

Nomisma: dal cluster marittimo un valore aggiunto di 36,6 miliardi di euro con 408 mila occupati / Il rapporto

18 MARZO 2021 - Redazione



Genova – Il **settore marittimo** (merci e passeggeri), fino a prima della pandemia, ammontava in Italia a 12,7 miliardi di euro, quarto per capacità di attivazione sull'economia, a fronte di 48.807 posti di lavoro (che per effetto delle rotazioni degli equipaggi significa un coinvolgimento ogni anno di oltre 66 mila lavoratori). Tali dimensioni riguardano la **shipping industry** in senso stretto, e non l'intero cluster marittimo, che secondo gli ultimi dati pubblicati dall'UE nel nostro Paese, genera un valore aggiunto pari a 35,6 miliardi di euro con 408 mila occupati.

Rilevante è inoltre il **contributo ambientale del trasporto marittimo di corto e medio raggio**, nella sua funzione di alternativa alla modalità stradale. Si stima infatti che la quota di veicoli-km sottratti al trasporto stradale sulle tratte nazionali abbia generato nel solo anno 2017 un risparmio in costi esterni pari a 264 milioni di euro, in termini di inquinamento atmosferico, cambiamento climatico, incidentalità, congestione e rumore

Sono le prime evidenze che emergono dal rapporto annuale sull'industria di settore (*in allegato*) realizzato da Nomisma per Assarmatori, presentato oggi durante il webinar organizzato dall'associazione, guidata da Stefano Messina, con **Conftrasporto e Confcommercio-Imprese per l'Italia**, dal titolo "Lavoro marittimo e investimenti nello scenario post Covid: Shipping, un motore per la ripresa e per il lavoro".

[Presentazione-Nomisma](#) [Download](#)

Il rapporto è un lavoro scientifico, basato su una combinazione di fonti e di dati ufficiali, analizzati per quantificare l'impatto economico e sociale e quindi l'impronta della shipping industry sull'economia italiana. Il rapporto non si limita poi a illustrare i contributi diretti dell'industria marittima al Pil e all'occupazione,

ma fornisce anche le misure degli impatti moltiplicatori diretti, indiretti e indotti associati alle medesime, ivi compresi quelli attivati col sostegno dello Stato.

Congiuntura economica

Il dato Assoporti sui movimenti portuali 2020, come atteso, ha evidenziato un *annus horribilis* per il trasporto passeggeri, che ha visto i vari segmenti scontare profonde flessioni annue: crociere (-9,2%), traghetti (-46,7%) e trasporti locali (-49,2%). I dati relativi al trasporto merci, per contro, hanno registrato variazioni meno significative, con un incremento del segmento container in termini di tonnellate trasportate (+2,7%).

Nel corso del 2020, le imprese di navigazione, operanti servizi di collegamento insulare e nelle Autostrade del Mare nazionali ed internazionali, hanno registrato, su base annua, una perdita di passeggeri del 56% che comporta una perdita di fatturato del 50%.

Allo stesso modo, le imprese attive nei settori dei trasporti marittimi di corto raggio, prevalentemente insulari, hanno registrato nel 2020 una riduzione di passeggeri di circa il 53% con conseguenti perdite di fatturato del 50% rispetto all'anno precedente.

Durante il periodo di lockdown generale (9 marzo – 3 giugno 2020) la riduzione dei passeggeri, se confrontata al biennio precedente, è stata prossima al 100%. Una ripresa del trasporto passeggeri si è registrata, invece, tra il secondo e il terzo trimestre con la fine del lockdown, compensando però solo parzialmente le ingenti perdite subite.

Il crollo più consistente si è verificato senza dubbio, però, nel settore crocieristico. Il 2020 si è chiuso, infatti, con un totale di 796.800 passeggeri movimentati nei porti italiani tra imbarchi, sbarchi e transiti (-93,5% sul 2019, quando in Italia erano stati movimentati circa 12 milioni di crocieristici), un dato che ha riportato la movimentazione passeggeri ai valori del 1993.

Il contributo dello Stato

Il settore del trasporto marittimo è destinatario di agevolazioni fiscali e contributive considerate necessarie dal legislatore per far fronte al rischio di delocalizzazione delle compagnie di navigazione a favore di paesi con una bassa imposizione fiscale e al rischio del ricorso al lavoro marittimo offerto da paesi che consentono condizioni e costi contrattuali più favorevoli.

Il regime di aiuti deciso con la legge n.30 del 1998, che ha introdotto il cosiddetto “Registro Internazionale” ha infatti garantito:

- il mantenimento nel nostro Paese delle imprese armatoriali, nel tentativo di evitarne la de-localizzazione con la conseguente perdita, non solo di importanti livelli occupazionali, ma anche delle competenze tipiche del settore marittimo per le quali l'Italia è conosciuta e stimata nel mondo;

- la salvaguardia dell'occupazione della gente di mare, una *mission* di altissima valenza sociale tenuto anche conto che, in determinati contesti territoriali, intere comunità vivono in gran parte del lavoro dei marittimi.

