cfr. 28.11 - fabbricazione di veicoli anfibi, cfr. 29.10 - fabbricazione di barche gonfiabili o gommoni da diporto, cfr. 30.12 - riparazione e manutenzione specialistica di navi e strutture galleggianti, cfr. 33.15 - demolizione di navi, cfr. 38.31
33		RIPARAZIONE, MANUTENZIONE ED INSTALLAZIONE DI MACCHINE ED APPARECCHIATURE
33.1		RIPARAZIONE E MANUTENZIONE DI PRODOTTI IN METALLO, MACCHINE ED APPARECCHIATURE
33.15		Riparazione e manutenzione di navi e imbarcazioni (esclusi i loro motori)
	33.15.0	Riparazione e manutenzione di navi e imbarcazioni (esclusi i loro motori) Questa classe comprende: - riparazione e manutenzione ordinaria di navi - riparazione e manutenzione di imbarcazioni da diporto Dalla classe 33.15 sono escluse: - ricostruzione industriale di navi, cfr. 30.1 - riparazione di motori di navi e imbarcazioni, cfr. 33.12 - disincrostazione e smontaggio di navi, cfr. 38.31 - cantieri di demolizione navali, cfr. 38.31
38		ATTIVITÀ DI RACCOLTA, TRATTAMENTO E SMALTIMENTO DEI RIFIUTI; RECUPERO DEI MATERIALI
38.3		RECUPERO DEI MATERIALI
38.31		Demolizione di carcasse e cantieri di demolizione navali
	38.31.2	Cantieri di demolizione navali Dalla classe 38.31 sono escluse: - smaltimento di beni usati quali frigoriferi, per eliminare i rifiuti dannosi, cfr. 38.22 - smantellamento di automobili, computer, televisori ed altre apparecchiature per ottenere e rivendere parti che sono direttamente riutilizzabili come pezzi di ricambio, cfr. 46.77

Fonte: Istat

**Per la definizione del settore della nautica da diporto sono state considerate le attività comprese nei seguenti codici Ateco 2007**

Area Ateco	Categoria Ateco di appartenenza del <i>cluster</i>	Descrizione classificazione Ateco
30		FABBRICAZIONE DI ALTRI MEZZI DI TRASPORTO
30.1		COSTRUZIONE DI NAVI E IMBARCAZIONI
	30.12	Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive
	30.12.0	Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive
		- costruzione di barche o gommoni gonfiabili
		- costruzione di imbarcazioni a vela con o senza motore ausiliario
		- costruzione di imbarcazioni a motore
		- costruzione di natanti a cuscino d'aria (hovercraft) da diporto
		- costruzione di altre imbarcazioni da diporto e sportive: canoe, kayak, barche a remi, skiff (barche per canottaggio)
		- costruzione di remi per imbarcazioni di ogni tipo
		Dalla classe 30.12 sono escluse:
		- fabbricazione di parti di imbarcazioni da diporto e sportive come:
		- fabbricazione di vele, cfr. 13.92
		- fabbricazione di ancore in ferro o acciaio, cfr. 25.99
		- fabbricazione di motori marini, cfr. 28.11
		- fabbricazione di tavole da surf e windsurf, cfr. 32.30
		- manutenzione, riparazione e trasformazione di imbarcazioni da diporto, cfr. 33.15

Fonte: Istat



**Per la definizione del settore della pesca sono state considerate le attività comprese nei seguenti codici Ateco 2007**

Area Ateco	Categoria Ateco di appartenenza del cluster	Descrizione classificazione Ateco
03		PESCA E ACQUACOLTURA
03.1		PESCA
	03.11	Pesca marina
	03.11.0	Pesca in acque marine e lagunari e servizi connessi Questa classe comprende: - pesca commerciale nell'oceano o in acque costiere - raccolta di crostacei e molluschi marini - cattura di balene - cattura di animali acquatici marini: tunicati, ricci di mare eccetera - attività di navi impegnate sia nella pesca, sia nella lavorazione e nella conservazione dei pesci - raccolta di altri organismi e materiali marini: perle naturali, spugne, coralli e alghe Dalla classe 03.11 sono escluse: - cattura di mammiferi marini (escluse le balene), ad esempio trichechi, foche, cfr. 01.70 - lavorazione di pesci, crostacei e molluschi su navi-industria o in strutture a terra, cfr. 10.20 - affitto di imbarcazioni da diporto con equipaggio per il trasporto marino o in acque costiere (ad esempio per crociere di pesca), cfr. 50.10 - pesca praticata per sport o per divertimento e relativi servizi, cfr. 93.19 - gestione di allevamenti destinati alla pesca sportiva, cfr. 93.19
03.2		ACQUACOLTURA
	03.21	Acquacoltura marina
	03.21.0	Acquacoltura in acqua di mare, salmastra o lagunare e servizi connessi Questa classe comprende: - allevamento di pesci in acque marine, incluso l'allevamento di pesci ornamentali - produzione di uova di molluschi bivalvi (ostriche eccetera), giovani aragoste, gamberi post-larva, avannotti e pesciolini - coltivazione di ulva ed altre alghe commestibili - allevamento di crostacei bivalvi, altri molluschi ed altri animali acquatici in acqua di mare - attività di acquacoltura in acque salmastre - attività di acquacoltura in riserve o bacini di acqua salata - gestione di vivai (marini) - gestione di allevamenti di vermi marini Dalla classe 03.21 sono escluse: - allevamento di rane, cfr. 03.22 - gestione di allevamenti destinati alla pesca sportiva, cfr. 93.19

Fonte: Istat



**PARTE SECONDA**

***THE BLUE ECONOMY  
IN THE EUROPEAN UNION***

a cura di





## *Sintesi: L'economia blu nell'Unione Europea*

Secondo la Commissione europea, l'economia blu comprende tutte le attività economiche settoriali e trasversali relative agli oceani, ai mari e alle coste, comprese quelle delle regioni più esterne dell'UE e dei paesi senza sbocco sul mare. Ciò include le più strette attività di sostegno diretto e indiretto necessarie per il funzionamento sostenibile e lo sviluppo di questi settori economici all'interno del Mercato unico. Esso comprende i settori emergenti e il valore economico basato sul capitale naturale e su beni e servizi non di mercato.

In pratica, questa definizione comprende una serie di settori, quali:

- Turismo costiero
- Estrazione e commercializzazione delle risorse marine
- Estrazione marina di minerali, petrolio e gas
- Energia blu
- Bioeconomia blu
- Minerali marini
- Dissalazione
- Difesa marittima
- Porti, progetti di stoccaggio e acqua
- Costruzione navale e riparazione
- Trasporto marittimo

Mentre alcuni di questi settori sono chiaramente identificabili come "marini" o "marittimi", per altri il legame con gli oceani è più tenue. Per esempio, poche persone sostengono che le attività economiche come il trasporto marittimo o la pesca non dovrebbero far parte dell'economia blu, in quanto entrambe si svolgono nell'ambiente marino e sono anche tradizionalmente e storicamente associate al modo in cui le zone costiere hanno prosperato sfruttando una profonda connessione con gli oceani.

Allo stesso tempo, attività come il turismo costiero o la bioeconomia blu potrebbero non essere altrettanto riconoscibili come una parte dell'economia blu. Il turismo costiero non è un'unica attività economica, ma piuttosto è un insieme di attività intraprese da un tipo specifico di consumatore (il turista). Il turismo è un ombrello per tutte le relazioni e i fenomeni associati alle persone che viaggiano, qualunque sia il motivo. Poiché abbraccia diverse attività economiche, e anche se il legame con oceani e/o regioni costiere è a volte debole, il turismo costiero tuttavia tende a superare tutti gli altri settori dell'economia blu in termini di valore della produzione, valore aggiunto e occupazione.

Anche la bioeconomia non è necessariamente legata agli oceani. Ad esempio, la creazione di microalghe attraverso i fotobioreattori può avvenire in aree remote lontane dalla costa (a condizione che sia disponibile l'attrezzatura giusta) e l'unico collegamento con il mare è una specie di alghe il cui habitat naturale sarebbe l'oceano.

Definire l'economia blu è stata tradizionalmente una sfida difficile. Cercando somiglianze tra le definizioni, Cogea ha sviluppato una definizione originale, sulla quale si basa il *Blue Economy Report* della Commissione europea:

“Attività economiche che (i) si svolgono nell'ambiente marino o che (ii) utilizzano le risorse marine come input, nonché le attività economiche che (iii) sono coinvolte nella produzione di beni o nella fornitura di servizi che contribuiranno direttamente ad attività nell'ambiente marino.”

Lo studio di Cogea, che è stato accettato in sede europea, ruota attorno alla classificazione NACE delle attività economiche, adottata da Eurostat. Tuttavia, come ha dimostrato l'esercizio di mappatura, tale classificazione presenta anche alcune limitazioni. Pertanto, sebbene la NACE rimanga ancora la migliore fonte disponibile per monitorare l'economia blu a livello dell'UE, il suo utilizzo è ancora pieno di incertezze, soprattutto quando si tratta di monitorare i settori emergenti.

L'obiettivo di questo capitolo è quello di presentare statistiche a livello dell'UE e da parte dello Stato membro sui settori dell'economia blu analizzati nel *VI Rapporto sull'economia del mare*. Questo esercizio vuole anche dimostrare che, grazie ai dati messi a disposizione attraverso il *Blue Economy Report* della Commissione europea, è possibile confrontare le economie blu tra i diversi paesi.

### **Le dimensioni dell'economia blu nell'Unione europea**

Uno dei principali svantaggi di basarsi su dati statistici per misurare le dimensioni dell'economia blu è che i dati sono normalmente disponibili con un ritardo di due anni. Ciò implica che nel 2019 possiamo solo guardare alle attività economiche come erano nel 2017.

Secondo il *Blue Economy Report 2019* della Commissione europea, nel 2017 l'economia blu dell'UE ha registrato 658 miliardi di euro di fatturato e 180 miliardi di euro di valore aggiunto (quindi quasi 480 miliardi di costi intermedi, cioè di acquisti effettuati negli altri settori dell'economia). Inoltre, ha dato lavoro a circa 4 milioni di persone in tutta l'UE e ha generato investimenti per 15 miliardi di euro.

Come sottolinea *European Network of Maritime Clusters (ENMC)*, l'organizzazione europea dei *cluster* marittimi, oltre ad avere un'enorme dimensione costiera e numerose città importanti il cui sviluppo è tuttora legato anche al mare, l'Europa è infatti una grande potenza marittima: l'80% del commercio estero dell'Unione europea e il 40% del suo commercio interno utilizzano la navigazione; gli armatori europei controllano quasi il 40% del tonnellaggio mondiale di naviglio mercantile; l'industria cantieristica europea è leader mondiale nella costruzione di navi da crociera e yacht di lusso; l'industria di produzione di apparecchiature e componenti marittime dell'Unione serve metà della flotta mondiale.

Tra i dati forniti dal *EU Blue Economy Report 2019* si includono anche il turismo costiero e l'estrazione di idrocarburi, i quali concorrono rispettivamente per il 30% e il 14% al volume d'affari della *Blue Economy* e per il 54% e il 4% alla sua occupazione, dandone un'immagine parzialmente distolta se si ritiene che l'economia del mare debba includere solo le attività marittime vere e proprie (in Italia, ad esempio, questi settori non vengono analizzati in questo Rapporto. Depurato di tali voci, i dati per la *Blue Economy* europea sono pari a 383 miliardi di euro come fatturato e 1,7 milioni di persone come occupazione).

Può essere interessante avere uno sguardo più attento sui settori che sono oggetto dell'indagine effettuata nel Rapporto dell'economia del mare.

**Trasporto marittimo.** Il trasporto marittimo è l'attività marittima per eccellenza. Il trasporto marittimo svolge un ruolo chiave nell'economia e nel commercio dell'UE, e rappresenta tra il 75% e il 90% (a seconda delle fonti) del commercio estero dell'UE e un terzo del commercio intra-UE. Inoltre, ogni anno più di 400 milioni di passeggeri si imbarcano e sbarcano a bordo di navi crociera e traghetti nei porti dell'UE.

La Danimarca, patria di Maersk, è al primo posto in termini di valore della produzione, seguita da Germania, Francia, Italia e Paesi Bassi. In termini di valore aggiunto, tuttavia, è il Regno Unito ad assumere la posizione di leader, seguito da Germania e Italia. L'Italia è al primo posto per quanto riguarda l'occupazione, confermando così l'importanza dell'industria per l'intero paese.

**Settore portuale.** Il settore è difficile da definire, in quanto la *governance* dei porti cambia considerevolmente da Stato membro a Stato membro, rendendo quasi impossibili i confronti. Mentre in alcuni paesi le autorità portuali sono sotto il controllo dello Stato, in altri operano come imprese private. Infine, un terzo gruppo di paesi ha adottato un modello di *governance* mista.

Pertanto, questo capitolo si concentra su alcune attività che si svolgono nei porti, vale a dire:

- stoccaggio e gestione del carico
- attività di servizio incidentali al trasporto su acqua (ad es. funzionamento di impianti terminali come porti e moli, funzionamento delle chiuse del corso d'acqua, ecc., attività di navigazione, pilotaggio e ormeggio, attività di recupero, ecc.)
- altre attività di supporto al trasporto (tra l'altro, *freight forwarding* e *brokerage*, così come le attività degli agenti doganali)

Complessivamente, questo settore contribuisce con 78 miliardi di Euro di valore alla produzione e 35 miliardi di Euro di valore aggiunto. Inoltre, impiega quasi 540.000 persone in tutta l'UE.

Il settore è dominato dai paesi dell'Europa settentrionale, vale a dire il Regno Unito e i paesi della catena portuale del Mare del Nord.

Costruzione navale. Con oltre 300 cantieri navali e una quota di mercato di circa il 19% del portafoglio ordini globale in termini di valore, l'industria navale dell'UE è un settore dinamico e competitivo. Questo risultato sorprendente è dovuto al fatto che l'UE è specializzata in segmenti (navi da crociera, navi di supporto offshore, pesca, traghetti, navi da ricerca, draghe, mega-yacht, ecc.) con un alto livello di tecnologia e valore aggiunto. Questa posizione di specializzazione e di *leadership* è il risultato diretto dei continui investimenti del settore nella ricerca e nell'innovazione, nonché in una forza lavoro altamente qualificata.

L'Italia ha una bella tradizione quando si tratta di costruire navi e strutture galleggianti, e si colloca al primo posto in termini di valore della produzione. La cantieristica navale è anche un'importante fonte di occupazione nel paese, con quasi 18.000 persone occupate; e questa cifra esclude coloro che sono impiegati nella riparazione delle navi, così come nella costruzione di imbarcazioni da diporto. L'industria rimane un importante contribuente al PIL italiano, perché genera un impatto indiretto e indotto significativo, come testimonia la quota di consumo intermedio:

Costruzione di imbarcazioni sportive e di piacere. L'Italia rimane competitiva anche per quanto riguarda le imbarcazioni da diporto e sportive, un altro settore con una forte tradizione nel paese:

Pesca. La flotta peschereccia dell'UE conta circa 83.300 unità, con un tonnellaggio lordo complessivo di 1,56 milioni di tonnellate. Nel 2017 erano attivi quasi l'80% del totale dei pescherecci dell'UE. L'occupazione diretta era di 151.163 pescatori, pari a 113.565 equivalenti a tempo pieno (FTE). La flotta dell'UE ha sbarcato quasi 5 milioni di tonnellate di prodotti ittici.

La Spagna ospita la più grande flotta di pesca dell'UE e si colloca al primo posto in termini di valore della produzione e occupazione. L'Italia è quarta sia per quanto riguarda il valore della produzione, mentre è seconda in termini di numero di persone occupate.

Acquacoltura. La produzione dell'acquacoltura dell'UE si concentra principalmente in cinque paesi: Spagna, Regno Unito, Francia, Italia e Grecia, che insieme rappresentano circa i tre quarti della produzione totale dell'UE28 in termini di peso e valore. Secondo quasi tutti gli indicatori economici, la performance economica del settore dell'acquacoltura dell'UE nel 2017 è migliorata rispetto agli anni precedenti.

L'acquacoltura è un settore importante, perché ad oggi rappresenta un'alternativa allo sfruttamento eccessivo degli stock ittici. Allo stesso tempo, va anche notato che l'allevamento di alcune specie presenta alcuni problemi in termini di sostenibilità, in quanto il rapporto tra mangimi e cibo può essere terribilmente basso.

Il Regno Unito è al primo posto in termini di valore della produzione, soprattutto grazie al salmone scozzese. Tuttavia, la Francia – il cui prodotto più prezioso sono le ostriche – è al primo posto in termini di valore aggiunto. Anche la Spagna e la Grecia hanno fiorenti industrie dell'acquacoltura. La Spagna è particolarmente rinomata per le sue fattorie di mitili, anche se l'agricoltura di branzini e l'orata si svolge anche nel Mediterraneo. La produzione della Grecia, d'altra parte, è quasi esclusivamente di branzini.

L'Italia è piuttosto diversificata in termini di produzione, in quanto vengono allevati sia molluschi che pesci. È quarto, dopo la Grecia, in termini di valore della produzione.

## **DEFINITION OF THE BLUE ECONOMY**

*According to the European Commission, the Blue Economy encompasses all sectoral and cross sectoral economic activities related to the oceans, seas and coasts, including those in the EU's outermost regions and landlocked countries. This includes the closest direct and indirect support activities necessary for the sustainable functioning and development of these economic sectors within the single market. It comprises emerging sectors and economic value based on natural capital and non-market goods and services<sup>2</sup>.*

*In practice, this definition includes a number of sectors, such as:*

- *Coastal tourism*
- *Extraction and commercialisation of marine living resources*
- *Marine extraction of minerals, oil and gas*
- *Ports, warehousing and water projects*
- *Shipbuilding and repair*
- *Maritime transport*
- *Blue energy*
- *Blue bioeconomy*
- *Marine minerals*
- *Desalination*
- *Maritime defence*

*While some of these sectors are clearly identifiable as “marine” or “maritime”, for others the link with the oceans is more tenuous. For instance, few people would argue that economic activities such as maritime transport or fishing should not be part of the blue economy, as they both take place in the marine environment and are also traditionally and historically associated with how coastal communities have thrived by exploiting a deep connection with the oceans.*

*At the same time, activities such as coastal tourism or blue bioeconomy may not be as equally recognizable as a part of the blue economy. Coastal tourism is not a single economic activity, but it rather is a set of activities undertaken by a specific type of consumer (the tourist). Tourism is an umbrella for all relationships and phenomena associated with people who are travelling, whatever the reason. Because it embraces several economic activities, and although the link with oceans and / or coastal regions is sometimes weak, coastal tourism however tends to outweigh all the other sectors of the blue economy in terms of production value, value added and employment.*

---

<sup>2</sup> European Commission, The Blue Economy Report, 2019.



*The blue bioeconomy is also not necessarily linked with the oceans. For example, cultivating microalgae through photobioreactors may take place in remote areas far from the coast – provided that the right equipment is available – the only link with the ocean being an algae species whose natural habitat would be the ocean.*

*Defining the Blue Economy has traditionally been a tough challenge. Despite increasing interest in the economic potential of the marine environment, there does not seem to be a consensus on a common, worldwide definition. This problem has been explored in a study authored by Cogea et al. in 2017: Study on the Establishment of a Framework for Processing and Analysing of Maritime Economic Data in Europe<sup>3</sup>. In 2017, the Study counted at least 14 different definitions of the Blue Economy.*

*By looking for similarities across definitions, the Cogea study developed an original definition, on which the European Commission's Blue Economy Report build:*

economic activities that (i) take place in the marine environment or that (ii) use sea resources as an input, as well as economic activities that (iii) are involved in the production of goods or the provision of services that will directly contribute to activities that take place in the marine environment.

*Cogea's study was funded by the European Commission exactly to take stock of previous research and develop an official EU framework that could be used to monitor the evolution of the EU blue economy over time in a consistent way.*

*Developing such an exercise at EU level was not an easy task. The main problem associated with it is to be found in poor data availability, at least as far as some sectors are concerned. While it is relatively easy to obtain data on activities that are traditionally linked with the oceans, it remains far more difficult to cover the entire array of marine and maritime activities. To make the exercise feasible, Cogea's study revolved around the NACE<sup>4</sup> classification of economic activities, adopted by Eurostat. Statistical classifications of economic activities are particularly useful when conducting studies at EU level, because they make it possible to meet four fundamental requirements identified by Colgan<sup>5</sup> in a study on the ocean economy carried out for the National Ocean Economics Project in the US:*

- *spatial and inter-industry comparability;*
- *temporal comparability;*
- *theoretical and accounting consistency;*
- *replicability.*

---

<sup>3</sup> Cogea, CETMAR, Poseidon, Study on the Establishment of a Framework for Processing and Analysing of Maritime Economic Data in Europe, 2017.

<sup>4</sup>

[http://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php/Glossary:Statistical\\_classification\\_of\\_economic\\_activities\\_in\\_the\\_European\\_Community\\_\(NACE\)](http://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php/Glossary:Statistical_classification_of_economic_activities_in_the_European_Community_(NACE))

<sup>5</sup> Colgan CS, Measurement of the ocean and coastal economy: theory and methods. National Ocean Economics Project, USA; December 2003.

*However, as mapping exercise showed, the NACE classification also has some limitations. More specifically, NACE is a classification of economic activities arranged in such a way that entities can be classified according to the activity they carry out. While several economic activities can easily be classified as maritime (e.g. fishing), others are not maritime by nature, in that – for instance – they can be carried out both onshore and offshore (e.g. production of wind energy). As a classification, NACE was not conceived to distinguish between the maritime and the non-maritime economy, therefore it is only concerned with the nature of an activity, rather than where it takes place or which industries it serves. This implies that, in a good number of cases, data based on NACE classification need to be integrated with other sources or criteria in order to estimate the ‘maritime proportion’ of a given economic activity.*

*Additional sources may thus need to be used to bridge in the NACE classification, most likely when dealing with new and emerging maritime activities, which have not yet been included in the current classification system. Additional sources may also be used to elaborate estimations and / or proxies when detailed data is not available through NACE. At the same time, it should be noted that the process of integrating different data sources may result in a ‘violation’ of one or more of the above-mentioned principles. Therefore, case-by-case, one should carefully evaluate the benefits brought to the database by the addition of a new source against the potential problems that may arise in terms of comparability, consistency and replicability.*

*Therefore, it can be argued that, while NACE still remains the best available source to monitor the blue economy at EU level, its use is still fraught with uncertainties, especially when it comes to monitoring emerging sectors.*

*The aim of this chapter is to present statistics at EU level and by Member State on the blue economy sectors that are analysed by Federazione del Mare, the Italian maritime cluster. This exercise also serves as a proof of concept, to show that, thanks to the data made available through the EU Commission’s Blue Economy Report, it is possible to compare blue economies across different countries.*

## ***THE SIZE OF THE BLUE ECONOMY IN THE EU***

*One of the main disadvantages of relying on statistical data from measuring the size of the blue economy is that data are normally available with a two-year time lag. This implies that in 2019 we can only look at economic activities as they were in 2017.*

*According to the EU Commission's Blue Economy Report, in 2017 the EU blue economy was worth € 658 billion in turnover, and € 180 billion in value added.*

*Furthermore, it employed some 4 million people across the EU, and it generated investments for an astounding € 15 billion.*

*It may be interesting to have a closer look at the sectors which are monitored by the Italian maritime cluster.*

### ***Maritime transport***

*Together with fishing, maritime transport is the maritime activity par excellence. Maritime transport plays a key role in the EU economy and trade, estimated to represent between 75% and 90% (depending on the sources) of the EU's external trade and one third of the intra-EU trade.*

*Moreover, more than 400 million passengers aboard cruises and ferries embark and disembark at EU ports each year<sup>6</sup>.*

*For the purpose of the EU Commission's Blue Economy Report, maritime transport includes sea and coastal passenger water transport, sea and coastal freight water transport, inland passenger water transport, inland freight water transport and the renting and leasing of water transport equipment.*

*Inland transport is considered part of the Blue Economy because it includes transport of passengers and freight via rivers, canals, lakes and other inland waterways, including within harbours and ports.*

*Denmark, home to Maersk, ranks first in terms of production value, followed by Germany, France, Italy and the Netherlands.*

*In terms of value added, however, it is the UK taking the lead position, followed by Germany and Italy.*

*This time, the Italian industry seem to perform better than other EU Member States, such as France and Denmark. Italy also ranks first when it comes to employment, thus confirming the importance of the industry for the whole country.*

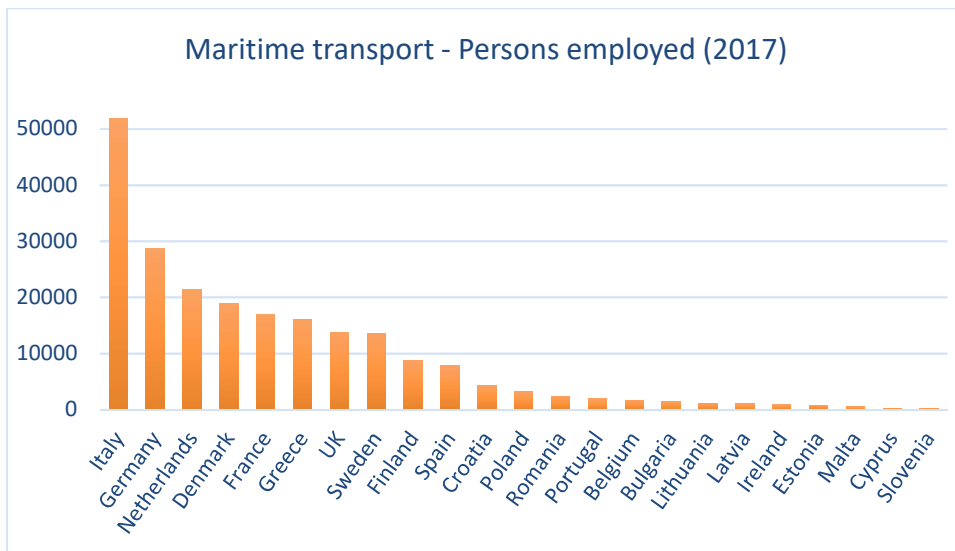
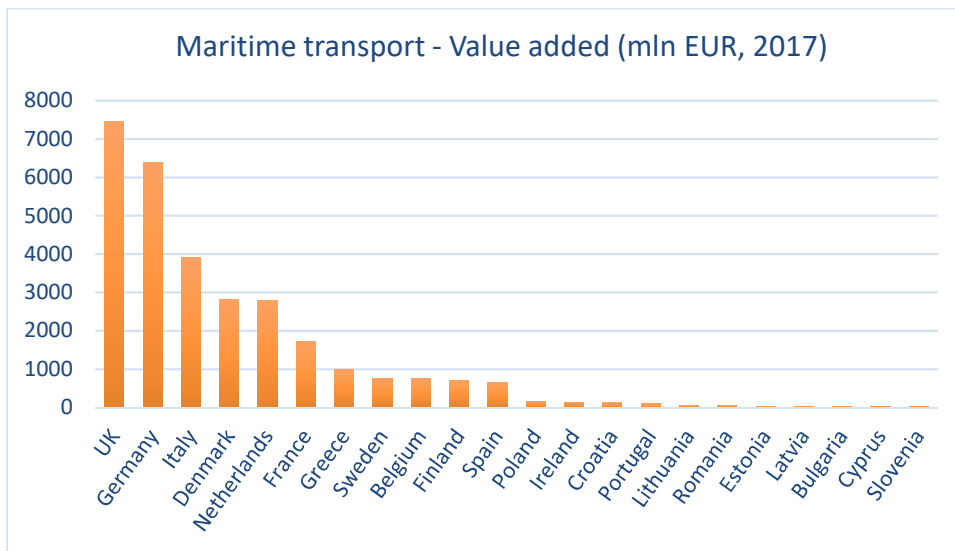
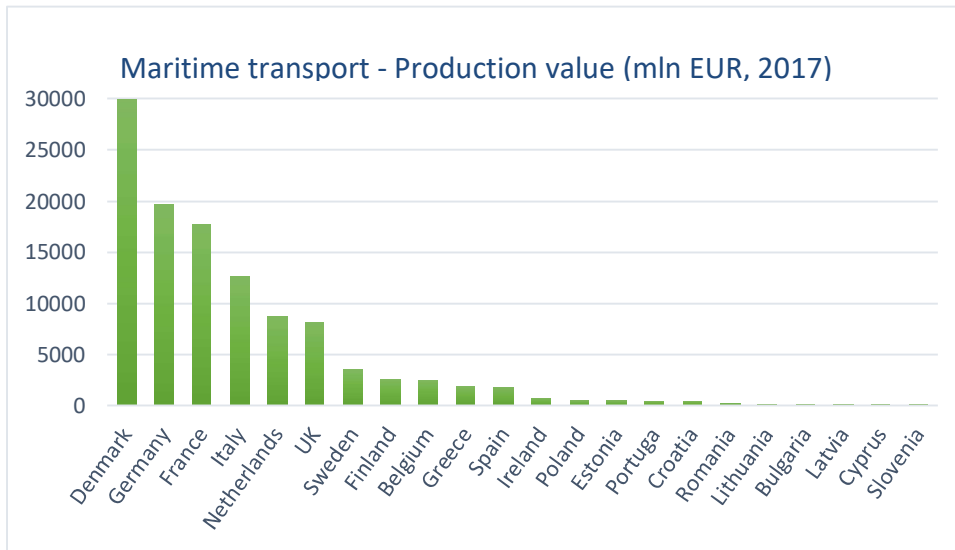
---

<sup>6</sup> European Commission, The Blue Economy Report, 2019, p. 57

## Maritime Transport Activities

Production Value 000Euro, 2007		Value Added 000Euro, 2007		Intermediate Costs 000Euro, 2007		Persons employed		Companies	
Denmark	30075,4	UK	7466	Denmark	27270,4	<b>Italy</b>	<b>51927</b>	Netherlands	5042
Germany	19719,0	Germany	6390,5	France	16028,4	Germany	28672	Germany	2755
France	17753,4	<b>Italy</b>	<b>3915,3</b>	Germany	13328,5	Netherlands	21456	Greece	2201
<b>Italy</b>	<b>12614,2</b>	Denmark	2805	<b>Italy</b>	<b>8698,9</b>	Denmark	18844	<b>Italy</b>	<b>1763,0</b>
Netherlands	8692,7	Netherlands	2776,8	Netherlands	5915,9	France	17008	France	1636
UK	8159	France	1725,0	Sweden	2759,3	Greece	16132	Sweden	1213
Sweden	3520,3	Greece	982,2	Finland	1810,3	UK	13754	Croatia	742
Finland	2520,3	Sweden	761,0	Belgium	1693,3	Sweden	13626	Poland	687
Belgium	2442,3	Belgium	749,0	Spain	1136,0	Finland	8812	Belgium	528
Greece	1892,9	Finland	710	Greece	910,7	Spain	7861	Spain	512
Spain	1795,2	Spain	659,2	UK	693,0	Croatia	4385	Portugal	390
Ireland	743	Poland	154,7	Ireland	613,0	Poland	3178	Romania	211
Poland	497,8	Ireland	130	Estonia	425,1	Romania	2397	Malta	94
Estonia	459,1	Croatia	127,8	Poland	343,1	Portugal	1977	Slovenia	90
Portugal	429,0	Portugal	97,4	Portugal	331,6	Belgium	1687	Bulgaria	82
Croatia	397,4	Lithuania	59,5	Croatia	269,6	Bulgaria	1405	Latvia	71
Romania	164	Romania	51	Romania	113,0	Lithuania	1166	Cyprus	58
Lithuania	143,2	Estonia	34	Lithuania	83,7	Latvia	1067	Estonia	48
Bulgaria	84,0	Latvia	26,3	Bulgaria	57,8	Ireland	900	Lithuania	38
Latvia	71,8	Bulgaria	26,2	Latvia	45,5	Estonia	800	Denmark	:
Cyprus	37,7	Cyprus	14,6	Cyprus	23,1	Malta	534	Ireland	:
Slovenia	31,4	Slovenia	13,0	Slovenia	18,4	Cyprus	294	Finland	:
Malta	:	Malta	:	Malta	:	Slovenia	237	UK	:

Source: *EU Blue Economy Report 2019*



Source: Eurostat – Structural Business Statistics

## Port Sector

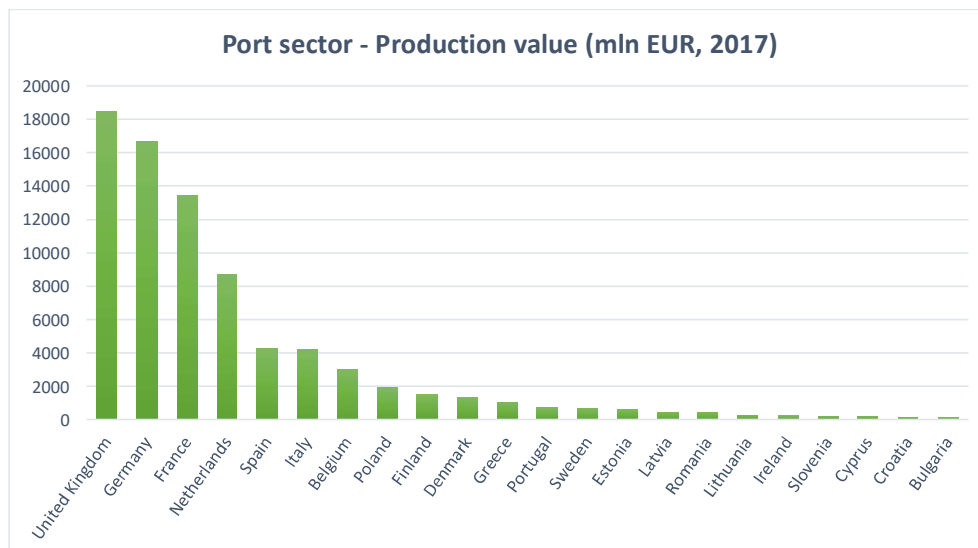
The last sector to look at is the port sector. The sector is difficult to define, as port governance changes considerably from Member State to Member State, making comparisons nearly impossible. While in some countries port authorities are under the control of the state, in some others they operate as private businesses. Finally, a third group of countries has adopted a mixed governance model.

Therefore, this chapter focuses on some activities that take place in ports, namely:

- Warehousing and storage
- Cargo handling
- Service activities incidental to water transport (e.g. operation of terminal facilities such as harbours and piers, operation of waterway locks etc., navigation, pilotage and berthing activities, lighterage, salvage activities, lighthouse activities, etc.)
- Other transportation support activities (inter alia, freight forwarding and brokerage, as well as activities of customs agents)

Overall, this sector contributes € 78 billion of production value, and € 35 billion of value added. Furthermore, it employs nearly 540,000 people throughout the EU.

