



50 di anni. economia MARITTIMA in Italia

Evoluzione e prospettive tra XX e XXI secolo

**Attività marittime
e sviluppo socio-economico
nella rilettura dei primi 50 Rapporti Censis
sulla Situazione Sociale del Paese**



FrancoAngeli

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e.mail le segnalazioni delle novità.



CINQUANT'ANNI DI ECONOMIA MARITTIMA IN ITALIA

Evoluzione e prospettive tra XX e XXI secolo

Attività marittime e sviluppo socio-economico
nella rilettura dei primi 50 Rapporti Censis
sulla Situazione Sociale del Paese



d'Amico



GRIMALDI GROUP



UCINA
CONFINDUSTRIA NAUTICA



FrancoAngeli

Copyright © 2019 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

| Ristampa | Anno | | | | | | | | | | |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|
| 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | |

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sui diritti d'autore. Sono vietate e sanzionate (se non espressamente autorizzate) la riproduzione in ogni modo e forma (comprese le fotocopie, la scansione, la memorizzazione elettronica) e la comunicazione (ivi inclusi a titolo esemplificativo ma non esaustivo: la distribuzione, l'adattamento, la traduzione e la rielaborazione, anche a mezzo di canali digitali interattivi e con qualsiasi modalità attualmente nota od in futuro sviluppata).

Le fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941 n. 633. Le fotocopie effettuate per finalità di carattere professionale, economico o commerciale o comunque per uso diverso da quello personale, possono essere effettuate a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da CLEARedi, Centro Licenze e Autorizzazioni per le Riproduzioni Editoriali (www.clearedi.org; e-mail autorizzazioni@clearedi.org).

Stampa: Geca Industrie Grafiche, Via Monferrato 54, 20098 San Giuliano Milanese.

Indice

| | | |
|--|------|----|
| Ringraziamenti | pag. | 7 |
| Gli sponsor dell’iniziativa | » | 9 |
| Premessa | » | 17 |
| Introduzione | » | 21 |
| 1. Il commercio marittimo e la portualità | » | 29 |
| 1. Il trend di lungo periodo | » | 29 |
| 2. La leadership asiatica nella portualità mondiale | » | 34 |
| 3. Il trasporto merci marittimo in Italia | » | 37 |
| 4. I porti italiani tra crisi del <i>container</i> e zone franche | » | 43 |
| 5. La riforma della portualità: investire, semplificare, superare la micro-competizione | » | 50 |
| 5.1. Le criticità del sistema italiano | » | 50 |
| 5.2. Il Piano nazionale e la riforma della portualità: contro i localismi nascono i sistemi portuali | » | 53 |
| 2. L’industria armatoriale | » | 56 |
| 1. Un’ostinata attitudine a tenere “la barra dritta” | » | 56 |
| 2. Italia anni Cinquanta-Ottanta: sviluppo tra protezionismo e liberismo | » | 58 |
| 3. Gli anni Novanta e la crisi economica: lo <i>shipping</i> alla prova delle discontinuità e della questione ambientale | » | 65 |

| | |
|---|---------|
| 4. L'andamento dell'ultimo decennio | pag. 68 |
| 3. La cantieristica navale | » 79 |
| 1. L'evoluzione della cantieristica navale nel mondo | » 79 |
| 2. La cantieristica italiana: uno sguardo storico | » 86 |
| 2.1. Il polo giuliano | » 86 |
| 2.2. Il polo ligure | » 88 |
| 3. L'andamento recente della cantieristica italiana: il vertice del comparto crocieristico | » 89 |
| 4. La penetrazione tra navalmeccanica e nautica: la maturazione della nicchia dei super yacht | » 95 |
| 4. La nautica da diporto | » 99 |
| 1. La cultura marinaresca in Italia | » 99 |
| 2. Il settore della cantieristica nautica nel tempo | » 102 |
| 2.1. Breve storia dal dopoguerra a oggi | » 102 |
| 3. I numeri recenti del settore | » 104 |
| 3.1. Il parco nautico | » 105 |
| 3.2. L'industria della cantieristica nautica | » 111 |
| 5. La pesca | » 119 |
| 1. La trasformazione del settore in Italia e nel mondo | » 119 |
| 1.1. La pesca in Italia: un breve <i>excursus</i> storico dagli anni Sessanta | » 119 |
| 1.2. Le dinamiche globali recenti: la crisi della cattura e i nuovi consumi | » 121 |

Ringraziamenti

Il presente studio è stato realizzato dal Censis – Centro studi investimenti sociali per conto di Federazione del Mare, con il concorso di d'Amico società di navigazione Spa, Grimaldi spa e Ucina – Unione nazionale cantieri industrie nautiche e affini.

Il gruppo di lavoro del Censis è stato diretto e coordinato da Marco Baldi e composto da Andrea Amico ed Edoardo Altavilla (analisi dati e redazione testi), nonché da Vera Rizzotto (elaborazioni statistiche). Le revisioni per la Federazione del Mare sono state effettuate da Carlo Lombardi.

Si ringraziano per la collaborazione, con dati, contributi e suggerimenti: Monica Polidori (Assonave, Fincantieri), Andrea Annunziata (Assoporti, Autorità di sistema portuale della Sicilia Orientale), Giovanni Caprino (Cetena), Luca Sisto, Noli Mazza e Matteo Pellizzari (Confitarma), Mario Enrico Disegni (Federspedi), Gianpaolo Polichetti (Grimaldi), Marina Stella e Stefano Pagani Isnardi (Ucina).

Edizione a cura di Marco Baldi e Carlo Lombardi.

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 Pierlui-

gi 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 Fedespedi; 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; Assoport, 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 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; 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.

Federazione del Mare

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.

Di qui il grande interesse della Federazione del Mare per la proposta della Fondazione Censis, di approfondire il nesso tra le attività marittime nazionali e il nostro sviluppo socio-economico quale emerge dalla rilettura dei suoi primi cinquanta Rapporti sulla situazione sociale del Paese. Un interesse che si è tradotto in questo volume, anche grazie alla partecipazione al progetto dei gruppi armatoriali d'Amico e Grimaldi e di Ucina Confindustria Nautica, trovando poi un'ulteriore motivazione nella coincidenza della sua uscita con il Venticinquennale della Federazione stessa.

