



CLAUDIO LENA

ANDREA FORCINA

BLUE ECONOMY
RAPPORTO SULL'ECONOMIA
DEL MARE NEL SUD PONTINO
FORMIA E GAETA



aracne



aracne



ISBN
979-12-218-0090-6

PRIMA EDIZIONE
ROMA 8 LUGLIO 2022

*Al mio mare
Alle storie che sin da bambino mi affascinano
nella speranza che il presente
possa in futuro contribuire
allo sviluppo del Territorio
in cui crescono solide le mie Radici*

Il volume è stato pubblicato grazie alla collaborazione ed al contributo di:

Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale

Prof. Claudio LENA – Fondi di ricerca d'Ateneo



Autorità Portuale del Mar Tirreno Centro Meridionale

Assonautica Italiana

Presidente Dott. Giovanni ACAMPORA



Banca Popolare del Cassinate

Prof. Dott. Vincenzo FORMISANO



Ferone Ambiente S.r.l.

Giovanni FERONE



Consorzio Industriale del Lazio

On.le Francesco DE ANGELIS



Deutsche Finance S.r.l.

Amm.re Unico Dr.ssa Cristina MARRONE

Consorzio di Sviluppo Lazio Meridionale

Dott. Marco delle CESE



Comune di Cassino

Sindaco di Cassino Dott. Enzo SALERA



Consorzio per lo Sviluppo del Sud Pontino

Dott. Salvatore FORTE



Comune di Formia

Sindaco di Formia Dott. Gianluca TADDEO



Camera di Commercio Industria Artigianato Frosinone e Latina

Presidente Dott. Giovanni ACAMPORA



Comune di Gaeta

Sindaco di Gaeta Dott. Cristian Leccese



INDICE

11 *Introduzione*

Parte I

Inquadramento concettuale di blue economy

19 Capitolo I
Definizione di blue economy e normativa dell'unione

33 Capitolo II
Dimensione nazionale di economia del mare

45 Capitolo III
La filiera ittica
3.1. La pesca, 50 — 3.2. L'acquacoltura, 56 — *Focus. La riforma della Policia Comune della Pesca (PCP), il Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca (FEAMP) e le Misure di sostegno alle imprese della Filiera Itticaa, 62*

67 Capitolo VI
L'Industria delle estrazioni marine e l'energia eolica off-shore
4.1. L'estrazione salina in Italia e l'attività petrolifera off-shore, 70 — 3.2. L'energia degli oceani, 75

81 Capitolo V
La filiera della cantieristica e l'industria armatoriale italiana
5.1. La filiera cantieristica europea ed il ruolo della tecnologia marittima, 92

- 99 Capitolo VI
La movimentazioni delle merci e dei passeggeri
Focus. La riforma dei porti del 1994 e l'ulteriore riforma del 2016, 110
- 115 Capitolo VII
Il turismo costiero e marittimo in Europa
7.1. Il turismo costiero e marittimo in Italia. Analisi di settore e possibili soluzioni sostenibili, 124 – 7.2. Il Piano Strategico di Sviluppo del Turismo 2017-2022: Italia Paese per Viaggiatori, 129 – *Focus. Le linee guida Europee per salvare l'industria del Turismo a seguito dell'emergenza coronavirus (COVID-19)*, 138

Parte II

Rapporto sull'economia del mare nel sud pontino

Formia e Gaeta

- 145 Capitolo I
Cenni di Storia e Sviluppo economico del Sud Pontino. Formia e Gaeta
1.1. Formia, 146 – 1.2. La linea ferroviaria Formia–Sparanise, 155 – 1.3. I pontili, 156 – 1.4. Le realtà industriali, 157 – 1.5. La pesca e la cantieristica, 159 – 1.6. Il porto di Formia fra aspirazioni e rinunce, 162 – 1.7. La vocazione turistica, 165 – 1.8. Gaeta, 169 – 1.9. La pesca, 175 – 1.10. La cantieristica e la flotta velica gaetana, 177 – 1.11. I trasporti marittimi, 182 – 1.12. Il turismo balneare, 184 – *Appendice metodologica riferita all'analisi territoriale*, 187
- 189 Capitolo II
Filiera ittica. Pesca di cattura, acquacoltura e attività di commercializzazione del prodotto ittico nel golfo di Gaeta: necessità di ammodernamento e linee guida innovative
- 201 Capitolo III
Filiera cantieristica. La costruzione navale e la nautica da diporto nelle città di Formia e Gaeta. Analisi del comparto, identificazione dei principali problemi e possibili soluzioni

