

VI RAPPORTO SULL' **economia** DEL *mare*

*Cluster
marittimo
in Italia
Europa e
Mediterraneo*

The **Sixth
Maritime
Economy
Report**

Il presente studio è stato realizzato per conto della Federazione del Mare dal Censis – Centro studi investimenti sociali, Cogea – Consulenti per la gestione aziendale e SRM Studi e ricerche per il Mezzogiorno (Gruppo Intesa Sanpaolo).

Il gruppo di lavoro è stato coordinato da Carlo Lombardi per la Federazione del mare, da Marco Baldi, per Censis, Alessandro Pittito per Cogea, Alessandro Panaro per SRM.

Hanno partecipato al gruppo di ricerca: per Censi, Andrea Amico (analisi interpretativa e reportistica) e Gabriella Addonisio (scelte metodologie e analisi statistiche) e per SRM Anna Maria Buonfanti e Consuelo Carreras.

Si ringraziano per la collaborazione Marina Stella (Ucina), Stefano Pagani Isnardi (Ucina), Monica Polidori (Fincantieri), Noli Mazza (Confitarma).

Edizione a cura di Carlo Lombardi, Noli Mazza e Marco Baldi.

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* UCINA, Umberto Masucci, *past-president* Federagenti, Vincenzo Petrone, presidente Assonave

Consiglieri: Giorgio Berlingieri, presidente Aidim, Eugenio Massolo, presidente Aimm; Luca Grilli, presidente Ancip; Angelo Ansaldo e Pierluigi Portalupi, Delegati Ania; Vincenzo Petrone, presidente Assonave; Daniele Rossi, presidente Assoport; Luca Vitiello, presidente Assorimorchiatori; Sandro Scarrone, presidente Cetena; Giovanni Lettich, presidente Collegio Capitani; 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 rischi Inail; Gaspare Ciliberti, presidente Registro Italiano Navale; Ugo Salerno, presidente e amministratore delegato Rina Spa; Maurizio Balducci, vicepresidente Ucina

Segretario generale: Carlo Lombardi

Vicesegretari generali: Oliviero Giannotti, Laurence Martin, Marina Stella

Addetta alla comunicazione: Noli Mazza

Organizzazioni federate:

AIDIM, Associazione italiana di diritto marittimo; AImm, Accademia italiana della Marina mercantile; 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; CONFITARMA, Confederazione italiana armatori; FEDEPILOTI, Federazione italiana piloti dei porti; FEDERAGENTI, Federazione nazionale agenti raccomandatori 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; UCINA, Unione nazionale cantieri industrie nautiche e affini.

Sede e recapiti

Piazza SS. Apostoli, 66 - 00187 Roma - Tel. +3906.674.81.402

email: segretariato@federazione-delmare.it - *internet:* www.federazione-delmare.it

ITALIA

a cura di



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 poi nel 1996 al Presidente della Repubblica e al Consiglio nazionale dell’economia e del lavoro e quindi pubblicato. 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’eterogenità 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

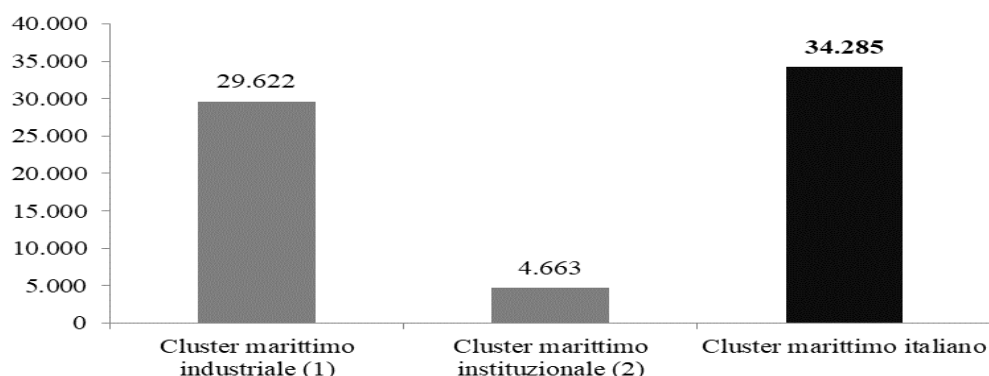
Dal punto di vista della forza lavoro impiegata, si conferma la rilevanza, peraltro sempre segnalata nei rapporti precedenti, del *cluster* marittimo rispetto all'intera occupazione nazionale. Nel 2017 le unità di lavoro propriamente dette, direttamente impiegate dal *cluster* marittimo sono quasi 185mila, 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.

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".