La Federazione del sistema marittimo italiano (in breve, Federazione del Mare) nasce infatti nel 1994 per iniziativa delle principali organizzazioni nazionali del settore, con lo scopo di riunire il mondo marittimo (inizialmente quello industriale manifatturiero e terziario, poi anche quello istituzionale) e affermare con più forza il rilievo del ruolo del mare nello sviluppo economico e sociale del Paese, povero di materie prime ma forte produttore ed esportatore oltremare, ricco di molte isole e città costiere il cui sviluppo non ci sarebbe stato in passato, e non ci sarebbe oggi, senza l'impronta delle attività marittime sulla loro realtà sociale ed economica.

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 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: il rinnovo e l'espansione della flotta di bandiera italiana, che è oggi ai primi posti tra gli stati più avanzati riuniti nel G20; la crescita del cabotaggio marittimo e delle "Autostrade del mare"; il primato in Europa dei porti italiani nell'import-export di merci e nelle attività crocieristiche; la specializzazione e la leadership dei nostri cantieri nelle grandi navi passeggeri e dell'industria nautica nei *maxi-yacht*; il costante rilievo della nostra pesca nel Mediterraneo e lo sviluppo dell'acquacoltura; la crescita della formazione e dell'occupazione; una crescente 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 superiore al 2% del Prodotto interno lordo complessivo e al 3,5% della sua componente non statale, con acquisti di beni e servizi nel resto dell'economia italiana che sfiora annualmente i due terzi del valore prodotto dalle stesse attività marittime.

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

Diceva Hemingway di basare la sua attività sul principio dell'iceberg, di cui solo un ottavo è visibile, ma la cui stabilità è basata sui sette ottavi che non si vedono. Siamo convinti che libri come questo aiutino a dare fondamento nella coscienza di tutti all'idea dell'importanza del mondo marittimo per il nostro Paese e il suo sviluppo.

Gruppo d'Amico

Il Gruppo d'Amico è una società di navigazione fra i leader a livello internazionale, che opera principalmente nella gestione di navi da carico secco e navi cisterna, fornendo anche servizi strumentali al trasporto marittimo.

Fondata in Italia negli anni Trenta e grazie alla sua forte tradizione imprenditoriale il Gruppo ha consolidato nel tempo un'ampia presenza su scala mondiale. Sin dagli esordi, il Gruppo d'Amico ha sempre preservato l'equilibrio tra la vocazione internazionale e la tradizione di azienda familiare, valorizzando i rapporti a livello locale, nei diversi Paesi in cui opera.

Oggi il Gruppo d'Amico, che ha la sede principale in Italia, è presente nelle più importanti capitali finanziarie e marittime di tutto il mondo, con uffici nel Principato di Monaco, nel Regno Unito, in Irlanda, nel Lussemburgo, a Singapore, negli Stati Uniti, in Canada e in India.

La strategia del Gruppo punta sulla crescita e lo sviluppo, con l'obiettivo di consolidare la posizione competitiva sul mercato mondiale. Gli interessi degli *stakeholder* sono al centro della *mission* dell'azienda che presta costantemente attenzione alla tutela ambientale, a cui sempre di più si ispirano principi etici e obiettivi di business.

Esperienza, competenza e responsabilità sociale, unite all'attenzione verso le esigenze della clientela e alla sicurezza operativa, rappresentano i principi e i valori che orientano l'agire di ogni risorsa del Gruppo. L'aggiornamento professionale continuo del team e l'investimento in una flotta all'avanguardia e rispettosa dell'ambiente sono tra le massime priorità.

Dal 2013 al 2019 il Gruppo d'Amico ha lanciato un ampio programma di rinnovamento della flotta per più di 40 navi suddivise fra unità porta-rinfuse e *product-tanker*. Grazie a questo piano di investimenti, il Gruppo d'Amico possiede oggi una flotta giovane, moderna ed eco. Tutte le navi d'Amico, dotate delle più avanzate tecnologie, sono in grado di ottenere una forte riduzione

dell'impatto sull'ambiente, grazie a un notevole aumento dell'efficienza, consentito dal risparmio energetico e dalla riduzione dei consumi e delle emissioni.

Negli ultimi anni il Gruppo d'Amico ha anche rafforzato la strategia di *Corporate social responsibility*, esprimendo sempre di più la piena comprensione e l'importanza posta riguardo agli aspetti ambientali e sociali. La strategia di Csr è espressione di tutte le energie e risorse che il Gruppo impiega su numerosi fronti: difesa e tutela dell'ambiente, aiuto alle popolazioni bisognose, supporto e finanziamento di iniziative culturali e sociali e sostegno di progetti formativi, cooperando con istituzioni scolastiche ed enti accademici. Inoltre, d'Amico è presente con ruoli di primo piano nelle più importanti associazioni di categoria nazionali e internazionali.

Il Gruppo d'Amico ha realizzato nel 2019 il primo Bilancio di sostenibilità volto a evidenziare come, nell'ambito di un sistema di valori condiviso e reso esplicito, l'attività di Csr venga declinata in strategie, politiche e impegni nei confronti degli *stakeholder*.

Nel corso del 2018 la crescita dell'economia globale, pur mantenendosi su livelli sostenuti, ha mostrato un rallentamento: il Fondo monetario internazionale stima un tasso di crescita del 3,7%, in lieve calo rispetto al 3,8% registrato nel 2017 e ritiene che i fattori che hanno portato a una riduzione della crescita del Pil globale continueranno a pesare nei prossimi anni.

Per il 2019 e il 2020 le prospettive di crescita dovrebbero essere rispettivamente al 3,5% e 3,6%: la guerra commerciale tra Stati Uniti e Cina, il rallentamento dell'economia cinese, le sanzioni da parte degli Stati Uniti, l'idea di una *No-deal Brexit* e le difficoltà nelle economie emergenti creano instabilità e incertezza per l'economia mondiale, con conseguenze per lo *shipping*.

A partire dal gennaio del 2020 il tetto massimo di zolfo contenuto nel carburante delle navi scenderà allo 0,5%, per effetto della normativa internazionale Imo 2020. Il Gruppo d'Amico, grazie a una flotta eco tra le più giovani e moderne al mondo, si prepara ad affrontare questa nuova sfida con ottimismo.

