SACE



FOCUS ON

Blue Economy

Executive Summary

La Blue Economy è una leva strategica per la competitività, la sicurezza e la crescita dell'Italia. Riunisce porti e logistica, cantieristica e nautica, energia, pesca e turismo, tecnologie digitali e subacquee, ricerca e servizi avanzati. In Europa genera €263 miliardi di valore aggiunto e 4,88 milioni di posti di lavoro; in Italia occupa oltre 115mila persone e realizza circa €10 miliardi di valore aggiunto. I suoi effetti si estendono a tutta l'economia: ogni euro prodotto ne attiva altri €1,8. Il mare è quindi una vera infrastruttura economica, che collega filiere, territori e mercati internazionali.

Il suo valore è ancora più evidente nell'attuale scenario geopolitico. Il trasporto marittimo sostiene il 25% del commercio estero italiano in valore e il 49% in quantità, mentre i porti sono snodi essenziali dei corridoi europei e dei collegamenti tra Europa, Medio Oriente e Asia. Per trasformare la posizione dell'Italia nel Mediterraneo in un vantaggio competitivo servono porti più efficienti e interconnessi, processi digitali, infrastrutture fisiche e digitali sicure e un migliore coordinamento tra operatori pubblici e privati. Occorre inoltre affrontare la transizione energetica, la fragilità delle catene globali e la protezione di rotte, cavi e infrastrutture sottomarine.

Per cogliere queste opportunità, le imprese devono investire, innovare e crescere sui mercati esteri. Servono risorse per ammodernare porti e cantieri, digitalizzare i processi, aumentare sostenibilità e resilienza e finanziare il capitale circolante delle commesse pluriennali, nelle quali l'acquisto di materiali e i costi di produzione precedono spesso gli incassi. Automazione portuale, navigazione autonoma, intelligenza artificiale, robotica e sensoristica subacquea stanno cambiando i modelli operativi e aprendo nuovi mercati. L'Italia può contare su competenze lungo l'intera catena del valore underwater: 189 imprese, 63 mila addetti, €30,5 miliardi di fatturato e €7,3 miliardi di valore aggiunto. Grandi operatori, PMI specializzate e fornitori del Made in Italy possono così proteggere infrastrutture critiche, sviluppare soluzioni dual use e intercettare la domanda internazionale.

In questo quadro, SACE può sostenere la crescita dell'intera filiera. Blue Economy e cantieristica sono tra le priorità del Piano SACE50, che lega due direttrici complementari: export, internazionalizzazione e rafforzamento delle filiere; investimenti strategici in Italia per accrescere capacità produttiva, innovazione e sostenibilità. SACE accompagna così le imprese lungo il ciclo industriale con un'offerta integrata: garanzie finanziarie per investimenti e capitale circolante; coperture dei rischi commerciali e politici; cauzioni e garanzie contrattuali per gare e commesse; advisory e business matching per entrare in nuovi mercati e incontrare controparti estere. Reverse factoring e Piattaforma Italia possono inoltre trasferire i benefici dei grandi progetti lungo la catena di fornitura, rafforzando capofiliera, PMI e territori.

La sfida è trasformare gli asset marittimi italiani in industria, innovazione ed export. Investire nella Blue Economy significa rendere più sicuri gli approvvigionamenti e le infrastrutture, accelerare le transizioni digitale ed energetica, rafforzare il ruolo dell'Italia nelle rotte globali e creare nuove opportunità per le imprese. Con un approccio di filiera, SACE può contribuire a realizzare questo potenziale, aiutando le aziende a investire in Italia, competere nel mondo e distribuire il valore dei grandi progetti del mare lungo tutto l'ecosistema produttivo.

Blue Economy una frontiera (ancora parzialmente) da esplorare

L'**Economia Blu** non ha una definizione univoca: **comprende un'ampia gamma di attività costiere, marine e oceaniche, caratterizzate da benefici socio-economici e impatti ambientali complessi**. Si tratta di settori articolati, in alcuni casi emergenti, in altri con disponibilità limitata di dati, in generale con scarsa standardizzazione nella raccolta informativa. In ragione di ciò esistono stime, spesso molto diverse tra loro, del valore complessivo – diretto, indiretto e indotto – di questa grande filiera.