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

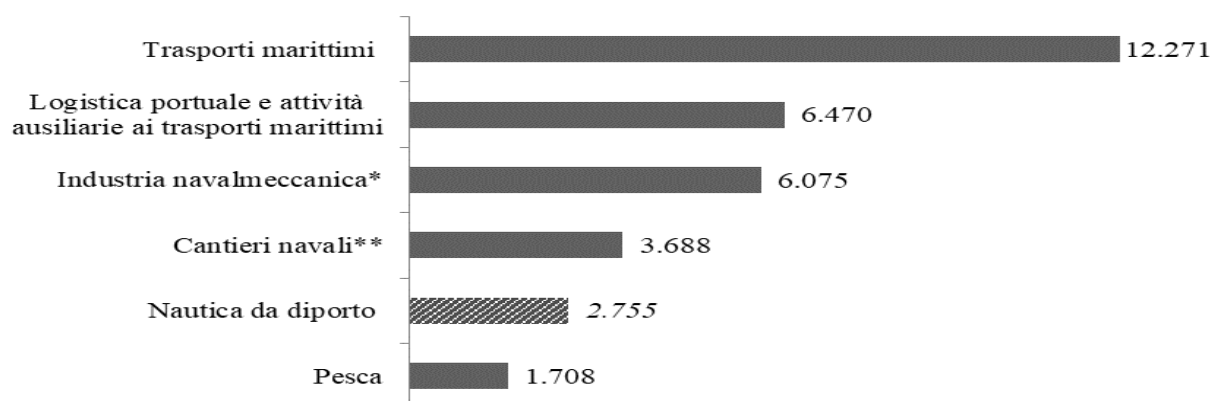


(1) Comprende i seguenti comparti: trasporti marittimi (inclusa la spesa dei crocieristi), attività di logistica portuale e servizi ausiliari ai trasporti marittimi, cantieristica navale, cantieristica delle imbarcazioni da diporto (comprensivo della spesa dei diportisti), pesca

(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

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

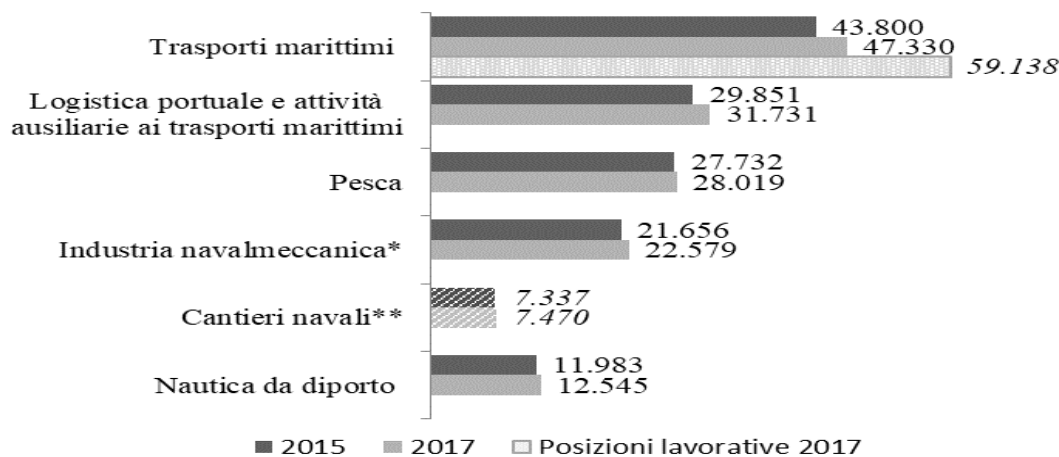
Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat, Clia, Fincantieri, Ucina

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 (Ula) dirette del cluster marittimo industriale, 2015-2017 (v.a.)



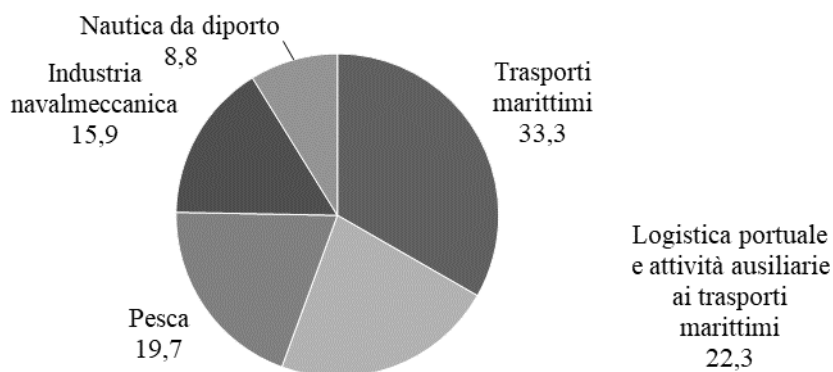
(*) Totalità delle imprese inserite nella categoria Ateco 301102-2007 "Cantieri navali"

(**) Cantieri navali maggiori appartenenti al gruppo Fincantieri

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

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).

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

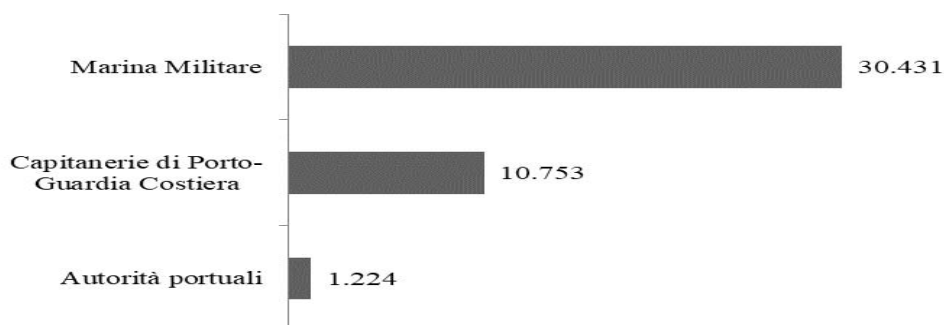


Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat, Ucina, Clia, Fincantieri e Confitarma

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).