La storia del Gruppo d'Amico è da sempre legata al mare. Il sostegno alla realizzazione di questo progetto è stato naturale e accompagnato da un grande entusiasmo, con l'auspicio che iniziative di questa portata evidenzino l'importanza a livello nazionale dell'economia del mare.

Gruppo Grimaldi

Il Gruppo Grimaldi con i suoi oltre 70 anni di storia è parte integrante dei fenomeni di lunga durata dell'economia marittima analizzati dallo studio. La scelta di fornire un contributo alla sua realizzazione è stata una conseguenza spontanea e naturale.

Fondato nel 1948 dai Fratelli Grimaldi, il Gruppo ha attraversato tutte le fasi dell'industria armatoriale descritte dal Rapporto: gli anni dello sviluppo dalla prima nave *Liberty* Orione rilevata nell'immediato dopoguerra e destinata al trasporto merci, alle navi porta-rinfuse solide e liquide, alle navi passeggeri dedicate a supportare il fenomeno migratorio dall'Europa verso il Sud America e successivamente alle navi da crociera impegnate a collegare con grande successo "Le perle del Mediterraneo".

Negli anni Settanta continua lo sviluppo del Gruppo e nascono le prime pionieristiche "Autostrade del mare" operate con le Frecce e viene avviato il primo servizio regolare di trasporto auto Fiat dall'Italia al mercato inglese.

Ma è nel 1995, dopo l'accordo consensuale di separazione dei fratelli Grimaldi e la liquidazione degli altri soci che il Gruppo Grimaldi inizia ad assumere la configurazione attuale. Sono anni di crisi per tutta l'industria dello *shipping*, ma proprio dalla crisi il Gruppo Grimaldi emerge più forte e determinato a diventare il primo armatore Ro-ro a livello mondiale. Vengono commissionate a Fincantieri sei navi Ro-ro *multipurpose* la cui consegna è prevista a partire dal 1998 per essere impiegate sul servizio EuroMed fra Nord Europa e Mediterraneo ed è l'inizio di uno sviluppo senza precedenti.

La flotta del Gruppo passa da 36 unità alle oltre 130 navi attuali e il *brand* diventa punto di riferimento per i più grandi costruttori di auto in tutto il mondo.

Contemporaneamente viene realizzata una catena logistica integrata, che comprende un network di 22 *terminal* portuali di proprietà, localizzati nel

Mediterraneo, in Nord Europa e in Africa Occidentale, per una superficie totale di oltre 6,2 milioni di metri quadri, e diverse società di trasporto terrestre per la distribuzione di autoveicoli *door-to-door*.

Nello stesso periodo nasce un fitto network di “Autostrade del mare” nel Mar Mediterraneo e nel Mar Baltico, anche attraverso l’acquisizione di diverse società leader nei loro settori – tra cui *Finnlines* nel 2006 e *Minoan Lines* nel 2008 – che conta oggi un totale di circa 120 rotte.

Grazie agli investimenti effettuati nel corso degli ultimi venti anni il Gruppo Grimaldi è divenuto il primo armatore italiano e il primo operatore al mondo per il trasporto marittimo di auto e Ro-ro e nel settore “Autostrade del mare”.

La nuova sfida nel lungo periodo per il Gruppo Grimaldi è quella comune all’intera comunità dello *shipping* internazionale: raggiungere zero emissioni durante la navigazione e quindi trasportare merci e persone senza impatti negativi sull’ambiente. La sfida è ardua, molto ambiziosa, ma non può essere assolutamente persa.

Anche in questo caso il Gruppo Grimaldi sta affermando la propria leadership a livello internazionale. Grazie all’implementazione sperimentale di un sistema di batterie che si caricano durante la navigazione, pannelli solari e altre misure volte a contenere i consumi di bordo, due unità di classe *Cruise* hanno già raggiunto l’obiettivo di registrare zero emissioni in porto. Tale tecnologia sarà applicata anche sulle nuove costruzioni.

Un massiccio programma di investimenti per ridurre le emissioni inquinanti di SOx e PMx della flotta sociale (*Clean air investment plan*) ha previsto l’installazione degli *scrubber* (depuratori) su tutte le nuove navi in costruzione, di cui 10 sono state già consegnate e 19 lo saranno entro tre anni, e nel giro di due anni sul 75% delle navi già in servizio.

Obiettivo del Gruppo Grimaldi è utilizzare gli *scrubber* anche per filtrare l’acqua marina, trattenendo microplastiche e metalli pesanti, fornendo quindi un prezioso contributo alla conservazione dell’ambiente marino.

È allo studio del Gruppo Grimaldi la realizzazione di una nave *supercruise* per il Mediterraneo, con emissioni zero in porto, maggior idrodinamica fornita da bolle d’aria, metà consumi e doppia capacità di carico rispetto alle unità *cruise* attuali, consentendo un’ulteriore riduzione del 75% delle emissioni per unità di carico trasportata.

Il diffondersi di simili comportamenti virtuosi e l’adozione di analoghe innovazioni da parte della comunità dello *shipping* internazionale permetterà di avvicinarsi sempre più concretamente all’obiettivo comune di emissioni zero in navigazione.

Ucina Confindustria Nautica

L'industria nautica in Italia ha registrato nel 2018 il quarto anno consecutivo di crescita a due cifre del fatturato complessivo del settore, che ha così raggiunto la quota di 4,27 miliardi di euro. La ripresa dai minimi del 2013 risulta sostanziale, con un incremento effettivo del 75%, e una tale performance delle nostre aziende deriva soprattutto dall'eccezionale richiesta di prodotti italiani da parte dei mercati esteri: soltanto l'export delle imbarcazioni *made in Italy*, emblema del “bello e ben fatto”, vale oggi oltre 2 miliardi di euro.

Questa serie annuale positiva si riflette visibilmente anche sugli investimenti strategici delle imprese, in particolare nell'incremento della forza lavoro dell'industria nautica: nell'ultimo biennio la crescita ha infatti superato il 20%, con oltre 22mila addetti diretti oggi impiegati per la produzione di unità da diporto e di accessori e motori marini.