La più nota tra le misure è l'imposta sul tonnellaggio della nave (*tonnage tax*) in alternativa ad un regime agevolato di imposta sul reddito. Il lavoro marittimo è agevolato dalla misura che prevede che la contribuzione sociale e l'assicurazione sugli infortuni del personale a bordo delle navi iscritte al registro internazionale sia posta a carico dello Stato. Il lavoro marittimo è ulteriormente incentivato dal credito di imposta riconosciuto al datore di lavoro pari al prelievo sul reddito alla fonte. Per l'anno in corso, per la *Tonnage Tax* sono stati stanziati 40,5 mln di euro e per il credito d'imposta sul reddito delle persone fisiche per i marittimi imbarcati sulle navi iscritte al registro internazionale 113,8 milioni di euro. Ammonta a circa 365 milioni di euro il costo per lo sgravio del personale di bordo erogato nel 2018. A tali risorse si aggiunge l'incentivo Marebonus (stimabile per la parte destinata agli armatori in 14,7 mln di euro, e cioè il 30% dell'importo stanziato).

L'impatto dell'aiuto alla shipping industry

Dai risultati del rapporto emerge che il sostegno pubblico alla shipping industry viene ampiamente restituito alla collettività anche, e soprattutto, attraverso l'impatto economico e occupazionale che il settore del trasporto marittimo genera su tutta l'economia.

Come emerge dai risultati dell'analisi Input-output, proprio la shipping industry italiana, che è rimasta tale grazie al sostegno dello Stato, è caratterizzata da una forte capacità di attivazione sull'economia grazie ad un coefficiente elevato (pari a 2,97, il che significa che per ogni euro investito in questo settore se ne generano circa il doppio nel complesso dell'economia nazionale).

A fronte, quindi, di una produzione diretta di 12.670 milioni di euro, nel 2019 lo shipping italiano ha generato sull'intera economia un impatto complessivo di 37.630 milioni di euro (dei quali 18,5 mld si devono agli effetti indiretti e 6,4 mld sono riconducibili all'indotto). L'impatto complessivo attivato dalla shipping industry rappresenta circa il 2,1% del PIL italiano. E forte è anche l'attivazione nel campo occupazionale, il settore, infatti, oltre alle 48.800 unità lavorative annue (ULA) direttamente impiegate^[1] riesce ad attivarne altre 129 mila nei comparti collegati.

Sempre in termini di ritorno dell'investimento, lo Stato, se da un lato sostiene dei costi per salvaguardare l'industria nazionale e l'occupazione del trasporto marittimo, dall'altro ottiene ricavi diretti costituiti dal gettito proveniente dal settore: attraverso l'attivazione diretta, indiretta e indotta del sistema economico nazionale il settore del trasporto marittimo, nel 2019, ha generato versamenti nelle casse dello Stato per 326 milioni di euro di imposte per tacere del ruolo di primo piano che la shipping industry gioca nel garantire l'introito di circa 1,5 miliardi di euro costituiti dai dazi sulle merci imbarcate e sbarcate nei porti nazionali.

Ma anche limitandosi al semplice ritorno economico dagli sgravi contributivi garantiti al personale di bordo delle navi che beneficiano dell'aiuto di stato, si può facilmente rilevare un saldo attivo per lo Stato. Si può stimare, infatti, che i 23.639

marittimi imbarcati (dati 2018) diano luogo a una produzione diretta, indiretta e indotta pari a 14,6 miliardi di euro e attivino all'incirca altri 62 mila occupati lungo tutta la filiera dell'economia.

Estensione del regime di aiuto alle navi europee

Partendo da questi presupposti il rapporto analizza anche i prevedibili impatti della estensione del regime di aiuto imposta dalla Commissione europea. Con la sua decisione C (2020) 3667 dell'11 giugno 2020, la Commissione ha infatti approvato, fino alla fine del 2023, la proroga delle misure italiane di sostegno del settore del trasporto marittimo cd. internazionale richiedendo tuttavia una serie di adeguamenti, il più importante dei quali è l'estensione dei benefici a tutte le navi che battono bandiera di un Paese dell'UE o dello Spazio Economico Europeo (SEE).

Una condizione che potrebbe favorire l'aumento dell'occupazione marittima italiana con importanti ricadute positive anche sull'economia nazionale. Si creerebbero, infatti, nuove occasioni di lavoro soprattutto nel mondo delle crociere, settore nel quale il personale italiano – sia quello impegnato nelle attività prettamente marittime a bordo, sia quello dedicato ai servizi accessori assunto da imprese di gestione navale – è molto ricercato dalle compagnie internazionali che gestiscono oltre il 95% della flotta mondiale e che hanno ed avranno sempre di più nelle loro flotte, navi battenti bandiera della Unione o dello Spazio Economico Europeo.

A titolo di esercizio, nel rapporto si è stimato quale sarebbe l'impatto di un incremento del 10% dei marittimi oggi beneficiari dall'aiuto, tenendo conto del costo medio della agevolazione pro capite. A fronte di un costo per lo Stato di circa 36,5 milioni di euro per 2.360 nuovi occupati, vi sarebbe una prevedibile attivazione della produzione nazionale lungo tutta l'economia pari a circa 1,5 miliardi di euro.

Analogamente, gli occupati aggiuntivi attiverrebbero ulteriori circa 6.200 ULA per un totale di circa 8.600 nuovi occupati. Si stimano poi in circa 106,4 milioni di euro i redditi lordi che sarebbero generati nel complesso, con una ricaduta sulla capacità di spesa delle famiglie coinvolte pari a 62,5 milioni di euro, oltre a quanto destinato a risparmio. Il tutto senza considerare l'esistenza di una posizione contributiva attiva a fronte di una inattività lavorativa o di un salario pagato da armatore straniero nell'ambito di un rapporto di lavoro retto da regole contributive nulle o di risibile valore.