La **Commissione europea** suddivide le attività legate alla **Blue Economy in due gruppi** (Fig. 1):

- **Attività basate sul mare**, incluse quelle svolte nell'oceano e nelle aree costiere. Sono quindi compresi pesca di cattura e acquacoltura (c.d. risorse biologiche marine), produzione offshore di petrolio, gas (c.d. risorse marine non biologiche), energia eolica offshore ed energia oceanica, desalinizzazione, navigazione e trasporto marittimo, turismo marino e costiero.
- **Attività legate al settore marino**, inclusi l'utilizzo e/o la produzione di beni e servizi per attività marittime. In tal senso sono incluse: lavorazione dei frutti di mare, biotecnologia marina, costruzione e riparazione navale, attività portuali, comunicazione, uso di apparecchiature, assicurazione e sorveglianza marittime. Ne fanno parte anche educazione e ricerca marina e quei segmenti del settore pubblico direttamente legati alla gestione costiera e oceanica, come la difesa nazionale, la guardia costiera e la protezione ambientale marina[1].

Figura 1 – I comparti della Blue Economy



Nota: l'immagine è stata realizzata con l'intelligenza artificiale

Secondo le stime più recenti il **valore aggiunto della Blue Economy in Europa ha raggiunto i €263 miliardi, con 4,88 milioni di occupati**[2]. Tale risultato è stato reso possibile dall'elevato dinamismo settoriale: 150 grandi cantieri navali (di cui circa un quarto per rimorchiatori e draghe) e 101 nuovi ordini, con ricavi stimati per il solo settore della difesa navale pari a €37,9 miliardi (24% di tutti i ricavi della difesa europea) e in crescita del 17,7% sull'anno precedente; così come 3,4 miliardi di tonnellate trasportate e 386 milioni di passeggeri (esclusi quelli in crociera); o ancora, 114 deal chiusi negli ultimi cinque anni per un controvalore di oltre €400 milioni nella biotecnologia blu (in crescita rispetto ai €90 milioni del periodo 2000-2018).

* Il documento è stato scritto da Marina Benedetti con le informazioni disponibili al 30 settembre 2026. Per maggiori informazioni inviare una mail a esc@sace.it

[1] L'oceano, inoltre, svolge la funzione di habitat marino vitale e serbatoio naturale di carbonio ed è fondamentale nella protezione costiera, nel riciclo e nello stoccaggio dei rifiuti, e nella regolamentazione del clima e della biodiversità

[2] Commissione europea, *The EU Blue economy report 2025*, maggio 2026. I dati più aggiornati sono riferiti al 2023, diversamente sono del 2022. La metodologia usata per la classificazione si basa sui dati Eurostat NACE a 4 digit e stima un proporzionamento delle attività che non sono integralmente marine attraverso altre fonti (ad esempio PRODCOM per componentistica e manifattura, WindEurope per eolico offshore, Rystad per quota offshore di petrolio e gas DCF/JRC per pesca e acquacoltura, etc.). Tale metodo di analisi si fonda su un approccio per settore economico e non per catene del valore.

Germania, Spagna, Francia e Italia realizzano il maggior apporto ai settori della Blue Economy europea, con un contributo complessivo pari rispettivamente **al 52% del valore aggiunto e al 60% dell'occupazione** (Fig. 2A). Il primato della **Germania** in termini economici è imputabile ai trasporti marittimi (seppure in forte riduzione) e, in seconda battuta, alle attività portuali; il porto di Amburgo è il terzo porto europeo in termini di peso lordo delle merci movimentate, mentre la Hapag-Lloyd con le sue 300 navi e 12 milioni di TEU[3] è la decima compagnia al mondo per dimensioni della flotta. In **Francia** a trainare la Blue Economy sono il turismo costiero e la cantieristica navale; quest'ultima in particolare vede Parigi con il maggior tasso d'impiego settoriale d'Europa, e la terza nei trasporti marittimi, grazie ai grandi cantieri navali e alle compagnie di container. Ulteriore impulso all'economia blu arriverà dalla nuova Strategia per il mare e il litorale 2024-2030 pubblicata recentemente dal governo d'oltralpe. Il maggior contributo al valore aggiunto "blu" europeo mediante turismo costiero arriva dalla **Spagna**, dove il settore pesa per il 68% del valore aggiunto e il 72% dell'occupazione nella Blue Economy iberica; il secondo settore per importanza domestica sono le risorse biologiche marine, mentre per quelle non biologiche Madrid è leader europeo nel sottosettore della desalinizzazione, per cui è responsabile di circa tre quarti della capacità totale di desalinizzazione attiva e di circa tre quarti della relativa occupazione. La **Grecia** è un caso significativo: pur garantendo solamente il 4% del valore aggiunto europeo, rappresenta il secondo Stato membro per "occupazione blu" (12,4%), dopo la Spagna, frutto soprattutto delle attività di turismo costiero; incidenze che crescono se rapportate alle economie domestiche, dove Atene riporta il maggior contributo per numero di impiegati, 13,7% e il terzo per valore aggiunto, 5,4% (Fig. 2B).