Ucina Confindustria Nautica, in un contesto congiunturale e politico discontinuo e complesso – ormai caratteristico del mercato globale – rimane in prima linea, a fianco delle imprese, per difendere e migliorare le condizioni operative, normative e regolamentari necessarie per competere al meglio nel contesto nazionale e internazionale, assicurando anche per il futuro all'industria italiana della nautica l'attuale straordinario livello di eccellenza, apprezzato a livello globale.

Per tali ragioni Ucina ha ritenuto essenziale essere parte attiva del progetto di Federazione del Mare e Fondazione Censis: in un quadro di prospettive positive per il settore dell'industria nautica, appare infatti necessario contestualizzare anche sul piano storico (almeno quello recente) l'attuale fase di crescita del comparto sia all'interno del più ampio *cluster* marittimo, sia nel più generale ambito di sviluppo del nostro Paese.

Premessa

Il Rapporto Censis sulla situazione sociale del Paese ha superato i cinquant'anni di vita. Per mezzo secolo, con cadenza annuale, la costante e articolata attività di ricerca dell'istituto si è sostanziata:

- nel cogliere e analizzare, al di là delle increspature della superficie, i reali processi di trasformazione della società italiana – l'evoluzione demografica, gli stili di vita, i comportamenti individuali e collettivi, i meccanismi di iniziativa imprenditoriale, le metamorfosi dell'apparato produttivo, il protagonismo dei sistemi locali, le spinte all'innovazione, le mutazioni dei corpi intermedi e dei soggetti istituzionali;
- nel porre una costante attenzione sul governo dei processi, la progettazione delle politiche, il coinvolgimento dei soggetti intermedi, l'azione dei poteri istituzionali e la cultura di governo.

Nel loro insieme, i Rapporti Censis, tassello dopo tassello, hanno raccontato la storia del Paese a partire non tanto dalle cronache politico-istituzionali o da consolidate chiavi di lettura *mainstream*, quanto dalle dinamiche complesse della società reale.

Lo sfondo culturale che ha dato origine all'attività del Censis era quello degli anni Sessanta in cui, a fronte della crescita economica negli anni del boom, in Italia appariva necessario individuare modalità nuove di indagine sociale. Nei decenni seguenti, spesso in anticipo rispetto al clima generale e spesso in controtendenza rispetto alle analisi allora dominanti, il Censis ha esercitato la propria capacità di analisi e presenza culturale producendo canoni interpretativi che poi sono divenuti di uso comune e largamente condivisi, tra cui:

- negli anni Settanta, lo sviluppo “dal basso”, il localismo, l'auto-imprenditorialità, l'economia sommersa e il ruolo svolto da questi fattori all'interno del generale sviluppo socio-economico del Paese;

- negli anni Ottanta, la modernizzazione dell’economia e i suoi intrecci con lo sviluppo complessivo della società italiana, il policentrismo territoriale, la spinta acquisitiva delle famiglie, il processo di “cetomedizzazione”;
- negli anni Novanta, l’evoluzione di una struttura sociale ed economica sempre più “densa e molecolare”, intenta a legare il filo della sua storia alle trasformazioni del presente e alla scommessa sul suo futuro;
- negli anni Duemila, il soggettivismo e il relativismo etico, fino ad arrivare alla descrizione di una crisi antropologica (la società “mucillagine”), prima ancora che economica, unita alla ricerca di forme di condensazione della società molecolare, con l’obiettivo di mettere in luce gli elementi più innovativi del modello socio-economico italiano e le “schegge emergenti” di vitalità;
- nel successivo decennio, gli effetti della globalizzazione, l’impatto della crisi internazionale, la ricomposizione sociale, la ridefinizione di una piattaforma di ripartenza basata su punti di forza della tradizione italiana e dalla sapiente capacità di fare innovazione degli italiani.

Tra le specificità riconosciute al Censis vi è sempre stata l’attitudine e la capacità di dare un nome al nuovo: l’interpretazione dei processi sociali proposta in cinquant’anni di attività ruota attorno ad alcune parole chiave, locuzioni e perifrasi usate spesso in modo evocativo, slogan divenuti ormai celebri, insomma un lessico peculiare che dà forza ai modelli interpretativi rendendo accessibile il nucleo dell’interpretazione anche quando essa è particolarmente innovativa e complessa. Molti ritengono che i paradigmi interpretativi del Censis abbiano scandito cronologicamente l’evoluzione della società italiana: i cinquant’anni di storia del Rapporto Censis sono, di fatto, anche i cinquant’anni di evoluzione della società italiana.

La ricorrenza dei 50 anni del Rapporto Censis è diventata l’occasione per realizzare non tanto un programma di attività autocelebrative, bensì un insieme di iniziative utili a condensare in un momento di sintesi la lunga accumulazione interpretativa, contribuendo così a riflettere sullo sviluppo della società italiana dell’ultimo cinquantennio e sul suo sviluppo futuro. È in questa prospettiva che si iscrive questo rapporto di ricerca – realizzato con il contributo di Federazione del Mare, d’Amico Società di Navigazione Spa, Grimaldi Spa e Ucina – con l’obiettivo di dar conto dell’evoluzione nel tempo delle attività marittime nel nostro Paese, individuandone e descrivendone il ruolo di accompagnamento nello sviluppo italiano.

Le vicende che a vario titolo hanno riguardato le infrastrutture, le istituzioni, i soggetti, e le rappresentanze dei settori dell’economia marittima, infatti, sono intimamente legate sia ai principali cambiamenti intervenuti nella

struttura economico-produttiva mondiale, sia alle grandi tappe dello sviluppo sociale ed economico dell'Italia.

Raccontare gli ultimi cinquant'anni di economia marittima significa, tra le altre cose, mettere a fuoco il ruolo imprescindibile dell'industria armatoriale italiana nell'equilibrio produttivo del Paese, apprezzare l'immutato valore economico e occupazionale della nostra cantieristica, descrivere l'evoluzione della portualità nazionale nel sistema trasportistico europeo e negli scenari della globalizzazione.

Ovviamente si tratta anche di un'occasione per una riflessione critica: da un lato per riconoscere le intuizioni regolative che hanno dato respiro e direzione nei momenti critici, dall'altro per ripercorrere gli errori del passato, in particolare la miopia di un'azione politico-amministrativa che in alcune circostanze ha ostacolato la crescita di un *cluster* con un altissimo potenziale intrinseco.