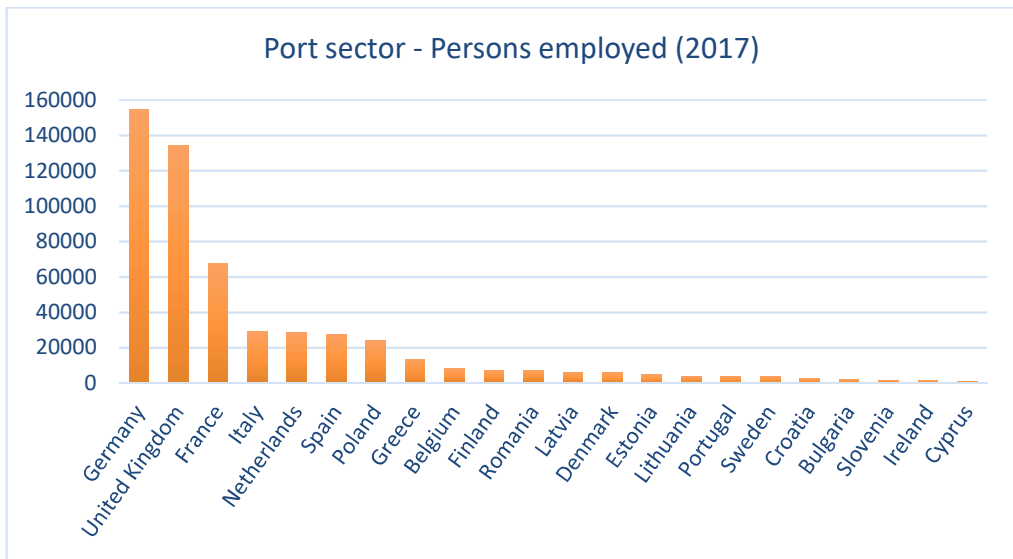
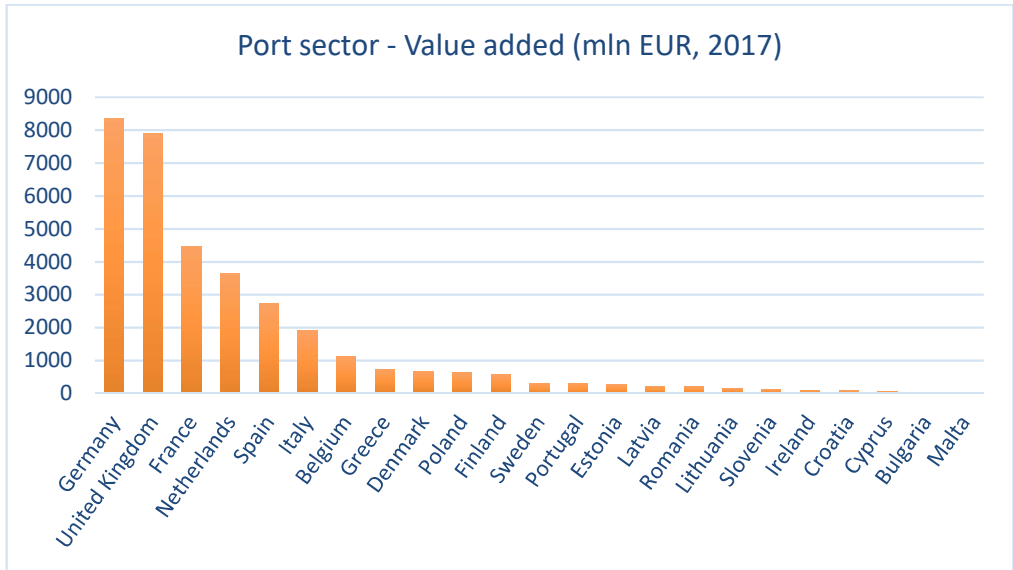
The sector is dominated by Northern European countries, namely the UK and the countries in the Hamburg-Le Havre port range, i.e. the countries where the busiest European ports are.



***Port Activities***

Production value		Value added		Intermediate consumption		Persons employed	
UK	18460,32	Germany	8369,333	UK	10567,46	Germany	154613
Germany	16643,61	UK	7892,857	France	9005,223	UK	134150
France	13459,16	France	4453,94	Germany (*)	8274,282	France	67896
Netherlands	8757,376	Netherlands	3662,502	Netherlands	5094,873	Italy	29368
Spain	4264,985	Spain	2730,026	Italy	2290,837	Netherlands	28721
Italy	4217,68	Italy	1926,842	Belgium	1911,385	Spain	27628
Belgium	3026,895	Belgium	1115,51	Spain	1534,959	Poland	23956
Poland	1934,825	Greece	742,1789	Poland	1308,982	Greece	13610
Finland	1504,032	Denmark	685,6372	Finland	914,636	Belgium	8093
Denmark	1384,829	Poland	625,8432	Denmark	699,1923	Finland	7408
Greece	1050,248	Finland	589,3959	Portugal	400,5141	Romania	7356
Portugal	711,5629	Sweden	314,7606	Estonia	358,9585	Latvia	6128
Sweden	669,1713	Portugal	311,0488	Sweden	354,4107	Denmark	5704
Estonia	628,9046	Estonia	269,9462	Greece	308,0691	Estonia	4668
Latvia	433,4049	Latvia	215,0462	Latvia	218,3587		
Romania	424,3679	Romania	210,7192	Romania	213,6487		
Lithuania	314,597	Lithuania	155,8828	Lithuania	158,7142		
Ireland	231,9123	Slovenia	116,1342	Cyprus	120,481		
Slovenia	219,349	Ireland	92,38677	Slovenia	103,2148		
Cyprus	186,6989	Croatia	78,09367	Croatia	79,74976		
Croatia	157,8434	Cyprus	66,21787	Bulgaria	56,09552		
Bulgaria	98,88976	Bulgaria	42,79424	Ireland	0		
		Malta	15	Malta	0		

*Source: EU Blue Economy Report 2019*



Source: own elaboration based on Eurostat – Structural Business Statistics

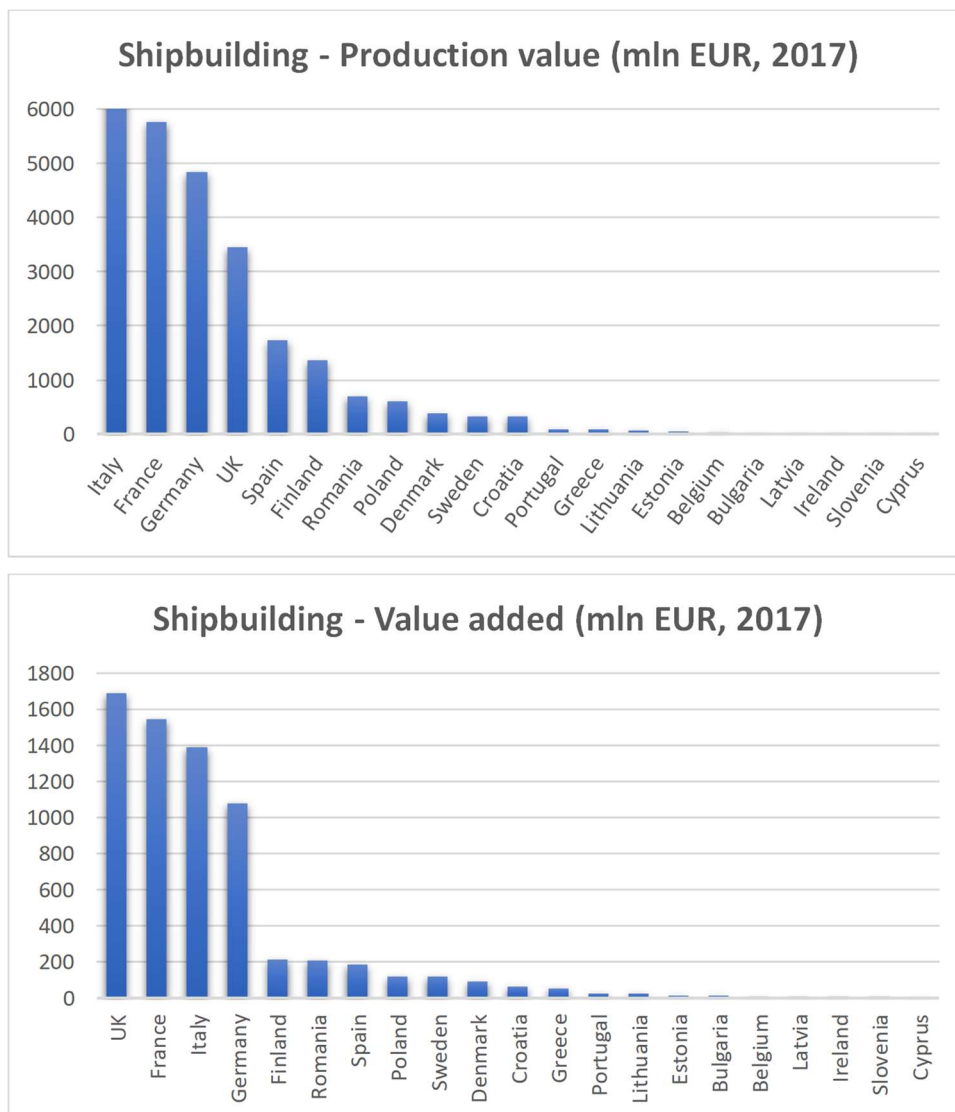


## Shipbuilding

With more than 300 shipyards and a market share of around 19% of the global order book in terms of value, the EU shipbuilding industry is a dynamic and competitive sector.

This astounding result is since the EU is specialised in segments of shipbuilding (cruise ships, offshore support vessels, fishing, ferries, research vessels, dredgers, mega-yachts, etc.) with high level of technology and added value. This specialisation and leadership position is a direct result of the sector's continuous investments in research and innovation as well as in a very highly skilled workforce.

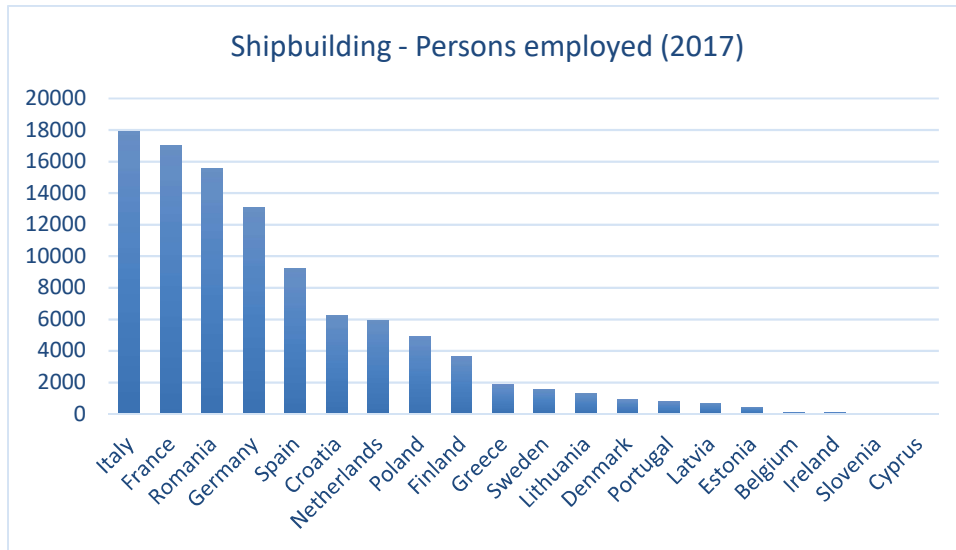
Figures show a significant drop in shipbuilding employment since 2009. The economic and financial crisis affected the industry globally for several years, after this the business model has changed and part of the workforce shifted to external subcontractors and suppliers.



Source: Eurostat – Structural Business Statistics

Production Value		Value Added		Intermediate Costs		Personel Employed	
<b>Italy</b>	<b>6471,2</b>	UK	1688,7	<b>Italy</b>	5079,5	<b>Italy</b>	<b>17907</b>
France	5750,3	France	1545,0	France	4205,3	France	17003
Germany	4837,0	<b>Italy</b>	<b>1391,7</b>	Germany	3756,8	Romania	15569
UK	3456,5	Germany	1080,2	UK	1767,8	Germany	13067
Spain	1725,6	Finland	211	Spain	1540,6	Spain	9226
Finland	1373	Romania	207,6	Finland	1162,0	Croatia	6252
Romania	704,3	Spain	185,0	Romania	496,7	Netherlands	5959
Poland	611,3	Poland	121,7	Poland	489,6	Poland	4925
Denmark	391	Sweden	119,1	Denmark	302,4	Finland	3628
Sweden	332,1	Denmark	88,6	Croatia	267,8	Greece	1845
Croatia	330,2	Croatia	62,4	Sweden	213,0	Sweden	1563
Portugal	98,8	Greece	49,9	Portugal	71,4	Lithuania	1300
Greece	82,4	Portugal	27,4	Lithuania	42,8	Denmark	915
Lithuania	69,3	Lithuania	26,5	Estonia	39,6	Portugal	777
Estonia	54,8	Estonia	15,2	Greece	32,5	Latvia	662
Belgium	32,1	Bulgaria	11,7	Belgium	23,0	Estonia	426
Bulgaria	26,0	Belgium	9,1	Latvia	15,1	Belgium	72
Latvia	23,0	Latvia	7,9	Bulgaria	14,3	Ireland	68
Ireland	8,6	Ireland	3,6	Ireland	5,0	Slovenia	24
Slovenia	2,6	Slovenia	0,8	Slovenia	1,8	Cyprus	0
Cyprus	0,0	Cyprus	0,0	Cyprus	0,0	Bulgaria	:
Malta	:	Malta	:	Malta	:	Malta	:
Netherlands	:	Netherlands	:	Netherlands	:	UK	:
<b>Totale</b>	<b>19908,9</b>	<b>Totale</b>	<b>6853,1</b>	<b>Totale</b>	<b>14447,5</b>	<b>Totale</b>	<b>83281,0</b>

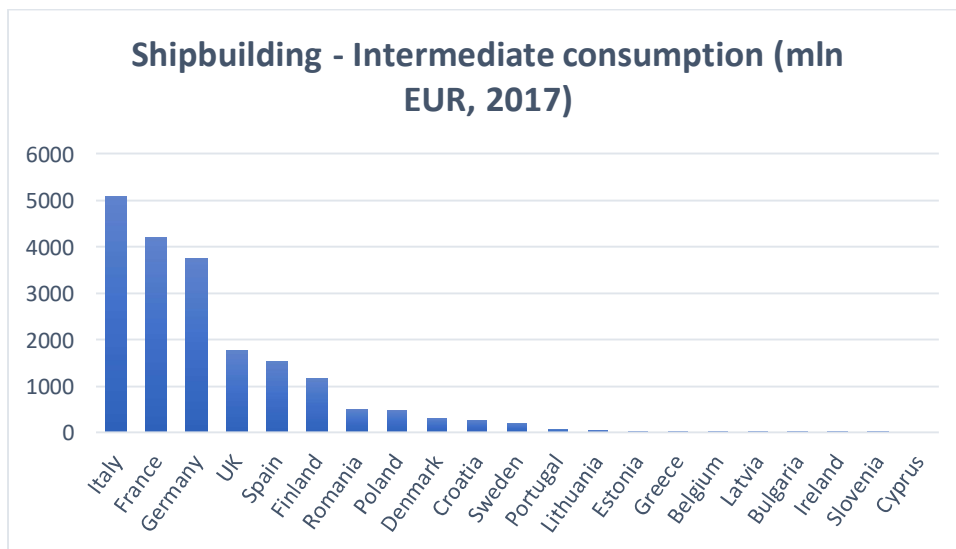
Source: EU Blue Economy Report 2019



Source: Eurostat – Structural Business Statistics

*Italy has quite a tradition when it comes to building ships and floating structures, and it ranks first in terms of production value. Shipbuilding is also an important source of employment in the country, with nearly 18,000 persons employed; and this figure excludes those who are employed in ships repair as well as in the building of pleasure and sporting boats.*

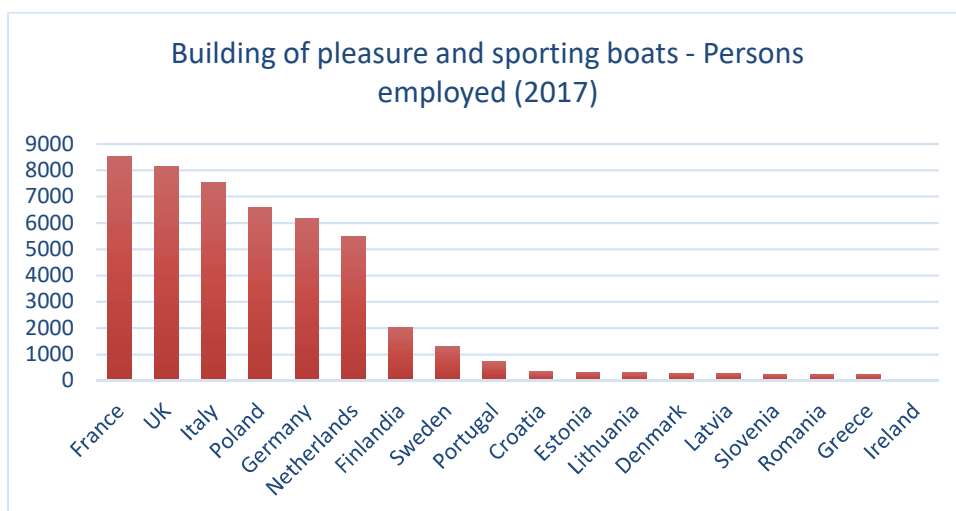
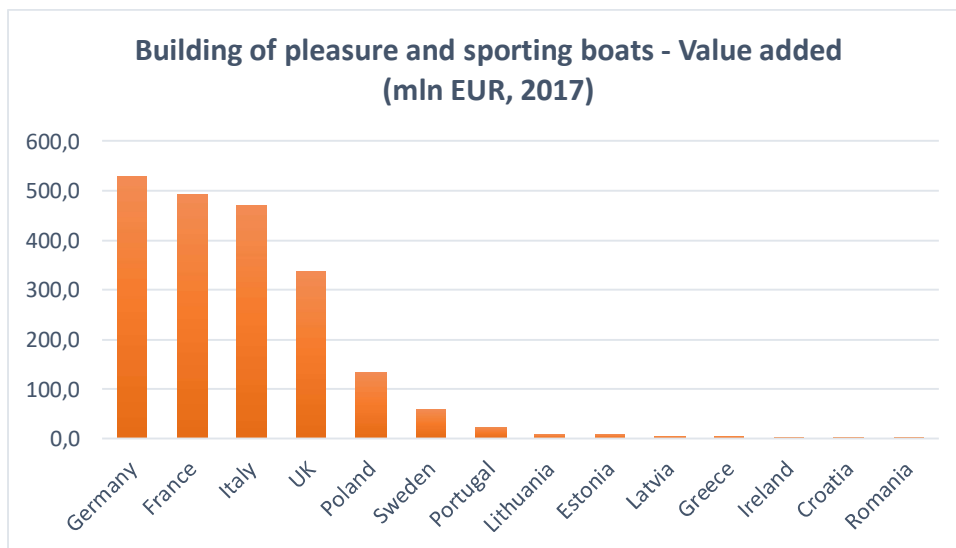
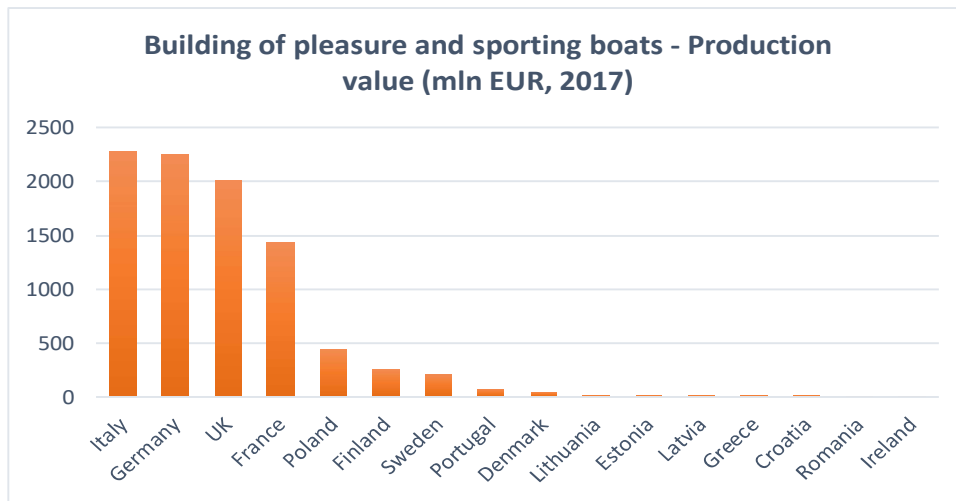
*However, the Italian industry is preceded by UK and France in terms of value added, perhaps indicating lower productivity. The industry remains an important contributor to the Italian GDP, because it generates significant indirect and induced impact, as testified by the share of intermediate consumption:*



Source: Eurostat – Structural Business Statistics

### ***Building of pleasure and sporting boats***

*Italy remains quite competitive also as regards pleasure and sporting boats, another sector with a strong tradition in the country:*



Source: Eurostat – Structural Business Statistics

Production Value		Value Added		Intermediate Costs		Personl Employed	
Italy	2279,1	Germany	528,8	Italy	1808,8	France	8514
Germany	2248,5	France	492,3	Germany	1719,7	UK	8157
UK	2009,3	Italy	470,3	UK	1672,3	Italy	7541
France	1434,3	UK	337	France	942,0	Poland	6567
Poland	444,4	Poland	132,6	Poland	311,8	Germany	6171
Finland	256,1	Sweden	58,9	Sweden	152,9	Netherlands	5502
Sweden	211,8	Portugal	22,8	Portugal	43,6	Finlandia	2021
Portugal	66,4	Lithuania	8,8	Estonia	13,6	Sweden	1302
Denmark	44,4	Estonia	7,5	Latvia	13,1	Portugal	725
Lithuania	21,6	Latvia	5,1	Lithuania	12,8	Croatia	341
Estonia	21,1	Greece	4,7	Croatia	12,2	Estonia	323
Latvia	18,2	Ireland	2,7	Greece	11,2	Lithuania	312
Greece	15,9	Croatia	2,3	Romania	9,6	Denmark	287
Croatia	14,5	Romania	2,2	Ireland	1,3	Latvia	282
Romania	11,8	Belgium	:	Belgium	:	Slovenia	258
Ireland	4	Bulgaria	:	Bulgaria	:	Romania	248
Belgium	:	Denmark	:	Denmark	:	Greece	242
Bulgaria	:	Spain	:	Spain	:	Ireland	44
Spain	:	Cyprus	:	Cyprus	:	Malta	
Cyprus	:	Malta	:	Malta	:	Belgium	:
Malta	:	Netherlands	:	Netherlands	:	Bulgaria	:
Netherlands	:	Slovenia	:	Slovenia	:	Spain	:
Slovenia	:	Finland	:	Finland	:	Cyprus	:
<b>Totale</b>	<b>6822,3</b>	<b>Totale</b>	<b>2076,0</b>	<b>Totale</b>	<b>4916,1</b>	<b>Totale</b>	<b>48837,0</b>

Source: EU Blue Economy Report 2019

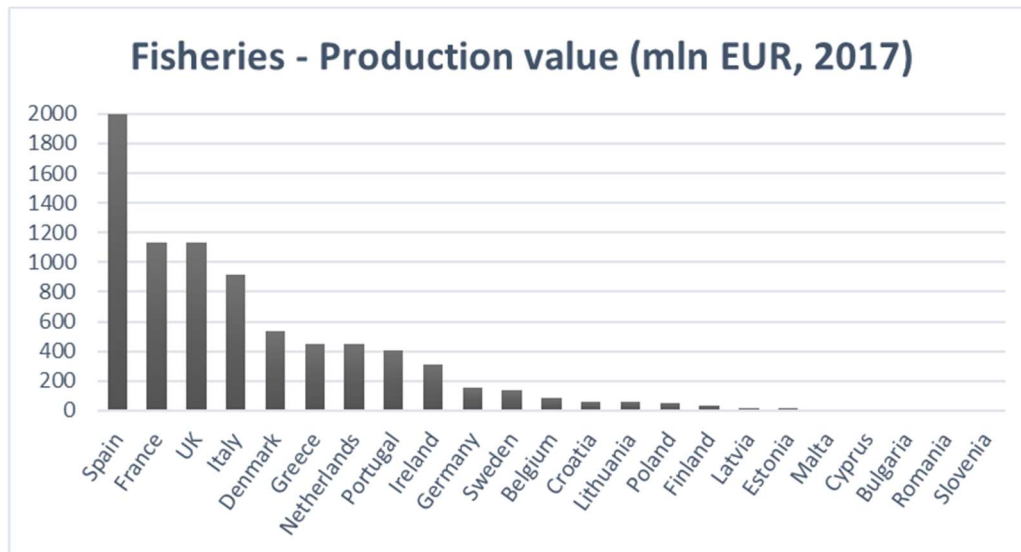
## Fisheries

The EU fishing fleet numbered around 83,300 vessels with a combined gross tonnage of 1.56 million tonnes and engine power of 6.3 million kilowatts. Almost 80% of the total EU fishing vessels were active in 2017. Direct employment stood at 151,163 fishers, corresponding to 113,565 full time equivalents (FTEs).

The average annual wage per FTE was estimated at € 26,400, ranging from € 1 800 in Cyprus to € 131,000 in Belgium. The EU fleet landed almost 5 million tonnes of seafood with a reported landed value of € 7.7 billion. GVA and gross profit (all excluding subsidies) generated by the EU fleet were € 4.6 billion and € 1.6 billion, respectively. GVA as a proportion of revenue was estimated at 54% and the gross profit margin at 23%. With a total net profit of € 798 million, 11% of the revenue generated by the EU fleet in 2017 was retained as net profit.

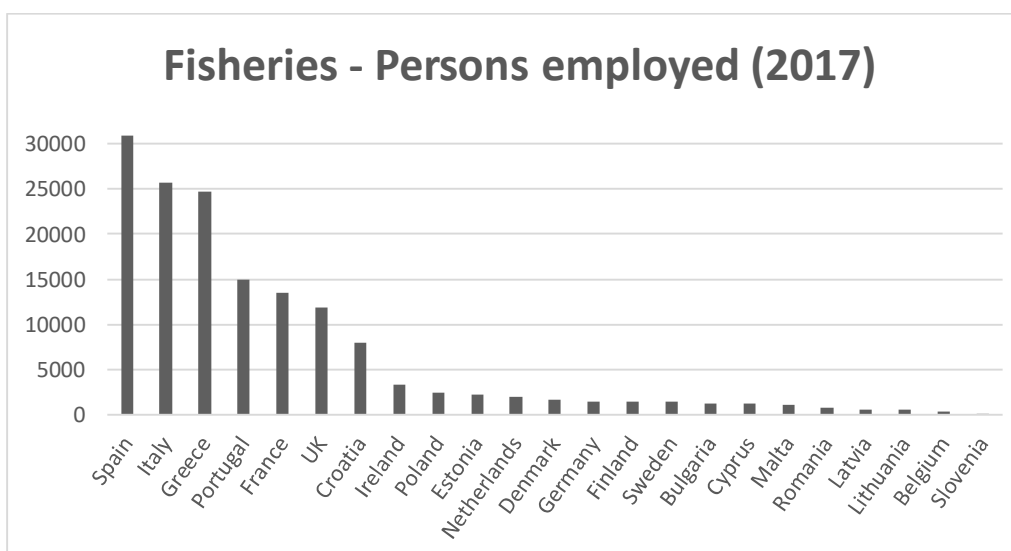
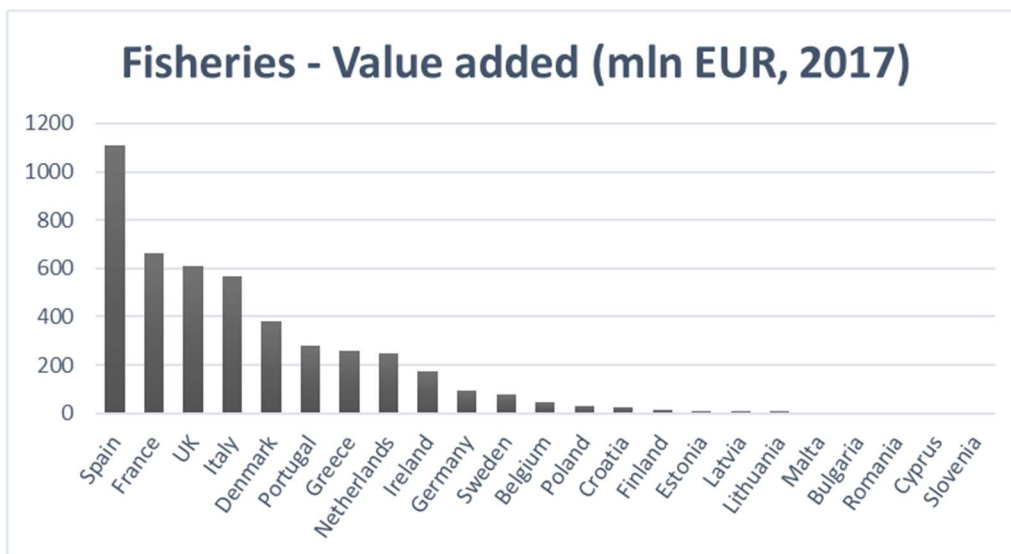
The economic performance of the capture fisheries sector is expected to continue to improve as fish stocks recover and capacity continues to adapt. Economic performance has also benefited from decreasing fuel prices, but this could reverse in the future. The landing obligation should lead to more abundant fish stocks with larger fish sizes in the long term, which would be translated into an increase in the revenues and a reduction in the operational costs, leading to further improvements in the economic performance<sup>7</sup>.

The graphs below offer an overview of the main figures by Member State:



Source: own elaboration based on JRC's Data Collection Framework

<sup>7</sup> European Commission, The Blue Economy Report, 2019, pp. 33-35.



*Source: own elaboration based on JRC's Data Collection Framework*

*Spain is home to the largest fishing fleet in the EU and ranks first in terms of production value, value added and employment. Italy is fourth both as regards production value and value added, whereas it is second in terms of number of persons employed.*

*Fishery Activity*

<b>Production Value</b>		<b>Value Added</b>		<b>Personel Employed</b>	
Spain	1998	Spain	1110	Spain	30900
France	1136	France	664	<b>Italy</b>	<b>25700</b>
UK	1132	UK	610	Greece	24700
<b>Italy</b>	<b>916</b>	<b>Italy</b>	<b>569</b>	Portugal	14900
Denmark	539	Denmark	381	France	13500
Greece	451	Portugal	279	UK	11800
Netherlands	446	Greece	257	Croatia	8000
Portugal	406	Netherlands	246	Ireland	3300
Ireland	313	Ireland	173	Poland	2400
Germany	158	Germany	96	Estonia	2200
Sweden	138	Sweden	81	Netherlands	2000
Belgium	88	Belgium	47	Denmark	1700
Croatia	60	Poland	29	Germany	1500
Lithuania	60	Croatia	26	Finland	1400
Poland	48	Finland	17	Sweden	1400
Finland	34	Estonia	10	Bulgaria	1200
Latvia	19	Latvia	9	Cyprus	1200
Estonia	16	Lithuania	7	Malta	1100
Malta	10	Malta	5	Romania	800
Cyprus	9	Bulgaria	3	Latvia	600
Bulgaria	5	Romania	3	Lithuania	600
Romania	5	Cyprus	2	Belgium	300
Slovenia	3	Slovenia	1	Slovenia	100
<b>Total</b>	<b>7990</b>	<b>Total</b>	<b>4625</b>	<b>Total</b>	<b>151300</b>

Source: EU Blue Economy Report 2019



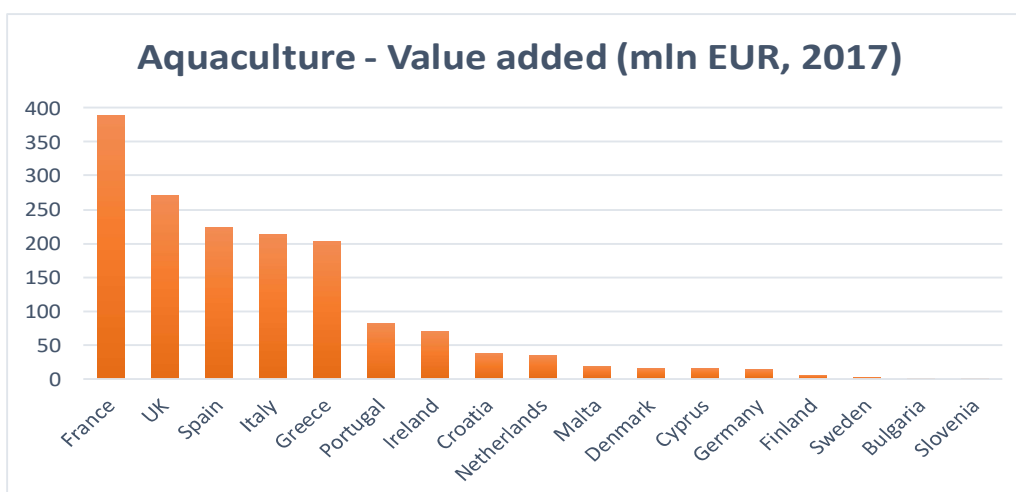
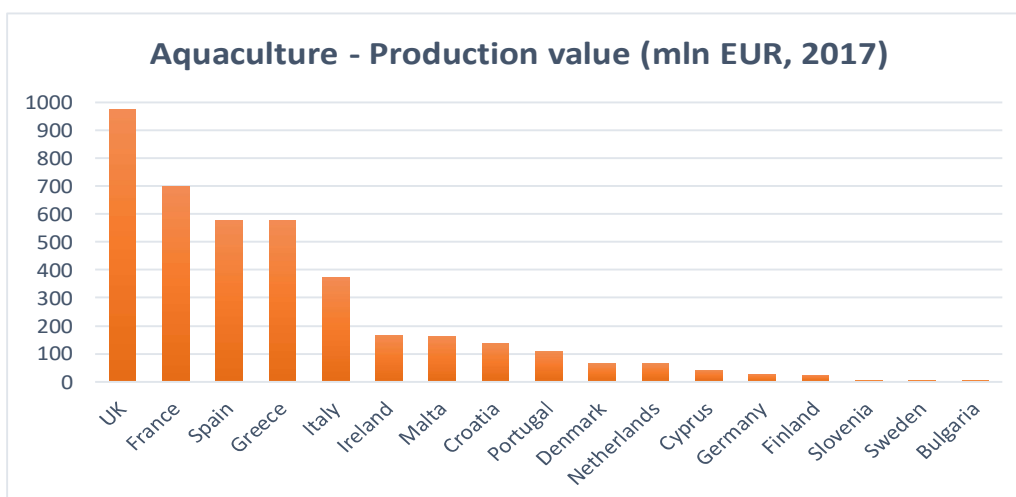
## ***Aquaculture***

*EU aquaculture production is mainly concentrated in five countries: Spain, the United Kingdom, France, Italy and Greece, which together account for about three quarters of the total EU28 production in terms of weight and value. According to almost all economic indicators, the economic performance of the EU aquaculture sector in 2017 has been improving compared to previous years.*

*Aquaculture is an important sector, because as of today it represents an alternative to the overexploitation of fishing stocks. At the same time, it should also be noted that farming some species presents some problems in terms of sustainability, as the feed to food ratio may be awfully low.*

*In addition, aquaculture is worth paying attention to, because, with the notable exception of Norway and Scotland, production was stagnating for a decade, and only started to grow a few years ago. The sector is now back on track and, considering the increasing demand for seafood in the EU, it is reasonable to expect that it will grow further in the future.*

*The graphs below offer an overview of the main figures by Member State:*

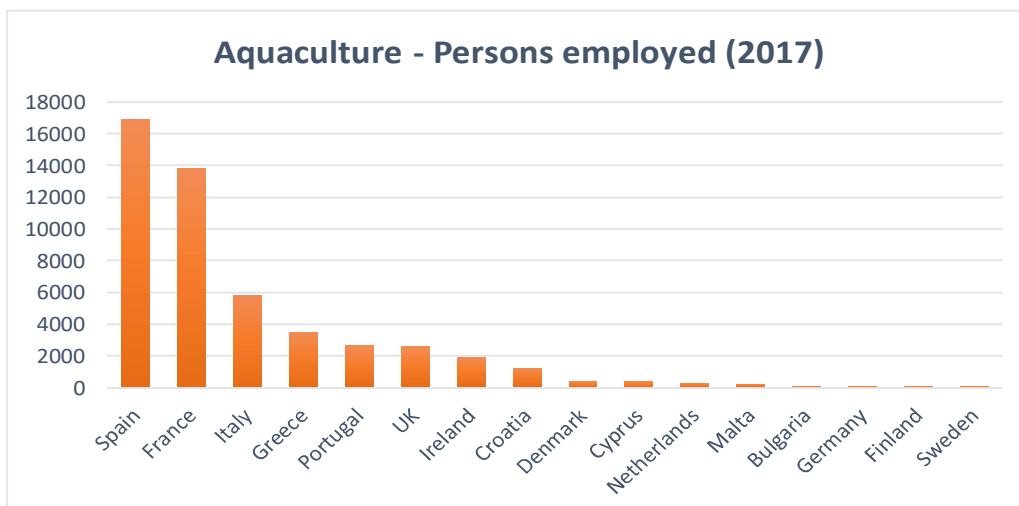


*Source: own elaboration based on JRC's Data Collection Framework*

*Aquaculture activities*

<b>Production Value</b>		<b>Value added</b>		<b>Personel Employed</b>	
UK	973	France	389	Spain	16900
France	697	UK	271	France	13800
Spain	577	Spain	223	Italy	5800
Greece	574	Italy	214	Greece	3500
Italy	373	Greece	204	Portugal	2700
Ireland	167	Portugal	83	UK	2600
Malta	163	Ireland	70	Ireland	1900
Croatia	138	Croatia	38	Croatia	1200
Portugal	108	Netherlands	35	Denmark	400
Denmark	64	Malta	18	Cyprus	400
Netherlands	64	Denmark	16	Netherlands	300
Cyprus	42	Cyprus	15	Malta	200
Germany	25	Germany	14	Bulgaria	100
Finland	21	Finland	5	Germany	100
Slovenia	2	Sweden	2	Finland	100
Sweden	2	Bulgaria	1	Sweden	100
Bulgaria	1	Slovenia	1	Belgium	
Belgium		Belgium		Estonia	
Estonia		Estonia		Latvia	
Latvia		Latvia		Lithuania	
Lithuania		Lithuania		Poland	
Poland		Poland		Romania	
Romania		Romania		Slovenia	