Figura 2A – Contributo nazionale alla Blue Economy della UE *(%; UE27=100%)*

RANKING	PAESE	VALORE AGGIUNTO	OCCUPATI
1	Germania	22	10
2	Spagna	15	20
3	**Italia**	12	11,5
4	Francia	11	11
5	Paesi Bassi	9	3

Figura 2B – Dimensioni relative della Blue Economy nelle rispettive economie nazionali *(%)*

RANKING	PAESE	VALORE AGGIUNTO	OCCUPAZIONE
1	Croazia	7,3	8,8
2	Cipro	7,1	12,3
3	Grecia	5,4	13,7
4	Malta	4,5	6,1
5	Danimarca	4,5	4,1
...	...	...	...
15	**Italia**	1,6	2,4

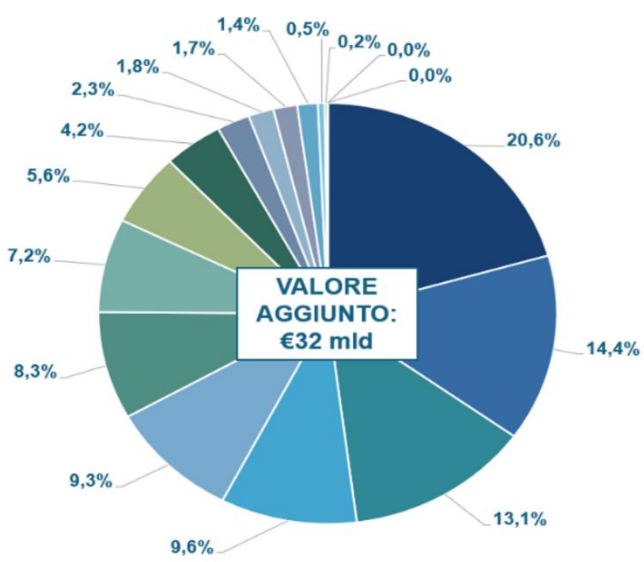
Fonte: Commissione europea, The EU Blue economy report 2025.

La filiera italiana dell'Economia Blu, secondo i dati della Commissione europea, **impiega direttamente più di 587mila persone e genera circa €32 miliardi di valore aggiunto** (Fig. 3)[4]. Il **maggior comparto** che compone la filiera è il **turismo costiero**, un settore particolarmente vulnerabile a shock come quello della pandemia e agli effetti a lungo termine causati dal cambiamento climatico. Il settore contribuisce a quasi il

[3] Seadex, Top trasportatori marittimi in Europa — classifica flotta, agosto 2026.
La flotta di Hapag-Lloyd salirà a circa 450 navi grazie all'acquisizione in corso d'anno dell'israeliana ZIM.
TEU = Twenty-foot Equivalent Unit; è l'unità di misura standard utilizzata nel trasporto navale per calcolare la capacità di carico delle navi portacontainer e il volume movimentato dai porti; corrisponde alle dimensioni di un container marittimo standard lungo 20 piedi (circa 6 metri).