Una lettura di questo tipo rende possibile la scoperta dei tratti precipui del settore marittimo in tutte quelle componenti che si sono messe in moto per contrastare la molteplicità di shock endogeni ed esogeni i quali, a varie intensità, hanno colpito le attività marittime nel corso del tempo.

Questo rapporto dunque, ancorché legato a una ricorrenza, non si ferma alla ricostruzione storica, ma intende ricercare nelle vicende che hanno interessato il *cluster* marittimo del Paese una traiettoria riconoscibile utile a tracciare le direzioni per il futuro.

Introduzione

La lettura delle trasformazioni di lungo ciclo che hanno interessato il settore marittimo si lega a doppio filo sia con i cambiamenti avvenuti nella società e nel tessuto produttivo italiano, sia con l'avvento dei nuovi mercati di produzione e di consumo globalizzati.

L'Italia è da sempre una nazione con una storia marittima e armatoriale forte. Dopo i fatti della seconda guerra mondiale, la flotta è stata progressivamente ricostruita e il settore ha accompagnato costantemente gli scenari evolutivi del Paese. A ben guardare, il primo momento di crisi – certamente non circoscritto alle attività marittime – si è registrato agli inizi degli anni Settanta in concomitanza con il primo shock petrolifero, peraltro seguito, a sei anni di distanza, da una nuova profonda crisi originatasi nel settore dell'approvvigionamento energetico.

In Italia erano anni in cui una serie di fenomeni emergenti – tra cui il progressivo peggioramento della bilancia dei pagamenti, la forte concorrenza dei cantieri del Sud-Est asiatico (Giappone, Corea e Cina) e il fenomeno preponderante delle “bandiere di convenienza” – avevano contribuito a mettere in difficoltà i settori dell'economia del mare.

Per limitare il progressivo indebolimento dell'industria nazionale, in quegli anni, sono stati varati provvedimenti volti ad agevolare gli acquisti presso i cantieri navali italiani, con i successivi limiti imposti per legge sugli acquisti da cantieri esteri agli armatori italiani.

Questi interventi a carattere protezionistico sono stati messi in campo come tentativo estremo di salvaguardare le grandi industrie nazionali, in grado di assorbire migliaia di lavoratori. Tale strategia ha assunto in quegli anni una valenza complessiva: le grandi acciaierie di proprietà Iri e le industrie metalmeccaniche private (Fiat su tutte) rappresentavano le basi produttive del Paese, in grado di assicurare alti livelli di occupazione. Scarsa o debole

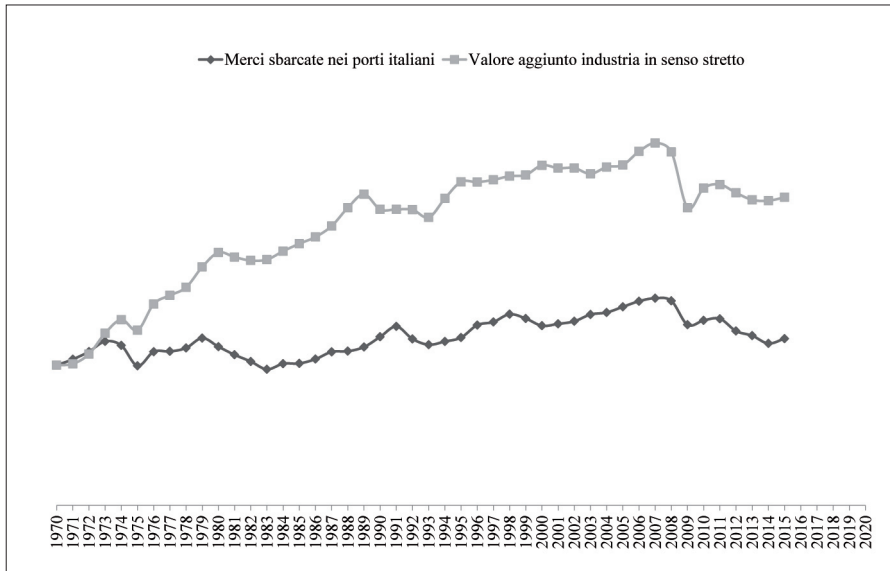
era l'attenzione dei decisori centrali sui fenomeni più vitali della società italiana, da ricercare nelle nicchie settoriali o nei tanti localismi economici in via di affermazione o consolidamento.

Si cercava, dunque, di mantenere e consolidare il ruolo dell'Italia come produttore ed esportatore di prodotti finiti o semilavorati creati nelle grandi fabbriche (metallurgiche o metalmeccaniche) e di importatore di materie prime ed energia (petrolio per lo più).

In questo quadro interpretativo e programmatico, il settore marittimo, l'armamento e la portualità in special modo, erano concepiti più come *asset* di servizio alla vocazione produttiva manifatturiera del Paese che come un *cluster* settoriale in grado di creare valore, di assorbire occupazione, di contribuire alla modernizzazione divenendo esso stesso *driver* di innovazione e di crescita.

L'andamento sostanzialmente speculare tra le variazioni nel valore aggiunto della produzione manifatturiera e la quantità di merce trasportata via nave e sbarcata nei porti nazionali è il chiaro indice di una stretta relazione tra quanto il sistema-Paese riesce a produrre e le materie prime importate che lo rendono possibile, come si dimostra nel grafico sottostante (fig. 1).