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



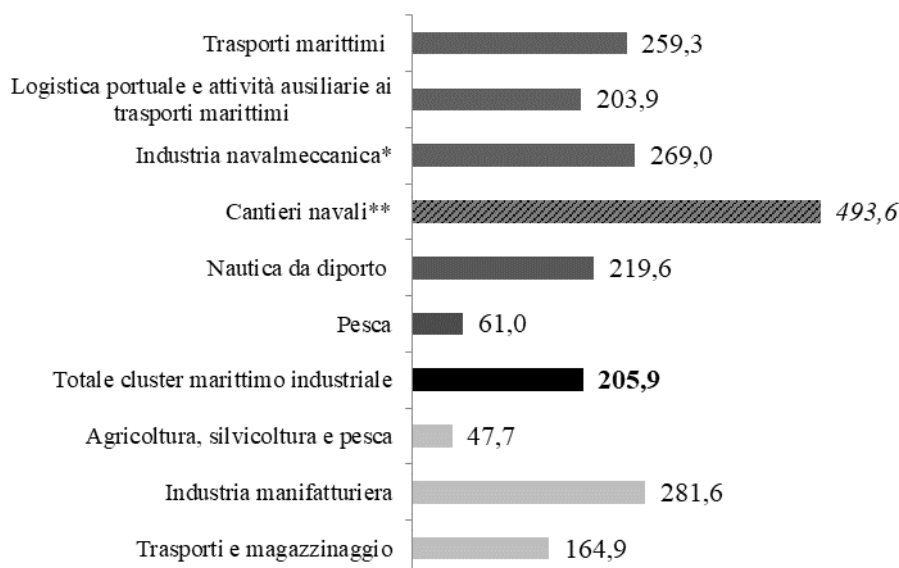
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assoport, Capitanerie di porto, Marina Militare

Nonostante alcuni settori abbiano subito un parziale ridimensionamento nel corso degli anni, il *cluster* marittimo nel suo complesso mantiene significative dimensioni in relazione agli occupati: la produzione per addetto è buone *performance* di competitività nel confronto con gli altri comparti portanti del Paese.

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.

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

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.

Una misura altrettanto significativa del posizionamento competitivo assunto attualmente dal *cluster* marittimo nazionale può essere poi rappresentata dal valore aggiunto per unità di lavoro, che si attesta sui 72mila euro annui, 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.

I numeri presentati nel VI Rapporto sull'Economia del Mare si sposano con un contesto che mantiene nel tempo la sua stabilità e che vede diverse punte di eccellenza per il nostro Paese:

- l'Italia rimane il Paese *leader* nel Mediterraneo per il crocierismo con circa 13 milioni di passeggeri imbarcati o sbarcati (secondo le stime per il 2019) equivalenti al 40% circa del movimento e con 9 porti italiani tra i primi 20 del Mediterraneo;
- per quanto concerne la flotta mercantile di bandiera nazionale, nonostante il ridimensionamento degli ultimi anni, l'Italia mantiene ancora il 5° posto tra quella dei paesi più grandi riuniti nel G20 (il 2° tra quelli occidentali). Le navi di bandiera nazionale (più di 100 GT) sono 1.430 per tonnellaggio 14,7 milioni di GT.
- il nostro Paese dispone di una flotta mercantile di bandiera italiana con posizioni nel mondo di assoluto rilievo nei settori più sofisticati. Ad esempio, l'Italia è *leader* mondiale per la flotta *ro-ro* con più di 5 milioni di tonnellate di stazza lorda.
- il 92% del tonnellaggio di proprietà italiana è iscritto nel Registro internazionale italiano, uno strumento normativo fondamentale negli ultimi vent'anni per garantirne la competitività;
- la distribuzione del naviglio per classi di età è ad un livello migliore della media mondiale: attualmente quasi il 30% delle navi ha oggi meno di 4 anni mentre circa un terzo ha tra i 4 e i 9 anni.
- per ciò che concerne la portualità nazionale, le merci movimentate rimangono sostanzialmente stabili negli ultimi anni, attestandosi nel 2018 intorno ai 491,4 milioni di tonnellate. L'inserimento nel *network* del commercio internazionale in *container* vede l'Italia al

13° posto nel *ranking* mondiale. Quattro sono gli scali nella *Top 100*: Genova (32° posto), Gioia Tauro (40°), La Spezia (69°) e Trieste con (84°).