- 219 Capitolo IV
Il turismo del mare
4.1. Turismo sportivo. Analisi di settore e suggerimenti a sostegno degli operatori, 232 – 4.2. Turismo nautico. Il Med Blue Economy e lo Yacht Med Festival: la Fiera Internazionale dell'Economia del Mare, 247 – 4.3. Il turismo balneare. L'Albo Regionale delle concessioni demaniali marittime per finalità turistico, 256
- 275 Capitolo V
Trasporti di merci e di passeggeri
- 301 *Considerazioni finali*
- 307 *Bibliografia*

INTRODUZIONE

«Il mio Paese è curva di terra, ove l'arancio profuma di mare», scrisse in una poesia l'artista e critico d'arte Franco Miele per descrivere Formia, la città che unitamente a quella di Gaeta, si è scelto di analizzare in questo studio.

Ancora oggi, negli agrumeti di cui *Hormiae* è ricca, è possibile riscoprire i resti di un passato imperiale: basta smuovere un po' di terriccio e subito spuntano fuori le dimore dove i ricchi romani bevevano il Cecubo e il Falerno, mentre mangiavano il pesce che arrivava dalle peschiere ancora visibili dalla strada litoranea⁽¹⁾. Anche *Cajeta* era meta di villeggiatura per i ricchi patrizi che tanto ne amavano i bagni, si provi ad esempio a pensare all'inaugurazione di una strada creata con il solo scopo di raggiungerla con semplicità e che oggi conosciamo con il nome di Via Flacca.

La vocazione marinaresca incardinata nelle 2 città può rileggersi nelle opere letterarie, nei legami con le vicende storiche, nei fatti militari, politici e commerciali, e per questo motivo ho cercato di individuare tramite questo elaborato l'effettiva importanza che l'economia del mare ha nelle 2 città rivierasche.

L'economia del mare è un fenomeno complesso, e dagli indefiniti contorni, capace di collegare un variegato reticolato di imprese, enti ed attori della produzione di beni e di servizi e del relativo scambio, purché in ogni fase di questa aggregata filiera sia tangibile il legame con l'elemento mare.

(1) Roberto TORTORA, *Tutta la luce del giorno, Introduzione.*

D'altronde, il nostro è un Paese bagnato dal mare per circa l'80% dei suoi confini, ma lavorare con questa frammentazione dell'economia vuol dire non solo tenere conto delle attività localizzate lungo la costa, ma anche ricostruire il perimetro di ogni filiera, nella quale confluiscono, nel merito della capacità di attivazione tipica delle "attività del mare", tutte le imprese che operano in ambiti territoriali ben più vasti ma che si inseriscono funzionalmente nelle filiere stesse⁽²⁾.

L'elaborazione della sua definizione, che solo in maniera superficiale rende l'idea della dinamicità del tema, entra nel pieno della *blue economy* proprio nel momento in cui viene arricchita dei principi di sostenibilità, innovazione e cooperazione internazionale, nazionale e locale, dapprima evidenziati nella Strategia sulla *Blue Growth* Europea del 2012 — ancora attuali ed in linea con l'Agenda 2030 — e successivamente recepiti dai vari impianti normativi ed amministrativi.

Tuttavia, per comprendere pienamente la multidimensionalità che contraddistingue l'economia del mare, la prima cosa da fare è lo studio dei settori che la compongono, tanto sul piano nazionale che su quello comunitario, e che in questo elaborato è proposto in tutte le pagine della Prima Parte.

Questo lavoro, dopo aver posto l'attenzione sui settori che ad oggi compongono la dinamica struttura della *blue economy*, anche in considerazione del tessuto normativo in cui operano e dei più recenti provvedimenti in materia di prevenzione epidemiologica, si propone l'obiettivo di mostrare come la filiera dell'economia del mare sia parte integrante non solo del continente europeo e del sistema Italia, ma anche del tessuto economico locale delle 2 città del comprensorio, analizzando dettagliatamente in che modo si manifesti in settori dell'economia più ridimensionati, più tradizionali e strettamente tipici di 2 realtà costiere neanche troppo piccole.