Source: *EU Blue Economy Report 2019*



*Source: own elaboration based on JRC's Data Collection Framework*

*The UK ranks first in terms of production value, mostly thanks to Scottish Salmon. However, France – whose most valuable product is oysters – ranks first in terms of value added. Spain and Greece also have thriving aquaculture industries. Spain is particularly renowned for its mussel farms, although farming of seabass and seabream also takes place in the Mediterranean. Greece's production, on the other hand, is almost exclusively seabass and seabream.*

*Italy is rather diversified in terms of production, as both shellfish and finfish are farmed. It is fourth, after Greece, in terms of production value, but it is slightly more productive than Greece, as it surpasses it when it comes to value added, despite employing more people.*

## CONCLUSIONS

*Albeit with some limitation and a lesser level of detail compared with the measuring of the Italian maritime economy developed in the rest of this report, the current EU framework makes it possible to compare the blue economies across Member States.*

*However, there remain several challenges, which were also identified in Cogea's report:*

- ***Timeliness of information:*** *generally speaking, statistical data on turnover, value added and employment are available two years after the year of reference. Such a time lag can be acceptable to analyse the past evolution of the blue economy and to identify historical trends, but it may not be ideal for the industry, when it comes to making decisions that affect business. One could decide to abandon Eurostat as the main source of data, and use a variety of data sources in each Member State that make available more recent data. This would solve the problem of data that are too old to make business decisions, but would seriously undermine the reliability, consistency and replicability of the method across the EU.*
- ***Not all Member States report their data to Eurostat regularly:*** *this translates into a series of gaps when analysing time series. The result is that the size of the blue economy is inevitably underestimated, although most certainly not to an enormous extent. It should also be mentioned that, looking at the time series, it seems that for most sectors the situation has improved considerably in recent years, compared to the first few years after the NACE classification was revised*
- ***The current statistical classification system does not take into account the blue economy:*** *economic activities are currently classified according to their function rather than to where they take place, or which industry they serve. As a consequence, for many activities included in the EU Commission's Blue Economy Report (among which extraction of oil and gas, manufacturing of navigation equipment, extraction of aggregates, wind energy, blue bioeconomy, etc.) it is not possible to know to what extent they contribute to the blue economy, unless strong assumptions are made. This situation calls for a revision of the current statistical classification system to better consider the blue economy. However, revising a statistical classification is not an easy task, may take an extremely long time, and might also undermine accounting consistency, unless it is embraced worldwide. Revising the classification system of economic activities may not necessarily work for all industries. For instance, a firm that manufactures navigation equipment that can be used on ships, trains, or planes may find it difficult to register its business with a code that is too restrictive. Therefore, alternative approaches, more*

*realistically pursuable in the short run, should also be looked at. A solution could be to use ‘tags’ to complement current activity codes. For instance, a biotechnology company registered under ‘Research and experimental development on biotechnology’ may be asked to report how much of its turnover, value added, and employment is generated from its operations with marine compounds. The reporting would consist of an estimation and would not be as rigorous as the information deriving from balance sheets and chambers of commerce.*

- ***Emerging activities are inherently more difficult to capture** quite often emerging economic activities have not yet been included in the statistical classification system. Even when data are available through other sources (in this study this is the case for seabed mining and desalination), the size of the sector could be so small that it would be impossible to make any reliable estimation.*
- ***Indirect impact of maritime activities:** economic data are collected to a higher level of detail by many Member States, but this level of detail is not continued in the production of supply and use tables (SUT). Only SUTs published by Denmark and the UK provide more detailed sector differentiation, but these still do not enable other maritime sectors to be distinguished. The approach adopted by the Italian Maritime cluster in this report is also an excellent alternative to make up for the lack of more detailed SUTs. It is fundamental to also measure indirect and induced impact of the blue economy, as this is deeply intertwined with the rest of the economy, and any variation reverberates on it. Therefore, a correct measuring of the blue economy should inevitably take into account its indirect and induced impact, besides its direct impact.*
- ***Will the blue economy embrace other activities in the future?** The blue economy is constantly evolving, and it is important to start discussing now what should or may be added in the future. Thinking ahead is important, because it makes it possible to be better prepared to face future challenges related to data collection. In a series of interviews with the members of the European Network of Maritime Clusters during Cogeia’s study, it has emerged that it might be interesting to include maritime education as part of the blue economy. Unfortunately, there does not seem to be sufficient information at Member State level to have a clear picture of how much is spent on maritime education, how many people are working in the sector, and how many students are signing up. Another interesting point made regards ICT companies that locate their server farms near (or in) the ocean, to use the natural cooling power of water as well as wave and tidal energy. Such an activity would perfectly fit the working definition of the blue economy developed by the EU Commission, as it takes place in the marine environment and uses sea resources.*



**PARTE TERZA**

**LE DINAMICHE DEI TRASPORTI MARITTIMI  
NEL MEDITERRANEO**

a cura di







## ***Executive Summary: The dynamics of maritime transport in the Mediterranean***

*In the global shipping scenario, the Mediterranean plays a strategic role which has been further consolidated in recent years due to certain economic dynamics: it concentrates 20% of global shipping.*

*The New Suez Canal has contributed significantly to increasing its centrality. This infrastructure is now able to accommodate large ships and is also the subject of a master plan, at an advanced stage of implementation, for the development of ports, industrial areas and service centers throughout its course. The aim is to make the Channel itself not only the traditional East-West transit passage, but one of the centers of world trade. Approximately 9% of international trade uses this great transit route: in 2018, the double record was set, in terms of number of ships (over 18,000; +3.6%) and cargo transported (983.4 million tons; +8.2%). These significant figures seem to be confirmed by 2019 trends.*

*The growing centrality of the basin is also evident from the data of the flows of container ships along the major East-West routes, which show the greatest growth on the Europe-Asia, increased at an average annual rate of 8.2% on 1995, reaching almost 25 million TEUs, followed by the transpacific one (+5.6%) which however remains the busiest with 28.2 million TEUs and, finally, by the transatlantic one (+4.4%) which accounts to 8 million TEUs. During 2019 the services along the transpacific route have been under pressure due to oversupply and a reduction in volumes occurred as a consequence of the US-China trade war.*

*Another positive trend has been shown by liquid bulk traffic in the European ports facing the Mediterranean whose handling of petroleum products, both raw and refined, went up by 4% annually in the period 2004-2018, a twofold figure compared to the global annual growth of 2%. Conversely, in the same period, dry bulk showed an opposite trend, with worldwide growth hovering at 4.4% and North Mediterranean ports recording a 15% reduction in their handling of these goods.*

*One of the factors shaping the performance of trade and contributing to an increased centrality of Mediterranean maritime geo-economics was the Belt and Road strategy inaugurated by the Chinese government which aims to support infrastructures for Euro-Asian trade whose ideal route is the Mare Nostrum. The Asian giant has in fact invested in many ports and terminals of this basin.*

*As is commonly understood, shipping is a global sector tightly linked to the trends of international economy and trade whose 80% in weight and 70% in value currently travel by sea.*

*The trade wars, the resurface of nationalism and protectionism, Brexit, as well as geopolitical tensions in the Middle East and Latin America, are generating significant uncertainty in the three main sectors - dry cargo, tanker and container - , and this is affecting market trends.*

*Another factor generating great uncertainty is represented by the implications connected to the IMO 2020 regulations that will mark the close on polluting emissions in maritime transport. International law requires that, as of 1 January 2020, fuels used by ships must have a sulfur content of 0.50% against the current 3.50%. In terms of added costs for shipping companies, it is still impossible to gauge the extent of the impact of this regulation.*

*Finally, it is necessary to take into account the impact of the spread of technological innovation and of digitalization in the sector, both for vessels and infrastructures, as this seems to open up avenues while also posing threats in terms of great changes to international balances.*

*Sea trade grew by 2.7% in tons in 2018 (+4.2% in 2017) and is estimated to grow by 1.7% in 2019 when the threshold of 12 billion tons of goods traded by sea is exceeded for the first time.*

*The growth forecasts for maritime trade for the five-year period 2019-2024 are 3.4% on average per year.*

*The phenomena outlined generate not only a new design of world seaborne trade, but also change the rules of competitiveness in ports, which cannot base their growth merely on infrastructure, material and immaterial, but must be able to offer value-added services. In particular, areas behind the port where manufacturing and logistics activities can settle and be managed in favorable environments also from the point of view of tax and bureaucracy or otherwise must evolve towards innovative models.*

*Italy is one of the most important countries in the Mediterranean system, but its maritime traffic has been fluctuating for some time around half a billion tons and 10 million TEU: although with some difficulty in attracting large international traffic, it has been able to strengthen its role in Short Sea Shipping, taking advantage of the presence of large world leaders in the sector. Our country confirms its leadership in Short Sea Shipping in the Mediterranean with 230 million tons of goods transported, equal to 37.4% of the total.*

*However, Italian traffic shows a different trend in terms of container flows along deep sea routes: Spain has consolidated its position in spite of the competition of the great North African ports and Piraeus, which have all shown a greater growth than that of our Country. This is mainly due to the progressive decline in transshipment traffic, which has suffered such a contraction that in the last period it has lost a significant share of the Italian total, partly offset by the excellent performance of gateway ports.*

*The success factors of competitor ports analyzed are many and varied. The growth of investments (public and private, as well as foreign direct investments) in the ports generates new services and new activities: this is the case of Piraeus, where operations are managed by the Chinese COSCO and whose traffic has increased by 640% since 2009 reaching almost 5 million TEU. In 2019 it aims to become the first port in the Mediterranean.*

*In other cases, dry port areas were set up in which industrial and manufacturing activities were established alongside a number of valuable logistics functions in the SEZ environment (special economic zones – i.e. partial or total tax exemption for export or reexport and import flows). Among the most famous and competitive in the Mediterranean are the Tanger Med Free Zone and the Suez Canal Zone (SCZ).*

*Even for the bulk traffic our country shows a slower growth: in the last 10 years the movements of liquid goods have grown by 23% (going from 149.8 million tonnes in 2009 to 184 in 2018), less than its European competitors in the Mediterranean (Spain: 30% and Greece: 34%) with the exception of some cases (Marseille: -25%).*

*As for dry bulk, Italy has shown a positive variation of 11%, going from 59.2 million tonnes in 2009 to 65.6 million tonnes in 2018, and it is behind France (+77%), Spain (38%) and Greece (+13%).*

*The need for a change of approach clearly emerges: the need for policies and a supportive and flexible regulatory framework that allows our ports to develop logistical-industrial activities that support port activities in the strict sense of the word is growing stronger and stronger. Public-private cooperation is essential in this respect.*

*This is the direction taken by the regulations on SEZs and SLZs, areas connected to ports where industrial and manufacturing activities take place, alongside numerous logistical functions of value, facilitated by de-bureaucratisation and partial or total tax exemption for export or re-export and import flows. These represent a challenge and an opportunity for the Italian economy and logistics.*

*The considerations made so far are also confirmed by the analysis of the indicators of competitiveness and port/logistics connectivity, which also allow the understanding of the strategic position of our country compared to the main maritime competitors and to highlight the main strengths and weaknesses in terms of connection and logistics.*

The study takes into account the Liner Shipping Connectivity Index (LSCI), the Port Liner Shipping Connectivity Index (PLSCI) and the Bilateral Liner Shipping Connectivity Index (BLSCI) of UNCTAD and the Logistics Performance Index (LPI) of the World Bank.

For each of these, the national performance was compared with that of other "comparable" countries, both in Europe (France, Spain and Greece), and in the South-East Bank (Morocco, Egypt and Turkey).

The Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) indicates a country's integration level into global liner shipping networks, which is an important factor for its import-export costs and therefore for its competitiveness. In 2019, with an index of 72.8, Italy has ranked 13th in the world and, compared to our competitors, is second only to Spain.

The Port Liner Shipping Connectivity Index (PLSCI) shows Genoa as the first Italian port, which holds the 32nd position in the world, followed by Gioia Tauro at the 40th. This ranking is also dominated by Asian ports (Shanghai, Singapore and Busan occupy the first places) while Europe has Antwerp, Rotterdam and Hamburg in 6th, 7th and 13th place respectively. The first Mediterranean port of call is Piraeus (21st in the ranking).

Also interesting is the evaluation of the growth of this index compared to 2006, the first year taken as a reference by UNCTAD which sees the port of Tanger Med 2<sup>nd</sup> in the world.

The Bilateral Liner Shipping Connectivity Index (BLSCI) shows that Italy has the strongest bilateral connections with Spain (0.7), France (0.68), China (0.65), Singapore (0.64) and the United States (0.64). If we compare the situation with 2006, we can see how the positions have changed: while Spain and France remain the main partners, bilateral relations with China, Singapore and the United States have been strengthened, to the detriment of the United Kingdom, Germany and Belgium.

The International Logistics Performance Index (LPI) measures a country's logistical efficiency and Italy ranks 19th behind France and Spain, but ahead of its competitors.

A detailed analysis of the six components of Italy's LPI shows that the best score (4.13) was obtained in the frequency with which shipments reach their recipients within the set time frame, while the lowest (3.47) was shown in the efficiency of customs operations.

The following SWOT table clearly shows Italy's competitive position in terms of logistics and port in the Mediterranean:

<p><b>STRENGTHS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Numerous and efficient direct liner services</li> <li>✓ <b>Ports at the service of the local referent territory</b></li> <li>✓ Multiple ports with higher maritime accessibility</li> <li>✓ Punctuality of shipments</li> </ul>	<p><b>WEAKNESSES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Difficulties with transshipment</li> <li>✓ <b>Lower concentration of port traffic</b> compared to competitors</li> <li>✓ Transit times of goods</li> <li>✓ Efficiency of customs procedures</li> </ul>
<p><b>OPPORTUNITIES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Development of <b>Short Sea Shipping</b> in the Mediterranean</li> <li>✓ Growth of import-export with main trade partners</li> <li>✓ Regulations on SEZ and SLZ</li> </ul>	<p><b>THREATS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Lower investments in ports compared to competitors</li> <li>✓ More solid bilateral connectivity of competitors</li> <li>✓ Lower growth of investments in logistics compared to competitors</li> </ul>

### **Case study: the situation in Morocco and Turkey**

*Due to these countries' increasingly important role in the development of maritime traffic, an in-depth study has been carried out on Turkey and Morocco. These countries are important both for their geographical position and for the forecasts of economic growth, and not least for their commercial ties with Italy, but above all because they are characterized by a structured maritime supply chain and/or by strong development potential.*

*Turkey is the 19th largest economy in the world, with GDP tripling from USD 238 billion in 2002 to USD 766 billion in 2018. A natural bridge between Europe and Asia, a crossroads of three continents, it lies at the centre of a transport network linking the Atlantic with the Far East, thanks also to the connections between the Mediterranean and the Black Sea through the Turkish Strait. It is an important energy supply corridor and is located close to more than 70% of the world's primary energy reserves, while the main energy consumer, Europe, is located west of Turkey, which makes the country a cornerstone in global energy transit. Furthermore, the business environment is favourable, and in fact Turkey ranks 43rd out of 190 economies for its 'Ease of doing business', with an average of 7 days for the establishment of a company. It has structured SEZs; since 1985 (the year in which the founding law was passed) 102 have been created, of which 83 Technology Development Zones and 19 Free Zones. The country also boasts an evolved and competitive maritime sector in its various components, with an articulated and varied production chain, to which the the government is paying intense attention. It has an articulated harbour system, constituted by numerous ports of call, with the main being placed in significant positions in the classifications of the greatest commercial ports of the Mediterranean (the port of call of Ambarli holds the 7th place in the top 10 ports of the Mediterranean basin). The maritime trade represents an important component of the Turkish economy: approximately 60% of the total value of the country's import-export (88,7% in terms of tons) travels by sea ( \$ 238 billion out of 391). Despite the crisis, the increase in cargo traffic has encouraged the launch of projects aimed at increasing the capacity of ports and improving efficiency. The country's leadership in the maritime sector is also evident in shipbuilding: Turkish shipyards are in 4th place in the world rankings. The country's shipbuilding industry, with its century-old tradition, has evolved into a modern and versatile sector, capable of focusing not on mass production but rather on the construction of specialty vessels. Turkey is the 4th largest producer of mega yachts, with 3,000 metres in order, behind Italy, the Netherlands and the United Kingdom. The richness of fish production and the attention of the State to the growth of the sector has favoured over time the increase in the quantity of fish caught and then, when this decreased for natural reasons, it has encouraged the development of fish farms. A structured but at the same time strong potential for infrastructural expansion completes the picture. The Turkish Chamber of Shipping has a total of 84 tourist berths, with a total mooring capacity of 29,950 yachts (considering both tourist ports and piers and boat storage yards). Amongst these, there are 75 ports with berths at sea.*

*Morocco is the world's 60<sup>th</sup> largest economy with a GDP of USD 118 billion in 2018, up 8% on the previous year. Unlike its African neighbours, it is characterised by political and institutional stability and favourable growth forecasts. It holds the "advanced status" in its relations with the EU, being the first beneficiary of the Neighbourhood Policy implemented by Brussels. The EU is Morocco's largest trading partner (with a 70% share of trade) and the largest investor in the Kingdom. The country ranks 60th out of 190 economies for its 'Ease of doing business' (up from 69th last year), with an average of 9 days for the establishment of a company. It is second in the ranking of the MENA region, after the United Arab Emirates. It has 6 Free Zones, 4 specialized and 2 multi-product, established by the law 19/94 on Export Processing Zones. The country has a flourishing maritime sector, which is the subject of close attention by the government. 95% of Moroccan international trade passes by sea, calling at the country's three main ports, Tanger Med, Jorf Lasfar and Casablanca, which together account for almost 83% of national traffic. The great importance of Tanger Med, Africa's 1st port, the Mediterranean's 5th port and one of the top twenty ports in the world, should be underlined. In 2018, Tanger Med showed a 5% growth compared to 2017. It is the first Moroccan platform for import-export flows whose global value reached € 30 billion in 2018. This port is the second in the world in terms of increase in the PLSCI (Port*

*Liner Shipping Connectivity Index) between 2008 and 2019, from an index value of 20.6 to 53.6.*

*During the period 2008-2017, the Moroccan Ministry of Transport and Logistics (METL) invested a total of 297 billion dirhams, of which 16.1% went to the port sector. In particular, with the Strategie portuaire a l'Horizon 2030, the Kingdom intends to create a competitive port system, encouraging the development of "port poles" rather than mere ports of call, in order to allow each region of the country to promote its resources and infrastructure, benefiting from the economic dynamism generated by the ports themselves. Portuality is not the only objective of the governmental plans. In the maritime field, also the whole shipbuilding industry is object of a plan of development with a budget of 4.5 billion dirhams, with the aim to consolidate an efficient and articulated shipbuilding sector in the construction, maintenance and demolition of the ships.*

*The ambition is to create between 5,500 and 8,000 jobs, from about 1,000 today; with an added value between 1.6 and 2.3 billion dirhams, and a volume of trade between 5.4 and 8 billion dirhams. Morocco also has a strong tradition of sea fishing, with a significant fish production; the sector contributes to 2.3% of GDP and creates direct employment for 170,000 fishermen and indirect employment for an additional 500,000 people.*

*The Moroccan fishing fleet includes over 17,000 operational vessels, divided into three categories: those for deep-sea fishing, those for coastal fishing and the small-scale artisanal fishing fleet. The yachting sector also has great potential for infrastructural expansion; from the north-east to the south, between the Mediterranean coast and the Atlantic coast, there are several marinas, which have a total of over 3400 berths, expandable to about 6000 considering the implementation of several projects aimed at expanding the offer.*



## CAPITOLO I

### Gli scenari internazionali e le dinamiche competitive del settore marittimo nell'area Med

#### 1. Il contesto internazionale e il ruolo del Mediterraneo nelle rotte globali

Nello scenario dello shipping mondiale, il Mediterraneo ricopre un ruolo strategico che, negli ultimi anni, le dinamiche economiche stanno ulteriormente consolidando. Il Mediterraneo infatti, sul piano geo-economico interfaccia il grande mercato atlantico e nordeuropeo da un lato, e quello asiatico e africano dall'altro. Per questi motivi la centralità del bacino negli scenari internazionali è un forte fattore di attrattività per gli investimenti pubblici e privati nel settore dei trasporti e della logistica, che continuano a crescere nonostante alcune critiche situazioni sociali e politiche. I numerosi investimenti cinesi, unitamente a quelli turchi, emiratini, di Singapore, nei porti e nei terminal marittimi di molti paesi del Mediterraneo indicano un interesse ben preciso a sviluppare e potenziare le rotte di trasporto nell'area.

È un dato consolidato che esso rappresenti una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati - concentra il 27% dei servizi di linea mondiali- e che sia un'area molto significativa anche per i traffici a corto raggio, in direzione nord sud, in particolare in modalità Ro-Ro.

Il Mediterraneo è un'area cruciale anche per il *traffico oil*, perché il Canale di Suez è una rotta strategica per il trasporto di petrolio e gas naturale dal Golfo verso l'Europa e il Nord America. Il canale egiziano dopo l'espansione sta guadagnando importanza anche in direzione Southbound per il *crude oil* e prodotti petroliferi statunitensi e russi verso Asia e Medio Oriente<sup>8</sup>. Esso concentra il 9% del commercio mondiale via mare di petrolio e l'8% degli scambi globali di GNL<sup>9</sup>.

La crescente centralità del bacino è evidente anche dal dato dei flussi di navi container lungo le maggiori rotte Est-Ovest, che mostra la maggiore crescita dell'Europa-Asia, aumentata ad un tasso medio annuo rispetto al 1995 dell'8,2% raggiungendo quasi 25 milioni di TEU, seguita da quella transpacifico (+5,6%) che comunque resta la più trafficata con 28,2 milioni di TEU e, infine, da quella transatlantica (+4,4%) che conta 8 milioni di TEU. Importanti investimenti infrastrutturali ma anche recenti strategie politiche stanno incidendo sulle dinamiche delle rotte: nel corso del 2019 i servizi lungo la rotta transpacifico stanno subendo la pressione dovuta all'*oversupply*

---

<sup>8</sup> EIA (23 luglio 2019), *The Suez Canal and SUMED Pipeline are critical chokepoints for oil and natural gas trade.*

<sup>9</sup> SRM (2019), *Med & Italian Energy Report*

e alla riduzione dei volumi effetto della Trade war US-China e le prospettive di mercato per i prossimi mesi sono diventate sempre più incerte.

Anche il traffico di rinfuse liquide ha mostrato una buona performance per i porti europei che si affacciano sul Mediterraneo<sup>10</sup>, la cui movimentazione di prodotti petroliferi greggi e raffinati nel periodo 2004-2018 è aumentata del 4%, a fronte di un 2% a livello globale. Diverso è invece il discorso per le rinfuse solide: se nel mondo c'è stato un aumento medio annuo del 4,4% tra il 2004 e il 2018, nello stesso periodo nei principali porti del Nord Mediterraneo la movimentazione di queste merci ha registrato una riduzione del 15%.

Ciò premesso, non può essere sottovalutato l'impatto che numerose situazioni di incertezza sorte in questi ultimi anni possono avere sulla performance dei trasporti marittimi e quindi anche per i flussi che interessano il Mediterraneo. Lo shipping, come noto, è un settore globale, strettamente legato all'andamento dell'economia e del commercio internazionale che per l'80% in peso e per il 70% in valore viaggia via mare.

L'economia mondiale ha registrato nel 2018 una crescita del 3,6%, appena dello 0,2% in meno rispetto al 2017. Le previsioni sono però di rallentamento perché si stima un +3% per il 2019 e un +3,4% per il 2020<sup>11</sup>. La decelerazione ha caratterizzato anche il commercio mondiale: in base ai dati del Fondo Monetario Internazionale per il 2019 si stima un +1,1% che dovrebbe poi rialzarsi ad un +3,2% nel 2020. Anche gli scambi via mare hanno registrato un rallentamento, facendo rilevare nel 2018 una crescita del 2,7% in termini di tonnellate (+4,2% nel 2017) che si stima diventerà 1,7% nel 2019 quando per la prima volta si supererà la soglia dei 12 miliardi di tonnellate di merci scambiate via mare e poi del 2,9% nel 2020<sup>12</sup>.

Le previsioni di crescita del commercio marittimo per il quinquennio 2019-2024 sono del 3,4% medio annuo.

**Graf. 1 - Quantità (milioni di tonnellate) e quote % delle diverse tipologie di merci trasportate via mare nel mondo nel 2019**



Fonte: SRM su Clarkson Research, 2019

Entrando nel dettaglio dei segmenti di trasporto marittimo, per il containerizzato che in termini di tonnellate esprime il 16% del totale ma in

<sup>10</sup> Sono stati considerati gli scali della Spagna mediterranea, della Francia mediterranea, dell'Italia e della Grecia

<sup>11</sup> FMI (Ottobre 2019), *World Economic Outlook Database*.

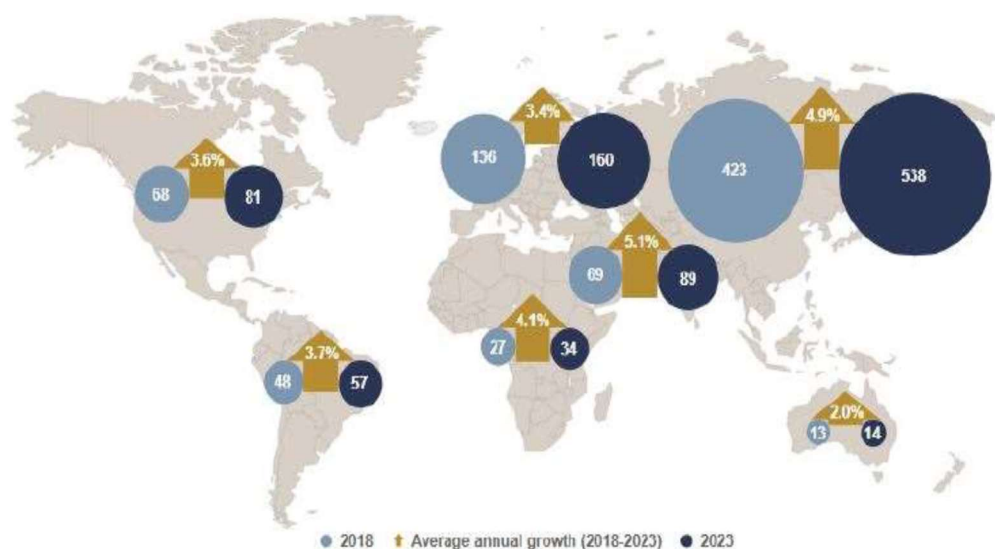
<sup>12</sup> Clarkson Research (Ottobre 2019), *Seaborne trade monitor*, Volume 6 n. 10.



valore ne pesa il 60%, pari a circa 12 trilioni di dollari<sup>13</sup>, la Drewry<sup>14</sup> ha ridimensionato al 2,6% le proprie previsioni a livello globale nel 2019 (dopo che già lo scorso giugno le aveva corrette al +3% rispetto alla propria precedente stima del 3,9%), poiché le tensioni commerciali e geopolitiche minacciano un ulteriore rallentamento della crescita economica mondiale, mentre la regionalizzazione delle filiere distributive della produzione e le esigenze di sostenibilità ambientale aggiungono ulteriore incertezza al comparto.

Le previsioni di Drewry (del giugno 2019) per il quinquennio 2018-2023 sono comunque positive, stimando una crescita media annua di movimentazione di container nei porti pari al 4,4%. La figura che segue mostra la suddivisione del traffico container nelle diverse aree del mondo con l'indicazione delle stime di crescita.

**Fig. 1 - Previsione delle movimentazioni regionali dei contenitori (milioni di TEU) e crescita annua media (%) nel periodo 2018-2023**



Fonte: Drewry Maritime Research, *Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast 2019* (Giugno 2019)

Riguardo alle navi *dry bulk*, le previsioni di Banchemo Costa<sup>15</sup> per il 2019 sono di rallentamento con un +2% (nel 2018 la crescita è stata del 3%).

Il trasporto marittimo di *crude oil* si stima possa avere una crescita dello 0,2% nel 2019 mentre i prodotti petroliferi dell'1,1%<sup>16</sup>.

A plasmare la *performance* del commercio e a contribuire a rafforzare la centralità nella geo-economia marittima del Mediterraneo interviene in

<sup>13</sup> Dato al 2017, Statista.

<sup>14</sup> Drewry Shipping Consultants (Ottobre 2019), *Container Market Annual Review and Forecast*.

<sup>15</sup> Banchemo Costa (Luglio 2019), *Handy & Supramax Market Outlook*.

<sup>16</sup> Clarkson Research (Ottobre 2019), *Seaborne trade monitor*, Volume 6 n. 10

misura rilevante anche lo scenario macro politico che in questi ultimi anni sta ritagliandosi un ruolo sempre maggiore.

La strategia *Belt & Road* intrapresa dal governo cinese, sostanzialmente si propone di sostenere l'infrastrutturazione dei commerci euro-asiatici che proprio nel *Mare Nostrum* trovano la rotta ideale. Al riguardo assumono un significato strategico gli investimenti cinesi finalizzati ad ottenere il controllo dei terminal container, molti dei quali hanno riguardato porti del Mediterraneo, come si evince dalla figura che segue.

**Fig. 2 - I terminal container di China Merchants Port e COSCO Shipping Ports**



Secondo le stime della Banca Mondiale, l'implementazione di tutti i progetti infrastrutturali nel settore dei trasporti previsti dalla Belt and Road consentirebbe una notevole diminuzione dei tempi di trasporto e dei costi degli scambi sia per i Paesi BRI (fino al 3,2% e al 2,8%, rispettivamente) che per il mondo nel complesso (fino al 2,5% e al 2,2%, rispettivamente)<sup>17</sup>. Banca Mondiale ha inoltre calcolato che la rete di trasporti lungo la Via della Seta, come proposta dal progetto cinese, potrebbe generare un aumento dei flussi di IDE complessivi (inclusi anche gli investimenti da Paesi non-BRI) verso i Paesi BRI pari al 5%, con benefici maggiori in Medio Oriente e Nord Africa (+11,4%) e Asia Orientale (+6,6%). Appare chiaro dunque l'impatto che questa iniziativa può avere sull'economia dell'area del Mediterraneo.

<sup>17</sup> Banca Mondiale (Ottobre 2018), "How Much Will the Belt and Road Initiative Reduce Trade Costs?".

## Investimenti cinesi realizzati nel Mediterraneo e in Europa

### COSCO Shipping Ports (COSCO Pacific fino a Giugno 2016)

<b>2004 Nov</b>	<b>Antwerp Gateway</b> - COSCO Pacific acquisisce il 25% del capitale
<b>2007 Ott</b>	<b>Suez Canal Container Terminal</b> - COSCO Pacific acquisisce una quota del 20%
<b>2009 Ott</b>	<b>Piraeus Container Terminal</b> COSCO Pacific ottiene la concessione per gestire i Pier 2 e 3 del porto del Pireo
<b>2015 Dic</b>	<b>CSTD (vari terminal)</b> COSCO - Pacific acquisisce la società China Shipping Terminals Development (CSTD) che detiene quote nei terminal in Hong Kong, Kaohsiung, Busan, Zeebrugge e Seattle
<b>2016 Gen</b>	<b>Kumport – Ambarli</b> - COSCO Pacific e CMHI acquisiscono una quota del 40% ciascuno in Kumport
<b>2016 Mag</b>	<b>Euromax Terminal Rotterdam</b> - COSCO Pacific acquisisce il 35% del capitale da Hutchison Port Holdings
<b>2017 Giu</b>	<b>Noatum Port Holdings</b> - CSP acquisisce Noatum Port Holdings che ha terminal a Valencia e Bilbao. Da Aprile 2019 Noatum cambia il nome in COSCO Shipping Ports Spain.
<b>2017 Set</b>	<b>CSP Zeebrugge</b> - CSP acquisisce il 76% del capitale di APM Terminals Zeebrugge, aggiungendo alla sua quota del 24% già posseduta da China Shipping (CSTD) dal 2014.
<b>2017 Ott</b>	<b>Vado Reefer Terminal</b> - CSP acquisisce il 40% del capitale azionario di APMT
<b>2018 Dic</b>	<b>CSP Abu Dhabi Terminal</b> - Il nuovo terminal apre il 10 Dicembre 2018

### China Merchants Port Holdings (formerly China Merchants Holdings International “CMHI” before August 2016)

<b>2013 Giu</b>	<b>Terminal Link</b> - (vari terminal) CMHI acquisisce una quota del 49% da CMA CGM, comprese le partecipazioni in terminal in Francia, Belgio, Marocco, Malta, Stati Uniti, Costa d’Avorio e Corea del Sud.
<b>2016 Gen</b>	<b>Kumport</b> - CMHI ottiene una quota del 40% in Kumport

Fonte: SRM su Alphaliner

Non è tuttavia ancora visibile l'impatto di questa strategia sugli equilibri economici data la lunghezza dell'orizzonte temporale dei progetti infrastrutturali pianificati lungo la Via della Seta: ogni eventuale incremento dei flussi commerciali si manifesterà solo dopo anni dall'investimento iniziale.

Anche le guerre commerciali, il riaffiorare del nazionalismo e del protezionismo, la Brexit, oltre che il perpetrarsi delle tensioni geopolitiche in Medio Oriente e in America Latina, stanno generando un'incertezza significativa nei tre settori principali- *dry cargo*, *tanker* e *container*- che sta già avendo impatti sull'andamento del mercato.

Grande incertezza deriva anche dalle implicazioni connesse ai regolamenti IMO 2020 che segneranno la stretta sulle emissioni inquinanti nel trasporto marittimo. La normativa internazionale impone che i combustibili impiegati dalle navi a partire dal 1° gennaio 2020 dovranno avere un tenore di zolfo dello 0,50% contro l'attuale 3,50%. Queste disposizioni richiederanno agli operatori del settore importanti investimenti e non si può ancora stimare con ragionevole sicurezza quale sarà l'impatto, in termini di costi aggiuntivi, dell'implementazione della normativa sulle compagnie e in aggiunta i recenti attacchi alle raffinerie saudite hanno reso ancora più difficile fare previsioni in questo senso.

Infine, occorre considerare l'impatto della diffusione dell'innovazione tecnologica e della digitalizzazione nel settore, sia per le navi che per le infrastrutture che aprono a nuove opportunità ma anche al rischio di grandi cambiamenti negli equilibri internazionali<sup>18</sup>.

## **2. Il Nuovo Canale di Suez: un'infrastruttura a servizio della ritrovata centralità del Mediterraneo**

Riguardo ai grandi investimenti infrastrutturali in grado di incidere sulle rotte globali, va sicuramente annoverato il Nuovo Canale di Suez, che ha contribuito in misura notevole ad accrescere la centralità del Mediterraneo. Esso è ora in grado di accogliere le grandi navi contemporaneamente in entrambe le direzioni accorciando notevolmente i tempi di attesa ed è anche oggetto di un *masterplan*, in avanzata fase di realizzazione, per lo sviluppo di porti, zone industriali e centri servizio lungo tutto il suo corso. L'obiettivo è rendere il Canale stesso non solo il tradizionale transito Oriente-Occidente, ma farne uno dei centri del commercio mondiale<sup>19</sup>.

Lo scopo del governo egiziano, perseguito anche attraverso mirate politiche di i, è quello di attirare traffico aumentando la convenienza di passaggio anche per alcune rotte dall'Asia verso la costa orientale degli Stati Uniti che sviluppino il loro naturale percorso attraverso Panama.