- nel settore *ro-ro* l'offerta netta di stiva in metri lineari su base settimanale è triplicata negli ultimi 20 anni. Oggi è pari a oltre 1,2 milioni di metri lineari (corrispondenti a circa 3,5 milioni di TIR trasportabili annualmente).
- grazie all'evoluzione del *ro-ro* l'Italia ha rafforzato ulteriormente il primato dello *Short Sea Shipping* nel Mediterraneo con 230 milioni di tonnellate di merci trasportate, pari al 37,4% del totale.
- la cantieristica navale italiana – grazie alle *performance* di Fincantieri - continua a crescere nei segmenti specialistici, il *cruise* tra tutti, segmento nel quale si conferma come *leader* mondiale.
- la cantieristica da diporto continua a trainare tutto il settore della nautica nazionale e a presidiare efficacemente il mercato estero: nella vendita di imbarcazioni da diporto il fatturato derivante dalla vendita all'estero ha raggiunto l'82,2% del totale; nel mondo l'Italia è il 2° paese per esportazioni ed è il *leader* nel comparto dei *superyacht*.
- la pesca (catture e acquacoltura) è un'attività che rimane *labour intensive* (28.000 unità di lavoro dirette al 2017). L'Italia è il primo mercato europeo per i prodotti ittici (più di 11,2 miliardi di spesa complessiva e 186 euro pro-capite).

EUROPA

a cura di



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 e¹servizi non di mercato.

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

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

¹ Commissione europea, la Ce Azzurrarelazione onomy, 2019.

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 foto-bioreattori 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 ² 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 l'*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.

²

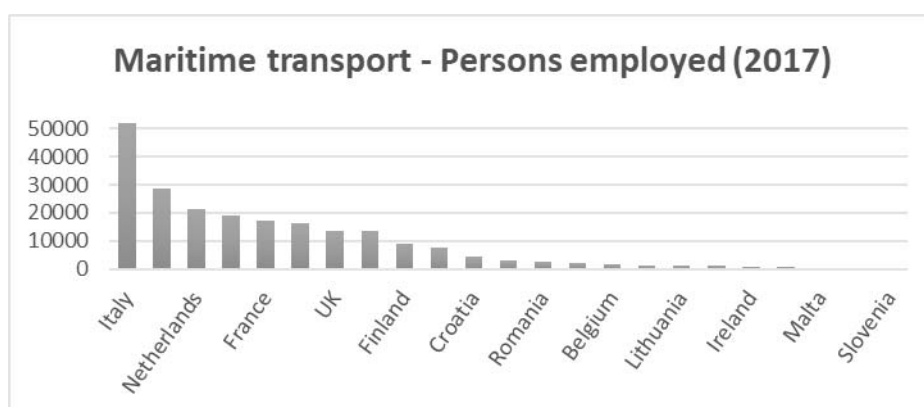
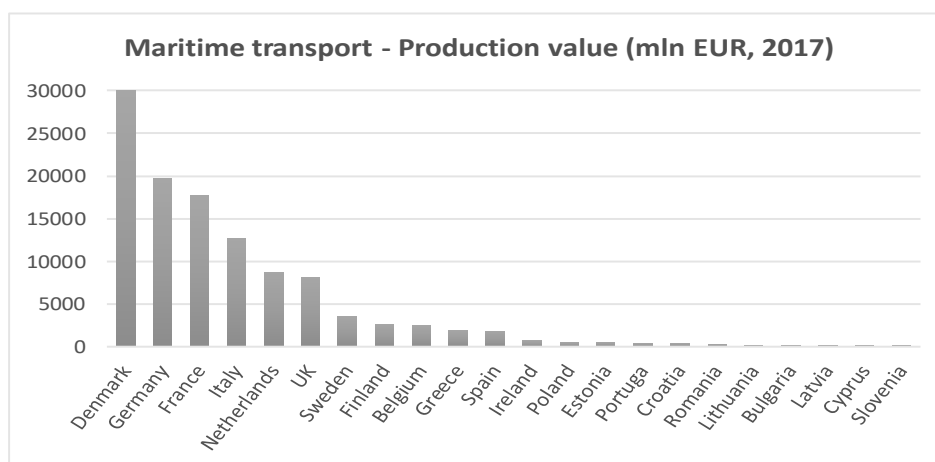
[http://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php/Glossary:Statistical_classification_of_economic_activities_in_the_European_Community_\(NACE\)](http://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php/Glossary:Statistical_classification_of_economic_activities_in_the_European_Community_(NACE))

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.³



Fonte: Eurostat – Statistiche delle imprese strutturali

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.

³ Commissione europea, la Ce Blue Economy Report, 2019, p. 57

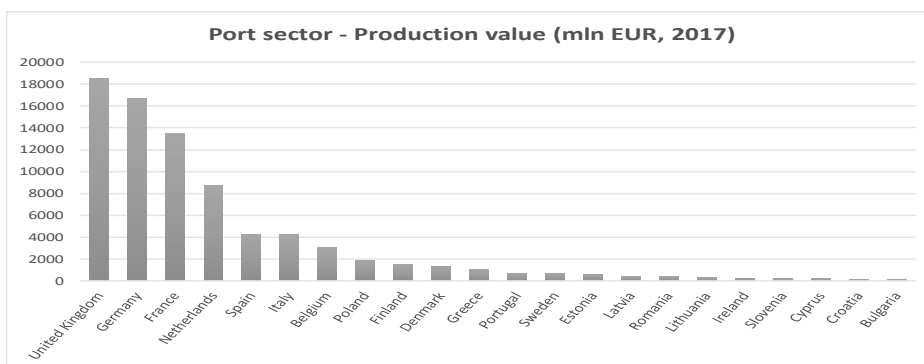
Settore portuale

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.

