

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

I numeri del trasporto marittimo in Italia – VI Rapporto dell'economia del mare

Nicola Capuzzo · Wednesday, January 1st, 2020

Per celebrare i venticinque anni dalla sua istituzione, il 12 dicembre la Federazione del Mare ha organizzato presso il Cnel la presentazione del VI edizione del Rapporto sull'economia del mare realizzato con il Censis, che aggiorna i dati e ne amplia l'analisi all'Europa (a cura di Cogea) e al Mediterraneo (a cura di Srm-Gruppo Banca Intesa), abbinata alla presentazione dello studio "Cinquant'anni di economia marittima in Italia: evoluzione e prospettive tra XX e XXI secolo" realizzato sempre dal Censis con il contributo di Federazione del Mare, dei gruppi d'Amico e Grimaldi e di Ucina Confindustria Nautica.

VI RAPPORTO DELL'ECONOMIA DEL MARE

Il cluster marittimo italiano si conferma uno dei settori più dinamici dell'economia italiana. In tre anni (2015-2017) è cresciuto in valore del 5,3%, contribuendo al Pil nazionale per 34,3 miliardi di euro. Anche l'occupazione diretta è cresciuta (del 5,7% complessivamente) e il cluster assorbe oggi un'occupazione complessiva (tra addetti diretti ed indotto) pari a circa 529mila unità di lavoro (il 2,2% della forza lavoro del Paese).

Il cluster marittimo industriale mantiene un notevole equilibrio tra le sue componenti. In termini di valore della produzione il 41,9% è attribuibile ai trasporti marittimi (12,3 miliardi di euro), il 22,1% alla logistica portuale e servizi ausiliari (6,5 miliardi di euro), il 20,7% alla navalmeccanica (6,1 miliardi di euro), il 9,4% alla cantieristica da diporto (2,8 miliardi di euro), il 5,8% alla pesca (1,7 miliardi di euro).

Il 78,9% del valore generato viene dalle attività produttive in senso proprio (il trasporto marittimo, la cantieristica navale e da diporto, le attività logistiche portuali, la pesca); il 13,6% è generato invece da attività istituzionali (Marina Militare, Guardia costiera, Capitanerie di porto, Autorità portuali). A ciò si aggiunge un ulteriore 7,5% determinato

dalle spese sul territorio nazionale di diportisti e croceristi. L'impatto sull'economia italiana delle attività marittime va oltre gli aspetti più strettamente legati alla loro dimensione trasportistica e coinvolge direttamente anche i settori produttivi, manifatturieri e terziari, dell'economia. Il cluster marittimo industriale spende annualmente in acquisti di beni e servizi circa 20,5 miliardi di euro.

A livello più generale, le attività marittime presentano un elevato livello di integrazione con il resto dell'economia nazionale. Lo dimostra il fatto che ogni 100 euro investiti dai soggetti del cluster marittimo generano un effetto moltiplicatore di 226 euro, mentre ogni 100 nuovi posti di lavoro nelle attività marittime ne determinano 173 nell'economia.

Per quanto concerne la ripartizione dell'occupazione diretta, il 33,3% è impiegata nei trasporti marittimi, il 22,3% nella logistica portuale e servizi ausiliari, il 19,7% nella pesca, il 15,9% nell'industria navalmecanica e l'8,8% nella cantieristica da diporto.

Negli ultimi 3 anni considerati (2015-2017) il valore della produzione è cresciuto soprattutto nella navalmecanica (+9,5% ma +46,2% considerando solo la cantieristica navale maggiore) nella cantieristica da diporto (+14,2%) e nella logistica portuale (+5,7%).

Per contro, l'occupazione ha mostrato i trend evolutivi più significativi nel trasporto marittimo (+8,1%) e nella logistica portuale (+6,3%). Il valore della produzione per unità di lavoro nel cluster marittimo è di circa 206.000 euro/anno, con una produttività di

259.000 euro nei trasporti marittimi, 204.000 nella logistica portuale, 269.000 nell'industria navalmecanica (che nei cantieri maggiori è quasi 500.000 euro), 220.000 nella nautica da diporto e 61.000 nella pesca. Valori significativamente superiori a quelli delle grandi branche economiche nazionali di riferimento: trasporti e magazzinaggio 165.000 euro per addetto, industria manifatturiera 282.000 euro per addetto e agricoltura 48.000 euro per addetto.

Anche il valore aggiunto per unità di lavoro nel cluster marittimo, pari a 72.000 euro/anno, è superiore a quello di settori come le costruzioni, il commercio, il tessile e l'alimentare.

SRM

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

La crescente centralità del bacino è evidente anche dal dato dei flussi di navi portacontainer lungo le maggiori rotte Est-Ovest, che mostra la maggiore crescita dell'Europa-Asia, aumentata a un tasso medio annuo rispetto al 1995 dell'8,2% raggiungendo quasi 25 milioni di TEU, seguita da quella transpacificica (+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.

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%.

L'Italia è uno dei Paesi più importanti nel sistema del Mediterraneo, con un traffico marittimo che oscilla da tempo intorno al mezzo miliardo di tonnellate e ai 10 milioni di TEU. Nonostante qualche difficoltà nell'attrarre i grandi traffici internazionali, il nostro Paese conferma la sua leadership nello short sea shipping nel Mediterraneo con 230 milioni di tonnellate di merci trasportate, pari al 37,4% del totale, grazie anche alla presenza di grandi armatori italiani leader mondiali nel comparto.

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.

Leggi la Sintesi dello studio: **[50 anni di economia marittima in Italia. Evoluzioni e prospettive tra XX e XXI secolo](#)**

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, January 1st, 2020 at 12:09 am and is filed under [Economia, Navi](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.