---

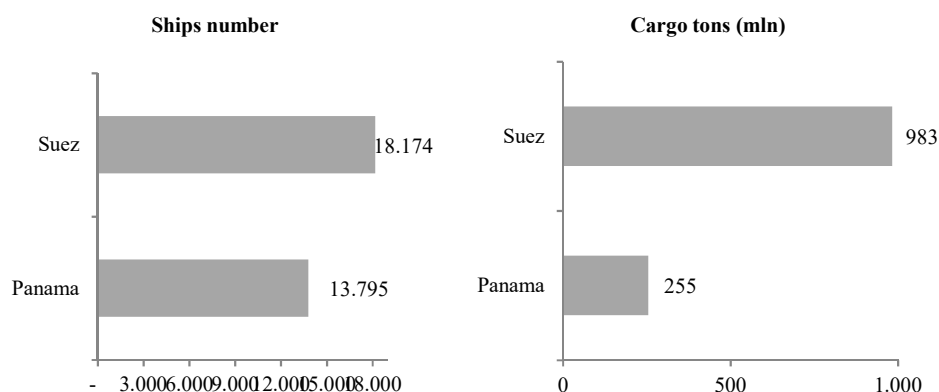
<sup>18</sup> Per approfondimenti: SRM (2019), *Italian Maritime Economy Report*

<sup>19</sup> Per approfondimenti: Alexbank - SRM (2018), *The Suez Canal after the expansion. Analysis of the traffic, competitiveness indicators, the challenges of the BRI and the role of the Free Zone*

Si cita come esempio di tali politiche la linea tariffaria che prevede sconti del 45-55-65% per le *containership* che percorrono alcune rotte che partono dai porti della *East Coast* degli Stati Uniti e sono dirette verso il Sud e il Sud-Est Asia. Questi sconti, in essere a partire dal 2016 in coincidenza con l'apertura del nuovo Canale di Panama, sono stati rinnovati di 6 mesi in 6 mesi e al momento, sono in vigore fino al 31/12/2019<sup>20</sup>. Essi sono chiaramente finalizzati a spingere i *carrier* a percorrere viaggi che richiedono tempi più lunghi ma che consentono di conseguire importanti risparmi di costi.

Il grafico che segue mette a confronto in numero di navi e le merci in transito attraverso i Canali di Suez e Panama nel 2018.

**Graf. 2 - Numero di navi e tonnellate in transito per i Canali di Panama e Suez. Anno 2018**



Fonte: SRM su Panama Canal Authority e Suez Canal Authority, 2019

Il governo egiziano inoltre non ha posto fine al progetto con la costruzione del Nuovo Canale, ma lo ha ampliato e sviluppato nella forma di SCZ (Suez Canal Zone) affiancando cioè al Canale vero e proprio una vasta *Special Economic Zone* in cui attirare capitali esteri per sviluppare attività logistiche, industriali e manifatturiere.

Il Canale di Suez si conferma uno snodo strategico per i traffici marittimi mondiali mercantili; il 9% del commercio internazionale del globo utilizza questa grande via di passaggio. La crescita delle merci in transito registra

<sup>20</sup> Suez Canal Authority Circular 2/2016 (prorogata fino al 31/12/19).

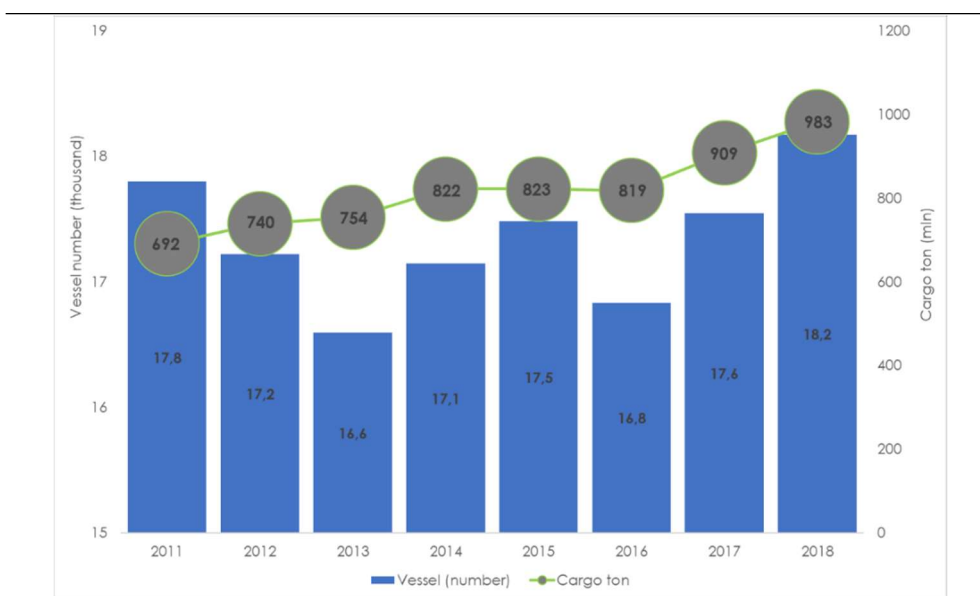
Nel dettaglio questi sconti riguardano:

1. Le *containership* che vengono dal porto di Norfolk e dai porti a nord di questo diretti verso Port Kelang e i porti ad est di questo hanno diritto ad una riduzione del 45% delle normali tariffe del Suez Canal.
2. Le *containership* che vengono dai porti a sud del porto di Norfolk dirette verso:
  - a) Port Kelang e i porti ad est di questo hanno diritto ad una riduzione del 65% delle normali tariffe del Suez Canal.
  - b) Il porto di Colombo e i porti ad est di questo localizzati fino a "Port Kelang" hanno diritto ad una riduzione del 55% delle normali tariffe del Suez Canal.

Condizione di applicazione di questa circolare è che la nave non deve fermarsi in nessun porto per scopi commerciali tra il porto di origine e quello di destinazione.

valori importanti, confermata anche nel 2018, anno in cui è stato segnato il doppio record, in termini di numero di navi (oltre 18 mila, +3,6%) e di cargo trasportato (983,4 milioni di tonnellate, +8,2%). Il grafico che segue mostra questo andamento.

**Graf. 3 - Navi e merci in transito attraverso il Canale di Suez. Trend 2011-2018**



Fonte: SRM su Suez Canal Authority, 2019

I primi 9 mesi del 2019 attestano questa crescita: con quasi 14.000 navi transitate (+3%) e 766 milioni di tonnellate di merci (+5,5%) sono stati segnati nuovi picchi massimi. Il record è stato stabilito sia per le merci caricate sulle navi che hanno attraversato il canale dirette a sud, pari a 413 milioni di tonnellate (+8,6%), sia per i volumi imbarcati sulle navi dirette a nord, con 353 milioni di tonnellate (+2%).

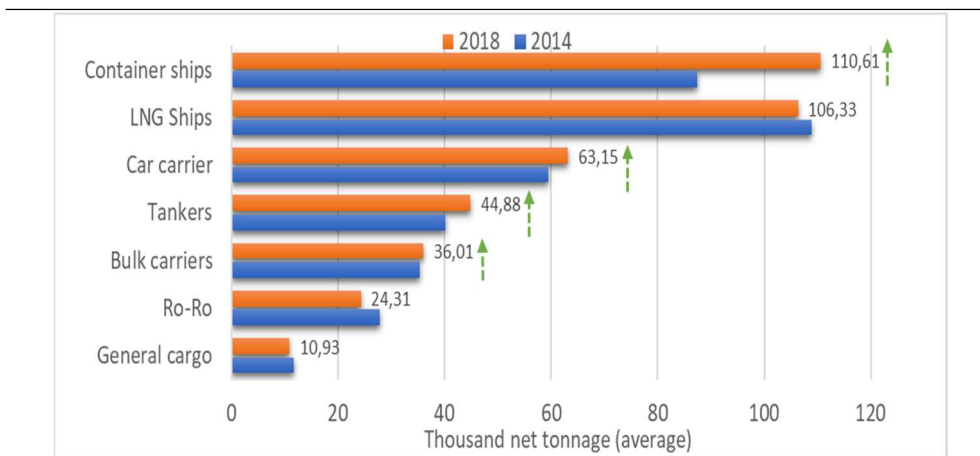
Le portacontainer sono le navi più numerose tra quelle che hanno effettuato transiti completi attraverso il Canale di Suez (4.096), seguite dalle unità *tanker* (3.745).

Ancora una volta il cargo containerizzato e il petrolio greggio e prodotti petroliferi derivati costituiscono le principali tipologie di merci in transito, rappresentando il 73% del totale; in particolare i *container* da soli contano la metà di tutte le merci (383 milioni di tonnellate, +4,3%).

Il Canale di Suez è anche la terza rotta al mondo per il trasporto di petrolio e gas naturale rappresentando circa il 9% e l'8% rispettivamente del commercio mondiale via mare. Nei primi 9 mesi del 2019, il petrolio greggio con i prodotti derivati e l'LNG rappresentano rispettivamente il 23% (175,4 milioni di tonnellate) e 3% (24 milioni di tonnellate) delle merci transitate. L'espansione del Canale consente a più del 60% delle *tanker* di passare.

Grazie all'allargamento, la dimensione media delle navi che hanno attraversato il Canale è cresciuta del 12% tra il 2014 (l'anno precedente l'espansione) e il 2018, evidenziando che la nuova infrastruttura sta assecondando le esigenze del gigantismo, fenomeno che riguarda tutte le tipologie di naviglio.

**Graf. 4 - Dimensione media delle navi in transito attraverso SUEZ per tipologia**



Fonte: SRM su Suez Canal Authority, 2019

L'andamento dei traffici mostra che il raddoppio del Canale sta gradualmente cambiando gli assetti mondiali del trasporto marittimo, contribuendo a rafforzare la rotta *Far East-Europe* e quindi la centralità del Mediterraneo.

Suez non è più solo una via di passaggio strategica per i commerci marittimi mondiali ma nell'ambito della *Suez Canal Zone* rappresenta un modello di sistema portuale che integra aree dedicate alla manifattura industriale ad investimenti in tecnologie.

### **3. I fenomeni e le dinamiche di mercato che stanno rimodellando lo shipping. I riflessi sul Mediterraneo**

La possibilità del Canale di Suez di accogliere le mega-navi risponde alle esigenze del settore dei trasporti marittimi, particolarmente accentuato nel segmento navi porta-*container* ma comune anche agli altri comparti, che in modo sempre più incisivo sta seguendo la strada del gigantismo navale e delle grandi alleanze. Questo fenomeno è rafforzato dalla necessità che il settore ha di generare economie di scala che consentano efficienza e riduzioni di costi.

Il ricorso al gigantismo ha avuto un'accelerazione negli ultimi anni. Se nel 2012 le navi oltre i 10.000 TEU erano "solo" il 13% del totale di quelle in circolazione nei mari, oggi questa percentuale è già al 33% e la previsione è

di arrivare al 40% nel 2022<sup>21</sup>. Ad oggi sono in corso studi di fattibilità per la realizzazione di navi giganti con una capacità fino a 25.000 TEU.

Anche il ricorso agli accordi ha costituito e costituisce tutt'ora uno strumento strategico adottato dai principali carrier mondiali al fine di ottimizzare l'utilizzo del naviglio e ridurre contemporaneamente i costi di trasporto relativi alle maggiori rotte mondiali. È una strategia finalizzata a guadagnare margini di redditività più elevati cercando di contenere il fenomeno dell'*oversupply* e dell'aumento del costo del *bunker* il cui prezzo medio nel 2018, nonostante il forte calo nel quarto trimestre, è aumentato di quasi il 30% rispetto al 2017.

Ad oggi sono attive tre alleanze tra le più grandi imprese del settore:

- *Ocean Alliance*: raccoglie una compagnia europea (*CMA-CGM*) e due asiatiche (*Cosco Shipping* ed *Evergreen*) e detiene il 36% della quota del trasporto marittimo container sulle rotte Est-Ovest;
- *THE Alliance*: formata da una compagnia europea (*Hapag-Lloyd*), tre giapponesi (*NYK*, *MOL* e *K Line*, che a loro volta hanno generato l'alleanza *ONE*) e l'asiatica *Yang Ming*, con una quota del 26%; dal 1° aprile 2020 aderirà anche il *carrier* tedesco *HMM*;
- *2M*: formata da *Maersk* e *MSC*, ha accolto successivamente, come membri aggiunti, le compagnie tedesche *HMM* (fino al 1° aprile 2020) e *Hamburg Sud*, detiene il 31%.

Continua anche il consolidamento del settore attraverso fusioni e acquisizioni: se a gennaio del 2018 il 70% della flotta era controllata dai primi 15 *carrier*, a giugno dello stesso anno essa risultava controllata dai primi 10 *carrier*.

Le fusioni, se ben concepite e accompagnate da efficaci strategie di esecuzione, possono creare maggiore valore e aiutare i vettori a migliorare le prestazioni e le sinergie operative. Ad esempio, la *A. P. Moller-Maersk* ha stimato che le sinergie di costo derivanti dalla fusione di *Hamburg Süd* dovrebbero essere comprese tra \$ 350 milioni e \$ 400 milioni entro il 2019, principalmente riconducibili all'integrazione e ottimizzazione delle reti e alla standardizzazione delle procedure di approvvigionamento.

Il risultato è un mercato altamente concentrato, principalmente nelle principali rotte commerciali, dove le tre alleanze rappresentano complessivamente circa il 93% delle rotte est-ovest, lasciando il 7% per gli altri vettori minori globali e regionali.

L'impatto di un mercato dei container sempre più concentrato, consolidato e orientato al gigantismo si avverte in modo importante sulle infrastrutture dei terminal, con i porti che rischiano di perdere quote rilevanti del proprio business, se non sono in grado di aggiornare rapidamente il proprio equipaggiamento. Le mega-navi caricano e scaricano volumi sempre più rilevanti, in un solo scalo; di conseguenza, i *network* intermodali di

---

<sup>21</sup> Alphaliner (2019), *Cellular Fleet Forecast based on orderbook as at 01 February 2019*.



collegamento devono essere in grado di gestire efficacemente volumi sempre maggiori in un lasso di tempo limitato, per evitare di generare costosi e inefficienti colli di bottiglia lungo la *supply-chain*.

Così, le prestazioni portuali sono diventate un fattore decisivo in grado di determinare la competitività dei traffici dei paesi. Ogni ora di tempo in porto risparmiata dalle navi si traduce in minori spese in infrastrutture portuali per gli scali marittimi, costi di capitale delle navi per i vettori ed esborsi per il mantenimento delle scorte per i caricatori.

Al riguardo, UNCTAD ha rilevato che nel 2018 il tempo medio di una nave commerciale presso la banchina è stato di 23,5 ore cioè 0,97 giorni (nel 2017 era di 1,31 giorni) ma per le portacontainer questo dato è pari ad appena di 0,7 giorni (0,92 nel 2017).

Anche per questo, alcune *shipping line* si stanno integrando verticalmente, espandendosi verso altri segmenti della *supply-chain* – alimentando ulteriormente la concentrazione del mercato. Vale la pena rilevare come la quota dei terminal controllati delle compagnie di navigazione portacontainer sia cresciuta dal 18% nel 2001 al 38% nel 2017.

L'assidua ricerca dell'equilibrio tra l'offerta e la domanda continua a rappresentare il principale motore del settore. La dinamica della domanda nello scenario dei trasporti marittimi resta strettamente collegata non soltanto all'andamento dell'economia ma anche alle scelte politico-commerciali delle grandi potenze mondiali. Un ruolo importante in questo contesto l'ha assunto la *Trade war US-China* che comincia a mostrare i primi effetti, in particolare sulla rotta transpacifico. Le esportazioni containerizzate totali dalla Cina verso gli Stati Uniti sono diminuite dell'8,2% nel primo trimestre del 2019. I volumi hanno rallentato considerevolmente dopo il quarto trimestre del 2018, periodo in cui le merci sono state caricate in anticipo sulle navi per ovviare all'aumento delle tariffe previsto<sup>22</sup>.

La *Trade war* continua a colpi di dazi: a partire dal 10 maggio 2019 gli Stati Uniti hanno aumentato dal 10 al 25% i dazi in import su circa 5700 prodotti cinesi; dall'altro, la Cina dal 1° giugno 2019 ha imposto nuove tariffe che vanno dal 5 al 25% sull'import di circa 5000 prodotti statunitensi. Dal 1° settembre 2019 gli USA applicano nuovi dazi del 15% su ulteriori beni per un valore di oltre 100 miliardi di dollari e su altri 175 miliardi di dollari a partire dal 15 dicembre. Ancora la Cina ha imposto dazi addizionali che vanno dal 5 al 10%, su beni per un valore di 75 miliardi di dollari in due tranche. La prima dal 1° settembre 2019 e la seconda dal 15 dicembre. Secondo i dati di un report di *Moody's Analytics*, l'export USA in Cina è diminuito del 18,2% e in direzione opposta del 12,3% nel periodo Gennaio-Luglio 2019.

*Alphaliner* stima che questa ulteriore *escalation* della guerra commerciale USA-Cina potrebbe comportare una riduzione dei volumi transpacifici in direzione est almeno dell'8%. Nel frattempo, le esportazioni dalle altre

---

<sup>22</sup> Alphaliner (2019), *Weekly newsletter*, Volume 2019 Issue 20.

regioni dell'Estremo Oriente non cresceranno a sufficienza per compensare la prevista riduzione dei carichi provenienti dalla Cina.

La Trade war potrebbe quindi, come effetto indiretto, favorire la crescita delle altre grandi rotte Est-West dato che la Cina sta reindirizzando un numero maggiore di esportazioni alla volta di altri mercati per compensare il calo dei traffici verso gli Stati Uniti. A conferma di ciò la *Drewry*, sulla base ai dati *CTS (Container Trade Statistics)*, sostiene che la rotta Asia-Mediterraneo sia una direttrice di traffico containerizzata "in fase di ripresa" considerato che a fine maggio 2019 i carichi in direzione ovest dall'Asia al Mediterraneo occidentale (Nord Africa compresa) sono cresciuti del 5,9% su base annua.

La complessità e il dinamismo dei profondi mutamenti politici ed economici indicati hanno condotto all'apertura di nuove direttrici internazionali, alla definizione di nuovi mercati e alla formazione di nuovi flussi commerciali delineando nuovi collegamenti tra Estremo Oriente, Europa e Nord America favorendo il bacino del Mediterraneo come alternativa alle rotte tradizionali.

#### **4. L'evoluzione della competitività portuale europea e nel Mediterraneo**

Il gigantismo navale e il fenomeno delle alleanze si riflettono direttamente sui porti in quanto solo pochi scali mondiali, adeguatamente infrastrutturati e con tecnologie all'avanguardia, hanno la possibilità di poter gestire le navi giganti in modo efficiente.

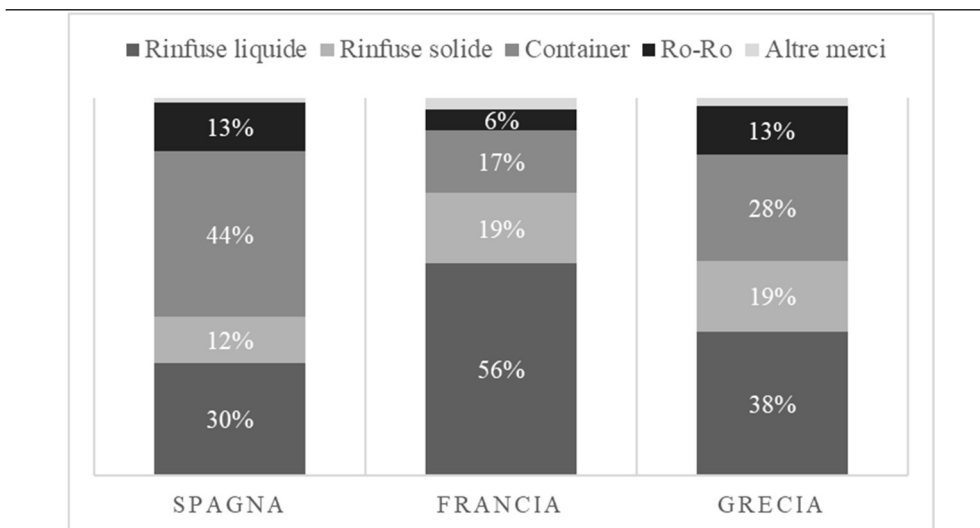
Ciò provoca pressioni sui terminal che si trovano nella necessità di investire per offrire infrastrutture e soluzioni innovative flessibili e adeguate alle esigenze di una domanda sempre più sofisticata e concentrata. Il rischio è di indebolire la propria competitività nei modelli di scalo dei carrier.

Con l'aumentare dei traffici e delle rotte e quindi della rilevanza del bacino del Mediterraneo nell'ambito dei trasporti e della logistica marittima, non da ora tutti i Paesi che si affacciano sulle sue sponde stanno perseguendo importanti politiche di sviluppo del proprio sistema portuale, coscienti che questo rappresenti un elemento chiave per l'economia, lo sviluppo e per la proiezione estera di un'area.

Si assiste non soltanto ad un nuovo disegno dei commerci mondiali via mare, ma si stanno modificando anche le regole della competitività dei porti, che ormai non possono basare la loro crescita soltanto sulla dotazione infrastrutturale, materiale e immateriale, ma devono essere in grado di offrire servizi a valore aggiunto, aree retroportuali in cui possano insediarsi attività manifatturiere e logistiche da gestire in ambienti favorevoli anche dal punto di vista fiscale e burocratico o comunque devono evolversi verso modelli innovativi.

Di seguito sono indicati per i principali competitor europei che si affacciano sul Mediterraneo, le vocazioni dei sistemi portuali, evidenziando le principali tipologie di merci movimentate<sup>23</sup>.

**Graf. 5 – Tipologia di merci gestite dai principali competitor europei sul Mediterraneo**



Fonte: SRM su Assoport, Eurostat, Puertos de Estado, GPM Marseille

I porti dell'area del Mediterraneo (sono stati considerati i primi 30 porti del Mediterraneo e del Mar Nero) hanno sperimentato una crescita dei *container* movimentati del 520% dal 1995 al 2018 e del 60% negli ultimi 10 anni, arrivando a gestire nel 2018 56 milioni di TEU. Il *Northern Range* nello stesso anno ha movimentato 44 milioni di TEU registrando un aumento del 33% rispetto a 10 anni fa.

Sebbene in valore assoluto il sistema del Mediterraneo e del Mar Nero gestisca un numero di *container* maggiore del Nord Europa e che quest'ultimo abbia maturato una crescita più moderata, va sottolineato che il traffico nel Northern range risulta molto più concentrato perché il sistema è costituito solo da 6 porti container. Questo rappresenta un elemento di maggiore attrattività per molti mercati europei<sup>24</sup>, a fronte della maggiore frammentazione della realtà portuale nel Mediterraneo, evidente ancora in Italia anche a seguito della Riforma<sup>25</sup>.

Dell'incremento di flussi di merci nel Mediterraneo l'Italia non ha saputo avvantaggiarsi: il suo peso sulla portualità del Med è passato dal 23% del 2009 al 17% del 2018. La Spagna ha confermato un'incidenza del 24% e il solo porto del Pireo ha aumentato il suo peso dal 2% al 9%.

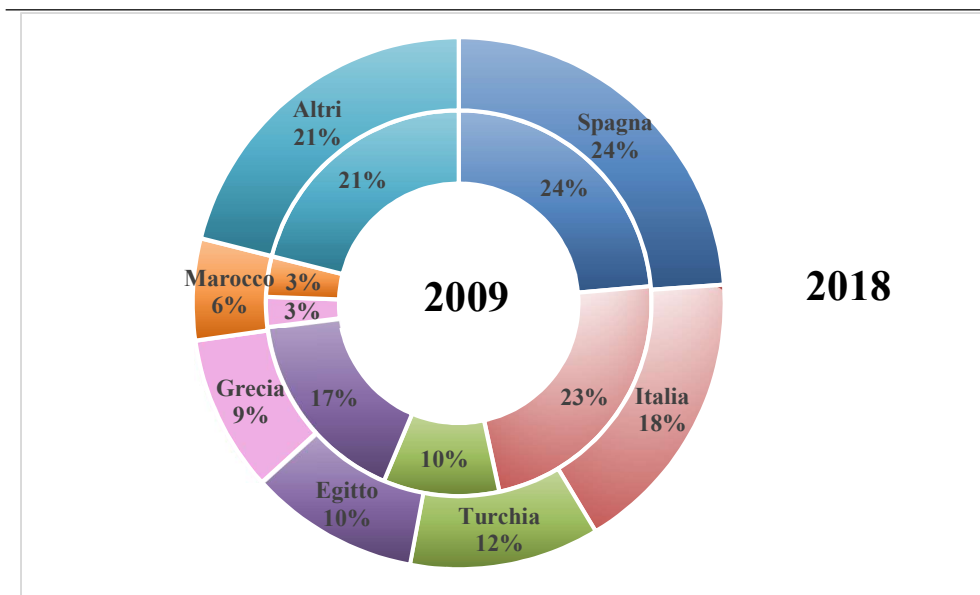
<sup>23</sup> Sono stati considerati gli scali della Spagna mediterranea, della Francia mediterranea, dell'Italia e della Grecia

<sup>24</sup> Carrese S, Di Giambattista S., Murgia T, Nigro M., Petrelli M., Renna A. (2018), Gigantismo navale e Grandi Alleanze: l'evoluzione del traffico contenitori nei porti italiani. In *Convegno Nazionale Porti & Navigazione 2018*.

<sup>25</sup> Decreto 169/2016 di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali".

Il grafico che segue mostra il peso dei Paesi mediterranei e del Mar Nero nella movimentazione dei *container* evidenziando anche la variazione rispetto al 2009.

**Graf. 6 - Peso dei porti nella movimentazione dei container nel Mediterraneo e Mar Nero**



*Spagna: Valencia, Algeciras, Barcellona*

*Italia: Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Trieste, Venezia, Napoli, Salerno, Cagliari*

*Turchia: Ambarli, Mersin, Izmir*

*Egitto: Port Said, Alexandria, Damietta*

*Grecia: Pireo, Thessaloniki*

*Marocco: Tanger Med*

*Fonte: SRM su Autorità Portuali*

I fattori di successo dei porti *competitor* analizzati sono diversi. La crescita degli investimenti (pubblici e privati, così come gli investimenti esteri diretti) nei porti genera nuovi servizi e nuove attività: esemplare è il caso del Pireo, le cui operazioni sono gestite dalla cinese *COSCO*, il cui traffico dal 2009 è aumentato del 640% arrivando a quasi 5 milioni di TEU. Nel 2019 punta a diventare il primo porto del Mediterraneo.

Importante in altri casi è stata la realizzazione di retroporti in cui sono state stabilite le attività industriali e manifatturiere accanto a numerose funzioni logistiche a valore in ambiente ZES (zone economiche speciali – cioè con defiscalizzazione parziale o totale per i flussi export o riexport e import). Una delle più note e competitive nel Mediterraneo è la *Tanger Med Free Zone* che ha consentito al porto del Marocco di essere uno dei più efficienti e efficaci nello scenario marittimo e che beneficia di un sistema industriale *export-oriented* di oltre 900 aziende dell'*Automotive* (Renault vi produce la Dacia), Tessile e Agroalimentare che alimenta di continuo l'infrastruttura e che a sua volta beneficia di una logistica gestita da top player del settore. *Tanger Med*,

negli ultimi 10 anni ha quasi raddoppiato il suo traffico e, con l'apertura nel corso del 2019 del nuovo polo portuale *Tanger Med 2*, ha raggiunto una capacità annua pari a 9 milioni di TEU.

Il traffico *container* in Italia oscilla sempre intorno ai 10 milioni di TEU seppure in questi ultimi anni il peso dei porti sia andato modificandosi, con una crescita degli scali *gateway* a fronte di una contrazione dei traffici degli hub. Genova rafforza la sua *leadership* e tra i principali porti italiani che hanno pubblicato i dati sui traffici al 1° semestre del 2019 si rilevano gli importanti numeri di Napoli (+26,7%), Trieste (+13,3%) e di alcuni porti più piccoli come Civitavecchia (+17,2%) e Bari (+23,3%).

**Tab. 1 – Traffico di *container* nei principali porti italiani (migliaia di TEU)**

Porto	2017	2018	1° sem. 2018	1° sem. 2019	Var. %
Genova	2622,2	2609,1	1343,4	1327,8	-1,2%
Gioia Tauro	2448,6	2328,2	1190	1165	-2,1%
La Spezia	1473,6	1485,6			
Livorno	734,1	748			
Trieste	616,2	725,4	303,1	340,7	12,4%
Venezia	611,4	632,3	309,4	303,8	-1,8%
Napoli	509,9	583,4	267	338,2	26,7%
Salerno	454,7	453,2	232,5	207,4	-10,8%
Cagliari	463,9	288,8			
Ravenna	223,4	216,3	110,4	110	-0,4%
Ancona	168,4	159,1			
Civitavecchia	94,4	108,4	53,5	62,7	17,2%
Bari	68,7	68,3	33,1	40,8	23,3%
Savona	44,1	65,3	35,7	28,1	-21,3%
<b>Totale</b>	<b>10.533,6</b>	<b>10.471,4</b>			

Fonte: SRM su ADSP

Si conferma invece la difficoltà dei porti italiani di *transshipment*. Recente la notizia che *Hapag Lloyd* ha deciso di lasciare il porto di Cagliari, per spostare il traffico su Livorno. Il porto quindi è in difficoltà nonostante la profondità dei fondali, la lunghezza delle banchine e la posizione geografica molto favorevole.

Di Gioia Tauro, il cui terminal è da aprile gestito interamente dalla società *TIL*, braccio terminalistico di *MSC*, i dati dei primi 6 mesi mostrano una flessione del 2,1% con 1,17 milioni TEU. Gli investimenti annunciati da *MSC* in nuovi equipaggiamenti si auspica possano aiutare a migliorare la performance del porto.

La buona notizia è l'opportunità maturata per il porto di Taranto a seguito della concessione per 49 anni del terminal container alla *Terminal San Cataldo SpA*, controllata *Yilport Holding AS*, società del gruppo turco *Yildirim Holding AS*. Il piano di impresa previsto dal gruppo turco prevede investimenti per circa 400 milioni di euro con l'obiettivo di raggiungere 2,5 milioni di TEU entro il 2030.

I segnali di una difficile situazione per la competitività dei porti italiani ormai non possono essere sottovalutati, soprattutto a confronto con paesi che sono influenzati dagli stessi fenomeni e che per posizione geografica e storia sono localizzati in aree di sovrapposizione con il mercato italiano. I primi tre scali nazionali registrano un traffico container pari a 6,4 milioni di TEU inferiore sia ai primi tre porti spagnoli (13,4 milioni), sia ai primi tre porti nordafricani (8,1 milioni).

**Tab. 2 – Traffico di *container* nei principali porti del Mediterraneo (non italiani)**

	<i>TEU 2016</i>	<i>TEU 2017</i>	<i>TEU 2018</i>	<i>Var.%</i> <i>1° sem 2019/2018</i>
Valencia	4.722.273	4.832.156	5.182.665	8,7%
Piraeus	3.749.709	4.145.064	4.908.000	23,8%
Algeciras	4.759.571	4.380.849	4.772.504	8,2%
Barcelona	2.237.818	3.006.872	3.472.879	5,1%
Tanger Med	2.964.278	3.312.409	3.472.451	nd
Marsaxlokk	3.084.309	3.150.000	3.310.000	nd
Istanbul-Ambarli	2.803.133	3.120.000	3.170.000	nd
Port Said	3.035.900	3.000.000	3.050.000	nd
Mersin	1.453.038	1.590.000	1.722.000	nd
Izmir	1.323.000	1.440.000	1.600.000	nd

*Fonte: SRM su dati Autorità Portuali*

## **5. Il traffico portuale italiano: situazione attuale e tendenze nel contesto competitivo del Mediterraneo**

I dati che si riferiscono al triennio 2016-2018 mostrano una sostanziale stabilità delle merci complessivamente movimentate.

**Tab. 3 - Tipologia di merci movimentate in Italia**

	<i>Rinfuse liquide</i>	<i>Rinfuse solide</i>	<i>Container</i>	<i>Ro-Ro</i>	<i>Altre merci</i>	<i>Totale</i>
2016	181.711.328	68.023.983	117.512.999	98.682.059	22.587.000	488.517.369
2017	188.025.097	66.012.174	115.359.415	106.330.205	21.636.669	497.363.560
2018	184.007.463	65.591.140	111.070.466	109.102.603	21.618.668	491.390.340

Fonte: SRM su Assoport

La riforma introdotta nel 2016 ha riorganizzato i porti italiani in 15 Autorità di Sistema Portuale (la 16° Autorità di Sistema Portuale “dello Stretto” è stata istituita nel maggio 2019) di cui la tabella che segue illustra il dettaglio dei traffici riferito al 2018.