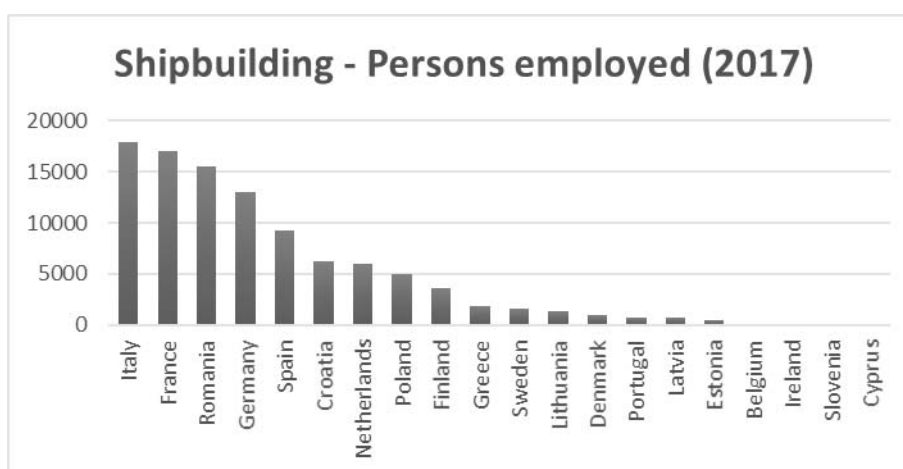
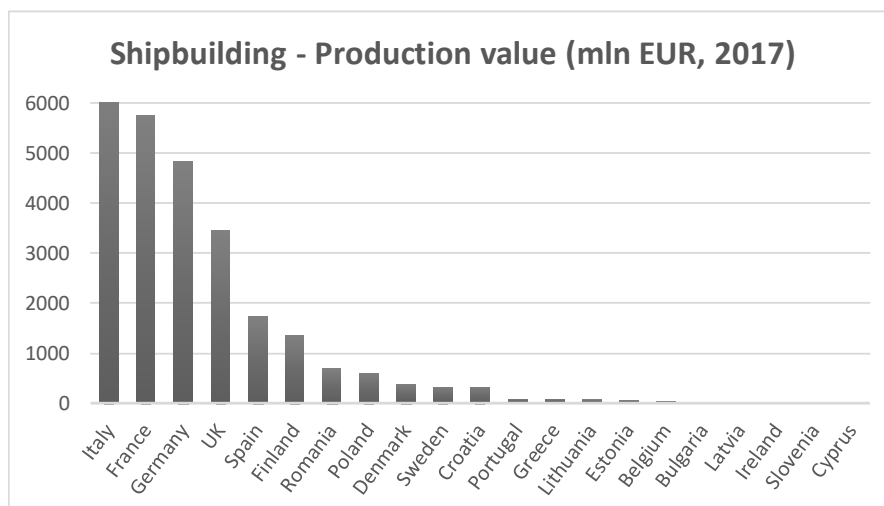


Fonte: propria elaborazione basata su Eurostat – Structural Business Statistics

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.

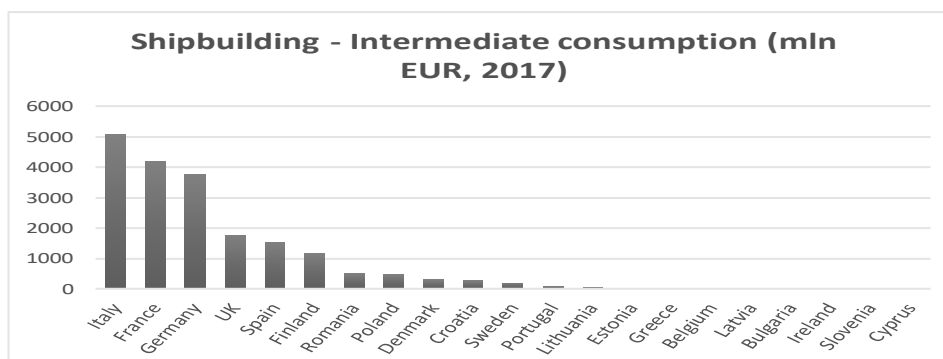
Costruzione navale

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.