Nel primo Capitolo inizia l'inquadramento concettuale di economia del mare e *blue economy*: com'è nata, grazie a quali atti è ad oggi protagonista di convegni ed iniziative ed in che modo possa rappresentare una leva importante per lo sviluppo economico e l'incremento della competitività a livello internazionale.

(2) CCIA Latina, *Quarto rapporto sull'Economia del Mare del Lazio*, 2019, Commissario Straordinario della Camera di Commercio di Latina Mauro Zappia.

Al 31 Dicembre 2019, le imprese iscritte nei Registri delle Imprese delle Camere di Commercio italiane e operanti nell'economia del mare, erano oltre 209 mila, pari al 3,4% del totale delle imprese del Paese, e se si riduce il campo di osservazione ai soli comuni costieri, le quasi 175 mila imprese dell'economia del mare rappresentano il 10% del sistema imprenditoriale⁽³⁾.

Tuttavia, i settori di intervento individuati dalla Commissione Europea del 2012 per un potenziamento sostenibile in termini di blue economy, rendono tenue l'identificazione in essi della struttura produttiva e commerciale italiana, la quale specialità è tangibile nel lustro delle 3 parole "Made in Italy".

Per questo motivo, nel Capitolo 2 viene proposta una prima "territorializzazione" di economia del mare, soprattutto nell'ottica dell'Ente camerale di Latina, ed anche in considerazione del *Bluemed: il libro bianco italiano*, che invece suggerisce l'azione su 5 driver in una tabella di marcia orientata alla ricerca e all'innovazione nel Mediterraneo: l'alimentazione; i trasporti; il turismo; l'energia ed i prodotti chimici e materiali.

L'insieme delle "imprese blu" attive sul suolo nazionale è arrivato a produrre nel 2019 46,7 miliardi di euro di valore aggiunto (pari a circa il 3% dell'economia italiana), e tale cifra ha attivato altri 87,8 miliardi di euro sul resto dell'economia, per un ammontare complessivo di 134,5 miliardi di euro di valore aggiunto prodotto (l'8,5% della produzione dell'intera filiera del mare nell'economia nazionale).

Dal capitolo 3 inizia l'analisi dei settori che compongono detta economia con riferimento al Paese ed all'Unione Europea, in piena sintonia con lo schema ideato dalla Camera di Commercio di Latina:

- la Filiera Ittica, in merito alla pesca di cattura, all'acquacoltura ed alla successiva fase commerciale. Essa influisce per il 7,2% nei 46,7 miliardi prodotti direttamente dall'economia del mare (non a caso l'Italia è il secondo maggior produttore di pescato nel Mediterraneo e nel Mare Nero), e se da un lato esaminare la pesca nel contesto della sostenibilità significa studiare un'attività umana nelle sue diverse prospettive, l'acquacoltura è l'industria che cresce più rapidamente

(3) CCIA Latina, *Quarto rapporto sull'Economia del Mare e del Lazio*, 2019.

- nell'intero settore alimentare, e con un tasso annuo di crescita degli allevamenti intensivi ed estensivi pari al 5,8%, è opportuno ritenere che sarà il maggior attore futuro in termini di approvvigionamento alimentare ittico mondiale;
- l'Industria delle estrazioni marine, l'energia eolica off-shore e l'energia oceanica, in cui ho deciso includere il comparto dell'estrazione salina in Italia, dopo aver tuttavia considerato che l'estrazione di idrocarburi, secondo il *Blue Economy Report*, concorre per il 14% al volume d'affari della blue economy e per il 4% alla sua occupazione, e fermo restando la sua presenza marginale nei confronti dell'eolico off-shore, che invece al concorre al 91% della capacità di energia eolica rinnovabile mondiale. Infine, vi è un importante sezione riguardante l'innovativa energia oceanica, che nelle sue differenti forme include tutte le tecnologie per la raccolta delle energie rinnovabili provenienti dai mari e dagli oceani, e che potrebbe contribuire alla *decarbonizzazione* dell'economia europea;
 - la Filiera della Cantieristica, senza dubbio la principale manifestazione di industria nell'economia del mare, la quale ingloba tutte le imprese coinvolte nella progettazione, costruzione, manutenzione e smantellamento di tutti i tipi di navi e relative strutture marittime, inclusa per intero la catena di produzione dei sistemi e delle attrezzature per le attività in mare. La produzione di mega-yacht e di natanti da diporto è ad oggi un'eccellenza italiana, fiore all'occhiello della filosofia Made in Italy e che, seppur non considerando la sopravvenuta emergenza epidemiologica, ha, — nonostante le crisi passate che hanno flagellato il settore — raggiunto nel 2018 i 3,44 miliardi di euro di fatturato in Italia, con un tasso di crescita del 18,6 % rispetto al 2015. Tutto ciò anche grazie al primato che occupa *Fincantieri*, leader assoluto nella produzione mondiale di navi da crociera, con 230 anni di storia, 7000 grandi navi costruite e 20 cantieri localizzati in 4 continenti;
 - la Movimentazione delle merci e dei passeggeri, che comprende le spedizioni marittime, le attrezzature, i porti e la logistica, e che sta vivendo una rivoluzione significativa generata dall'impressionante aumento della capacità della flotta mondiale, dalla rapida crescita di alcune nuove tecnologie e da una visione integrata di sistemi di trasporto e relative infrastrutture;