**Tab. 4 - Tipologia di merci movimentate dalle ADSP italiane**

<b>Port Authority</b>	<b>Network</b>	<b>Liquid Bulk</b>	<b>Dry Bulk</b>	<b>Container</b>	<b>Ro-Ro</b>	<b>Other General Cargo</b>	<b>Total Throughput</b>	<b>Var 2018-2017</b>
<b>West Sea</b>	<b>Ligurian</b>	<b>22.193.555</b>	<b>5.929.845</b>	<b>25.726.562</b>	<b>13.815.905</b>	<b>1.489.589</b>	<b>69.155.456</b>	<b>1,6%</b>
<i>Genoa</i>		<i>15.762.985</i>	<i>3.032.022</i>	<i>25.375.543</i>	<i>9.609.582</i>	<i>483.922</i>	<i>54.264.054</i>	<b>0,1%</b>
<i>Savona - Vado</i>		<i>6.430.570</i>	<i>2.897.823</i>	<i>351.019</i>	<i>4.206.323</i>	<i>1.005.667</i>	<i>14.891.402</i>	<b>7,4%</b>
<b>East Sea</b>	<b>Ligurian</b>	<b>1.368.550</b>	<b>1.399.545</b>	<b>14.294.667</b>	<b>580.709</b>	<b>633.205</b>	<b>18.276.676</b>	<b>0,1%</b>
<i>La Spezia</i>		<i>1.368.550</i>	<i>907.507</i>	<i>13.417.030</i>	-	<i>87.453</i>	<i>15.780.540</i>	<b>-1,3%</b>
<i>Marina Carrara</i>	<i>di</i>	-	<i>492.038</i>	<i>877.637</i>	<i>580.709</i>	<i>545.752</i>	<i>2.496.136</i>	<b>9,5%</b>
<b>North Tyrrhenian Sea</b>		<b>9.562.275</b>	<b>2.048.291</b>	<b>8.538.918</b>	<b>22.171.749</b>	<b>1.759.830</b>	<b>44.081.063</b>	<b>7,3%</b>
<i>Leghorn</i>		<i>9.527.429</i>	<i>781.992</i>	<i>8.538.918</i>	<i>15.953.171</i>	<i>1.756.795</i>	<i>36.558.305</i>	<b>8,5%</b>
<i>Piombino</i>		<i>34.846</i>	<i>1.266.299</i>	-	<i>3.455.732</i>	<i>3.035</i>	<i>4.759.912</i>	<b>-0,6%</b>
<i>Portoferraio-Rio Marina-Cavo</i>		-	-	-	<i>2.762.846</i>	-	<i>2.762.846</i>	<b>7,1%</b>
<b>Central Tyrrhenian Sea</b>	<b>North</b>	<b>5.293.938</b>	<b>4.824.353</b>	<b>974.060</b>	<b>5.484.400</b>	<b>29.068</b>	<b>16.605.819</b>	<b>-0,5%</b>
<i>Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta</i>		<i>5.293.938</i>	<i>4.824.353</i>	<i>974.060</i>	<i>5.484.400</i>	<i>29.068</i>	<i>16.605.819</i>	<b>-0,5%</b>

Port Authority	Network	Liquid Bulk	Dry Bulk	Container	Ro-Ro	Other General Cargo	Total Throughput	Var 2018-2017
<b>Central Tyrrhenian Sea</b>		<b>5.258.237</b>	<b>1.228.660</b>	<b>11.553.430</b>	<b>13.369.460</b>	<b>1.188.114</b>	<b>32.597.901</b>	<b>0,3%</b>
<i>Naples</i>		5.258.237	1.076.846	5.945.240	5.400.253	0	17.680.576	2,2%
<i>Salerno+ C.Mare</i>		-	151.814	5.608.190	7.969.207	1.188.114	14.917.325	-1,9%
<b>Sea of Sardinia</b>		<b>28.582.636</b>	<b>5.193.931</b>	<b>3.204.918</b>	<b>10.601.897</b>	<b>83.573</b>	<b>47.666.955</b>	<b>-4,1%</b>
<i>Cagliari</i>		27.658.207	882.414	3.204.918	4.097.468	79.461	35.922.468	-5,2%
<i>Olbia</i>		-	645.568	-	4.912.787	-	5.558.355	0,0%
<i>Porto Torres</i>		481.078	1.577.399	-	1.466.312	-	3.524.789	-3,0%
<i>Golfo Aranci</i>		-	-	-	125.330	-	125.330	-1,8%
<i>Oristano</i>		312.001	1.255.242	-	-	4.112	1.571.355	2,5%
<i>Santa Teresa di Gallura</i>					-		-	
<i>Portovesme</i>		131.350	833.308	-	-	-	964.658	1,2%
<b>A.P di Gioia Tauro</b>		<b>918.924</b>	<b>488.662</b>	<b>27.952.092</b>	<b>298.448</b>	<b>4.687</b>	<b>29.662.813</b>	<b>-9,6%</b>
<i>Gioia Tauro</i>		918.924	0	27.952.092	298.448		29.169.464	-9,7%
<i>Crotone</i>			224.067			4.687	228.754	
<i>Conigliano</i>			264.595				264.595	
<b>Stretto Messina</b>	<b>di</b>	<b>18.314.248</b>	<b>323918</b>	<b>0</b>	<b>5793292</b>	<b>0</b>	<b>24.431.458</b>	<b>-6,3%</b>
<b>Eastern Sea of Sicily</b>		<b>23.128.087</b>	<b>1.493.560</b>	<b>564.141</b>	<b>7.623.470</b>	<b>1.016</b>	<b>32.810.274</b>	<b>-9,1%</b>
<i>Augusta</i>		23.123.040	1.069.828	-	-	-	24.192.868	-
<i>Catania</i>		5.047	423.732	564.141	7.623.470	1.016	8.617.406	-1,2%
<b>Western Sea of Sicily</b>		<b>378.735</b>	<b>245.411</b>	<b>197.663</b>	<b>6.555.481</b>	<b>-</b>	<b>7.377.290</b>	<b>5,7%</b>
<i>Palermo - Termini Imerese</i>		378.735	245.411	197.663	6.555.481	-	7.377.290	5,7%



<b>Port Authority</b>	<b>Network</b>	<b>Liquid Bulk</b>	<b>Dry Bulk</b>	<b>Container</b>	<b>Ro-Ro</b>	<b>Other General Cargo</b>	<b>Total Throughput</b>	<b>Var 2018-2017</b>
<b>East Adriatic Sea</b>		<b>43.234.735</b>	<b>4.903.632</b>	<b>8.147.908</b>	<b>8.882.758</b>	<b>2.044.747</b>	<b>67.213.780</b>	<b>1,0%</b>
<i>Trieste</i>		<i>43.234.735</i>	<i>1.665.508</i>	<i>8.147.908</i>	<i>8.650.105</i>	<i>978.246</i>	<i>62.676.502</i>	<b>1,2%</b>
<i>Monfalcone</i>		-	<i>3.238.124</i>	-	<i>232.653</i>	<i>1.066.501</i>	<i>4.537.278</i>	<b>-2,1%</b>
<b>Northern Adriatic Sea</b>		<b>9.362.986</b>	<b>8.043.193</b>	<b>5.701.857</b>	<b>1.841.546</b>	<b>2.567.664</b>	<b>27.510.278</b>	<b>4,7%</b>
<i>Venice</i>		<i>9.362.986</i>	<i>7.380.731</i>	<i>5.701.390</i>	<i>1.841.491</i>	<i>2.208.680</i>	<i>26.495.278</i>	<b>5,4%</b>
<i>Chioggia</i>		-	<i>662.462</i>	<i>467</i>	<i>55</i>	<i>358.984</i>	<i>1.021.968</i>	<b>-10,4%</b>
<b>Central North Adriatic Sea</b>		<b>4.623.994</b>	<b>11.301.203</b>	<b>2.383.200</b>	<b>1.662.011</b>	<b>6.713.933</b>	<b>26.684.341</b>	<b>0,6%</b>
<i>Ravenna</i>		<i>4.623.994</i>	<i>11.301.203</i>	<i>2.383.200</i>	<i>1.662.011</i>	<i>6.713.933</i>	<i>26.684.341</i>	<b>0,6%</b>
<b>Central Adriatic Sea</b>		<b>5.037.748</b>	<b>875.934</b>	<b>1.135.549</b>	<b>4.783.208</b>	-	<b>11.832.439</b>	<b>7,2%</b>
<i>Ancona</i>		<i>4.607.454</i>	<i>305.619</i>	<i>1.135.549</i>	<i>4.770.465</i>	-	<i>10.819.087</i>	<b>-2,0%</b>
<i>Ortona+Pesaro</i>		<i>430.294</i>	<i>570.315</i>		<i>12.743</i>	-	<i>1.013.352</i>	
<b>Southern Adriatic Sea</b>		<b>2.969.683</b>	<b>5.591.057</b>	<b>695.968</b>	<b>5.638.324</b>	<b>155.330</b>	<b>15.050.362</b>	<b>-11,6%</b>
<i>Bari</i>		-	<i>1.456.186</i>	<i>695.771</i>	<i>3.293.056</i>	<i>44.072</i>	<i>5.489.085</i>	<b>-3,1%</b>
<i>Barletta</i>		<i>346.629</i>	<i>496.688</i>	-	-	<i>33.108</i>	<i>876.425</i>	<b>-3,9%</b>
<i>Brindisi</i>		<i>2.330.278</i>	<i>3.145.033</i>	<i>97</i>	<i>2.345.268</i>	<i>38.827</i>	<i>7.859.503</i>	<b>-17,3%</b>
<i>Manfredonia</i>		<i>117.475</i>	<i>302.883</i>	<i>100</i>	-	<i>19.192</i>	<i>439.650</i>	<b>-22,8%</b>
<i>Monopoli</i>		<i>175.301</i>	<i>190.267</i>	-	-	<i>20.131</i>	<i>385.699</i>	<b>3,3%</b>
<b>Ionian Sea</b>		<b>3.779.132</b>	<b>11.702.407</b>	-	-	<b>4.951.896</b>	<b>20.433.435</b>	<b>-5,6%</b>
<i>Taranto</i>		<i>3.779.132</i>	<i>11.702.407</i>	-	-	<i>4.951.896</i>	<i>20.433.435</i>	<b>-5,6%</b>
<b>ITALY</b>		<b>184.007.463</b>	<b>65.593.602</b>	<b>111.070.933</b>	<b>109.102.658</b>	<b>21.622.652</b>	<b>491.390.340</b>	<b>-1,2%</b>

Fonte: SRM su Assoport

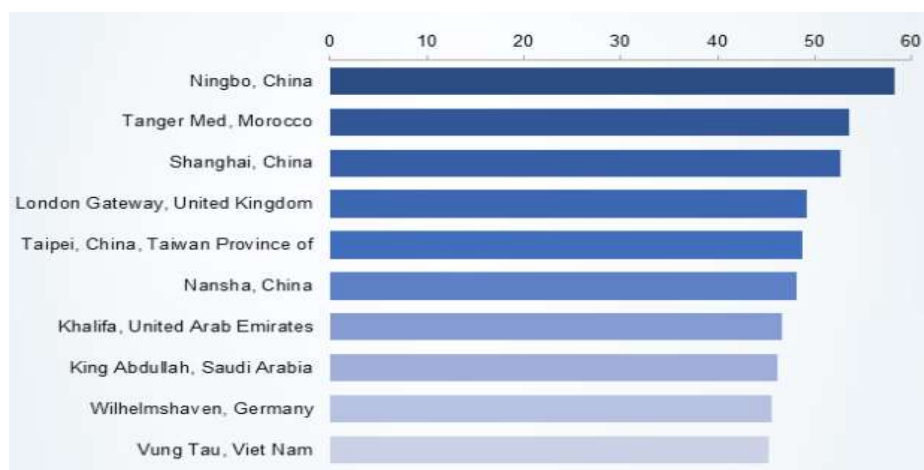
Dalla tabella si evince la crescita del traffico *Ro-Ro* che, a parte il containerizzato, è di gran lunga la principale modalità nel segmento delle merci varie e, in termini generali, tra le più consistenti nel complesso dei transiti. Il mercato del combinato marittimo non si limita al cabotaggio, ma si allarga allo *Short Sea Shipping* tra le sponde del Mediterraneo e per il nostro Paese sta assumendo un peso sempre più rilevante. In base agli ultimi dati disponibili, l'Italia rafforza il primato dello *Short Sea Shipping* nel Mediterraneo con 230 milioni di tonnellate di merci trasportate, pari al 37,4% del totale<sup>26</sup>.

Per altri versi, i dati testimoniano la necessità di rilanciare la portualità nazionale con piani di investimento in opere strategiche, soprattutto di collegamento, in grado di consentire un recupero del *gap* infrastrutturale che questo Paese registra nei confronti dei propri concorrenti. Tali interventi, sia in opere infrastrutturali, sia in opere immateriali, come ad esempio l'innovazione e digitalizzazione dei processi e delle operazioni portuali, consentirebbero un ammodernamento e un efficientamento complessivo del sistema.

Questa situazione si riflette anche nella misurazione effettuata con l'indice *PLSCI*<sup>27</sup> dall'*UNCTAD* della connettività dei singoli porti, che vede il primo porto italiano, Genova, ricoprire la 32° posizione al mondo seguito da Gioia Tauro al 40°. Anche questa classifica è dominata dai porti asiatici (Shanghai, Singapore e Busan occupano i primi posti) mentre l'Europa appare con Anversa, Rotterdam e Amburgo che si trovano al 6°, 7° e 13° posto rispettivamente. Il primo scalo del Mediterraneo è il Pireo 21° nel ranking.

Interessante è anche la valutazione della crescita di quest'indice rispetto al 2006, primo anno preso a riferimento dall'*UNCTAD* che vede il porto di *Tanger Med* 2° nel mondo.

**Graf. 7 - I primi 10 porti in termini di aumento del LSCI tra il 2006 e il 2019**



Fonte: SRM su UNCTAD

<sup>26</sup> Eurostat (2019), *Short Sea Shipping of goods*.

<sup>27</sup> Un approfondimento di questo indice è previsto nel Capitolo II.

## 6. Conclusioni

Dall'analisi effettuata sulla competitività dei porti a livello europeo e nel Mediterraneo, in uno scenario in cui lo *shipping* è interessato da molte e profonde trasformazioni, sono emersi diversi elementi di riflessione.

Il bacino del Mediterraneo negli ultimi 10 anni ha mostrato un maggiore dinamismo rispetto all'Europa settentrionale per la quale la crescita non è risultata così positiva rispetto ai valori iniziali.

L'Italia è uno dei Paesi più importanti nel sistema del Mediterraneo, sebbene manifesti qualche difficoltà nell'attrarre i grandi traffici internazionali, ma ha saputo rafforzare il suo ruolo nello Short Sea Shipping, avvantaggiandosi anche della presenza di grandi armatori leader mondiali nel comparto.

Per i flussi di *container* lungo le direttrici *deep-sea*, l'andamento del traffico negli anni mostra però una diversa vitalità: la Spagna ha consolidato il suo peso nonostante la concorrenza dei grandi porti nord africani e del Pireo, che hanno tutti mostrato una crescita superiore a quella del nostro Paese. Questo è imputabile principalmente al progressivo calo dei traffici di transhipment che hanno subito una contrazione tale da perdere nell'ultimo periodo una quota significativa di incidenza sul totale italiano, in parte compensata dalla ottima performance dei porti gateway.

Anche per il traffico rinfusiero il nostro Paese evidenzia una minore incidenza: negli ultimi 10 anni le movimentazioni di merci liquide sono cresciute del 23% (passando da 149,8 milioni di tonnellate del 2009 a 184 del 2018), meno dei suoi competitor europei sul Mediterraneo (Spagna: 30% e Grecia: 34%) ad eccezione di alcuni casi (Marsiglia: -25%).

Per le solide con una variazione positiva dell'11%, passando da 59,2 milioni di tonnellate del 2009 a 65,6 del 2018, è indietro rispetto a Francia (+77%), Spagna (38%) e Grecia (+13%).

Emerge chiaramente l'esigenza di cambiare approccio: identificare strategie mirate a livello nazionale che tendano al coordinamento tra i porti per meglio sostenere ed individuare gli investimenti necessari per rimanere sul mercato quali ad esempio, l'adeguamento infrastrutturale, innovazione e un maggiore ricorso a collegamenti con modalità di trasporto più sostenibili.

Gli investimenti in innovazione vanno di pari passo con quelli in infrastrutture materiali per la necessità di efficientare le operazioni. I clienti dei porti, cioè le linee di navigazione e gli operatori commerciali, richiedono servizi rapidi, affidabili ed efficienti dal punto di vista dei costi per le navi ed i carichi. Clienti che sempre più spesso posseggono una elevata potenza di mercato e interessi multipli in più di un porto.

I fenomeni esaminati che stanno incidendo sull'evoluzione dello *shipping*, primo fra tutti l'avvento di navi di notevoli dimensioni, sta progressivamente causando l'uscita dal mercato delle navi più piccole e aumentando la dimensione media delle portacontenitori impiegate anche nei traffici secondari serviti da navi *feeder*. Questo aspetto potrebbe avere impatti

importanti sulla possibilità di molti porti italiani di poter accogliere navi di dimensioni superiori alle attuali oltreché sulla probabile ristrutturazione dei servizi di shipping con una probabile riduzione dei porti toccati da navi di grandi dimensioni.

Il maggiore coordinamento tra scali portuali può quindi anche agevolarli nel contrastare il forte potere delle compagnie armatoriali.

Data la rilevanza del nostro Paese nello Short Sea Shipping nel Mediterraneo sia in termini di traffici che di peso di flotta, coniugare i traffici *deep-sea* con il cabotaggio nazionale e carichi di raccordo potrebbe potenziare sia la competitività dei porti che l'accesso dei caricatori ai mercati d'oltremare. I porti potrebbero puntare ad attirare i carichi dai paesi vicini e dai centri di produzione nazionali.

Lo sviluppo del trasporto combinato è strettamente legato all'esistenza di una rete infrastrutturale capace di organizzare con efficienza ed efficacia il complesso processo logistico relativo sia al sistema di trasporto sia ai servizi funzionalmente legati alla movimentazione delle merci. Gli investimenti nei corridoi, nei mercati regionali dell'autotrasporto e nei traffici transfrontalieri, nonché nell'agevolazione dei transiti, possono contribuire ad espandere gli hinterland dei porti.

In tal senso, si fa sempre più forte l'esigenza di politiche e un quadro normativo di supporto e flessibile che consenta ai nostri scali di sviluppare attività logistico-industriali che siano di sostegno a quelle portuali in senso stretto. La cooperazione fra pubblico e privato è fondamentale a questo riguardo.

Va in questa direzione la normativa sulle ZES e sulle ZLS, aree collegate ai porti dove avvengono le attività industriali e manifatturiere accanto a numerose funzioni logistiche a valore, agevolate da sburocratizzazione e da defiscalizzazione parziale o totale per i flussi export o riexport e import<sup>28</sup>. Esse costituiscono una sfida e un'opportunità per l'economia e la logistica italiana.

---

<sup>28</sup> SRM (2019), *Le ZES-Zone Economiche Speciali nel Mezzogiorno. Elementi di scenario, quadro di sintesi, punti di forza e stato di attuazione*.

## CAPITOLO II

### **Analisi degli indicatori di competitività e connettività portuale/logistica dei principali paesi del Mediterraneo**

#### **1. Premessa**

Questo capitolo si propone di analizzare il sistema dei trasporti e della logistica dei principali Paesi del Mediterraneo a supporto del sistema produttivo, dell'import-export e quindi della competitività dei territori.

A tal scopo saranno illustrati diversi indicatori che consentiranno di effettuare, sulla base di parametri definiti, un confronto tra i diversi paesi competitor. In questo modo sarà possibile fornire una comprensione del posizionamento strategico del nostro Paese rispetto ai principali competitor marittimi e evidenziare i principali punti di forza e debolezza in termini di connessione e di logistica.

In questo studio, sono stati esaminati alcuni indici per capire quale sia il posizionamento dell'Italia con riferimento alla sua competitività nei servizi di linea (container) e nella logistica. Questi due elementi sono importanti per facilitare il business delle aziende manifatturiere e, più in generale, per migliorare l'efficienza degli scambi e delle *supply-chain*.

Lo studio fa riferimento al *Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)*, al *Port Liner Shipping Connectivity Index (PLSCI)* e al *Bilateral Liner Shipping Connectivity Index (BLSCI)* dell'UNTACD e al *Logistics Performance Index (LPI)* dalla Banca Mondiale.

Per ognuno di questi la *performance* nazionale è stata confrontata con quella di altri paesi “*comparable*”, sia europei quali Francia, Spagna e Grecia, sia della Sponda Sud-Est quali Marocco, Egitto e Turchia.

#### **2. *Liner Shipping Connectivity Index***

Nel settore dei *container* il mondo portuale italiano, che nell'ultimo quinquennio ha gestito sempre circa 10,5 milioni di TEU, si trova a dover affrontare una sfida competitiva di notevole difficoltà. Il contesto mediterraneo in cui opera vede la Spagna in crescita che sta avvantaggiandosi delle opportunità connesse all'incremento dei transiti nel Med, il Pireo che continua a registrare record nei propri terminal, diventato l'avamposto cinese in Europa e i porti di transhipment del Nord Africa che seguitano ad aumentare in termini di numero e di volume di attività<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> Per approfondimenti si veda il Capitolo I “Gli scenari internazionali e le dinamiche competitive del settore marittimo nell'area Med”.

Il *Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)* è stato prodotto dall'*UNCTAD* a partire dal 2006 per valutare il livello di accessibilità marittima: nel 2019 è arrivato ad analizzare 178 Paesi<sup>30</sup>. Questo indicatore è calcolato a livello di nazione, sulla base di sei componenti

1. il numero di *call* programmate per settimana delle navi che scalano nei porti del paese;
2. la capacità totale dispiegata offerta nel paese (in TEU);
3. la dimensione media in TEU delle impiegate per i servizi di linea con la più grande dimensione media della nave (in TEU);
4. il numero di servizi di trasporto di linea regolari da e per il paese;
5. il numero delle compagnie che sviluppano collegamenti di linea (*container*) nei paesi oggetto dell'osservazione;
6. Il numero di altri paesi che sono collegati al paese in esame tramite servizi di linea diretti (si noti che un servizio diretto è definito come un servizio regolare tra due paesi; può includere altre fermate nel mezzo, ma il trasporto di un container non richiede il trasbordo)<sup>31</sup>.

Il *LSCI* ha il merito di evidenziare il livello di inserimento di un paese all'interno del *network* del commercio internazionale che è una determinante importante per i suoi costi di import-export e dunque per la sua competitività.

Nel 2019 con un indice di 72,8 l'Italia è 13° nel *ranking* mondiale e, rispetto ai nostri *competitor*, è seconda solo alla Spagna.

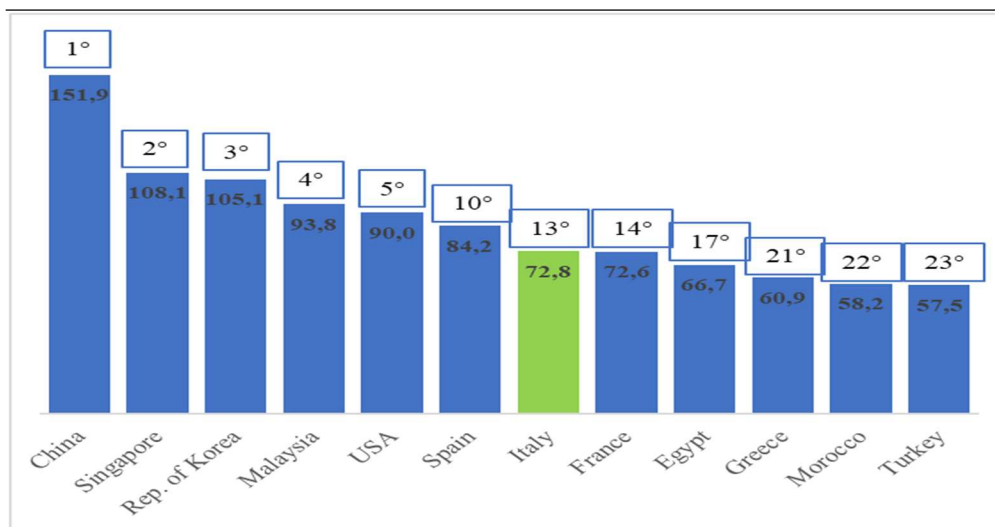
---

<sup>30</sup> L'indice viene generato come segue:

- L'*LSCI* è generato per tutti i paesi che sono serviti da servizi di container di linea regolari.
- Per ogni componente, si divide il valore del paese per il valore massimo del componente nel 2006 e quindi si calcola la media dei sei componenti per il paese. La media del paese viene quindi nuovamente divisa per il valore massimo della media nel 2006 e moltiplicata per 100. Il risultato è un *LSCI* massimo di 100 nell'anno 2006. Ciò significa che l'indice per la Cina nel 2006 è 100 e tutti gli altri indici sono in relazione a questo valore.

<sup>31</sup> Questo sesto componente è stato aggiunto nel 2019 e considera i paesi che possono essere raggiunti senza la necessità di trasbordo. L'*UNCTAD* lo ha inserito perché è stato dimostrato empiricamente che poter contare su una regolare connessione di shipping diretta aiuta a ridurre i costi commerciali e ad aumentare i volumi commerciali di un Paese.

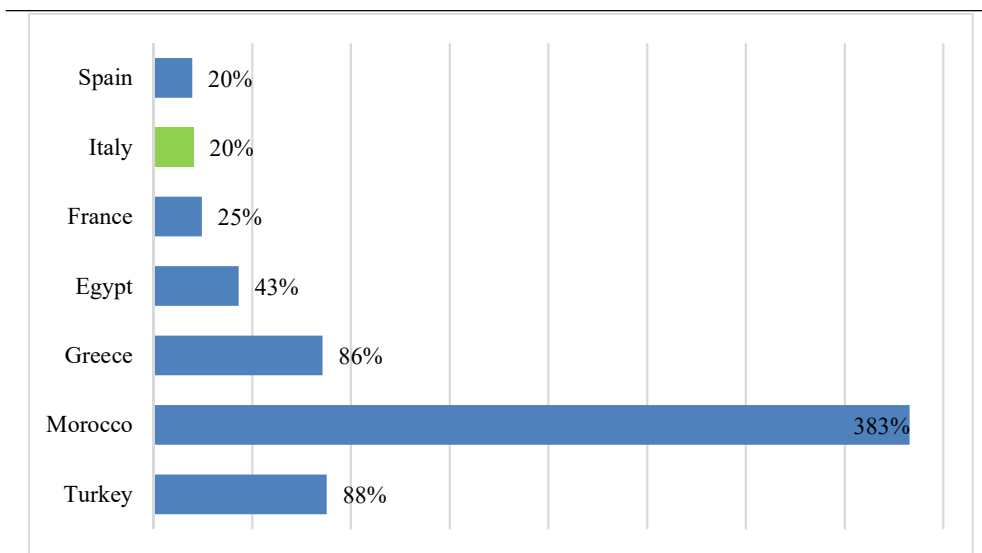
**Graf. 1 - LSCI e rank Top 5, Italia e confronto con i principali competitor UE e Mediterranei**



Fonte: SRM su UNCTAD, 2019

Il nostro Paese è quindi ben posizionato anche se occorre specificare che in valore assoluto dal 2006 al 2019 l'indice italiano ha avuto un incremento del 20% come la Spagna, ma inferiore rispetto ai nostri competitor in particolare al Marocco.

**Graf. 2 - Crescita del valore del LSCI 2006-2019 (%). Italia e competitor**



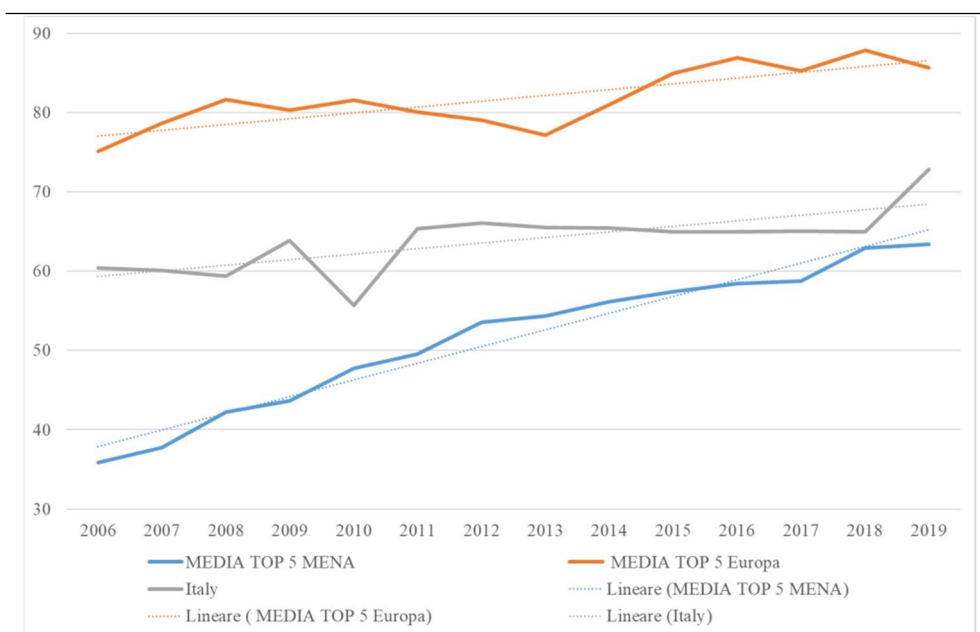
Fonte: SRM su UNCTAD, 2019

Tali dati evidenziano una correlazione tra gli investimenti effettuati nelle strutture portuali e l'accessibilità marittima e dunque la competitività dei sistemi-Paese. Emblematico il caso del Marocco con *Tanger Med*, la cui

costruzione è iniziata nel 2004 e nel 2019 è stato inaugurato il secondo complesso portuale, portando la capacità complessiva a 9 milioni di TEU. L'investimento totale è stato di ottantotto miliardi di dirham (pari a 8 miliardi di euro) con una partnership pubblico-privata (i due terzi, sono arrivati dal settore privato).

Se si amplia l'analisi a livello di gruppi di Paesi suddivisi in aree, il grafico che segue mostra l'impatto che nel corso degli anni gli investimenti degli Stati sulle Sponde Sud Est hanno avuto sull'accessibilità marittima e che hanno contribuito a ridurre il gap di competitività.

**Graf. 3 - Andamento del LSCI 2006-2019 Europa, Italia e Area Mena**



*TOP 5 MENA:* Emirati Arabi Uniti, Egitto, Arabia Saudita, Marocco, Turchia

*TOP 5 Europa:* Belgio, Paesi Bassi, Regno Unito, Spagna, Germania

Fonte: SRM su UNCTAD

### 3. *Port Liner Shipping Connectivity Index*

Nel 2019 l'UNCTAD ha introdotto uno specifico indice di connettività marittima portuale, il *Port Liner Shipping Connectivity Index (PLSCI)* basato sulla medesima metodologia applicata all'indice per nazioni<sup>32</sup> che analizza 900 porti *container* nel periodo 2006-2019. Esso quindi non tiene conto soltanto dei TEU movimentati ma individua la posizione dei porti nel network mondiale dei servizi di trasporto marittimo containerizzato.

<sup>32</sup> È stato sviluppato in collaborazione con MDSTransmodal. Così come l'indice LSCI, anche il nuovo PLSCI è basato sul valore massimo pari a 100 riferito al 2006 che per quell'anno è stato assegnato al porto di Hong Kong.



A questo riguardo, risulta interessante confrontare la classifica della connettività basata sul *PLSCI* con quella costruita unicamente sul numero di TEU movimentati.

**Tab. 1- Top 10 porti per connettività e container movimentati**

<b>Rank</b>	<b>Porto</b>	<b>PLSCI 2019</b>	<b>Rank</b>	<b>Porto</b>	<b>TEUs (mln) 2018</b>
1	Shanghai	134.3	1	Shanghai	42,010
2	Singapore	124.6	2	Singapore	36,600
3	Busan	114.5	3	Ningbo-Zhoushan	26,520
4	Ningbo-Zhoushan	114.3	4	Shenzhen	25,736
5	Hong Kong	102.8	5	Guangzhou	21,890
6	Antwerp	93.7	6	Busan	21,670
7	Rotterdam	92.8	7	Hong Kong	19,640
8	Qingdao	92.5	8	Qingdao	19,315
9	Port Klang	86.2	9	Tianjin	15,972
10	Kaohsiung	83.0	10	Jebel Ali	14,940

Fonte: SRM su UNCTAD e Autorità Portuali, 2019

Entrambe le classifiche vedono ai primi posti Shanghai e Singapore, ma poi la situazione cambia. Il numero di porti cinesi passa da 7 (in termini di TEU) a 4 (in termini di connettività). I principali scali europei (Rotterdam e Anversa), che per numero di container movimentati sono rispettivamente 11° e 13°, nel *ranking UNCTAD* rientrano nella *Top 10*, con Anversa (sesto) che supera addirittura Rotterdam (settimo).

Focalizzando il confronto sull'Italia e i suoi competitor nel Mediterraneo, considerando esclusivamente gli scali che rientrano nelle *Top 100*, si evidenzia che in termini di connettività sono presenti 18 porti dell'area che invece in termini di container gestiti diventano 12. Da tale confronto emerge il valore del nuovo indice calcolato dall'*UNCTAD* perché esso offre l'immagine di un mondo portuale più equilibrato, depurato dall'effetto transshipment e che mostra in modo più rilevante il ruolo dei porti a servizio dei territori di riferimento. In tale contesto il Mediterraneo ha un peso importante.

**Tab. 2 - Classifiche a confronto. Porti del Mediterraneo presenti nella Top 100 connettività (PLSCI) e nella Top 100 container movimentati (TEU)**

<b>Ran k</b>	<b>Porto</b>	<b>PLSC I 2019</b>	<b>Ran k</b>	<b>Porto</b>	<b>TEU s (mln ) 2018</b>
21	Greece, Piraeus	63,0	29	Spain, Valencia	5.183
23	Spain, Valencia	61,7	32	Greece, Piraeus	4.908
27	Spain, Algeciras	60,5	33	Spain, Algeciras	4.773
28	Spain, Barcelona	59,7	47	Morocco, Tanger Med	3.472
29	Egypt, Port Said	56,9	48	Spain, Barcelona	3.473
31	Morocco, Tanger Med	53,6	52	Malta, Marsaxlokk	3.313
32	Italy, Genoa	52,7	54	Turkey, Ambarli	3.194
40	Italy, Gioia Tauro	49,0	57	Egypt, Port Said	3.050
42	Turkey, Ambarli	47,5	67	France, Le Havre	2.875
45	Malta, Marsaxlokk	46,5	71	Italy, Genoa	2.609
55	Turkey, Mersin	44,3	79	Italy, Gioia Tauro	2.328
59	France, Fos	43,5	97	Turkey, Mersin	1.722
69	Italy, La Spezia	41,2			
75	Turkey, Aliaga (Nemrut)	38,4			
78	Turkey, Izmit Korfezi	37,7			
82	Turkey, Tekirdag	36,2			
83	Egypt, Damietta	36,0			
84	Italy, Trieste	35,5			

Fonte: SRM su UNCTAD e Autorità Portuali, 2019

L'Italia ha quattro scali nella Top 100 dell'UNCTAD ed è fra i cinque Paesi con più presenze nella classifica complessiva. Lo scalo con l'indice maggiore è Genova con 53 che si trova al 32° posto, seguito da Gioia Tauro con 49 (40°), La Spezia con 41 (69°) e Trieste con 36 (84°). Nella Top 100 del traffico container la presenza di porti italiani si riduce a due, Genova e Gioia Tauro rispettivamente 71° e 79° al mondo.

Tra i competitor prevale la Spagna che vanta i suoi tre principali porti tra i primi posti in entrambi i *ranking* riferiti al Mediterraneo e il Pireo, porto meglio connesso del bacino e secondo per TEU movimentati.

Un altro fattore evidente riguarda i numerosi porti turchi presenti nella *Top 100* del *PLSCI*, 5, ma soltanto 2 di questi rientrano nei *Top 100* dei traffici.

Altre interessanti considerazioni possono essere fatte sulla base dell'analisi della variazione tra il 2006 e il 2019 del *PLSCI*.

Come già specificato nel corso del lavoro<sup>33</sup> molto significativa è la valutazione della crescita dell'indice a partire dal 2006 che in realtà mostra l'impatto che può derivare dai nuovi investimenti nei porti, evidenziando che le risorse pubbliche e private impiegate nonché gli investimenti esteri generano nuovi servizi e attività. *Tanger Med* figura 2° al mondo per crescita, ma anche il Pireo che è passato sotto la gestione del gruppo cinese COSCO e nel 2019 è diventato il porto meglio collegato del Mediterraneo. Anche altri porti hanno beneficiato di investimenti cinesi e hanno registrato un aumento del loro indice *LSCI*, tra questi: Colon (Panama), Khalifa (Emirati Arabi Uniti) e Lomé (Togo).

La crescita dell'indice ingloba anche altre informazioni come ad esempio gli effetti sul *network* di servizi marittimi di linea determinati dall'ampliamento del canale di Panama, con l'indice *LSCI* dei porti di New York - New Jersey e di Savannah che dal 2016 sono cresciuti di oltre il 20% mentre quello dei principali porti della costa occidentale degli USA è risultato invariato. Ciò perché la rotta *all-water* da Shanghai alla costa orientale degli Stati Uniti ha guadagnato in competitività rispetto alla tratta di trasporto terrestre negli USA e si è rafforzata rispetto a quella per il canale di Suez. Inoltre è cresciuto sensibilmente anche l'indice dei porti panamensi e dello scalo portuale colombiano di Cartagena.

L'analisi del *PLSCI* e delle sue variazioni nel tempo ha consentito all'UNCTAD di enucleare linee d'azione che possono determinare un miglioramento della connettività di un porto:

- investire sulla *connettività digitale* del porto, che va di pari passo con la connettività fisica.
- *migliorare i collegamenti* locali, regionali e globali eliminando le restrizioni che caratterizzano sovente le attività di cabotaggio e limitano la capacità delle compagnie di navigazione di consolidare i carichi in un porto (consentire quindi alle compagnie internazionali di movimentare anche flussi di traffico nazionali e flussi di traffico feeder).
- *garantire la concorrenza* effettuando un'analisi preliminare prima di assegnare concessioni di aree portuali a terminalisti che sono associati a compagnie di navigazione attraverso un'integrazione verticale, in quanto questi operatori se da un lato possono attrarre scali di navi di compagnie di

---

<sup>33</sup> Per approfondimenti si veda il Capitolo I "Gli scenari internazionali e le dinamiche competitive del settore marittimo nell'area Med".

navigazione e di alleanze armatoriali associate, dall'altro tale integrazione verticale potrebbe scoraggiare altri carrier ad effettuare scali nel porto e potrebbe anche limitare le opzioni di scelta disponibili per gli spedizionieri.

- *modernizzare i porti* che devono continuamente investire nelle loro capacità tecnologiche, istituzionali e umane puntando sulla cooperazione tra pubblico e privato.
- *ampliare il raggio d'azione* dei porti nell'hinterland attraendo carichi da nazioni vicine e da centri produttivi nazionali attraverso investimenti in corridoi, in sistemi regionali di autotrasporto e introducendo facilitazioni agli scambi commerciali e al transito transfrontaliero.
- *promuovere la sostenibilità*, in quanto gli *stakeholder* del porto non sono solo compagnie di navigazione e operatori commerciali, ma anche parti sociali e comunità cittadine, e tutte queste parti interessate chiedono sempre più insistentemente che i porti rispettino i loro obblighi di sostenibilità sociale, economica e ambientale.
- Infine, è indispensabile che politici, autorità portuali e investitori *monitorino costantemente la connettività dei porti*, valutando gli sviluppi che caratterizzano il *network* dei servizi marittimi di linea e la geografia degli scambi commerciali.

#### **4. *Liner Shipping Bilateral Connectivity Index***

Il *Liner Shipping Bilateral Connectivity Index (LSBCI)* è ogni anno elaborato dall'*UNCTAD* per misurare il livello di integrazione di ciascuna coppia di paesi nel *network* del trasporto di linea globale. La ratio di questo indice sta nella considerazione che la connettività ai trasporti è un fattore determinante per le esportazioni bilaterali.