Fonte: Eurostat – Statistiche delle imprese strutturali

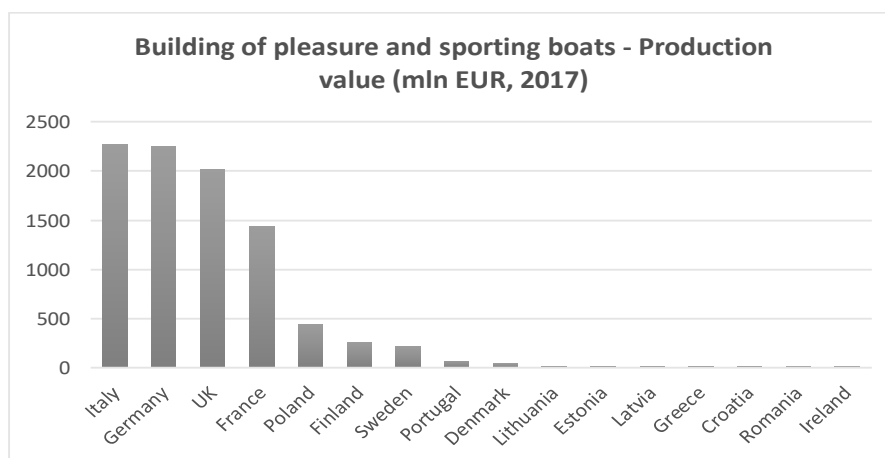
L'Italia ha una bella tradizione quando si tratta di costruire navi e strutture galleggianti, e si colloca al primo posto in termini di valore della produzione. La cantieristica navale è anche un'importante fonte di occupazione nel paese, con quasi 18.000 persone occupate; e questa cifra esclude coloro 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:



Fonte: Eurostat – Statistiche delle imprese strutturali

Costruzione di imbarcazioni sportive e di piacere

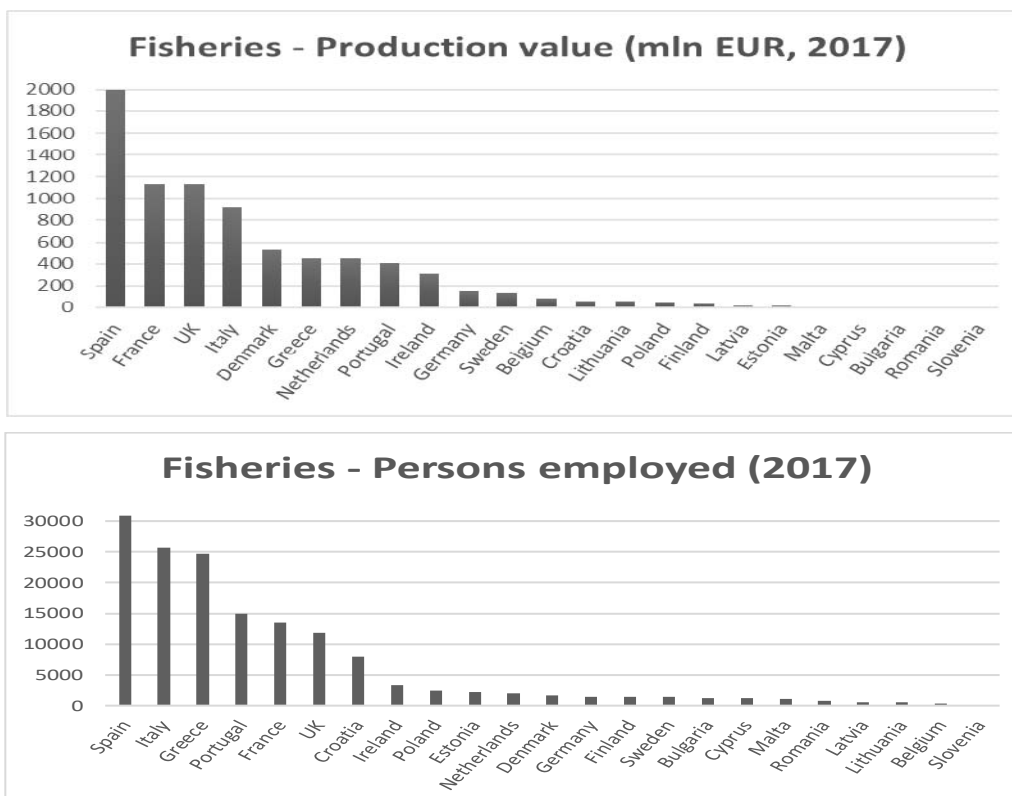
L'Italia rimane competitiva anche per quanto riguarda le imbarcazioni da diporto e sportive, un altro settore con una forte tradizione nel paese:



Fonte: Eurostat – Statistiche delle imprese strutturali

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.