– il Turismo costiero e marittimo, il settore tra i tutti più ampio e variegato, ed in cui è doveroso includere i servizi di alloggio e ristorazione, tutte le iniziative turistiche e culturali e gli impianti del turismo sportivo, nautico e crocieristico, oltre che balneare. Nel 2017 il turismo costiero ha rappresentato per l'Unione il 54% dei posti di lavoro, il 36% di valore aggiunto prodotto ed il 32% dei profitti nella blue economy, mentre in Italia esso è quello che più degli altri contribuisce all'economia del mare con il 30,9% del valore aggiunto prodotto e 337,4 mila posizioni lavorative.

A riguardo del settore ittico, logistico e turistico sono stati inoltre inseriti degli ambiziosi Focus informativi, che trattano: la riforma della Politica Comune della Pesca ed il Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca — soprattutto in considerazione delle misure di sostegno alle imprese della filiera ittica sull'emergenza coronavirus; la riforma dei porti del 1994 e l'ulteriore riforma del 2016 e le linee guida Europee per salvare l'industria del Turismo a seguito dell'emergenza epidemiologica.

La seconda parte dell'elaborato, che inizia con il Capitolo 8, ha avuto come principale obiettivo quello di capire quanto realmente l'economia del mare sia presente nel Sud Pontino, nello specifico nelle città di Formia e Gaeta, ed in che modo essa potrebbe essere maggiormente stimolata e potenziata, in ogni settore che va a comporla.

Dopo aver lavorato sui più importanti cenni storici che hanno riguardato lo sviluppo archeologico ed economico delle 2 città, presenti nel suddetto capitolo, si è scelto di toccare con mano il fenomeno dell'economia del mare in 2 realtà che hanno incardinata la vocazione e la cultura marinaresca sin dai primi secoli.

Per l'approccio a tale lavoro si è scelto innanzitutto di operare un'ulteriore cernita territoriale dei settori "blu", limitandosi a quelli del comparto ittico, del comparto cantieristico, del settore del turismo costiero e marittimo e del settore dei trasporti di merci e passeggeri, spiegando dettagliatamente nell'appendice metodologica a pagina 157 la strategia attuata.

Successivamente, per ogni settore, sono stati contattati i principali imprenditori della zona nel caso del Comparto Ittico e Cantieristico e con le Amministrazioni Comunali per quanto riguarda la parte relativa al turismo. Nell'ambito di quest'ultimo, si è scelto di effettuare un'ulteriore suddivisione

in: turismo sportivo, turismo nautico, turismo balneare e turismo crocieristico, questo affrontato nell'ultimo capitolo, il dodicesimo, e per la quale stesura è stato di vitale importanza recarsi presso l'ufficio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale di Gaeta.

«L'economia del mare è in grande crescita e sta facendo registrare incrementi più alti della media di altri settori producendo valore per l'Italia e ricadute occupazionali significative anche grazie al rilancio del turismo di costa»⁽⁴⁾.

Soprattutto oggi, però, emergono nuove criticità e gli scenari che si presentano sono caratterizzati da una notevole incertezza.

Figura 1.



(4) Direttore dell'Azienda Speciale per l'Economia del Mare Erasmo di Russo.

PARTE I

INQUADRAMENTO CONCETTUALE DI BLUE ECONOMY

Figura 2.



Figura 3.



Figura 4.



Figura 5.