[4] NOTA METODOLOGICA — Le divergenze tra i dati della Commissione europea e quelli del MIMIT sono riconducibili alle differenze nei perimetri di riferimento, che non includono gli stessi codici di attività economica ATECO (NACE). Tali differenze possono verosimilmente comportare anche diverse quote di afferenza delle attività ai singoli settori e comparti della filiera, incidendo sugli ammontari di fatturato, valore aggiunto, occupati, imprese ed export a essi attribuiti. A titolo esemplificativo, il turismo costiero è incluso nel perimetro della Commissione europea, mentre nel MIMIT è ricompreso nella filiera Turismo e non nella filiera Economia blu e cantieristica. Il confronto tra le due fonti deve pertanto tenere conto sia della diversa selezione dei codici sia delle possibili differenze nelle quote di attribuzione, che limitano la diretta comparabilità dei dati. Il perimetro è altresì differente rispetto a quello considerato dal Centro Studi Tagliacarne e ripreso anche nel Focus ON SACE "Economia blu e Nautica" di settembre 2026. Per ulteriori informazioni sulla metodologia applicata si rimanda alla pagina web della Commissione METHODOLOGY FOR THE ESTIMATION OF THE BLUE ECONOMY SECTORS' DATA - EU Blue Economy Observatory, al Box 1 del Libro Bianco del MIMIT e la Nota Metodologica del XIV Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare 2026 dell'Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare Ossermare, Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne, Unioncamere, Camera di commercio Frosinone Latina di luglio 2026.

Figura 3 – La Blue Economy italiana nei dei dati della Commissione europea
(2023; valore aggiunto; € milioni)



Servizi di alloggio e ristorazione	6.568	20,6%
Distribuzione dei prodotti ittici	4.586	14,4%
Cantieristica navale	4.175	13,1%
Trasporto merci	3.074	9,6%
Altre spese	2.958	9,3%
Trasporto passeggeri	2.639	8,3%
Infrastrutture portuali e opere marittime	2.299	7,2%
Trasporti	1.784	5,6%
Servizi per il trasporto	1.336	4,2%
Produzione primaria	744	2,3%
Movimentazione merci e magazzinaggio	571	1,8%
Trasformazione dei prodotti ittici	537	1,7%
Petrolio e gas	462	1,4%
Attrezzature e macchinari	154	0,5%
Dissalazione	56	0,2%
Altri minerali	9	0,0%
Energia eolica offshore	-	0,0%

Fonte: elaborazioni SACE su dati EU Blue Economy Observatory basato su Eurostat ed EU Data Collection Framework.

35,4% del valore aggiunto della Blue Economy italiana e al 45,4% della forza lavoro (266mila occupati)[5]. Seguono il **settore dei trasporti marittimi** (22% del valore aggiunto), quello delle **risorse biologiche marine** (18%) e della **costruzione e riparazione navale**, che rappresenta il 13,5% del valore aggiunto nazionale dell'Economia Blu.



La strategicità del settore dei trasporti marittimi è particolarmente rilevante, come dimostrato anche dal contesto attuale di tensioni geopolitiche e restringimenti alla navigazione, in particolare negli stretti di Hormuz e di Bab el-Mandeb. I **porti** svolgono un ruolo chiave e di **perno tra il traffico marittimo e quello terrestre**, pertanto temi come intermodalità, connessioni ferroviarie, efficienza degli scali determineranno sempre più la competitività di ogni Paese.

Nell'area Euro-Mediterraneo passa oltre il 30% del commercio mondiale per un controvalore di circa $7.600 miliardi, mentre i suoi principali porti container hanno movimentato oltre 72 milioni di TEU (+5,9% rispetto al 2024), di cui 3,2 milioni nell'intra-mediterraneo[6]. **I porti sono diventati ormai da tempo cluster logistici** svolgendo un ruolo fondamentale sia nelle infrastrutture puntuali quali porti, interporti, aeroporti e nodi urbani, sia nelle infrastrutture lineari come ferrovie, strade e fiumi[7]. L'infrastruttura portuale italiana è presente in molti dei progetti che riguardano l'Europa: dal **Corridoio Mediterraneo** (principale asse est-ovest della rete TEN-T a sud delle Alpi che parte dalla Spagna, passa per l'Italia, la Croazia, la Slovenia e la Romania, per giungere in Ucraina)[8], al **Corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo**, passando per quello **Baltico-Adriatico** e quello **Scandinavo Mediterraneo**, fino ad arrivare al **Corridoio IMEC** (India-Middle East-Europe Economic

[5] Le attività tipicamente svolte dai turisti attribuite alle aree costiere sono: alloggio (notti trascorse in alloggi turistici nelle aree costiere), trasporti (proporzione marittima dei viaggi passeggeri via mare, su strada, su ferrovia e aereo) e altre spese (ad esempio, servizi di ristorazione e bevande, beni culturali e ricreativi, acquisto di attrezzature e abbigliamento per sport acquatici, ecc.).