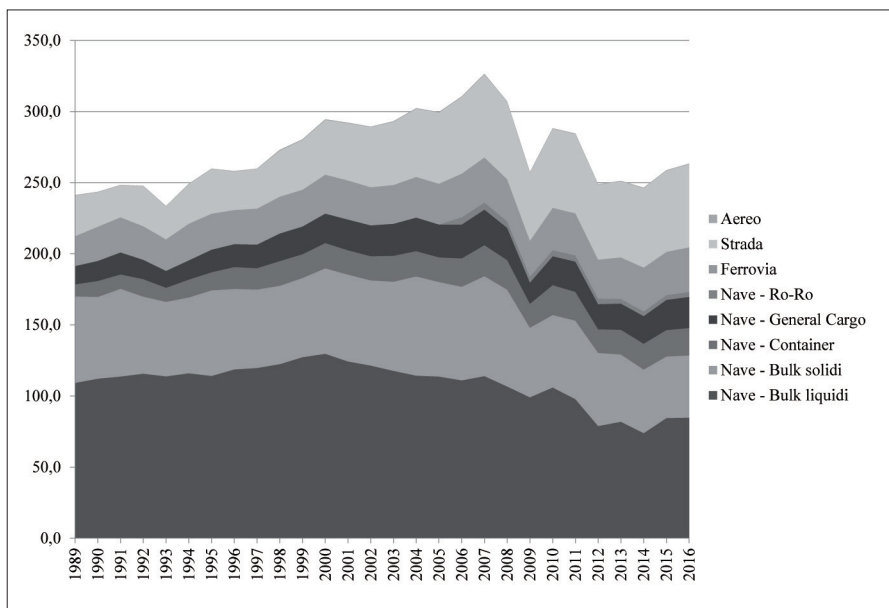
Fig. 1 – Valore aggiunto produzione manifatturiera e merci sbarcate nei porti italiani, 1970-2020 (numero indice 1970=100)



Fonte: elaborazione Censis su dati Mit, Conto nazionale dei trasporti

Comunque sia, l'andamento globale delle attività marittime, dopo aver smaltito le scorie delle due crisi petrolifere degli anni Settanta, è ripartito trainando anche il settore nazionale. I volumi di merci trasportati per via marittima hanno ripreso a correre, confermando il carattere resiliente del trasporto marittimo e il ruolo per eccellenza della nave nella movimentazione merci. La quota delle merci importate nel nostro Paese attraverso la modalità navale con oltre 173 milioni di tonnellate rappresenta ancora oggi il 65,8% del totale (era poco meno dell'80% nel 1989). La via naturale per l'approvvigionamento di prodotti energetici (petrolio, coke ecc.) e delle materie prime necessarie a tutte le attività manifatturiere di trasformazione italiane non può che essere quella marittima e lo conferma la rilevanza del tonnelloaggio che giunge in Italia attraverso le diverse modalità di trasporto navale (in diversi toni di grigio nel grafico sottostante, fig. 2).

Fig. 2 – Merci importate per modalità di trasporto, 1989-2016 (v.a. in milioni di tonnellate)

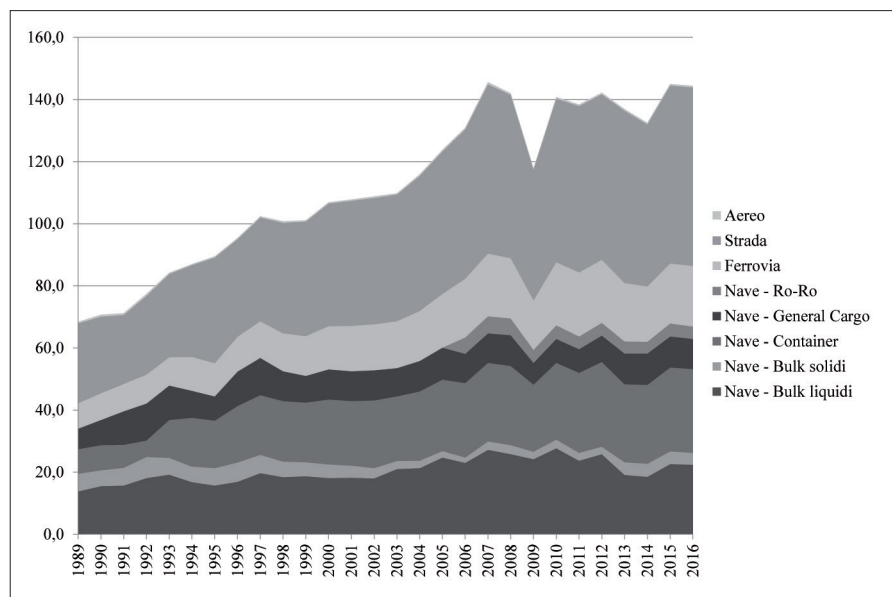


Fonte: elaborazione Censis su dati Banca d'Italia

Discorso leggermente differente per le merci esportate che, dirigendosi verso mercati più prossimi (principalmente l'Unione europea), vengono trasportati via gomma in misura molto maggiore rispetto alle importazioni (39,8% nel 2016). La via marittima è comunque in crescita in valore assoluto

(66,9 milioni di tonnellate) ed è tutt'oggi impiegata per esportare poco meno della metà dei prodotti realizzati in Italia (fig. 3).

Fig. 3 – Merci esportate per modalità di trasporto, 1989-2016 (v.a. in milioni di tonnellate)



Fonte: elaborazione Censis su dati Banca d'Italia

Un importante momento di discontinuità nello scenario del trasporto via mare è certamente individuabile nella standardizzazione del carico merci grazie all'introduzione, su larga scala, del *container*. Il contenitore, concepito già negli anni Cinquanta, ha cominciato ad affermarsi il decennio seguente, trasformando completamente l'attività portuale, fino a quel momento dal forte carattere *labour intensive*. Grazie ai *container* si sono abbattuti drasticamente i costi e i tempi di carico-scarico ed è cominciata la valorizzazione della dimensione intermodale. Sul finire degli anni Settanta, il *container* era diventato il riferimento inevitabile per numerose tipologie di merci e la flotta mondiale si stava rapidamente adeguando a questa modalità di trasporto.

Oggi il commercio marittimo si sta chiaramente orientando su un modello caratterizzato da importanti economie di scala. Lo si vede nel gigantismo navale, nell'oligopolio imprenditoriale, nelle stesse miglia percorse dalle navi cargo, che crescono più del tonnellaggio della flotta. L'attività di *shipping* si concentra maggiormente attorno alle più grandi compagnie di navigazione

mondiali come Maersk, Msc, Cma-Cgm, Evergreen ecc. Anche il mondo delle imprese terminaliste presenta una struttura concentrata in pochi player (come Cosco, Hutchinson, Apm ecc.), che coprono più della metà del settore. Non è un caso che i terminalisti sopra menzionati figurino tra i più forti investitori in infrastrutture di alcuni grandi scali portuali commerciali nel mondo, ormai quasi interamente votati alla gestione di *container*. Alcuni di questi scali (come il Pireo per esempio) sono letteralmente rinati sotto la spinta dell'investimento delle grandi multinazionali terminaliste. Altri, tra cui purtroppo il porto di Gioia Tauro, sono stati invece duramente danneggiati dalla loro dipartita.