CAPITOLO I

DEFINIZIONE DI BLUE ECONOMY E NORMATIVA DELL'UNIONE

Alla base della vita vi è l'acqua, il cui miracolo è fatto da due atomi di idrogeno ed uno di ossigeno.

Non a caso, H₂O è la sola formula chimica che chiunque conosce a memoria, e non c'è nulla che sia più globale dell'acqua.

La stilla che evapora dal Mar Mediterraneo e cade come goccia di pioggia nel Mar Baltico aiuta a comprendere come l'acqua sia la più usata delle risorse disponibili, riprodotta in un ciclo idrico eterno dal *pianeta blu*⁽¹⁾, che ne dispone per una quantità che supera abbondantemente il miliardo di chilometri cubici e che trova la sua massima espansione nei mari e negli oceani, ai quali appartiene per il 97%.

In millenni di storia, i primi uomini hanno visto nel mare la possibilità di reperire cibo, e con il passare dei secoli è stato possibile ideare e perfezionare innumerevoli modi di attingere a quel coacervo di risorse che risulta aver contribuito, più di tutti gli altri elementi, alla nostra evoluzione. Spazio da conquistare e risorsa inesauribile, sempre l'uomo ha accettato la grande sfida insita nel mare, spinto dalla consapevolezza delle potenzialità che in questo modo sarebbe riuscito ad acquisire, e dall'indole che tutt'oggi gli intima di andare oltre.

Pesca, acquacoltura, commercio e costruzione di imbarcazioni rappresentano solo alcune delle svariate attività che, seppur con ataviche radici,

(1) E. D'ANGELIS, A. IRACE, *Come riparare l'Italia: rilanciare l'economia e salvare il territorio con la Blue Economy*, p. 30.

compongono la variegata ossatura del sistema economico che oggi si sviluppa intorno all'elemento mare. Sarebbe incauto non rendere un po' del merito al mare ed alle migliaia di chilometri di costa per lo sviluppo cui è andato incontro il continente europeo, articolatosi in secoli di floride attività, ingegnose scoperte, conquiste e conoscenza di nuove culture.

Ciò vale tanto di più se si pensa all'Italia, un Paese bagnato dal mare per l'80% dei suoi confini e che sorge al centro geometrico del *Mare Nostrum*, il Mediterraneo, che in questo momento ricopre un ruolo strategico in continuo consolidamento, concentrando il 20% dello *shipping*⁽²⁾ globale⁽³⁾.

L'economia del mare e la sua capacità di creare valore aggiunto a livello extrasettoriale rappresentano una delle più importanti leve per lo sviluppo economico e per l'incremento della competitività a livello internazionale.

L'indicazione "Made in Italy", da sempre sconfinato sinonimo di qualità ed affidabilità, unita alla capacità di attivazione che le imprese del comparto marino e marittimo possiedono nei confronti di tutte le altre, fornisce al nostro sistema economico un vettore di sviluppo che punta al sostentamento delle realtà locali tanto quanto alla crescente affermazione dell'export sui mercati internazionali.

Con il termine *Economia del mare*, consapevoli di dover definire un fenomeno complesso e dai contorni indefiniti, che penetra tra le diverse maglie del sistema economico e produttivo⁽⁴⁾, si suole indicare un articolato cluster di imprese accomunate dall'uso delle risorse marine come input, ed il quale sviluppo risulta legato indissolubilmente all'elemento mare, fatta inclusione per tutte le altre attività che si muovono nei settori della produzione di beni o della fornitura di servizi connessi direttamente od indirettamente alle precedenti.

L'elaborazione di tale definizione, che solo superficialmente riesce a fornire un'idea sull'ampia dinamicità del tema, trova giustificazione della sua

(2) Il termine indica in genere il trasporto marittimo, ma anche una spedizione o un carico spostati con l'utilizzo di una nave. La parola deriva dal verbo inglese *to ship*, che significa appunto "spedire" (via nave), ma viene usato ormai correntemente nella lingua italiana. Appartengono al mondo dello shipping gli armatori, gli agenti marittimi, gli spedizionieri, i terminalisti, le compagnie di navigazione, le società di brokeraggio e tutti quanti, a diverso titolo, lavorano nel settore.

(3) *The Sixth Maritime Economy Report*, SRM, p. 16.

(4) *CCIA Latina, Quarto rapporto sull'Economia del Mare e del Lazio*, 2019, p. 5.