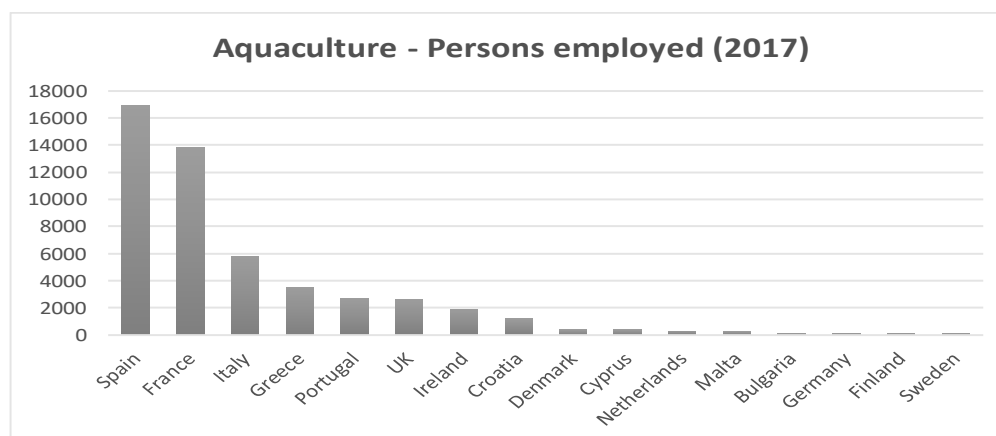
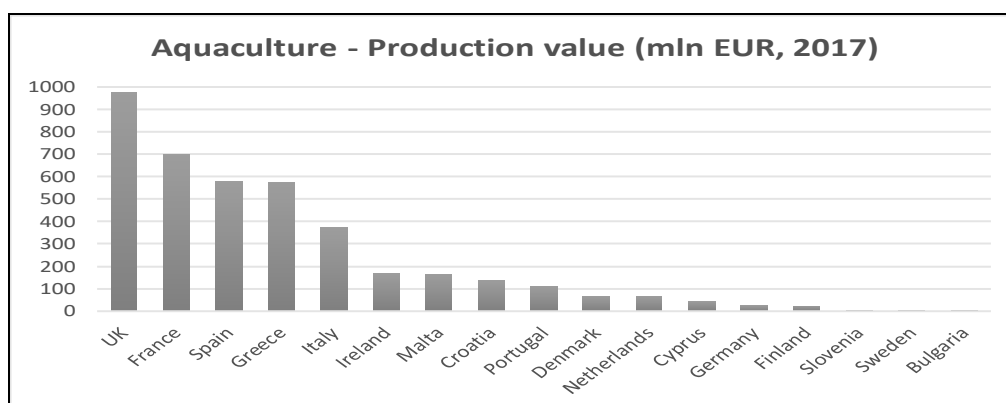
Fonte: elaborazione propria basata sul quadro di raccolta dati del CCR

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.

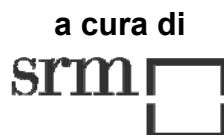


Fonte: elaborazione propria basata sul quadro di raccolta dati del CCR

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.

MEDITERRANEO



Nello scenario dello *shipping* mondiale, il Mediterraneo ricopre un ruolo strategico che, negli ultimi anni, le dinamiche economiche stanno ulteriormente consolidando: esso concentra il 20%% dello *shipping* globale.

Il Nuovo Canale di Suez ha contribuito in misura notevole ad accrescerne la centralità. Esso è ora in grado di accogliere le grandi navi 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. Il 9% degli scambi internazionali utilizza questa grande via di passaggio: nel 2018, è stato segnato il doppio record, in termini di numero di navi (oltre 18 mila, +3,6%) e di carico trasportato (983,4 milioni di tonnellate, +8,2%). Il 2019 sta confermando questi importanti risultati.

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. Nel corso del 2019 i servizi lungo la rotta transpacifico stanno subendo la pressione dovuta all'*oversupply* e alla riduzione dei volumi effetto della *Trade war* US-China.

Anche il traffico di rinfuse liquide ha mostrato una buona *performance* per i porti europei che si affacciano sul Mediterraneo, 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%.

A plasmare la *performance* del commercio e a contribuire a rafforzare la centralità nella geoeconomia marittima del Mediterraneo interviene anche la strategia *Belt & Road* intrapresa dal governo cinese, che sostanzialmente si propone di sostenere l'infrastrutturazione dei commerci euro-asiatici che proprio nel *Mare Nostrum* trovano la rotta ideale. Il Dragone ha infatti investito in molti porti e terminal del bacino.

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.

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, secondo cui 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%. Non si può ancora stimare con ragionevole sicurezza quale sarà l'impatto, in termini di costi aggiuntivi del trasporto marittimo.

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

I fenomeni delineati generano non soltanto un nuovo disegno dei commerci mondiali via mare, ma modificano 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.

L'Italia è uno dei Paesi più importanti nel sistema del Mediterraneo, ma il traffico marittimo del nostro Paese oscilla da tempo intorno al mezzo miliardo di tonnellate e ai 10 milioni di TEU: con qualche difficoltà nell'attrarre i grandi traffici internazionali, ha saputo però rafforzare il suo ruolo nello *Short Sea Shipping*, avvantaggiandosi anche della presenza di grandi armatori *leader* mondiali nel comparto. Il nostro Paese conferma la sua *leadership* nello *Short Sea Shipping* nel Mediterraneo con 230 milioni di tonnellate movimentate, pari al 37,4% del totale.

Per i flussi di *container* lungo le direttrici *deep sea*, l'andamento del traffico italiano 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 *transshipment* 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*.

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 per traffico di *container*.

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*). Tra le più note e competitive nel Mediterraneo vi sono la *Tanger Med Free Zone* e la *Suez Canal Zone (SCZ)*.

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 rinfuse 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%).

Questo ristagno dipende in parte dal prolungarsi in Italia della situazione di crisi produttiva, ma nel traffico di prodotti semilavorati o finiti in *container* emerge chiaramente l'esigenza di cambiare approccio: 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 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 hanno luogo 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*. Esse costituiscono una sfida e un'opportunità per l'economia e la logistica italiana.