Risulta ormai evidente che i porti commerciali di tutto il mondo sono chiamati a riorganizzare i loro spazi e le loro forme di *governance* per favorire la partecipazione a quella dominante fetta di mercato che è la movimentazione dei *container*. In Europa, gli unici capaci di avvicinarsi agli standard di movimentazione dei porti asiatici sono i porti del Nord Europa (il cosiddetto *Northern range*, formato dai porti di Le Havre, Rotterdam, Brema e Amburgo).

Per contro, fino a questo momento i porti italiani hanno sofferto dell'assenza di una chiara gerarchia portuale, capace di convogliare le funzioni di *transhipment* in un unico scalo attorno cui organizzare il traffico *feder*. Solo di recente, con il Piano nazionale della logistica e della portualità da poco approvato, il Paese sembra aver imboccato questa strada, scoraggiando la micro-competizione e stimolando invece il coordinamento con l'introduzione dei "sistemi portuali", che riformano la *governance* degli scali orientandoli verso un modello *hub and spoke*, per usare una terminologia aeroportuale.

Anche per queste ragioni l'Italia è entrata solo marginalmente all'interno del modello complessivo del trasporto marittimo che si sta riproponendo anche dopo la recente crisi economica mondiale. Gli stessi protagonisti dello *shipping* italiano hanno scelto di non lasciarsi sedurre dalla "febbre gigantista" degli ultimi 20 anni. Da una lettura di lungo periodo ci si accorge, infatti, di come le scelte degli armatori nazionali siano sempre corrisposte a logiche di buon senso, carattere tipico dell'imprenditorialità italiana. In particolare, si sono sempre caratterizzati sia per una certa corrispondenza tra le vocazioni del sistema produttivo nazionale e il tipo di naviglio utilizzato, sia per la forte sovrapposibilità tra la nazionalità dell'armatore e la bandiera battuta dalla flotta, fenomeno questo assolutamente distintivo nello scenario globale.

Sul primo fronte, se l'incidenza delle *porta-container* rimane ancora oggi modesta nella flotta nazionale (solo 15 navi su 1.474, corrispondenti al 3,7% del totale in termini di tonnellaggio nel 2016), le navi-traghetto sia merci che passeggeri e le navi porta-rinfuse per carichi secchi e liquidi sono, com'è

logico che sia per un Paese manifatturiero e dal forte sviluppo costiero e insulare come l'Italia, tra le più presenti nella flotta armatoriale. La flotta di bandiera italiana, per esempio, è al primo posto nel mondo per navi Ro-ro, al quinto per navi-cisterna speciali da prodotti chimici, al quindicesimo per quelle da prodotti petroliferi e da merci secche alla rinfusa. Una flotta che, peraltro, negli ultimi decenni ha mantenuto un buon livello di ricambio delle unità navali. Al 2016 la maggior parte delle navi della flotta italiana (il 44,2% del totale) hanno dai 5 ai 9 anni di età.

Il secondo fronte di ragionamento rimanda in parte all'impostazione "familiare" delle società di navigazione italiane, fenomeno questo che rimanda direttamente al carattere fondativo del capitalismo nazionale. Anche se a lungo considerato un *vulnus*, questo aspetto ha tenuto gli armatori del nostro Paese parzialmente al riparo dagli effetti collaterali del modello armatoriale che si è diffuso nel mondo, tanto che l'esposizione bancaria delle compagnie di *shipping* italiane non è paragonabile a quella delle grandi imprese di navigazione estere, con tutti i rischi che ciò comporta per queste ultime.

Nella sostanza, quello che si può rimarcare anche con riferimento alle attività marittime, è il perdurante "carattere molecolare" dello sviluppo italiano, che segna la differenza rispetto alle direzioni intraprese dal mercato e dal commercio marittimo globale. E contemporaneamente, la difficoltà storica del Paese nel governare una politica dei trasporti realmente integrata, a conferma di una vecchia intuizione contenuta in un Rapporto del Censis di vent'anni fa che rimarcava una situazione da Paese-contenitore dell'Italia senza che si riuscisse neppure a immaginare un Paese-sistema.

Lo sviluppo per proliferazione dei soggetti economici e il localismo agguerrito, con un'avversione congenita per l'organizzazione gerarchica delle funzioni territoriali a livello nazionale, non hanno consentito all'Italia di ristabilire la propria antica leadership sul traffico merci nel Mediterraneo, né di concretizzare quel sogno infrastrutturale di essere il "molo sud dell'Europa nel Mediterraneo", sempre per altro illusoria considerata l'orografia difficile della Penisola.

Al contrario, la corsa al traffico *container* ha visto primeggiare altri *competitor* che hanno dimostrato più risolutezza e tempestività nello stanziare fondi per modernizzare i porti designati a scalo *hub* (la Spagna, per esempio) o per farli addirittura nascere da zero (come in Tunisia, in Marocco o in Egitto).

In positivo, occorre ribadire che la proliferazione dei soggetti rimane indice di ricchezza e di dinamismo, e il terreno su cui si spende questa particolarità è quello del valore aggiunto e dei mercati di nicchia. A questo riguardo, il *cluster* marittimo italiano ha cominciato a dar corpo autonomamente alle proprie istanze evolutive già dai primi anni Ottanta quando:

- i cantieri navali si sono riposizionati su segmenti particolari quali il *cruise* e le unità speciali anche in campo diportistico;
- la flotta armatoriale ha fatto crescere il segmento del trasporto congiunto di merci e passeggeri;
- a questi cambiamenti tecnologici si sono affiancati anche cambiamenti di tipo organizzativo. Si pensi alle navi rinfusiere, precedentemente noleggiate per ogni singolo viaggio, che sono state utilizzate con contratti di servizio di maggior durata e regolarità (“a tempo”).

Si è trattato di scelte sagge, come il quadro attuale dimostra ampiamente.