Il *LSBCI* comprende 5 componenti che esprimono la qualità complessiva di una connessione di *shipping* di linea tra due paesi, indipendentemente dal fatto che esista o meno un servizio di trasporto diretto. Per qualsiasi coppia di paesi A e B l'indice si basa su:

- 1) il numero di trasbordi necessari per arrivare dal paese A al paese B;
- 2) il numero di collegamenti diretti comuni a entrambi i paesi A e B;
- 3) la media geometrica del numero di collegamenti diretti del paese A e del paese B;
- 4) il livello di concorrenza sui servizi che collegano il paese A al paese B;
- 5) la dimensione delle navi più grandi sulla rotta più debole che collega il paese A al paese B.

Tutti i componenti sono normalizzati, di conseguenza, *LSBCI* può assumere solo valori compresi tra 0 (minimo) e 1 (massimo).

I risultati al 2018 mostrano che i primi 10 *LSBCI* si trovano su connessioni tra un massimo di 7 paesi. I valori *LSBCI* più elevati si ottengono per rotte intraregionali, in particolare in Europa e in Asia.

Con riferimento ai Paesi oggetto di questa analisi, sono stati enucleati per ciascuno di essi i partner con i quali presentano le connessioni bilaterali più forti.

La Spagna presenta un indice più elevato con il Belgio e poi, in ordine, con Regno Unito, Paesi Bassi, Francia, il Marocco, la Germania, l'Italia e la Cina: si tratta di connessioni molto forti perché in tutti i casi superiori a 0,7.

La Francia risulta avere connessioni bilaterali intense con il Belgio, Regno Unito, Paesi Bassi, Spagna e Germania: anche in questo caso il valore del *LSBCI* sempre maggiore di 0,7.

I paesi con cui la Grecia ha connessioni bilaterali più solide sono nell'ordine Spagna, Francia, Cina, Singapore, Stati Uniti, tutti con un valore compreso tra 0,58 e 0,56.

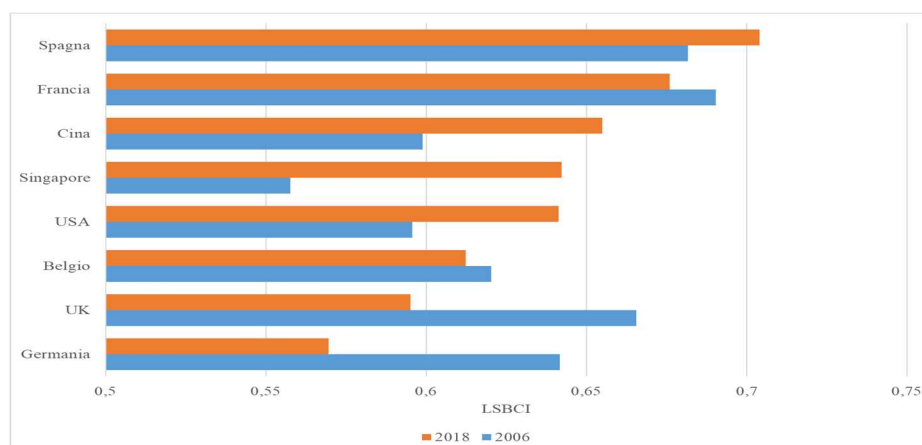
Il Marocco presenta un indice superiore a 0,7 con la Spagna, e poi le connessioni bilaterali più forti sono con Francia, Cina, Singapore e Stati Uniti con valori compresi tra 0,69 e 0,66.

L'Egitto ha connessioni bilaterali principalmente con Belgio, Regno Unito, Cina, Germania e Malesia; in questo caso i valori del *LSBCI* sono compresi tra 0,63 e 0,61.

Con questi stessi paesi è la Turchia ad avere le relazioni più strette con un indice il cui valore è compreso tra 0,54 e 0,51.

Riguardo all'Italia, la Spagna (0,7), la Francia (0,68), la Cina (0,65), Singapore (0,64) e gli Stati Uniti (0,64) sono i Paesi con cui presenta le connessioni bilaterali più forti. Se si confronta la situazione con il 2006, primo anno disponibile nel database dell'*UNCTAD* emerge come siano mutate le posizioni: fermo restando Spagna e Francia, già allora i *partner* principali, si sono rafforzate le relazioni bilaterali con la Cina, Singapore e gli Stati Uniti, a sfavore di Regno Unito, Germania e Belgio.

**Graf. 4 - Paesi con cui l'Italia presenta l'*LSBCI* più elevato. Confronto 2006-2018**



Fonte: SRM su UNCTAD

## 5. *Logistics Performance Index*

L'aumento della connettività fisica attraverso la realizzazione di infrastrutture di trasporto misurata dagli indici dell'*UNCTAD* non sempre però è associato a miglioramenti nell'efficienza logistica, che dipende anche dal funzionamento dei servizi e del resto della filiera.

È generalmente riconosciuto quanto una catena logistica efficiente possa favorire lo sviluppo degli scambi e la crescita e quindi è individuata come un fattore di competitività di imprese e territori.

Gli investimenti italiani in logistica ammontano a 147 miliardi di euro tra il 2013 e il 2017 – il 2,3% degli investimenti totali nel settore a livello globale<sup>34</sup> e hanno riguardato il trasporto terrestre (strade, ferrovie e tubi), marittimo e aereo e le infrastrutture a supporto (porti, aeroporti, ponti, tunnel, magazzini e movimentazione merci) gli investimenti italiani sono di gran lunga più concentrati nel comparto “terra” (i due terzi, in linea con il dato mondiale), mentre sono marginali quelli nel trasporto aereo e marittimo (2% rispettivamente). Secondo le stime, gli investimenti italiani in logistica continueranno a crescere, anche in futuro, meno della media dei Paesi avanzati (CAGR 2018-2022 Italia: +2,8%; Paesi avanzati: +4,3%).

La Banca Mondiale con cadenza biennale classifica, per mezzo dell'*International Logistics Performance Index (LPI)*, i paesi su sei dimensioni della logistica<sup>35</sup> allo scopo di assisterli nell'identificazione dei punti di forza e di debolezza del loro sistema infrastrutturale in modo da poter programmare i loro investimenti in maniera più focalizzata.

Nella definizione della *World Bank*, la logistica coinvolge una serie di attività essenziali che interessano diversi operatori sia pubblici che privati. Pertanto, un *network* logistico globale e competitivo rappresenta la struttura portante dei commerci internazionali e, impattando positivamente sull'attività economica dei paesi, il suo miglioramento costituisce un fondamentale obiettivo di sviluppo per i *policy-maker*.

Se da un lato il progresso tecnologico, gli interscambi commerciali a livello globale, e le liberalizzazioni degli investimenti stanno generando nuove opportunità, dall'altro le *supply-chain* globali stanno presentando nuove sfide che possono essere vinte solo da quei paesi che faciliteranno una movimentazione delle merci rapida, affidabile ed economica.

L'*LPI* fornisce una valutazione multidimensionale della *performance* logistica di un paese classificandola su una scala che varia da 1 (punteggio peggiore) a 5 (punteggio migliore)<sup>36</sup>.

---

<sup>34</sup> SACE (2018), *Keep calm & Made in Italy*. In: SACE (2018), *Rapporto export 2018*.

<sup>35</sup> I dati utilizzati nella classifica provengono da un sondaggio condotto su di un campione di professionisti internazionali della logistica. Il campione selezionato di operatori si basa sull'assunzione che le loro opinioni contano in quanto decidono le direttrici di traffico da seguire e influenzano le imprese in merito alle scelte localizzative, alla selezione dei fornitori e all'individuazione dei target di mercato da bersagliare.

<sup>36</sup> Il giudizio è il risultato dell'indagine online compiuta su valutazioni individuali per paese fornite da circa 1000 spedizionieri internazionali e corrieri espressi al fine di comparare i profili logistici di 160 nazioni.

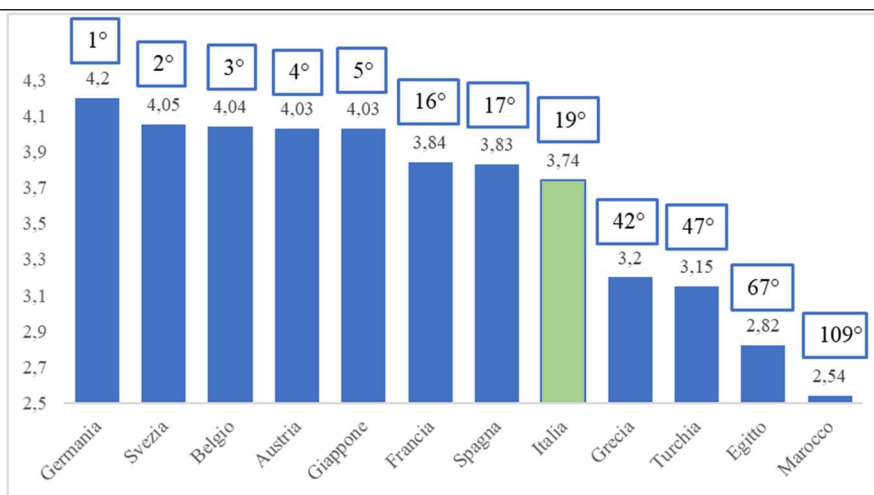
L'indice riassume i risultati di prestazione logistica su sei aree di valutazione complementari:

- a. efficienza nel processo di sdoganamento;
- b. qualità delle infrastrutture relative al commercio e al trasporto;
- c. facilità di predisporre spedizioni competitive in termini di prezzo;
- d. competenza e la qualità dei servizi logistici;
- e. capacità di rintracciare e seguire le spedizioni;
- f. frequenza con la quale le spedizioni raggiungono i destinatari entro i tempi prestabiliti.

In tale contesto, le prime 4 posizioni sono occupate da paesi europei, mentre il primo asiatico è il Giappone al quinto posto.

Il grafico che segue mostra, oltre ai *Top 5*, il *ranking* delle economie prese in esame.

**Graf. 5 - LPI 2018- I Top 5, l'Italia e i Paesi competitor**

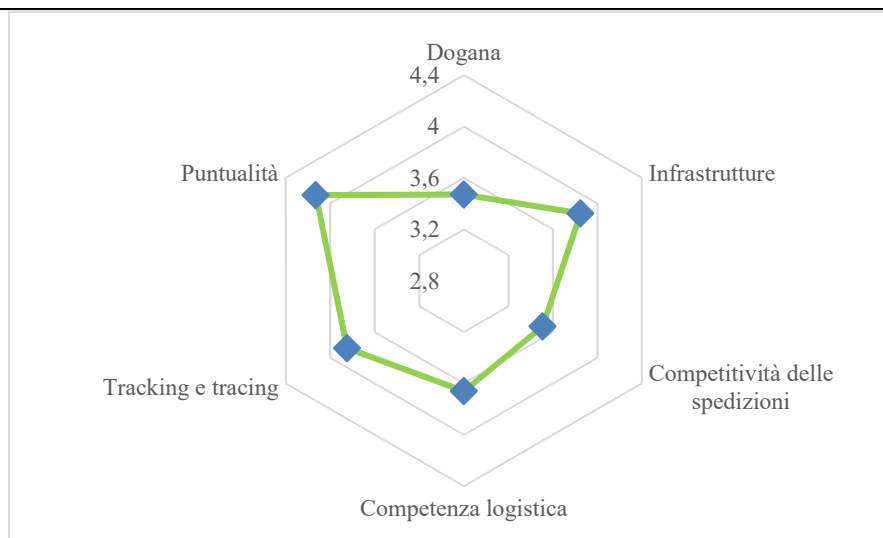


Fonte: SRM su World Bank

L'Italia occupa la posizione numero 19 nel *ranking* dietro Francia e Spagna ma prima degli altri competitor.

Andando ad analizzare nel dettaglio le sei componenti dell'*LPI* dell'Italia risulta che il punteggio migliore (4,13) lo ha ottenuto sulla frequenza con la quale le spedizioni raggiungono i destinatari entro i tempi prestabiliti, mentre quello più basso (3,47) sull'efficienza delle operazioni doganali. Il grafico che segue mostra nel dettaglio i punteggi nelle 6 componenti:

**Graf. 6 - I punteggi delle 6 componenti dell'LPI 2018 per l'Italia**



Fonte: SRM su World Bank

Al fine di indagare ulteriormente le performance logistiche del nostro Paese, è necessario analizzare il *Domestic LPI*, che include informazioni dettagliate sull'ambiente logistico, sui processi e sulle istituzioni di base e sui dati di tempo e distanza. Questo approccio della *World Bank* esamina i vincoli logistici all'interno dei paesi, non solo i *gateway*, come porti o frontiere. Utilizza quattro principali determinanti per misurare le prestazioni logistiche:

- infrastruttura,
- servizi,
- procedure e tempi ai confini,
- affidabilità della *supply-chain*.

Con riferimento ai risultati quantitativi, possiamo notare come la *World Bank* abbia valutato le *performance* dei paesi su diverse tipologie di misurazioni includendo parametri fisici (le distanze in chilometri) e misure di accessibilità (i tempi calcolati in giorni). Da tale quadro, l'Italia risulta avere risultati eterogenei a seconda dei criteri di volta in volta presi in considerazione.

Con riferimento all'export, l'Italia rispetto ai suoi comparabile risulta in media riguardo alle distanze da percorrere per raggiungere porti e aeroporti e ai giorni necessari per il trasporto; per le spedizioni via terra nonostante le distanze siano inferiori ai paesi competitor (ad eccezione di Marocco e Spagna) registra problemi sul tempo di attraversamento (*lead time*).

Per quanto riguarda le importazioni, le variabili relative all'utilizzo di porti e aeroporti costituiscono delle criticità per il sistema logistico italiano se confrontato con gli altri paesi *comparable* (fatta eccezione per l'Egitto); migliora la posizione per il trasporto via terra ma il nostro Paese è dietro Marocco, Spagna e Francia in termini di giorni necessari.



La tabella che segue sintetizza le informazioni fornite.

**Tab.3 – Domestic LPI, distanze e tempi per l’import-export dell’Italia e i competitor nel Mediterraneo**

			Egitto	Francia	Grecia	Italia	Marocco	Spagna	Turchia
Export	Porti o aeroporti supply chain	Distanza(Km) <sup>1</sup>	349	261	219	269	159	143	252
		Tempi di consegna (giorni)	2	2	3	3	2	2	3
	Supply chain terrestre	Distanza (Km) <sup>2</sup>	792	673	841	541	523	298	1267
		Tempi di consegna (giorni)	5	3	3	5	2	2	6
Import	Porti o aeroporti supply chain	Distanza(Km) <sup>3</sup>	452	177	302	210	292	101	332
		Tempi di consegna (giorni)	5	3	3	4	3	3	3
	Supply chain terrestre	Distanza (Km) <sup>2</sup>	554	439	783	519	631	326	1087
		Tempi di consegna (giorni)	6	3	7	5	2	2	6

1. Dal punto di origine (la fabbrica del venditore, in genere situata nella capitale o nel più grande centro commerciale) al porto di carico o equivalente (porto / aeroporto), ed escludendo lo shipping internazionale (da EXW a FOB).
2. Dal punto di origine (la fabbrica del venditore, in genere situata nella capitale o nel più grande centro commerciale) al magazzino dell’acquirente (da EXW a DDP)
3. Dal porto di scarico o equivalente al magazzino dell’acquirente (da DAT a DDP)

Fonte: SRM su World Bank

Gli indicatori analizzati confermano il bisogno dell'Italia di sviluppare un sistema di trasporto e logistica più competitivo per potere offrire al suo indotto industriale la possibilità di essere più veloce e efficiente nell'intero processo produttivo e commerciale. Come detto prima, non c'è una economia industriale efficiente e competitiva nel mondo senza un sistema di logistica e trasporto all'avanguardia.

Una sintesi dell'analisi realizzata in questo capitolo di immediata lettura può essere resa graficamente dalla seguente tabella *SWOT*, che si propone di illustrare il posizionamento competitivo logistico/portuale dell'Italia nel Mediterraneo.

<p><b>PUNTI DI FORZA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Numerosi ed efficienti <b>servizi di linea diretti</b></li> <li>✓ <b>Porti a servizio del territorio</b> di riferimento</li> <li>✓ Molteplici porti con <b>maggiore accessibilità marittima</b></li> <li>✓ Puntualità delle spedizioni</li> </ul>	<p><b>PUNTI DI DEBOLEZZA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Difficoltà nel <b>transhipment</b></li> <li>✓ <b>Minore concentrazione del traffico portuale</b> rispetto ai competitor</li> <li>✓ Tempi di attraversamento delle merci</li> <li>✓ Efficienza dei processi doganali</li> </ul>
<p><b>OPPORTUNITÀ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Sviluppo dello <b>Short Sea Shipping</b> nel Mediterraneo</li> <li>✓ Aumento dell'import-export con i principali partner commerciali</li> </ul>	<p><b>MINACCE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Minori <b>investimenti nella portualità</b> rispetto ai competitor</li> <li>✓ Connettività bilaterale dei competitor più solida</li> <li>✓ Crescita degli investimenti in logistica più lenta rispetto ai competitor</li> </ul>

## **CASE STUDY DELL'AREA MENA.**

### **Un outlook su Turchia e Marocco**

Accanto alle analisi degli scenari e dei principali fenomeni marittimi in atto nei paesi europei che affacciano sul Mediterraneo, in questo Rapporto si è dato spazio all'approfondimento delle caratteristiche della filiera del mare dei paesi localizzati sulla sponda Sud del Bacino tra il Nord-Africa ed il Medio Oriente, in considerazione del ruolo sempre maggiore che essi stanno ricoprendo all'interno delle dinamiche di sviluppo dei traffici marittimi.

L'approfondimento è stato realizzato attraverso la trattazione di due casi studio, in cui oggetto dell'analisi sono la Turchia e il Marocco. Si tratta di paesi che nell'ambito di quell'Area assumono un rilievo sia per la strategicità della loro posizione geografica, sia per le previsioni di crescita economica e non ultimo per i legami commerciali che essi hanno con l'Italia. Ma, cosa più rilevante ai fini del presente Rapporto, si tratta di paesi caratterizzati da una filiera marittima strutturata e/o dalle forti potenzialità di sviluppo.

La Turchia, ponte naturale tra Europa ed Asia, crocevia di tre continenti, si trova al centro di una rete di trasporti che collega l'Atlantico con l'Estremo Oriente, grazie anche ai collegamenti tra il Mediterraneo ed il Mar Nero attraverso lo stretto turco. È un paese con una crescita economica stabile ed un settore marittimo evoluto e competitivo nelle sue diverse componenti. Ha un sistema portuale articolato, costituito da numerosi scali, i principali dei quali collocati in posizioni di rilievo nelle classifiche dei più grandi porti commerciali del Mediterraneo. Nonostante la crisi, l'aumento dei traffici di merci ha incoraggiato l'avvio di progetti finalizzati all'aumento della capacità degli scali ed al miglioramento dell'efficienza. La *leadership* del paese in ambito marittimo è evidente anche nella cantieristica; un'industria navale con una tradizione centenaria che ha saputo evolversi in un settore moderno e versatile, capace di non concentrarsi sulla produzione in serie quanto piuttosto sulla costruzione di imbarcazioni speciali. La ricchezza della produzione ittica e l'attenzione dello Stato alla crescita del settore ha favorito nel tempo l'aumento della quantità di pesce pescato e poi, quando questa per cause naturali è diminuita, ha favorito lo sviluppo della produzione in acquacoltura. Un diportismo strutturato ma allo stesso tempo con forti potenzialità di espansione infrastrutturale completa il quadro.

Il Marocco, paese africano contraddistinto – a differenza di quelli limitrofi – da stabilità politica ed istituzionale e da favorevoli previsioni di crescita, presenta un settore marittimo in fermento, oggetto di una decisa attenzione da parte del governo. Con una pianificazione strutturata e di ampio respiro ed un orizzonte temporale abbastanza esteso, il Regno marocchino intende realizzare un sistema portuale competitivo, favorendo lo sviluppo di “poli portuali” più che semplici scali, al fine di consentire a ciascuna regione del di promuovere le sue risorse e le sue infrastrutture, beneficiando del dinamismo

economico generato dai porti stessi. Non c'è solo la portualità tra gli obiettivi dei piani governativi; sempre in ambito marittimo anche l'intera industria navale è oggetto di sviluppo, con il fine di consolidare un settore cantieristico efficiente ed articolato nella costruzione, nella manutenzione e nella demolizione delle navi. Il paese ha anche una forte tradizione di pesca marittima, con una produzione ittica di rilievo, ed una nautica da diporto con una attuale buona offerta di ormeggi, ed allo stesso tempo con una potenzialità di espansione infrastrutturale.

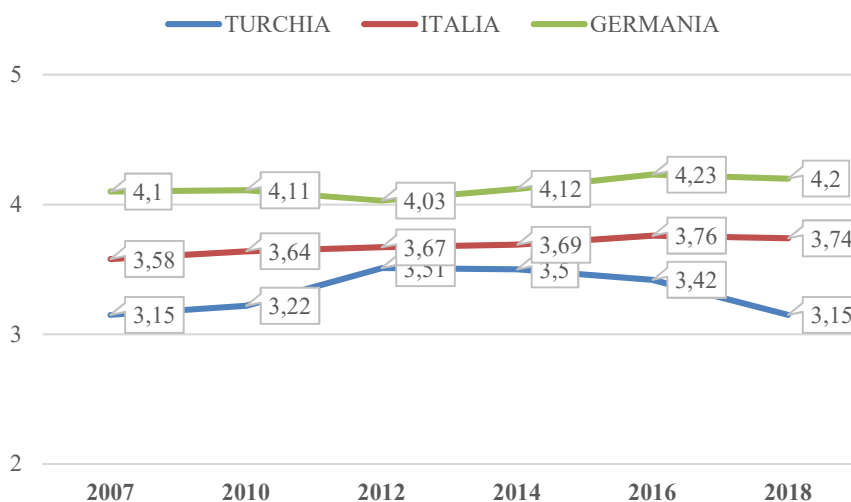
## 1. Turchia

La Turchia è la 19° economia al mondo<sup>37</sup> con un PIL che dal 2002 al 2018 si è triplicato passando da 238 a 766 miliardi di USD (pari allo 0,9% del PIL mondiale). La crescita economica è stabile con un tasso medio annuo di sviluppo del PIL del 5,5%<sup>38</sup> e 155 miliardi di dollari di investimenti diretti esteri (IDE) negli ultimi 10 anni.<sup>39</sup>

Ponte naturale tra Europa ed Asia, il Paese dispone di sbocchi efficienti verso i mercati più importanti di queste aree, con un accesso agevolato a circa 1,6 miliardi di clienti in Europa, Eurasia, Medio Oriente e Nord Africa. Grazie alla posizione geografica di crocevia di tre continenti, si trova nel cuore di una rete di trasporto che si estende fino all'Oceano Atlantico attraverso lo Stretto di Gibilterra, alla penisola arabica e all'Oceano Indiano con il Canale Suez, all'Estremo Oriente grazie ai collegamenti tra il Mediterraneo ed il Mar Nero attraverso lo stretto turco.

L'indice di *performance* logistica (*LPI, Logistic Performance Index*) della *World Bank* vede la Turchia tra le *top-performing upper-middle-income economies*, al 47° posto. Nonostante un identico *score* (3,15), il Paese figurava al 34° posto nel 2007; ciò a riprova che i paesi *competitor* sono migliorati in maniera più decisa comportando la discesa della Turchia nella classifica generale nonostante l'eguale punteggio.<sup>40</sup> Nel grafico che segue il Paese è messo a confronto con la Germania (*top performer* del 2018) e con l'Italia.

**Graf. 1 – LPI score, trend 2007 – 2018**



Fonte: elaborazione SRM su dati World Bank, 2019

<sup>37</sup> IMF (2019).

<sup>38</sup> Presidency of the Republic of Turkey, Investment Office (2019).

<sup>39</sup> ISPAT (The Republic of Turkey Prime Ministry Investment Support and Promotion Agency).

<sup>40</sup> Per approfondimenti sul LPI si rimanda al Capitolo II “Analisi degli indicatori di competitività e connettività portuale/logistica dei principali paesi del Mediterraneo”.

Osservando il valore dei singoli *indicator* che concorrono a determinare lo *score* complessivo, tra il 2007 ed il 2018 c'è stato un peggioramento dell'efficienza delle procedure doganali e della qualità dei servizi logistici, mentre è migliorata la qualità delle infrastrutture commerciali e di trasporto e l'efficienza nei tempi di consegna della merce. Per questi ultimi due *indicator* il *rank* della Turchia è migliorato: dal 39° posto del 2007 al 33° del 2018 per le infrastrutture, dal 52° al 44° per la tempestività.

La tabella che segue mette a confronto la Turchia con la Germania e l'Italia nel dettaglio dei singoli indicatori. Le maggiori difficoltà sono presenti nell'efficienza delle procedure doganali; mentre migliori performance riguardano la tempestività, ovvero la frequenza con cui le spedizioni raggiungono i destinatari entro i tempi di consegna previsti.

**Tab. 1 – LPI, Indicators, 2018**

	LPI Rank	LPI Score	Dogane	Infrastrutture	Spedizioni internazionali	Qualità dei servizi logistici	Tracciabilità	Tempestività
Germania	1	4.20	4.09	4.37	3.86	4.31	4.24	4.39
Italia	19	3.74	3.47	3.85	3.51	3.66	3.85	4.13
<b>Turchia</b>	<b>47</b>	<b>3.15</b>	<b>2.71</b>	<b>3.21</b>	<b>3.06</b>	<b>3.05</b>	<b>3.23</b>	<b>3.63</b>

Fonte: World Bank, 2019

La Turchia è anche un importante corridoio per gli approvvigionamenti energetici ed è collocata vicino a oltre il 70% delle riserve energetiche primarie del mondo, mentre il principale consumatore di energia, l'Europa, si trova a ovest della Turchia, il che rende il Paese un cardine nel transito energetico globale.

L'ambiente imprenditoriale è favorevole, la Turchia risulta infatti al 43° posto su 190 economie per l'*Ease of Doing Business*, con una media di 7 giorni per la costituzione di una società<sup>41</sup>.

Dispone di *ZES* strutturate; dal 1985 (anno in cui è stata promulgata la legge istitutiva) ne sono nate 102, di cui 83 *Technology Development Zone* e 19 *Free Zone*.

Tra di esse ricordiamo la *East Anatolia Free Trade Zone*, l'*Aegean Free Zone*, la *Free Zone* di *Mersin* e quella di *Istanbul Thrace*. Sono adiacenti ai maggiori porti del Paese sul Mar Mediterraneo, Egeo e Mar Nero ed hanno facile accesso alle principali rotte commerciali internazionali. L'obiettivo principale della loro costituzione è quello di stimolare gli investimenti, le attività produttive e commerciali anche attraverso la partecipazione di aziende straniere, nonché quello di creare nuovi posti di lavoro.

Numerosi sono i benefici fiscali nelle Zone per lo Sviluppo Tecnologico, Zone Industriali e Zone Franche, tra cui riduzioni sull'imposta societaria e sui contributi previdenziali e assegnazione di terreni. Numerosi sono anche gli

<sup>41</sup> WB Doing Business Report (2019).

incentivi per gli investimenti e la possibilità di avvalersi dell'arbitrato internazionale per la risoluzione delle controversie.

La Turchia è l'11° mercato di destinazione dell'export italiano ed il 1° mercato con particolare riferimento all'area MENA (Medio Oriente e Nord Africa).

Nella tabella che segue è riportata una sintesi di alcuni dati di inquadramento.

**Tab. 2 – Maritime Profile - TURCHIA**

Commercio internazionale	<b>391 mld \$</b>
Commercio internazionale via mare	<b>238 mld \$</b> (60% del valore totale)
Container movimentati	Circa <b>10,8 milioni di TEU</b>
Cantieristica: Classifica mondiale paesi costruttori	<b>4° posto</b> (per n. ordinativi)
Cantieristica: Classifica produttori mega-yacht	<b>4° posto</b>
Flotta	<b>7741 migliaia di dwt (1263 navi)</b>

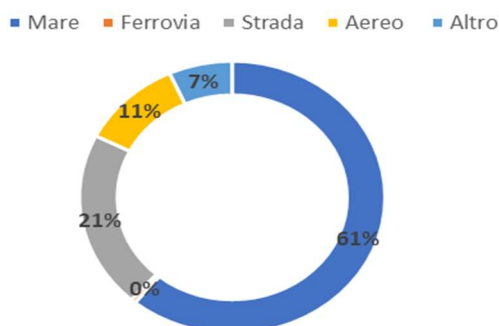
Fonte: UNCTAD, 2019 (informazioni al 2017, per la flotta al 2018)

L'economia marittima turca vanta, dunque, una filiera produttiva articolata e variegata, oggetto di una forte attenzione da parte del governo; basata su un sistema portuale sviluppato e competitivo, un'industria cantieristica leader sia nella costruzione che nella manutenzione delle navi, un settore ittico ben sviluppato, con una produzione ed un export in crescita, ed un diportismo strutturato ed allo stesso tempo con forti potenzialità di espansione infrastrutturale. Di seguito l'analisi dei singoli comparti.

### Portualità

Il commercio marittimo costituisce una componente importante dell'economia turca: circa il 60% del valore complessivo dell'import-export (88,7% in termini di tonnellate) della nazione avviene via mare (238 mld \$ su un totale di 391).

**Graf. 2 – Commercio internazionale (Import+Export) per modo di trasporto (% valore, 2018)**



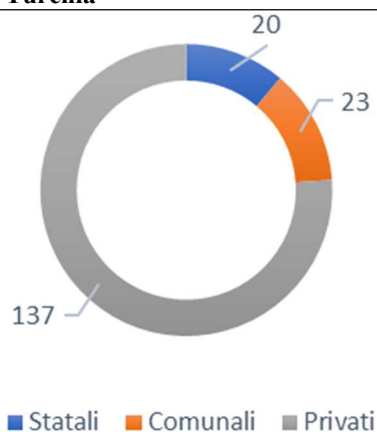
Fonte: elaborazione SRM su dati Turkstat, 2019

Su oltre 8.300 km di costa sono posizionati:

- 180 porti (tra commerciali e scali crocieristi/passeggeri)
- 471 porti per la pesca
- 84 marine e approdi turistici

La maggior parte delle strutture portuali, 137, sono private.

**Graf. 3 – Porti operativi in Turchia**



Fonte: Turkish Chamber of Shipping

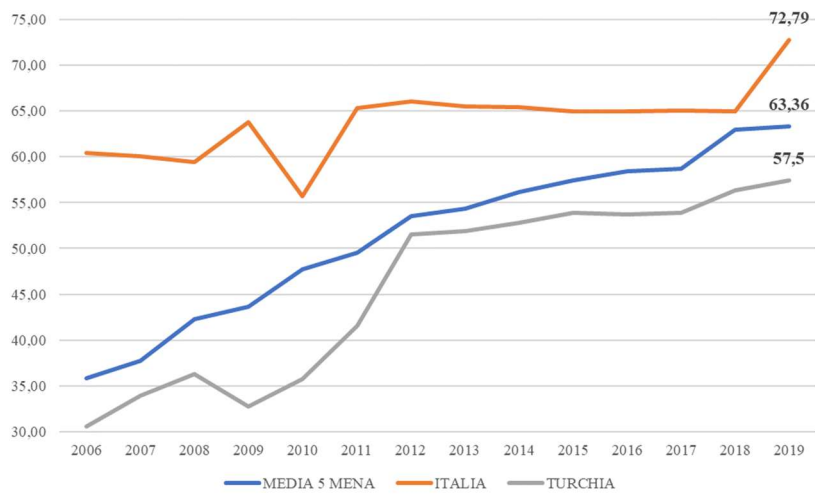
Gli scali sono posizionati strategicamente nelle diverse regioni del Paese. Quelli sul Mediterraneo e sull’Egeo hanno la capacità di intercettare i traffici delle rotte Asia-Europa. In particolare, i porti del Mediterraneo sono in grado di operare come scali di transshipment per la movimentazione delle merci verso i paesi del Medio Oriente e dell’Asia centrale. Gli scali localizzati nella regione di Marmara sono importanti perché collegano l’UE con i corridoi ad Est. Infine, anche gli scali sul Mar Nero hanno un ruolo di rilievo nel commercio tra l’Europa ed i paesi dell’Asia centrale senza sbocco sul mare.

Grazie ai suoi scali, la connettività marittima è migliorata; nella classifica mondiale del *LSCI (Liner Shipping Connectivity Index)* dell’*UNCTAD* la Turchia è passata dal 27° al 23° posto tra il 2006 ed il 2019.<sup>42</sup> Il grafico che segue mette a confronto il valore dell’indice di connettività marittima della Turchia con quello dell’Italia e con una media del valore relativo ai primi 5 paesi dell’area MENA per rilevanza in ambito marittimo (Emirati Arabi Uniti, Egitto, Arabia Saudita, Marocco, Turchia).

<sup>42</sup> Per approfondimenti sul LSCI si rimanda al Capitolo II “Analisi degli indicatori di competitività e connettività portuale/logistica dei principali paesi del Mediterraneo”.



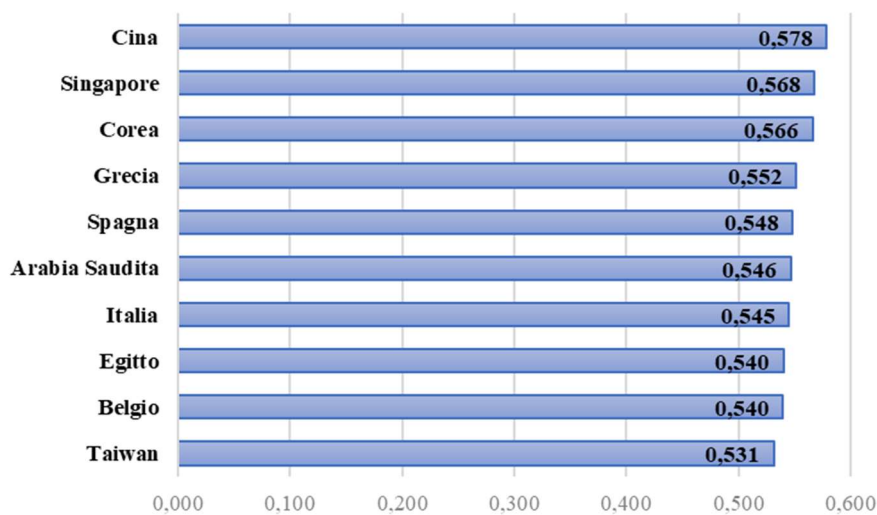
**Graf. 4 – LSCL. Confronto Turchia, media 5 MENA e Italia**



Fonte: Elaborazione SRM su dati UNCTAD, 2019

Osservando invece i rapporti bilaterali, il grafico che segue mostra i primi 10 paesi maggiormente connessi via mare con la Turchia, secondo un indice di connettività (il *Liner shipping bilateral connectivity index, LSBCI*) il cui valore è compreso tra 0 e 1. In testa la Cina; primo tra i paesi europei la Grecia, seguita dalla Spagna; l'Italia al terzo posto tra i paesi europei è settima nella classifica generale.

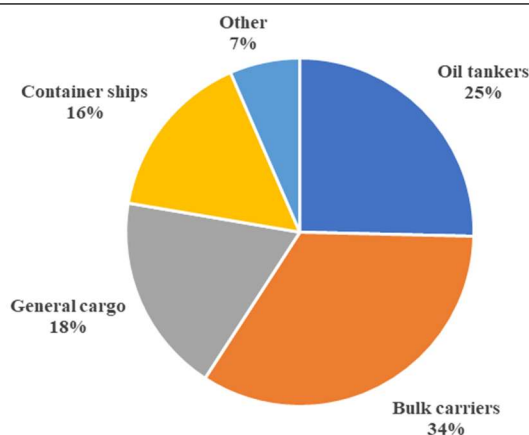
**Graf. 5 – LSBCI – Top 10 countries partner**



Fonte: Elaborazione SRM su dati UNCTAD, 2019

La flotta nazionale ha una capacità complessiva pari a 7741 migliaia di dwt e conta 1263 navi. La maggior parte del tonnellaggio è costituito da navi *bulk carrier* (34%), seguite dalle *oil tanker* (25%); le portacontainer contano invece per il 16% del totale dwt.