Una sintesi di immediata lettura dell'analisi realizzata può essere resa graficamente dalla seguente tabella SWOT, che si propone di illustrare il posizionamento competitivo logistico/portuale dell'Italia nel Mediterraneo nel traffico di *container*.

<p>PUNTI DI FORZA</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Numerosi ed efficienti servizi di linea diretti ✓ Porti a servizio del territorio di riferimento ✓ Molteplici porti con maggiore accessibilità marittima ✓ Puntualità delle spedizioni 	<p>PUNTI DI DEBOLEZZA</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Difficoltà nel transhipment ✓ Minore concentrazione del traffico portuale rispetto ai competitor ✓ Tempi di attraversamento delle merci ✓ Efficienza dei processi doganali
<p>OPPORTUNITÀ</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Sviluppo dello Short Sea Shipping nel Mediterraneo ✓ Aumento dell'import-export con i principali partner commerciali ✓ Normativa sulle ZES e ZLS 	<p>MINACCE</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Minori investimenti nella portualità rispetto ai competitor ✓ Connettività bilaterale dei competitor più solida ✓ Crescita degli investimenti in logistica più lenta rispetto ai competitor

CASE STUDY: UN OUTLOOK SU TURCHIA E MAROCCO

In considerazione del ruolo sempre maggiore che stanno ricoprendo all'interno delle dinamiche di sviluppo dei traffici marittimi, è stato realizzato un approfondimento su Turchia e Marocco. Si tratta di paesi che assumono un rilievo sia per la loro posizione geografica, sia per le previsioni di crescita economica, non ultimo per i legami commerciali che essi hanno con l'Italia, ma soprattutto perché caratterizzati da una filiera marittima strutturata e/o dalle forti potenzialità di sviluppo.

TURCHIA

La Turchia è la 19° economia al mondo con un PIL che dal 2002 al 2018 si è triplicato passando da 238 a 766 miliardi di USD. 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 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 e dispone di ZES strutturate. Il Paese vanta un settore marittimo evoluto e competitivo nelle sue diverse componenti, con una filiera produttiva articolata e variegata, oggetto di una forte attenzione da parte del governo. 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 (lo scalo di Ambarli figura al 7° posto tra i *top 10 ports* del bacino del Mediterraneo).

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). 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. L'importanza del Paese in ambito marittimo è evidente anche nella cantieristica. L'industria navale, con una tradizione centenaria, 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 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. La ricchezza della produzione ittica e l'attenzione dello Stato alla crescita del settore ha favorito nel tempo l'aumento della quantità di 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. 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.

MAROCCO

Il Marocco è la 60° economia al mondo con un PIL, che nel 2018 è stato pari a 118 miliardi di USD, in crescita dell'8% rispetto all'anno precedente. A differenza dei paesi africani limitrofi è caratterizzato da stabilità politica ed istituzionale e da favorevoli previsioni di crescita. 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.

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 e dispone di 6 Free Zones. Il Paese presenta un settore marittimo in fermento, oggetto di una decisa attenzione da parte del governo. Il 95% del commercio internazionale marocchino passa per mare, facendo scalo nei principali tre porti del Paese, Tanger Med, Jorf Lasfar e Casablanca, che insieme rappresentano quasi l'83% del traffico nazionale. È da sottolineare la grande importanza di Tanger Med, 1° porto dell'Africa, 5° del Mediterraneo e fra i primi venti su scala mondiale, che

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.

Nel periodo 2008-2017 il Ministero dei Trasporti e della logistica marocchino (METL) ha investito nei settori di sua competenza un totale di 28 miliardi di euro, di cui il 16,1% destinati al settore portuale. In particolare, con la *Strategie portuaire a l'Horizon 2030* il Regno intende realizzare un sistema portuale competitivo nel traffico di *container*, favorendo lo sviluppo di “poli portuali” più che semplici scali, al fine di consentire a ciascuna regione del Paese 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 un piano di sviluppo con un *budget* di 425 milioni di euro, con il fine di consolidare un settore cantieristico efficiente ed articolato nella costruzione, nella manutenzione e nella demolizione delle navi. L'ambizione è quella di creare tra i 5.500 e gli 8.000 posti di lavoro, dai circa 1000 attuali. Il Marocco ha anche una forte tradizione di pesca marittima, con una produzione ittica di rilievo; il settore contribuisce al 2,3% del PIL e crea occupazione diretta per 170mila pescatori e occupazione indiretta per ulteriori 500mila persone. 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. Anche la nautica da diporto ha forti potenzialità di espansione infrastrutturale; dal Nordest al Sud, tra la costa mediterranea e quella atlantica, diversi sono i porti turistici, che contano in totale oltre 3400 posti barca, espandibili a circa 6000 considerando la realizzazione di diversi progetti in corso di ampliamento dell'offerta.



FEDERAZIONE DEL SISTEMA MARITTIMO ITALIANO
ITALIAN MARITIME CLUSTER

Piazza SS. Apostoli, 66 - 00187 Roma • Tel. 06.674.81.402 • fax 06.697.83.728
segretariato@federazionedelmare.it • www.federazionedelmare.it