Infatti:

- la cantieristica italiana, sotto l’egida di Fincantieri, è arrivata a coprire circa il 50% del mercato crocieristico in Europa (quota destinata a salire ulteriormente attraverso la recentissima acquisizione dei cantieri Stx di Saint-Nazaire in Francia). D’altra parte questo nuovo percorso di sviluppo è oggi indispensabile per rafforzare la leadership mondiale dell’industria europea nei settori a più alto valore aggiunto e per fronteggiare al meglio gli operatori di significative dimensioni, in particolare asiatici, che si affacciano sui mercati internazionali con grande ambizione;
- la filiera della nautica da diporto, mantenendo il tipico carattere distrettuale della manifattura italiana e capitalizzando il concetto del “bello e ben fatto” è uscita dalla crisi e insegue oggi con tempestività una domanda che è sempre più caratterizzata dalle fasce di mercato a più alto valore aggiunto;
- la flotta di bandiera italiana è tra le più importanti del mondo (la prima nelle navi Ro-ro) e tra i grandi Paesi sviluppati riuniti nel G20 figura al terzo posto, dopo la Cina e il Giappone.

Più complessa è rimasta per anni la situazione portuale, con il perdurante ristagno degli investimenti pubblici e con la liberalizzazione delle attività portuali che è partita solo a metà degli anni Novanta.

Non è un caso se proprio in quegli anni i soggetti operanti nel settore del trasporto marittimo hanno dato vita alla Federazione del Mare (1994). In questo modo, oltre a conferire rappresentanza unitaria al mondo marittimo, hanno formato un soggetto che ne ha ribadito nel tempo i comuni valori di riferimento, ne ha rivendicato l’importanza come fattore di sviluppo a sé stante, e ha fornito i necessari stimoli per il progressivo miglioramento della *governance* del settore.

Oggi il *cluster* produttivo di beni e servizi afferenti alle attività marittime, secondo i dati contenuti nell’ultimo *Rapporto sull’Economia del Mare* realizzato dal Censis e dalla Federazione del Mare, produce un valore di 33 miliardi di euro (2% del Pil), sostiene con i suoi acquisti numerose altre

branche dell'economia, assorbe 170.000 addetti diretti e altri 310.000 nelle attività manifatturiere e terziarie indotte.

Avvicinandosi ai giorni nostri, il sistema marittimo produttivo e logistico continua a interpretare il proprio ruolo sociale con la specializzazione spinta e il presidio della dimensione della qualità, percependo in ciò l'unica modalità in grado di renderlo competitivo su tutti i mercati. Ne sono una prova i successi degli ultimi anni – in parte contenuti dalla crisi – nel campo croceristico, nei trasporti particolari (chimica e prodotti alimentari), nello sviluppo delle “Autostrade del mare”.

Anche il decisore centrale sta finalmente cominciando a prenderne atto e a svolgere un ruolo positivo al riguardo, mostrando consapevolezza dell'importanza di valorizzare il ruolo logistico del Paese, in un contesto oramai globalizzato con tutte le principali produzioni di massa delocalizzate nei Paesi a basso costo di manodopera.

Alcuni provvedimenti importanti sono stati assunti nel campo della portualità, ma molto c'è ancora da fare per capitalizzare il vantaggio geografico del Paese. Il concetto chiave è certamente quello che lega connessioni e intermodalità. Vale per il trasporto marittimo, come per lo sviluppo aeroportuale, stradale e ferroviario. Ma il presidio di questo concetto richiede una strategia unitaria per l'economia marittima, alla quale non giovano le attuali competenze ancora troppo settorializzate.

È fin troppo chiaro che sulla efficienza logistica si continuerà a giocare una buona fetta della competizione tra i Paesi. Il commercio mondiale, infatti, ricomincerà a crescere sia in quantità (perché si tratta di un trend storico) che in richiesta di “qualità e finezza” (perché aumenta costantemente l'attenzione sociale a queste dimensioni). Vale dunque la pena di continuare a scommettere sull'economia dei flussi, senza lasciarsi sedurre da “sirene” protezionistiche. È ben noto infatti che quando il loro canto è tutto politico, senza solidi ancoraggi nelle dimensioni della vita reale, ben presto diventano afone.



L' idea di questo lavoro è nata in occasione della ricorrenza del 50° Rapporto Censis sulla Situazione Sociale del Paese. Per volontà della Federazione del Mare, dei gruppi d'Amico e Grimaldi e di Ucina-Confindustria Nautica, la lunga accumulazione interpretativa del Censis è stata ripercorsa in parallelo all'evoluzione nel tempo dell'economia marittima nel nostro Paese. Le vicende che a vario titolo hanno riguardato le diverse attività marittime, infatti, sono intimamente legate sia ai principali cambiamenti intervenuti nella struttura economico-produttiva mondiale, sia alle grandi tappe dello sviluppo sociale ed economico dell'Italia.

Il libro racconta dunque gli ultimi cinquant'anni di economia marittima, mettendone a fuoco il ruolo nell'approvvigionare un'Italia povera di materie prime e assicurarne le esportazioni, quello imprescindibile giocato dall'industria armatoriale nell'equilibrio produttivo del Paese e nella sua sostenibilità, la crescita economica e occupazionale della nostra cantieristica navale e da diporto, l'evoluzione della pesca, quella della portualità nazionale nel sistema trasportistico europeo e negli scenari della globalizzazione.

Naturalmente, ciò è stato anche occasione di riflessione critica: da un lato per riconoscere le intuizioni regolative che hanno dato respiro e direzione al settore nei momenti più critici, dall'altro per ripercorrere momenti di "miopia" politico-amministrativa che a tratti hanno ostacolato la crescita di un *cluster* con un altissimo potenziale intrinseco.

Non solo una ricostruzione storica, dunque, ma anche un tentativo di leggere nelle vicende che hanno interessato il sistema marittimo del Paese una traiettoria riconoscibile, utile a tracciare la direzione per il futuro.

Nata nel 1994, la Federazione del sistema marittimo italiano, in breve Federazione del Mare, costituisce il *maritime cluster* del Paese e riunisce gran parte delle principali organizzazioni nazionali del settore al fine di rappresentare in modo unitario il mondo marittimo, affermandone la comunanza di valori, di cultura, di interessi e sottolineandone l'importanza come fattore di sviluppo economico.