**Graf. 6 – Flotta nazionale per tipologia di nave (% sul totale dwt, dati 2018)**

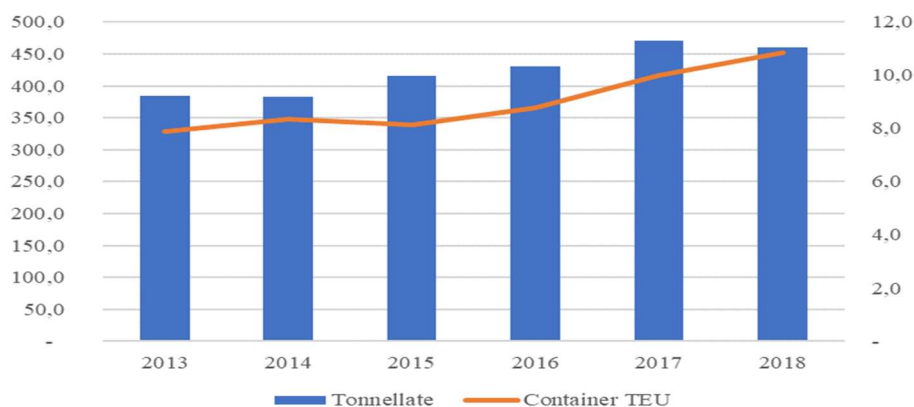


Fonte: Elaborazione SRM su dati UNCTAD, 2019

Nel 2018 i porti turchi hanno movimentato complessivamente 460,1 milioni di tonnellate di merci, con un calo del 2,3% rispetto a 471,2 milioni di tonnellate del 2017. I carichi in esportazione sono ammontati a 110,4 milioni di tonnellate (-2,9%), quelli in importazione a 218,5 milioni di tonnellate (-6,5%), il traffico di cabotaggio si è attestato a 59,6 milioni di tonnellate (-1,4%) e il traffico di transito a 71,6 milioni di tonnellate (+12,9%).

Nel 2018 il solo traffico containerizzato movimentato globalmente dai porti turchi è stato pari a 114,2 milioni di tonnellate (+5,9%) ed è stato totalizzato con una movimentazione di contenitori pari a 10.843.998 TEU (+8,3%).<sup>43</sup>

**Graf. 7 - Tonnellate movimentate (milioni) e traffico container nei porti turchi (milioni di TEU)**

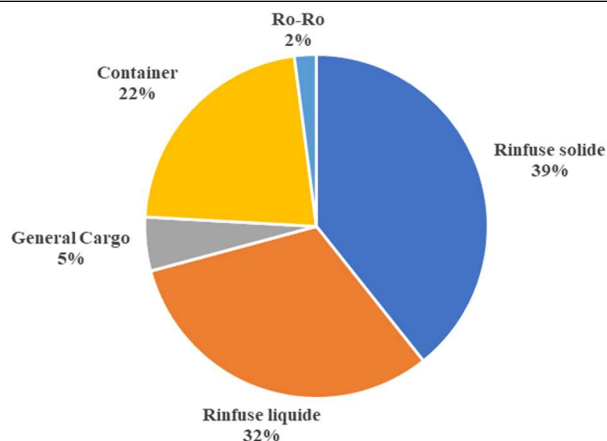


Fonte: elaborazione SRM su dati Turkish Chamber of Shipping

<sup>43</sup> Republic of Turkey, Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications, 2018.

Il grafico che segue mostra la composizione del traffico delle merci movimentate dal sistema portuale turco.<sup>44</sup>

**Graf. 8 - Traffico per tipologia di merci movimentate nei porti turchi**



Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat, 2019

Sul totale di merci, 99 milioni di tonnellate (50 milioni in export e 49 milioni in import) sono state scambiate via mare con i paesi UE. Tra questi, i primi 3 partner commerciali sono l'Italia con il 50,2%, la Spagna con l'11,8% e la Grecia con l'8,5%.

La Turchia ha quattro principali porti *container*:

- Ambarli (nella provincia di Istanbul, sulla sponda nord del Mar di Marmara),
- Haydarpaşa (sul lato orientale dell'ingresso meridionale dello stretto del Bosforo, di fronte a Istanbul),
- Izmir (sul Mar Egeo),
- Mersin (sul Mediterraneo).

Izmir e Haydarpaşa sono gestiti dall'agenzia governativa *Turkish State Railways (TCDD)*.

Ambarli e Mersin sono gestiti da privati; la *ALTAŞ Ambarlı Port Facilities Trade Co. Inc.* è la società di gestione del porto di Ambarli, mentre la *Mersin International Port Management INC.*, una *partnership* tra *PSA International* e *Akfen Holding*, ha rilevato la gestione dello scalo di Mersin nel 2007 per un periodo di 36 anni.

<sup>44</sup> I dati Eurostat ultimi disponibili sono aggiornati al 2017.

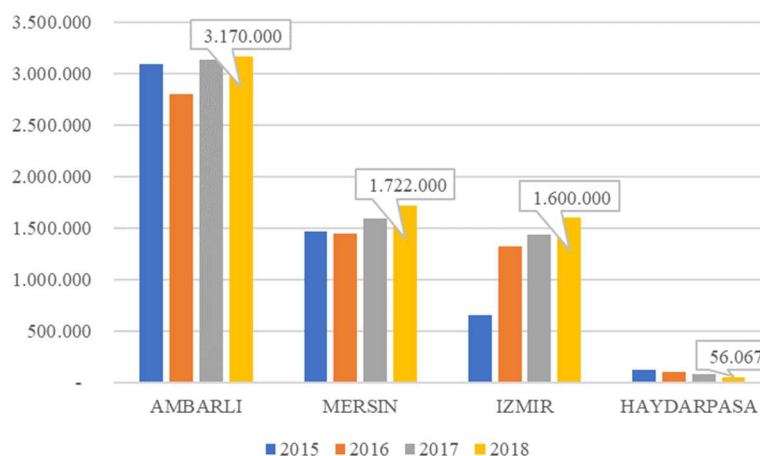
Fig. 1 – I principali porti container in Turchia



Fonte: SRM

Il traffico di *container* in questi porti è cresciuto nell'ultimo triennio, ad eccezione solo del porto di Haydarpasa. E grazie a questa crescita, lo scalo di Ambarli figura al 7° posto tra i porti *Top 10* del bacino del Mediterraneo.<sup>45</sup>

Graf. 9 - Traffico nei principali porti container (TEU)



Fonte: elaborazione SRM su dati Autorità portuali

La politica pubblica di privatizzazione degli scali gestiti dalla TCDD è stata avviata nel 2004 con l'obiettivo di renderli più efficienti e competitivi, puntando a far sì che scali come Izmir e Mersin potessero diventare hub, passaggi obbligati negli scambi con le aree dell'Asia centrale. Con la privatizzazione è stato previsto il trasferimento dei soli diritti operativi (per

<sup>45</sup> Per approfondimenti si rimanda al Capitolo I "Gli scenari internazionali e le dinamiche competitive del settore marittimo nell'Area Med"

un periodo di 49 anni per il porto di Izmir e di 36 anni per gli altri porti), mentre la proprietà della struttura e dei terreni resta pubblica.

Se nel periodo della crisi economica mondiale molti operatori portuali hanno rallentato i loro investimenti, il progressivo aumento dei traffici di merci ha nuovamente incoraggiato l'avvio di progetti finalizzati da un lato all'aumento della capacità degli scali con la costruzione di nuovi moli, dall'altro al miglioramento dell'efficienza e della capacità di movimentazione mediante nuove attrezzature.

Tra il 2003 ed il 2018 sono state investite per le infrastrutture 515 miliardi di lire turche; di queste circa 6 miliardi per il comparto marittimo.

In proiezione, gli investimenti ancora necessari nel settore del trasporto sono stati quantificati in 581 miliardi di \$ (per il periodo 2016-2040). Di questi 1 miliardo di \$ per il settore portuale.<sup>46</sup>

Un investimento di rilievo (circa 400 milioni di \$) ha riguardato il terminal container del porto di Petkim, che - costruito in 3 anni - è stato completato nel 2016. Si tratta del più grande scalo container nella regione dell'Egeo e del terzo più grande porto della Turchia, in grado di ospitare le navi portacontainer più grandi al mondo. La gestione del terminal è stata affidata ad APM Terminals per un periodo di 28 anni.

**Fig. 2 – Progetti in corso in infrastrutture portuali**



Fonte: Turkish Chamber of Shipping

Attualmente gli investimenti statali sono concentrati su 3 ambiziosi progetti. Il primo riguarda il Porto di Çandarlı sull'Egeo settentrionale. È stato completato il molo di 1.500 mt; i restanti interventi previsti con l'obiettivo di raggiungere i 4 milioni di TEU / anno di capacità sono stati divisi in 3 fasi (Fase I: 1 milione di TEU; Fase II: 2 milioni di TEU; Fase III: 1 milione di TEU). A maggio 2019 era in fase di organizzazione la gara per la Fase I.

Ad est dell'esistente Porto di Mersin, il nuovo *Mersin Container Port* è il secondo dei progetti in corso. L'obiettivo di capacità è quello di raggiungere

<sup>46</sup> Presidency of the Republic of Turkey, Investment Office, 2019.

i 12,8 milioni di TEU/anno al completamento; gli interventi sono stati pianificati in 5 fasi, 1,7-1,9 milioni di TEU è l'espansione prevista solo nella Fase I.

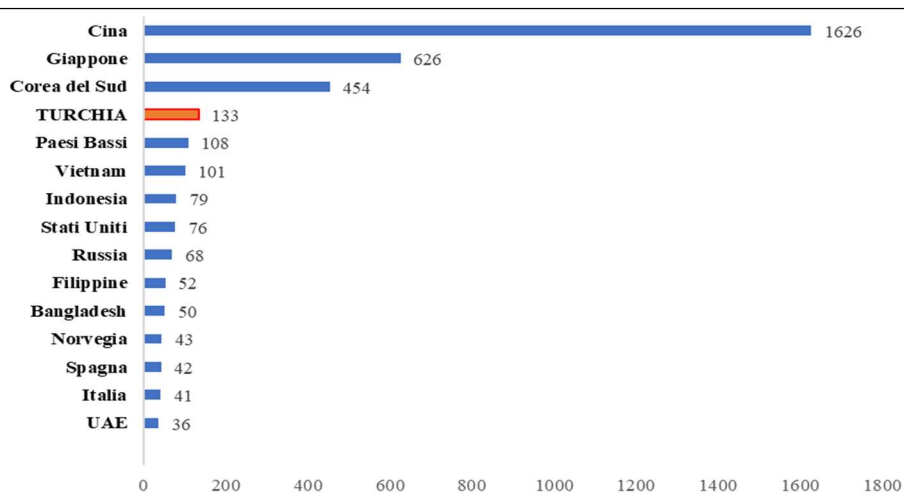
Situato al confine della regione di Zonguldak sul Mar Nero Occidentale, la costruzione del Porto di Filyos è il terzo progetto attualmente in corso. Al completamento, il porto sarà in grado di gestire 25 milioni di tonnellate di merci/anno e servirà le zone economiche speciali previste nell'*hinterland*.

### Cantieristica

I primi cantieri navali turchi risalgono a otto secoli fa. Ma è stato solo dall'inizio degli anni '90 che ha preso avvio la modernizzazione del settore che si è evoluto in un'industria riconosciuta a livello internazionale.

Oggi la Turchia è uno dei paesi *leader* nel Mediterraneo sia nella costruzione che nella manutenzione delle navi. Grazie soprattutto alla costruzione di petroliere, navi cisterna, navi mercantili pesanti e navi portacontainer polivalenti, ma anche di velieri, superyacht (una nicchia in cui il Paese si sta imponendo) e rimorchiatori, i cantieri navali turchi sono al 4° posto nella classifica mondiale.

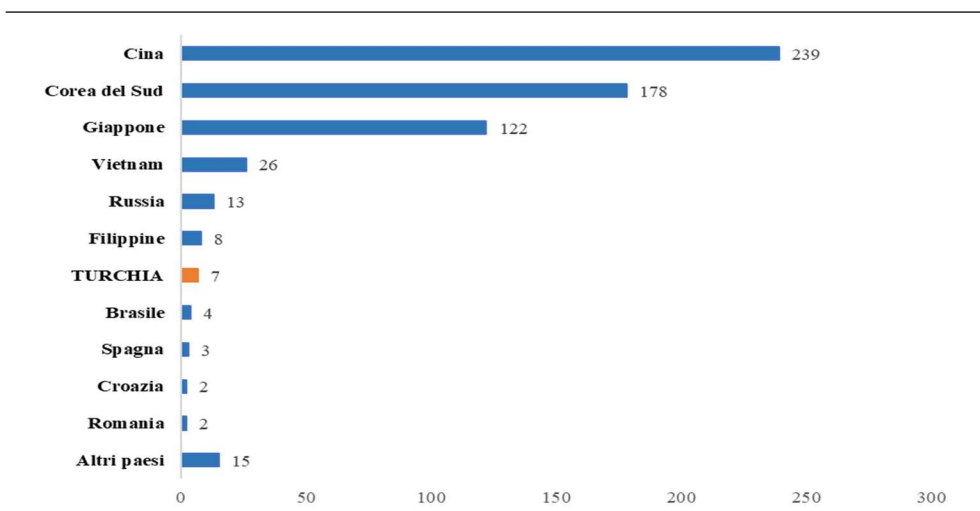
**Graf. 10 - Ordinativi per paese costruttore (quantità, ordinativi ad aprile 2019)**



Fonte: Turkish Chamber of Shipping su Clarkson Research, 2019

In particolare, nel segmento delle navi chimichiere a basso e medio tonnellaggio si colloca al 7° posto tra i paesi costruttori di questa tipologia di nave a livello mondiale.

**Graf. 11 - Ordinativi di navi cisterna per paese costruttore (quantità, ordinativi ad aprile 2019)**



Fonte: Turkish Chamber of Shipping su Clarkson Research, 2019

La costruzione di yacht è un comparto di rilievo grazie all'alto valore aggiunto, la considerevole quota di esportazioni e il numero di occupati. La Turchia è al 4° posto tra i produttori di mega-yacht, con 3.000 metri in ordine, dietro l'Italia, i Paesi Bassi e il Regno Unito.<sup>47</sup>

Le attività vengono svolte in 78 cantieri navali di varie dimensioni, più del doppio rispetto ai 37 del 2002, che vantano una capacità di 4,4 milioni di dwt (erano 550 mila dwt nel 2002, con un incremento di oltre sei volte)<sup>48</sup>. Attualmente i cantieri navali in costruzione sono 25 oltre 15 aree definite come aree di investimento per la cantieristica.

Tra il 2005 ed il 2011 i cantieri turchi hanno consegnato 436 unità navali, anno dopo il quale il numero delle navi prodotte è diminuito in maniera rilevante. Nel 2018 sono state solo 12 le unità consegnate per un tonnellaggio di poco inferiore a 73mila dwt.

Il fatturato ha toccato 2,5 miliardi di dollari (1,5 miliardi per le nuove costruzioni e 1 miliardo per attività di riparazione e manutenzione), con un valore delle esportazioni di 1,3 miliardi di dollari, in crescita nel 2017 rispetto al biennio 2015-2016. La maggior parte delle navi costruite nei cantieri navali sono destinate all'esportazione. Soprattutto tra il 2002 e il 2009 la quasi totalità di queste navi è stata diretta verso paesi membri dell'UE.

Lo sviluppo della cantieristica ha contribuito a creare posti di lavoro: oltre 30mila quelli diretti contati nel 2018, in aumento rispetto ai 27mila del 2017<sup>49</sup>; a cui vanno aggiunti oltre 80mila occupati nelle imprese collegate e nell'indotto che il settore ha contribuito a sviluppare.

<sup>47</sup> Boat International (Febbraio 2019), *Turkey Global Orderbook*.

<sup>48</sup> Ministry of Transport and Infrastructure (2019).

<sup>49</sup> Ministry of Transport and Infrastructure (2019).

Oltre la costruzione, giocano un ruolo importante anche i servizi di riparazione e manutenzione; sono state mantenute imbarcazioni per una capacità totale di 22 milioni di dw (2018)<sup>50</sup>. Sono rilevanti anche i servizi legati alla demolizione di navi obsolete e/o fuori servizio, svolti nel rispetto degli standard ambientali e legati alla sicurezza. Nel paese sono attive 22 *recycling company* (ad Aliğa, unica area di smantellamento attiva che ha ottenuto i permessi dal Ministero dell'Ambiente turco), con una capacità di un milione di tonnellate/anno, che fanno della Turchia la 5° più grande area di riciclaggio al mondo, dietro India, Bangladesh, Pakistan e Cina.<sup>51</sup>

La maggior parte dei cantieri navali della nazione si trovano nella regione di Marmara, in particolare Tuzla, Yalova e Izmit. Inoltre, sono stati effettuati investimenti in cantieri navali nell'area del Mar Nero e nell'area mediterranea. Circa 2.000 navi sono state riparate e rinnovate nel solo cantiere navale di Tuzla. Mentre nel polo navale di Yalova, nel nord-ovest della Turchia, il cantiere navale Tersan è molto attivo. Grazie ad un crescente portafoglio ordini, il cantiere ha investito realizzando un bacino galleggiante tra i più grandi ed avanzati del paese (284 m di lunghezza e 51 m di larghezza), grazie al quale si è affermato come uno dei cantieri navali più grandi e moderni d'Europa.

La versatilità è la parola d'ordine della cantieristica turca. Il punto di forza del settore è stato proprio scegliere di non concentrarsi sulla produzione in serie. Ad esempio, nel cantiere navale di Besiktas, uno dei più attivi nella regione del Mediterraneo, l'imperativo è la costruzione di imbarcazioni speciali fino a 26mila tonnellate di portata lorda con soluzioni su misura e le riparazioni di navi di qualsiasi tipo fino a 382 metri.

I principali mercati per l'industria navale turca sono Norvegia, Malta, Islanda e Canada. In particolare, nel segmento delle navi da crociera, da escursione, traghetti, navi mercantili, chiatte e navi simili per il trasporto di persone o merci, le esportazioni sono passate dai 394 milioni di \$ del 2015 ai 680 del 2017; Malta (23,6%), Norvegia (17,2%) e Canada (12,4%) i principali mercati di sbocco. Nel segmento dei pescherecci e delle altre navi per la lavorazione e la conservazione di prodotti ittici, le esportazioni sono passate dai 196 milioni di \$ del 2015 ai 270 del 2017; principalmente dirette verso Islanda (54,4%), Norvegia (28,3%) e Canada (16,8%). In crescita anche le esportazioni di Yacht e altri prodotti della nautica da diporto, passate dai 79 milioni di \$ del 2015 ai 135 del 2017; ed i cui principali mercati sono gli Stati Uniti (28,2%), le Isole Marshall (17,8%) e Malta (14,3%).<sup>52</sup>

Di pari passo con lo sviluppo del settore è stata la crescita dell'industria della componentistica e delle parti di ricambio delle navi: ancore, dispositivi di bloccaggio, cavi elettrici, unità idrauliche, ma principalmente motori di propulsione marina che valgono oggi 3,6 milioni di dollari. I principali mercati per la produzione sussidiaria sono sempre Norvegia, Malta, Islanda e Canada.

---

<sup>50</sup> Turkish Shipbuilders' Association (2019).

<sup>51</sup> UNCTAD (2019).

<sup>52</sup> Turkish Statistical Institute.



## Pesca

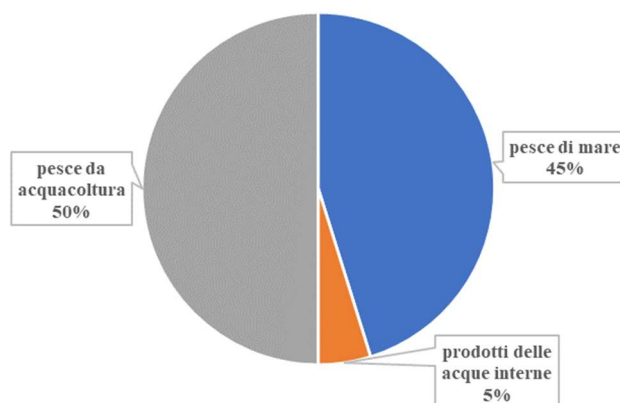
La Turchia è ricca di pesce e mostra un forte potenziale nella produzione ittica. I mari intorno all'Anatolia hanno caratteristiche ecologiche diverse ed ospitano oltre 500 specie di pesci. Il 60-80% della produzione ittica della Turchia è costituita da pesce pelagico, ossia di mare aperto; principalmente acciuga e sardina, ma anche sgombro, tonno, nasello, triglia e branzino.

Si contano 471 porti per l'attracco delle navi da pesca.<sup>53</sup>

Lo Stato ha sempre sostenuto lo sviluppo del settore con crediti a basso interesse ed esenzioni fiscali doganali, così da favorire l'aumento del numero di pescherecci e dunque la quantità di pescato.

Dalle ultime statistiche disponibili, la produzione ittica nel 2018 si è attestata sulle 628.631 tonnellate, in diminuzione dello 0,3% rispetto all'anno precedente. È composta per il 45% da pesce di mare, prodotti di acque interne per il 5% e provenienti dall'acquacoltura per il restante 50%.

**Graf. 12 – Produzione ittica (2018)**



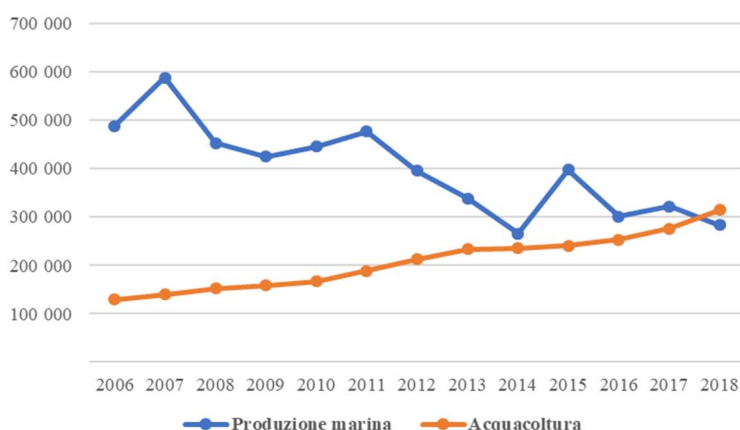
Fonte: Turkstat, 2019

Ma se la quantità di pesce catturato è diminuita dell'11,4% rispetto al 2017, di contro si è sviluppata maggiormente la produzione ittica da allevamento (+13,8%). Questa viene svolta prevalentemente a mare: il 66,6% della produzione, mentre il restante 33,4% è produzione da acquacoltura nelle acque interne.

Come è evidente dal grafico che segue, il 2018 è il primo anno in cui il rapporto tra le due fonti di produzione si è invertito.

<sup>53</sup> Turkish Chamber of Shipping.

**Graf. 13 – Produzione marina e da acquacoltura: trend (2006-2018)**



Fonte: elaborazione SRM su dati Turkstat, 2019

Il ruolo principale nel settore è ricoperto dai 1.640 km di costa della regione del Mar Nero; nella parte Orientale si produce il 31,5% del totale, in quella Occidentale il 30,6%. Segue poi la regione del Marmara con il 18,4%, la regione dell'Egeo con il 15% e quella sul Mediterraneo con il 4,5%.

Quanto al numero di pescherecci, la Turchia conta oltre 18mila barche da pesca registrate, di cui circa 1 migliaio di grandi dimensioni e l'83% costituito da unità di 5-12 metri che effettuano pesca a riva. Operano in parte con metodi artigianali (reti di estensione, reti laterali di trascinamento, trappole) e in parte a livello industriale grazie all'utilizzo di imbarcazioni di tipo *Purse-seine-trawler*.

Quanto ai consumi, il consumo medio pro capite di pesce è aumentato (+11,8%), passando dai 5,49 kg del 2017 ai 6,14 kg del 2018.

Una buona fetta della produzione viene esportata. In passato si esportava prevalentemente pesce congelato, attualmente invece le esportazioni riguardano principalmente pesce in scatola. La direttrice dei traffici è orientata verso l'Europa (Germania, Inghilterra, Belgio, Spagna, Italia e Francia), ma anche verso l'Estremo Oriente, dove i principali mercati sono Giappone (in particolare per il tonno) e Hong Kong.

L'export è cresciuto di oltre il 270% in un decennio, raggiungendo le 156.681 tonnellate nel 2017 (a partire dalle 41.943 tonnellate del 2006). L'import ha invece avuto un andamento altalenante nello stesso periodo, con una nuova crescita nel 2017 rispetto al calo verificatosi nell'anno precedente. Tra i prodotti importati si segnala in particolare la farina e l'olio di pesce, utilizzati nella produzione di mangime per pesci.

## Nautica

I porti turistici in Turchia sono numerosi, tutti ben equipaggiati con un'offerta di servizi varia per i diversi tipi di imbarcazioni e yacht. La *Turkish Chamber of Shipping* conta complessivamente 84 approdi turistici, con una capacità di ormeggio complessiva di 29.950 yacht (considerando sia i porti turistici, che i moli che i cantieri per il rimessaggio delle imbarcazioni). Di questi sono 75 i porti con posti barca a mare.

Alcuni porti turistici si trovano sulla costa mediterranea della Turchia, ma la maggior parte è localizzata sulla costa meridionale che affaccia sul Mar Egeo.

**Tab. 2 – Porti turistici e posti barca**

	<b>N. Porti Turistici</b>	<b>N. Posti barca</b>
Costa di Marmara	15	7068
Costa del Mar Egeo	50	9868
Costa Mediterranea	10	2504
	<b>75</b>	<b>19440</b>

*Fonte: Turkish Chamber of Shipping*

Le imbarcazioni private (tra yacht e altre tipologie di barca) battenti bandiera turca sono 38.838. Forti dunque risultano le potenzialità di espansione infrastrutturale per l'ampliamento dell'offerta di ormeggi. Diversi progetti sono previsti per l'incremento di capacità nell'area di Istanbul ed in quella di Izmir.

## 2. Marocco

Il Marocco è la 60° economia al mondo<sup>54</sup> con un PIL che nel 2018 è stato pari a 118 miliardi di USD (lo 0,14% del PIL mondiale), in crescita dell'8% rispetto all'anno precedente (109 miliardi di USD).

È un Paese strategico per l'Italia nella regione mediterranea. In ragione della sua stabilità politica e delle favorevoli previsioni di crescita economica, che rappresentano un'eccellenza nell'intera regione (che risulta invece essere caratterizzata da una diffusa instabilità istituzionale), il Marocco, da un punto di vista economico e commerciale, offre numerose opportunità per le imprese in termini di investimento.

L'economia marocchina si è caratterizzata negli ultimi anni per una crescita costante, che dovrebbe assestarsi intorno al 3,3-3,6% fino al 2021. Lo sviluppo economico del Paese sarà influenzato dal rafforzamento dei legami commerciali con i partner africani (che rappresentano crescenti mercati di sbocco per le esportazioni marocchine) e con altre economie strategiche come Cina e Paesi Europei, da cui il Marocco importa la maggior parte dei prodotti.<sup>55</sup>

Il 2018 ha visto un aumento del 10% nel commercio estero del Paese con il resto del mondo, con un valore di 756,2 miliardi di dirham rispetto ai 686,9 miliardi del 2017. Il tasso medio di crescita annuale di questi scambi nel periodo 2007-2018 è stato del 6,3%.<sup>56</sup>

È da segnalare la crescente apertura internazionale di questo Paese, che è oggi parte di 55 accordi di libero scambio. Il Marocco si sta quindi progressivamente affermando come porta d'accesso all'Africa.

Il Paese detiene lo "status avanzato" nelle relazioni con l'UE, essendo il primo beneficiario della politica di vicinato attuata da Bruxelles. L'UE è infatti il primo *partner* commerciale del Marocco (con una quota del 70% dell'interscambio) ed è il primo investitore nel Regno. La forte cooperazione tra le due aree si è manifestata in maniera tangibile anche attraverso i finanziamenti che negli ultimi tre anni l'UE ha concesso al Marocco per un importo complessivo di 890 milioni di euro, destinati a sostenere programmi infrastrutturali e iniziative di sviluppo socio-economico.

Il Regno del Marocco ha adottato nel 1995 una Carta degli investimenti che costituisce, da allora, la legge quadro che regola l'attività di chi vuole investire nel Paese. Le misure previste da tale Carta puntano a facilitare l'investimento attraverso, tra gli altri, l'alleggerimento e una miglior ripartizione del carico fiscale, la riduzione dei tassi d'imposta sui redditi e gli utili e la semplificazione delle procedure amministrative relative agli investimenti.

---

<sup>54</sup> IMF (2019).

<sup>55</sup> Ambasciata italiana in Marocco (2019).

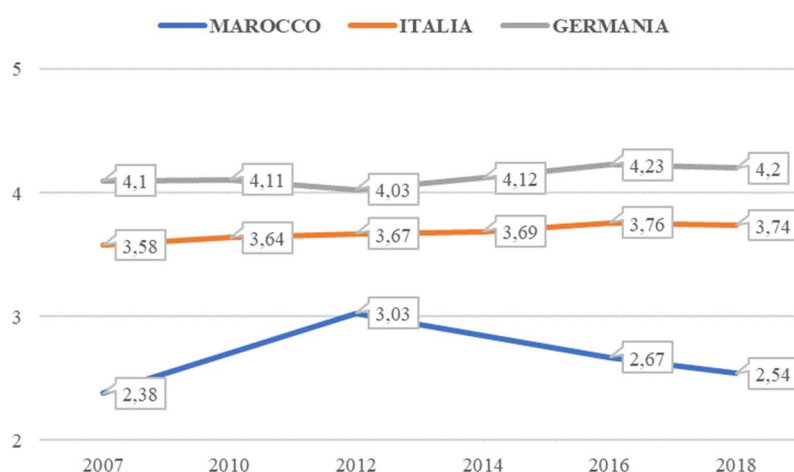
<sup>56</sup> Office des Changes (Luglio 2019), *Commerce extérieur du Maroc. Rapport Annuel. 2018.*

L'entrata in vigore a fine maggio 2019 della Zona di Libero Scambio Continentale (Zlec), progetto faro dell'Unione Africana, permetterà ai paesi africani di emanciparsi da un sistema economico troppo centrato sullo sfruttamento delle materie prime, migliorando in particolare le infrastrutture e la logistica commerciale. Il Marocco, grazie alla progressiva eliminazione dei dazi tra le diverse aree interne, potrà aumentare le sue esportazioni e i suoi investimenti in altre regioni del continente.

Quanti invece agli IDE verso il Marocco nel 2018, mostrano un incremento del 36% (a 3,6 miliardi di dollari), e sono caratterizzati da investimenti prevalenti in finanza, energie rinnovabili, infrastrutture e industria automobilistica.<sup>57</sup>

Il miglioramento della posizione del Marocco negli scambi commerciali internazionali non trova un riscontro nella qualità delle prestazioni del Paese nella logistica commerciale. La *World Bank* colloca il Marocco al 109° posto (su 160 paesi considerati) per l'*LPI (Logistic Performance Index)*, l'indice di *performance* logistica, in discesa dal 50° posto del 2012.<sup>58</sup> Nel grafico che segue il Paese è messo a confronto con la Germania (*top performer* del 2018) e con l'Italia.

**Graf. 14 – LPI score, trend 2007-2018**



Fonte: elaborazione SRM su dati World Bank, 2019

Osservando il valore dei singoli *indicator* che concorrono a determinare lo score complessivo, tra il 2007 ed il 2018 non c'è stato un cambiamento di rilievo. Invece, è da segnalare il cambiamento nella posizione nelle singole classifiche, con un miglioramento nella qualità dei servizi logistici trasporto (dal 119° posto del 2007 al 101° del 2018) e nella tracciabilità (dal 130° al 112° posto), e un peggioramento rilevante nelle spedizioni internazionali (dal 64° al 103° posto). La ancora limitata qualità delle prestazioni logistiche del

<sup>57</sup> UNCTAD (2019), *World Investment Report*.

<sup>58</sup> Per approfondimenti sul LPI si rimanda al Capitolo II "Analisi degli indicatori di competitività e connettività portuale/logistica dei principali paesi del Mediterraneo".

Marocco risulta evidente anche dal confronto con la Germania e l'Italia nel dettaglio dei singoli indicatori.

**Tab. 3 - LPI, Indicator 2018**

	LPI Rank	LPI Score	Dogane	Infrastrutture	Spedizioni internazionali	Qualità dei servizi logistici	Tracciabilità	Tempestività
Germania	1	4.20	4.09	4.37	3.86	4.31	4.24	4.39
Italia	19	3.74	3.47	3.85	3.51	3.66	3.85	4.13
Marocco	109	2.54	2.33	2.43	2.58	2.49	2.51	2.88

Fonte: World Bank, 2019

Il Paese risulta al 60 posto su 190 economie per l'*Ease of Doing Business* (risalendo dal 69° posto dello scorso anno), con una media di 9 giorni per la costituzione di una società. È secondo nella classifica della regione MENA, dopo gli Emirati Arabi Uniti. La positiva performance è dovuta ad una serie di riforme, tra cui l'aver reso meno costosa la creazione di una società, con l'abolizione di tasse di registrazione e timbri, e l'aver velocizzato le operazioni di sdoganamento favorendo così i flussi import-export.<sup>59</sup>

Dispone di 6 *Free Zone*, 4 specializzate e 2 multiprodotto, istituite con la legge 19/94 sulle *Export Processing Zone*.

Il Marocco è il 41° mercato di destinazione dell'export italiano ed il 7° mercato con particolare riferimento all'area MENA (Medio Oriente e Nord Africa).

Nella tabella che segue è riportata una sintesi di alcuni dati di inquadramento.

**Tab. 4 - Maritime Profile - MAROCCO**

Commercio internazionale	<b>70 mld \$</b>
Commercio internazionale via mare	<b>66,5 mld \$</b> (95% del valore totale)
Container movimentati	Circa <b>4,7 milioni di TEU</b>
Cantieristica	Piano di sviluppo del settore da <b>4,5 mld dirham</b> (circa 437 mil €) 5-8000 posti di lavoro, v.a. <b>1,6/2,3 mld dirham</b>
Flotta	<b>178 migliaia di dwt (87 navi)</b>

Fonte: UNCTAD, 2019 (informazioni al 2018)

L'economia marittima marocchina esprime forti potenzialità di crescita, e per questo è oggetto di una rilevante attenzione da parte del governo. La strategia di sviluppo che attualmente il Marocco sta portando avanti esprime una progettualità strutturata e di ampio respiro che ha come obiettivo la realizzazione di un sistema portuale sviluppato e competitivo e di un'industria cantieristica articolata ed efficiente sia nella costruzione che nella manutenzione ed infine nella demolizione delle navi. Il Paese ha anche una

<sup>59</sup> WB Doing Business Report (2019).

forte tradizione di pesca marittima, con una produzione ittica di rilievo, ed una nautica da diporto con una attuale buona offerta di ormeggi, nonché con potenzialità di espansione infrastrutturale.

### Portualità

Il 95% del commercio internazionale marocchino passa per mare.<sup>60</sup>

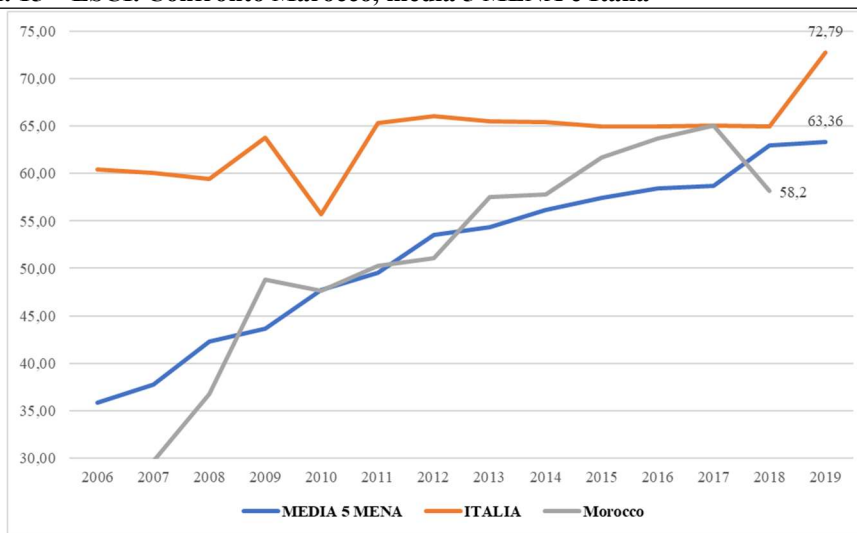
Su circa 3500 km di coste (il 17% delle quali sul Mediterraneo e l'83% sull'Atlantico) sono collocati 41 porti:

- 13 scali commerciali (tra cui Nador, Tanger Med, Casablanca, Jorf Lasfar, Safi)
- 21 dediti alla pesca
- 7 per il diportismo

Grazie ad essi il Marocco è connesso a 77 paesi, 186 porti, di cui 38 africani. La connettività marittima del paese è migliorata in maniera rilevante nell'ultimo decennio; nella classifica mondiale del *LSCI (Liner Shipping Connectivity Index)* dell'*UNCTAD* il Marocco è passato dall'81° al 22° posto tra il 2006 ed il 2019; secondo tra i paesi africani<sup>61</sup> e quarto dell'area MENA<sup>62</sup>.

Il grafico che segue mette a confronto il valore dell'indice di connettività marittima del Marocco con quello del nostro Paese e con una media del valore relativo ai primi 5 paesi dell'area MENA per rilevanza in ambito marittimo (Emirati Arabi Uniti, Egitto, Arabia Saudita, Marocco, Turchia).

**Graf. 15 – LSCI. Confronto Marocco, media 5 MENA e Italia**



Fonte: Elaborazione SRM su dati UNCTAD, 2019

Osservando invece i rapporti bilaterali, il grafico che segue mostra i primi 10 paesi maggiormente connessi via mare con il Marocco, secondo un indice di

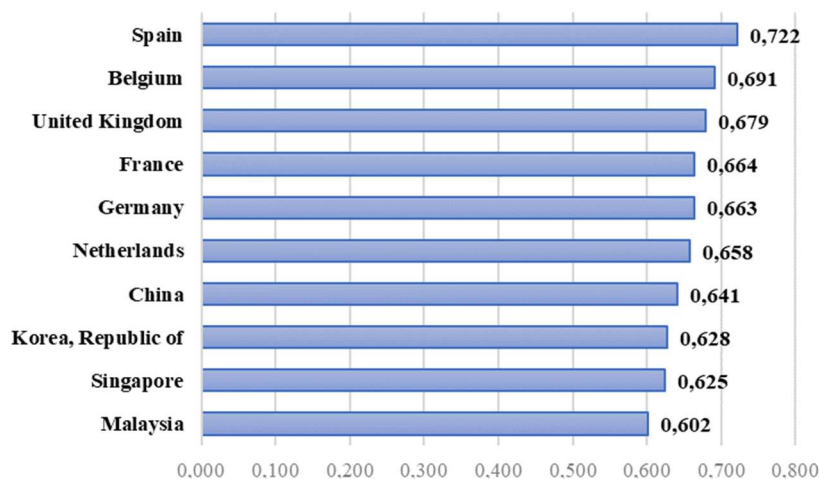
<sup>60</sup> Ministère de l'équipement, du transport, de la logistique et de l'eau (2019).

<sup>61</sup> L'Egitto è al 17° posto.

<sup>62</sup> Per approfondimenti sul LSCI si rimanda al Capitolo II "Analisi degli indicatori di competitività e connettività portuale/logistica dei principali paesi del Mediterraneo".

connettività (il *Liner Shipping Bilateral Connectivity Index, LSBCI*) il cui valore è compreso tra 0 e 1. In testa la Spagna; nelle prime sei posizioni tutti paesi europei; la Cina è solo settima, mentre l'Italia figura al tredicesimo posto.

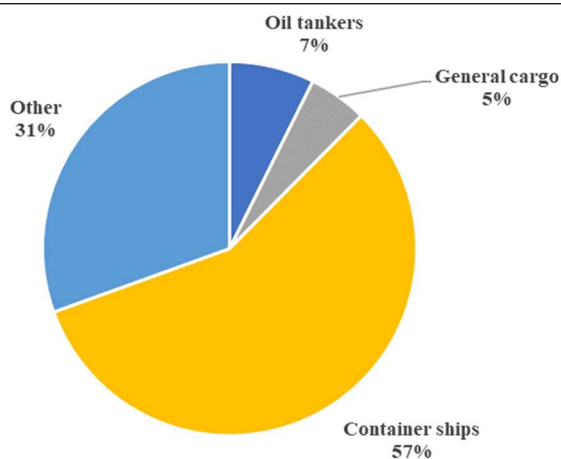
**Graf. 16 – LSBCI – Top 10 partner countries**



Fonte: Elaborazione SRM su dati UNCTAD, 2019

La flotta nazionale ha una capacità complessiva pari a 178 migliaia di dwt e conta 87 navi. Ben oltre la metà del tonnellaggio è costituito da *container ship* (57%); le *oil tanker* e le unità *general cargo* contano invece rispettivamente per il 7% ed il 5% del totale dwt.

**Graf. 17– Flotta nazionale per tipologia di nave (% sul totale dwt, dati 2018)**



Fonte: Elaborazione SRM su dati UNCTAD, 2019

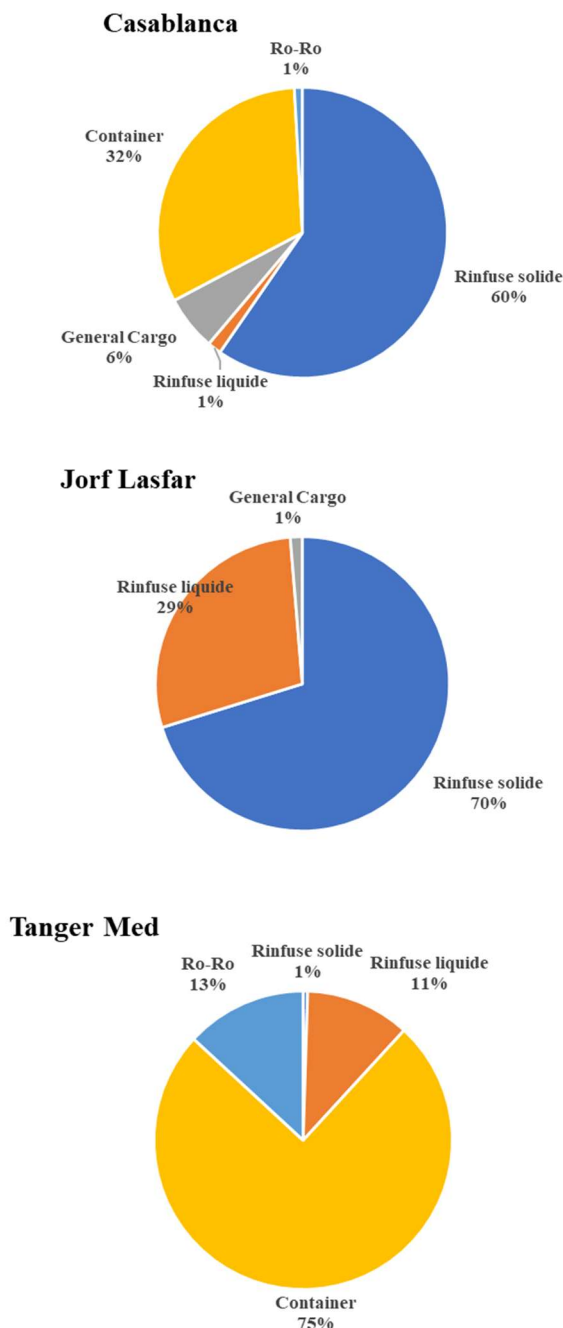
Nel 2018, nei porti marocchini sono transitate 137,5 milioni di tonnellate di merci, (+1,9%, rispetto ai 134,9 milioni di tonnellate del 2017). Un aumento attribuibile all'incremento del volume delle importazioni (+ 2,62%) e del transhipment (+ 3,8%), mentre il volume delle esportazioni è leggermente diminuito (- 0,9%).



Con oltre 114 milioni di tonnellate, i porti di *Tanger Med*, Jorf Lasfar e Casablanca rappresentano quasi l'83% del traffico nazionale. *Tanger Med*, grazie all'attività di *transshipment*, pesa per il 38% del traffico portuale totale.

I grafici di seguito mostrano la composizione del traffico delle merci movimentate nei tre scali.<sup>63</sup>

**Graf. 18 – Traffico per tipologia di merci movimentate.**

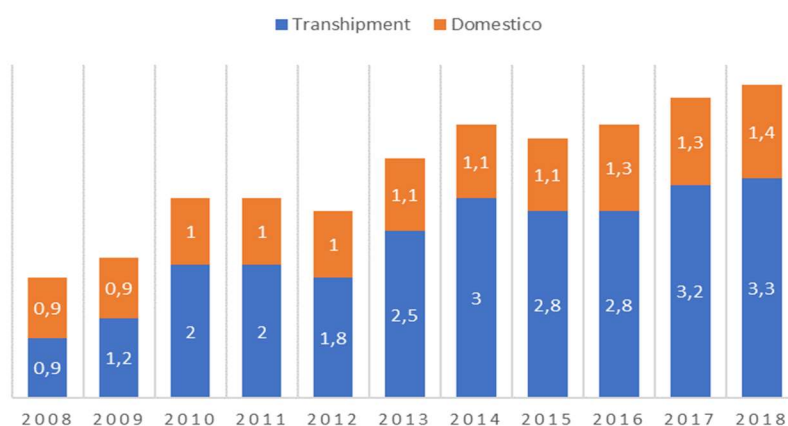


Fonte: Elaborazione SRM su dati ANP (Agence National de Ports) e Tanger Med Port Authority, 2019

<sup>63</sup> Per i porti di Casablanca e Jorf Lasfar i dati sono al 2017; per il porto di Tanger Med al 2018.

Il traffico interno di container è stato pari a 1,4 milioni di TEU nel 2018, con un incremento del 4,8% rispetto al 2017. L'attività di *transhipment* di container è cresciuta raggiungendo i 3,3 milioni di TEU nel 2018 (70% del traffico container totale).

**Graf. 19 – Traffico *container* nei porti marocchini (milioni di TEU)**



Fonte: Royaume du Maroc, Ministère de l'Équipement, du Transport, de la Logistique

È da sottolineare la grande importanza di *Tanger Med*, primo porto dell'Africa, 5° del Mediterraneo e fra i primi venti su scala mondiale, ha registrato nel 2018 una crescita del 5% rispetto al 2017. È la prima piattaforma marocchina per flussi di import-export il cui valore globale ha raggiunto, nel 2018, i 30 miliardi di euro.

Questo scalo è il secondo al mondo in termini di aumento del *PLSCI (Port Liner Shipping Connectivity Index)*<sup>64</sup> tra il 2008 ed il 2019, passando da un valore dell'indice di 20,6 a 53,6.

Grazie al progetto di ampliamento *Tanger Med II* (iniziato nel 2010 e concluso con l'inaugurazione il 28 giugno 2019), lo scalo triplicherà la capacità totale di *container* gestiti arrivando a 9 milioni di TEU (sono 3 milioni ora, a cui si aggiungeranno 6 milioni gestiti nei due nuovi terminal), sorpassando Port Said in Egitto e Durban in Sudafrica. I nuovi *terminal* avranno anche una capacità di gestione del transito di 7 milioni di passeggeri, 700 mila tir e oltre un milione di veicoli l'anno. L'investimento pubblico è stato di 1,3 miliardi di euro.

Lo scalo offre una piattaforma industriale (la *Tanger Free Zone*, operativa dal 1999) per circa 900 aziende, che muovono un volume di esportazioni del valore annuale di \$ 8,3 miliardi in diversi settori (automobilistico, quella aeronautico, tessile e commercio in generale), occupando 75mila lavoratori. È l'industria automobilistica ad aver contribuito allo sviluppo della *Free Zone* con oltre 80 produttori di apparecchiature attive direttamente collegati a *Renault Tanger Med*. Tra gli operatori che hanno scelto il porto di Tangeri come base, oltre a Renault e Nissan, vi sono anche altre grandi aziende come Bosch, Adidas e Decathlon e i *big* della logistica, guidati da Dhl.

<sup>64</sup> Gli scali cinesi Ningbo e Shanghai sono rispettivamente al 1° ed al 3° posto.

La *Free Zone* si caratterizza per una serie di agevolazioni finanziarie che vanno ad aggiungersi alle semplificazioni amministrative; tra queste: l'esenzione dalle imposte di registro e di bollo per l'aumento o il conferimento di capitale e le acquisizioni di terreni; l'esenzione dell'imposta sul reddito delle società per 5 anni e, dopo, aliquota ridotta all'8,75% fino al 20° anno; l'esenzione dell'IVA per le merci che entrano nella Zona. L'insediamento imprenditoriale è anche facilitato dalla presenza di nuove infrastrutture, ampi spazi per lavorare le merci ed efficienti collegamenti stradali, ferroviari e aeroportuali.

Quanto alla gestione dei *Terminal*, Maersk gestirà con una concessione trentennale un terminal nella nuova area inaugurata. *Apm Terminals* ha confermato la fiducia nel progetto attraverso un impegno del gruppo danese per l'investimento di oltre 800 milioni di euro nel nuovo porto, trasformandolo in uno dei più strategici a livello mondiale per Maersk.

Nella tabella che segue sono indicati gli operatori che gestiscono i quattro terminal.

**Tab. 4 – Gestione dei terminal di Tanger Med**

<b>Tanger Med</b>			
Container Terminal 1	APM Terminals	lug-07	150 milioni €
Container Terminal 2	Eurogate / CMA-CGM	ago-08	150 milioni €
<b>Tanger Med II</b>			
Container Terminal 3	Marsa Moroc	nov-19	240 milioni €
Container Terminal 4	APM Terminals	gen-19	820 milioni €

Fonte: *Tanger Med Port Authority, 2019*

Nel periodo 2008-2017 il Ministero dei Trasporti e della logistica marocchino (METL) ha investito nei settori di sua competenza un totale di 297 miliardi di dirham, di cui 48 miliardi di dirham destinati al settore portuale.

Per il quadriennio 2017-2021 il piano strategico del Ministero è strutturato attorno a quattro orientamenti, divisi in otto obiettivi strategici. Uno degli obiettivi di questo quinquennio è sviluppare il trasporto multimodale e fornire servizi logistici integrati e competitivi, rafforzando il rapporto con gli operatori economici.

Questo piano strategico fa parte di una programmazione generale con un orizzonte temporale più lungo (2030-2040), decodificata in programmi di sviluppo stradale, ferroviario, portuale e logistico. In particolare, la *Strategie Portuaire du Maroc a l'Horizon 2030* è un documento strategico con il quale il METL mira a sostenere il consolidamento del sistema portuale, attraverso un nuovo approccio basato sul concetto di “*polo portuale*” che consentirà a ciascuna regione del Regno di promuovere le sue risorse e le sue infrastrutture e di beneficiare del dinamismo economico generato dai porti.

I poli da rafforzare sono: quello orientale (porto di Nador), quello a Nord Ovest (Tangeri e Tanger Med), l'asse Kenitra-Casablanca (porti di Casablanca, Mohammedia, Kenitra), quello di Abda-Doukkala (porti di Jorf Lasfar e Safi) ed il polo di Souss-Tensift (porto di Agadir). Questo

consolidamento portuale dovrebbe consentire di allineare la gestione e l'organizzazione dei porti marocchini agli standard internazionali, permettendo allo stesso tempo l'integrazione delle varie aree del paese in un'ottica di sviluppo non solo economico ma anche sociale e umano.

Per la realizzazione di quanto pianificato nell'ambito della Strategia è stato quantificato uno stanziamento complessivo di 75 miliardi di dirham, provenienti dal bilancio dello Stato (per il 45%), dalle autorità portuali nazionali (per il 40%), dal partenariato pubblico-privato (per il 3%) e dal partenariato pubblico (per il restante 12%).

La Strategia dovrebbe consentire di raggiungere entro il 2030 un volume totale di merci movimentate di 300 milioni di tonnellate (nel 2010 erano 92 milioni di tonnellate).

Le aree di intervento previste sono 4:

- 1) costruzione di nuovi scali
- 2) estensioni degli scali esistenti
- 3) integrazione dei porti nel tessuto urbano
- 4) sviluppo dell'industria navale.

#### *1. Costruzione di nuovi scali*

Dall'inizio dell'attuazione della strategia portuale nel 2012, gli investimenti pubblici nei porti hanno principalmente riguardato lo sviluppo di *Tanger Med II*. Oltre la metà del budget annuo è stato impiegato per la costruzione di questo scalo.

Dopo aver terminato i lavori di costruzione entro la fine del 2019, la maggior parte degli investimenti nel settore portuale (oltre il 60 per cento) sarà dedicata alla costruzione di cinque nuovi porti (*Nador West Med, Kenitra Atlantique, Safi, Jorf Lasfar Energetique, Dakhla Atlantique*).

In particolare:

- il progetto *Nador West Med* consiste nella costruzione di un nuovo scalo di *transhipment* con impianti di stoccaggio per liquidi (petrolio) e merci alla rinfusa (carbone); e una piattaforma industriale con una zona di libero scambio di 1500 ettari.

Il complesso portuale gestirà il *transhipment* di *container*, il traffico di prodotti petroliferi (sia di cabotaggio che di trasbordo), il traffico *ro-ro* e *bulk* sia nazionale che regionale. In termini di capacità annuale, lo scalo movimenterà *container* per 3 milioni di TEU; 25 milioni di tonnellate di idrocarburi; 7 milioni di tonnellate di rinfuse solide; 3 milioni di tonnellate di merci varie; 200.000 veicoli.

Il costo totale dell'investimento previsto è pari a 10 miliardi di dirham (circa 1 mld US\$). Il porto dovrebbe diventare operativo nel 2021.

- Per il nuovo porto atlantico di *Kenitra* l'investimento totale stimato è circa 8 miliardi di dirham (circa 800 milioni US\$), di cui 4,5 per lavori

di protezione del porto (frangiflutti, ecc.) e 3,5 per la costruzione di un *terminal ro-ro* a servizio del nuovo stabilimento Peugeot.

- I costi totali per lo sviluppo del nuovo porto energetico di *Jorf Lasfar* dedicato all' import-export di petrolio e GNL sono stimati in circa 5,4 miliardi di dirham (circa 500 milioni di US\$), di cui la maggior parte per le opere di protezione del porto (dighe frangiflutti, ecc.).
- Lo scopo principale del nuovo scalo di *Safi* è quello di sostenere il settore energetico e l'industria chimica della regione, nonché di contribuire allo sviluppo del trasporto di merci alla rinfusa legato all'energia e all'industria mineraria. Il costo complessivo degli investimenti previsti è di circa 4 miliardi di dirham (415 milioni di US\$).
- La creazione del nuovo scalo di *Dakhla Atlantique* sulla costa atlantica ha obiettivi geostrategici e di sviluppo regionale (sostenere lo sviluppo economico, sociale e industriale regionale in tutti i settori produttivi) e obiettivi specifici per il settore della pesca (promuovere la pesca dei piccoli pesci pelagici creando un'infrastruttura portuale che offra le migliori condizioni di competitività per l'intero settore ittico). Il costo complessivo degli investimenti previsti è di circa 10 miliardi di dirham (circa 1 mld US\$).<sup>65</sup>

## 2. Estensioni degli scali esistenti

- Porto di Casablanca (costo: 200+800 milioni di US\$)

Il progetto *Wessal Casablanca Port* prevede un nuovo porto per la pesca, uno scalo turistico ampliato con un nuovo terminal crociere, l'allargamento del porto commerciale e l'espansione dei cantieri.

- Porto di Mohammedia (costo: 200 milioni di US\$)
- Porto di Jorf Lasfar (costo: 300 milioni di US\$)
- Porto di Agadir (costo: 400 milioni di US\$)
- Porto di Tanger Med II (costo: 200 milioni di US\$)

## 3. Integrazione dei porti nel tessuto urbano

- Porto fluviale di Kenitra
- Porto di Tanger Ville (costo: 250 milioni di US\$)
- Porto di Casablanca (costo: 300 milioni di US\$)
- Porto di Safi Ville
- Porto di Al Hoceima

## 4. sviluppo dell'industria navale

- Nuovo cantiere navale di Casablanca
- Agadir
- Dakhla

---

<sup>65</sup> Fonte: Royaume du Maroc, Ministère de l'équipement, du transport, de la logistique et de l'eau.

## Cantieristica

Il settore in Marocco si caratterizza prevalentemente per la costruzione di pescherecci, rimorchiatori, imbarcazioni per la difesa (come ad esempio le motovedette a protezione delle zone costiere) e unità per la *Royal Navy*.

Come conseguenza della saturazione dei cantieri operativi, è un settore che gode di una forte attenzione da parte del Governo marocchino che ha previsto nell'ambito della *Strategie Portuaire a l'Horizon 2030* un piano di sviluppo con un *budget* di 4,5 miliardi di dirham (circa 437 milioni di euro, finanziato in parte dallo Stato, in parte dall'*ANP, Agence Nationale des Ports*, e in parte da *partnership* pubblico-private). L'ambizione è quella di creare tra i 5.500 e gli 8.000 posti di lavoro, dai circa 1000 attuali; con un valore aggiunto da 1,6 a 2,3 miliardi di dirham, ed un volume di scambi tra i 5,4 e gli 8 miliardi di dirham.

Nello specifico, tra gli obiettivi del Piano, un primo *focus* riguarda la progettazione e realizzazione di navi fino a 120 metri con una produzione annuale che passerebbe da 12-15 a 130 unità. Ma la strategia del governo mira anche a rafforzare le capacità locali in termini di riparazione e manutenzione delle navi per meglio rispondere alle esigenze sia della domanda interna che di quella estera. Nel medio periodo si prevede anche lo sviluppo delle attività di smantellamento di navi usate o obsolete di piccole e medie dimensioni, processo che consentirebbe all'industria siderurgica nazionale di recuperare un'importante fonte di materiale riciclabile. Allo stesso tempo, l'industria navale mira anche a posizionarsi nella nicchia della costruzione di piattaforme di trivellazione offshore, destinate soprattutto all'esportazione sul mercato africano.

Un primo progetto in partenza è la realizzazione e costruzione di un nuovo cantiere navale nel porto di Casablanca, con la capacità di accogliere 22 navi per lavori di manutenzione e *refitting*. È del gennaio 2019 il bando internazionale per individuare l'investitore interessato, con un contratto di concessione della durata di 30 anni. Già nel 2012 l'ANP aveva indetto una gara per la costruzione e gestione del cantiere ma la procedura si era arenata in quanto l'interesse manifestato era volto alla sola gestione del cantiere, mentre la sua costruzione era ritenuta troppo onerosa, così come non hanno avuto esito altri bandi pubblicati successivamente.

Un'altra gara ha riguardato lo studio tecnico del progetto per il nuovo cantiere navale di Agadir che coprirà 300 ettari, di cui 40 dedicati alla logistica. Sono previste due fasi: nella prima la costruzione di un'area di riparazione e cantieristica navale di 20 ettari, la seconda fase verrà utilizzata per i lavori di ampliamento. Lo studio tecnico avrà un costo di circa 4,52 milioni di dirham. Integrata nel progetto anche la realizzazione del cantiere navale Souss-Massa.

**Tab. 5 – Piano di sviluppo dell'industria cantieristica**

		Riparazione e manutenzione	Costruzione	Smantellamento	Piattaforme offshore
Efficientamento infrastrutture esistenti	CASABLANCA	☑	**		
	AGADIR	☑	☑		
	TAN TAN	☑	☑	**	
Nuove infrastrutture	JORF LASFAR			☑	**
	SAFI VILLE	☑	☑		☑
	NADOR WEST MED	**	**	**	**
	KENITRA	**	**	**	**
	ATLANTIQUE				
	DAKHLA	☑	☑		
	ATLANTIQUE				

☑ Attività esistente

\*\* Opportunità di sviluppare l'attività

Fonte: Royaume du Maroc, Ministère de l'équipement, du transport, de la logistique et de l'eau

## Pesca

Con i suoi 3500 km di coste il Marocco possiede una forte tradizione di pesca marittima.

Il settore contribuisce al 2,3% del PIL e crea occupazione diretta per 170 000 pescatori e occupazione indiretta per ulteriori 500 000 persone. Si stima che 3 milioni di persone in Marocco dipendono dalla pesca per il proprio sostentamento.

La flotta peschereccia marocchina comprende oltre 17mila navi operative, divise in tre categorie di imbarcazioni: quelle per la pesca d'altura, quelle per la pesca costiera e la flotta da pesca artigianale su piccola scala.

- La flotta da pesca d'altura è costituita principalmente da pescherecci da traino congelatori costruiti in acciaio, lunghi oltre 24 metri e con una stazza superiore a 150 tonnellate; la produzione è esclusivamente orientata al mercato esterno.
- I pescherecci per l'attività costiera sono unità con una stazza inferiore a 150 tsl e una lunghezza media complessiva di 16-22 metri, costruita localmente in legno. Svolgono un importante ruolo economico e sociale a livello nazionale e regionale.
- La flotta da pesca artigianale è costituita da piccole imbarcazioni, in legno, lunghe da 5 a 6 metri, con una stazza in genere inferiore a 2 tsl.

La maggior parte delle imbarcazioni (circa il 90%) sono unità di pesca artigianale.

Il principale porto per la pesca d'altura è Dakhla, al quale fa riferimento oltre l'80% delle tonnellate totali pescate in acque profonde. Le aree di riferimento primarie per la pesca costiera sono invece le regioni di Dakhla-Oued Ed-Dahab, Laâyoune-Sakia El Hamra e Tanger-Tétouan-Al Hoceima.

Nel 2018 la produzione nazionale ammontava a 1,4 milioni di tonnellate di pesce, rendendo il Paese il principale produttore di pesce del continente africano.

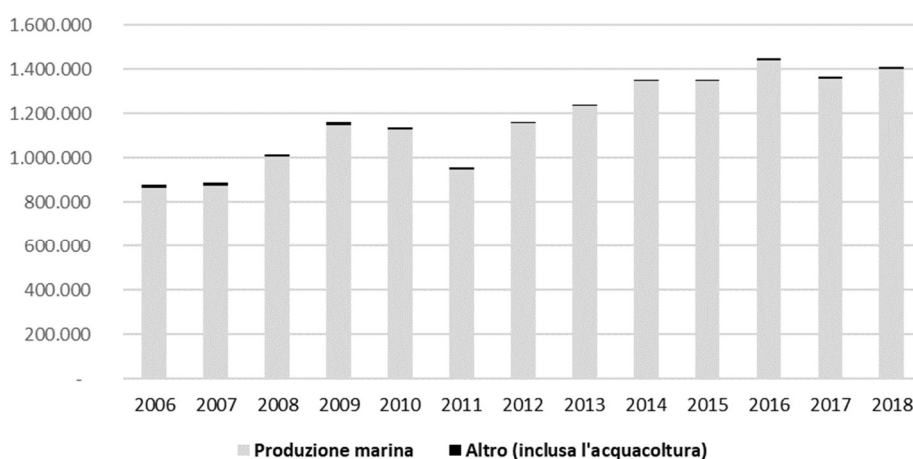
Domina il settore la pesca costiera e artigianale, che pesa per circa il 60% del valore complessivo (7,2 miliardi di dirham su 12,1 nel 2017).

La quantità di pesce pescato (complessivamente in zona costiera ed al largo) è cresciuta nel tempo con un *trend* non lineare. Se si considera il decennio 2007-2017, il valore della produzione ittica è raddoppiato (era pari a 6,4 miliardi di dirham nel 2007, per poi passare a 12,1 miliardi di dirham nel 2017).

Come è evidente dal grafico che segue il settore si basa sulla cattura mentre il peso della produzione ittica da allevamento sul totale è ancora fortemente residuale.

In un contesto in cui la domanda di pesce sta crescendo rapidamente, anche in considerazione degli impatti ambientali di tale crescita, la produzione ittica in allevamento è vista come una soluzione. Ecco perché il Marocco ha iniziato a sostenere la produzione di pesce da acquacoltura. Il lancio del nuovo piano nazionale per la pesca *Halieutis* per il Marocco nel 2009 conteneva già disposizioni per incentivare la produzione ittica in allevamento parallelamente al costante lavoro nel settore della pesca sostenibile. A sostegno di questo obiettivo, il Governo marocchino ha anche creato nel 2011 un'agenzia nazionale specializzata per lo sviluppo dell'acquacoltura, sottolineando proprio l'importante ruolo svolto dalla pesca e dall'acquacoltura nel raggiungere la sicurezza alimentare e nutrizionale per una popolazione in crescita.

**Graf. 20 – Produzione marina e da acquacoltura: trend (2006-2017)**



Fonte: elaborazione SRM su dati HCP (Haute Commissariat au Plan), 2019

Del totale, circa  $\frac{1}{4}$  viene consumato (poco più di 300mila tonnellate). La restante parte viene inscatolata o congelata. Quanto ai consumi, tra il 2007 ed



il 2017 si rileva una crescita del 7%. Le variazioni di maggiore rilievo riguardano invece la quantità destinata alla conservazione in scatola ed al congelamento. La prima è aumentata del 70% nel decennio, mentre la quantità di pesce destinato al congelamento è cresciuta di circa venti volte.

La produzione ittica che viene esportata si dirige prevalentemente verso paesi dell'Unione europea, poi verso l'Africa ed a seguire verso paesi dell'Asia. Se guardiamo in particolare all'esportazione di crostacei, molluschi e conchiglie, le ultime statistiche sul commercio estero riferite al 2018 evidenziano che il primo partner è la Spagna, verso cui si muove il 67,7% del totale esportato. Segue l'Italia con il 15,9%, il Giappone (9,8%) e il Portogallo (2,4%). Insieme in questi 4 paesi viene esportato il 96% del totale.<sup>66</sup>

## **Nautica**

Dal Nordest al Sud, tra la costa mediterranea e quella atlantica, diversi sono i porti turistici del Marocco, che contano in totale oltre 3400 posti barca, espandibili a circa 6000 considerando la realizzazione di diversi progetti in corso di ampliamento dell'offerta.

Nello specifico, i principali sono:

- PORT DE SAÏDIA è il terzo porto turistico sul Mediterraneo in termini di superficie utile. Può ospitare 804 barche (fino a 50 m), di cui il 50% per barche a vela e barche da 12 a 16 m di lunghezza.
- MARINA DU PORT D'AL HOCEIMA può ospitare imbarcazioni di tutte le dimensioni fino a 65 m di lunghezza e 8 m di tiraggio.
- MARINA PORT DE M'DIQ ha 74 posti per imbarcazioni tra 6 e 10 m di lunghezza, con profondità da 1,5 a 3 m; mentre i 3 pontili galleggianti della nuova marina prevedono 100 posti per imbarcazioni con profondità tra 5 e 6 m.
- MARINA SMIR ha una capacità di accoglienza di 450 posti, per barche da 6 a 60 m di lunghezza.
- PORT DE KABILA può ospitare fino a 250 navi da 6 a 8 metri di lunghezza.
- TANJA MARINA BAY INTERNATIONAL attualmente può ospitare 550 barche, ma è destinata a diventare la prima marina urbana del Regno, con una capacità totale di oltre 1.400 ormeggi. Nello specifico, 800 posti per barche fino a 90 metri di lunghezza in un primo bacino attiguo alla spiaggia di Tangeri, 600 ormeggi per imbarcazioni da 7 a 30 m di lunghezza in un secondo bacino. L'ampliamento del porto turistico rientra in un più ampio progetto di riqualificazione ed integrazione dell'offerta portuale con lo sviluppo urbano, al fine di migliorare l'attrattiva turistica della città di Tangeri e di tutta la regione, mirando a

---

<sup>66</sup> Office des Changes (Luglio 2019), *Commerce extérieur du Maroc. Rapport Annuel. 2018.*

rendere Tangeri una destinazione di punta per il turismo nautico e crocieristico nel Mediterraneo.

- PORT DE BOUREGREG può ospitare attualmente 250 barche di lunghezza compresa tra gli 8 ed i 60 metri con un pescaggio fino a 4 metri. C'è in progetto un'estensione dello scalo turistico con l'obiettivo di ampliare l'offerta ricettiva per 100 imbarcazioni addizionali.
- MARINA DU YACHT CLUB DU MAROC À MOHAMMÉDIA ha una capacità di 70 ormeggi, con 3 pontoni da 180 m.
- MARINA D'AGADIR offre 316 ormeggi nel nuovo scalo turistico più altri 90 anelli di ormeggio nel vecchio porto turistico.

Infine, in via di realizzazione nel cuore della laguna di Marchica, confinante con il porto di Nador, è il progetto PORTS DE MARCHICA, che coprirà un'area totale di 2.000 ettari sulla quale verranno costruiti 2 porti turistici con una capacità di 350 approdi.

## BIBLIOGRAFIA

- Alexbank - SRM (2018), *The Suez Canal after the expansion. Analysis of the traffic, competitiveness indicators, the challenges of the BRI and the role of the Free Zone*
- Alphaliner, *Weekly Newsletter*
- ANP, Agence National des Ports
- Assoport, *Statistiche annuali*
- Banchero Costa (Luglio 2019), *Handy & Supramax Market Outlook*
- Boat International, (Febbraio 2019). *Turkey Global Orderbook*,
- Carrese S, Di Giambattista S., Murgia T, Nigro M., Petrelli M., Renna A. (2018), *Gigantismo navale e Grandi Alleanze: l'evoluzione del traffico contenitori nei porti italiani*. In *Convegno Nazionale Porti & Navigazione 2018*
- Clarkson Research (Ottobre 2019), *Seaborne trade monitor*, Volume 6 n. 10
- Department de la Peche Maritime, Mer En Chiffres, (anni vari).Ministry of Equipement, Transport and Logistic, Directorate of Ports and Maritime Public Domain, Key Figures
- Drewry Shipping Consultants (Ottobre 2019), *Container Market Annual Review and Forecast*.
- Drewry Maritime Research, Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast 2019 (Giugno 2019)
- EIA (23 luglio 2019), *The Suez Canal and SUMED Pipeline are critical chokepoints for oil and natural gas trade*
- Eurostat (2019), *Short Sea Shipping of goods*
- FMI (Ottobre 2019), *World Economic Outlook Database*
- High Commission for Planning (Haut Commissariat Au Plan) (2018). Morocco in figures, [www.hcp.ma](http://www.hcp.ma),
- ICE, studi settoriali
- IMF, International Monetary Fund 2019
- ISPAT (The Republic of Turkey Prime Ministry Investment Support and Promotion Agency)
- Kingdom of Morocco, Ministry of Equipement, Transport and Logistic [www.equipement.gov.ma](http://www.equipement.gov.ma)
- Kingdom of Morocco, Ministry of Foreign Affairs, Transport and Logistics sector Morocco
- Puertos de Estado, *Statistiche*
- Presidency of the Republic of Turkey, Investment Office, 2019
- Republic of Turkey, Ministry of Economy (2018). *Shipbuilding Turkey*,
- Republic of Turkey, Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications, 2018
- ROYAUME DU MAROC (Ottobre 2017), *Guide de la plaisance au Maroc*
- ROYAUME DU MAROC (2030), Ministère de l'Equipement, du Transport e de la Logistique, *Plan Directeur pour le developpement des infrastructures portuaires dediees a l'industrie navale a l'horizon*
- ROYAUME DU MAROC, Ministère de l'Education Nationale et de la formation professionnelle, Portrait de secteur de peche maritime au Maroc, octobre 2015

ROYAUME DU MAROC, Ministère de l'Équipement, du Transport e de la Logistique, *Les ports du Maroc en chiffres*

Office des Changes (luglio 2019), *Commerce extérieur du Maroc. Rapport Annuel. 2018*,

SACE (2018), *Keep calm & Made in Italy*. In: SACE (2018), *Rapporto export 2018*.

SACE SIMEST (2018). *Country Risk Map*

SRM (2019), *Le ZES-Zone Economiche Speciali nel Mezzogiorno. Elementi di scenario, quadro di sintesi, punti di forza e stato di attuazione*

SRM (anni vari), *Italian Maritime Economy Report*

SRM (2019), *Med & Italian Energy Report*

Suez Canal Authority, *Statistics*

TURKSTAT (Turkish Statistical Institute), 2019

Turkish Chamber of Shipping, [www.denizticaretodasi.org](http://www.denizticaretodasi.org), *Turkish shipping world magazine*

Turkish Chamber of Shipping (2018). *Maritime Sector Report*

Turkish Shipbuilders' Association, 2019

UNCTAD (anni vari). *Review of Maritime Transport*

UNCTAD (anni vari). *Port Liner Shipping Connectivity Index*

UNCTAD (anni vari). *Liner Shipping Connectivity Index*

UNCTAD (anni vari). *Liner shipping bilateral connectivity index*,

UNCTAD (2019). *World Investment Report*

UnctadStat, *Maritime Profile*, 2019

World Bank, (anni vari) *Logistic Performance Index*

World Bank (2019), *Doing Business Report*

World Bank (Ottobre 2018), *“How Much Will the Belt and Road Initiative Reduce Trade Costs?”*