[6] SRM Intesa Sanpaolo, *Italian Maritime Economy - 13° Rapporto annuale*, luglio 2026.

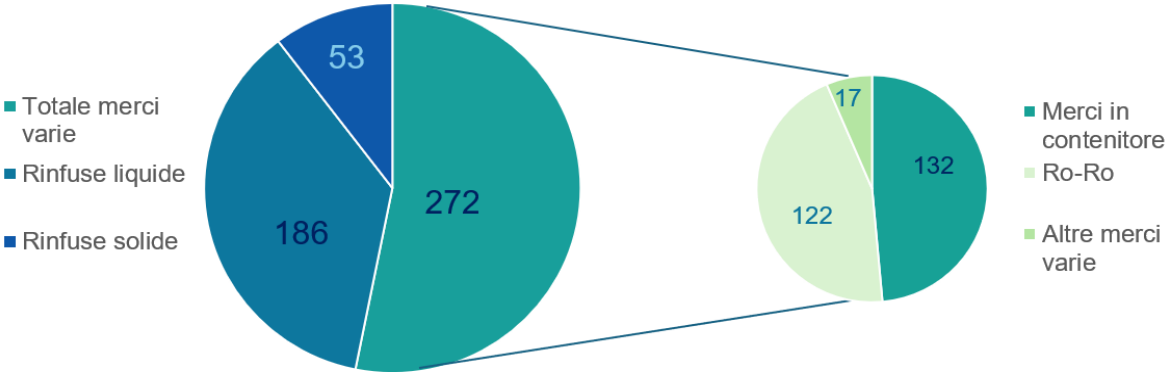
[7] Conte, Fabbi, Moretti, Olmi, Paladino e Rossi, *I porti italiani nel contesto europeo, Sfide e opportunità*, Manageritalia, settembre 2024.

[8] Collega i porti spagnoli di Algeciras, Cartagena, Valencia, Castellón, Tarragona e Barcellona con Madrid e si snoda lungo la costa mediterranea attraverso la Francia meridionale (Marsiglia e Nizza) fino a Genova e La Spezia in Italia. Da Marsiglia si estende verso Lione, attraversando le Alpi e l'Italia settentrionale, passando per Torino, Milano, Verona, Bologna, Padova, Venezia e Trieste. Collega inoltre Lubiana e, tramite una diramazione in Croazia (Rijeka, Zagabria), Budapest e Leopoli in Ucraina.

Corridor) che collegherà l'India alla Penisola Arabica e all'Europa con un potenziale commerciale per l'Unione europea di circa €170 miliardi[9]. Il Corridoio riveste una crescente rilevanza strategica per la UE e per l'Italia, che lo considerano uno strumento chiave per rafforzare la connettività commerciale, energetica e digitale tra Europa, Mediterraneo e Indo-Pacifico. Per Bruxelles il progetto rientra tra le iniziative prioritarie della strategia Global Gateway[10], mentre il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale (MAECI) lo identifica come una piattaforma strategica per l'espansione degli scambi e della cooperazione economica tra tre delle aree più dinamiche del mondo.

Il 25% del commercio estero italiano in valore – e il 49% in quantità – **è realizzato mediante trasporto marittimo con una movimentazione di 511 milioni di tonnellate di merci, in crescita del 3,5%** rispetto all'anno precedente (Fig. 4): le rinfuse liquide – per lo più petrolio e suoi derivati e gas naturale, e, in misura residuale, altri prodotti chimici liquidi tra cui acido solforico, ammoniaca, metanolo e solventi, così come prodotti alimentari tra cui olio di palma e altri – sono la principale categoria movimentata, seguite dalle merci in contenitori Ro-Ro, ossia quelle merci trasportate via mare tramite traghetti su cui i veicoli gommati (camion, rimorchi e auto) salgono e scendono autonomamente attraverso rampe.

Figura 4 – Movimentazioni portuali italiane *(2025, milioni di tonnellate)*



Fonte: Autorità di Sistema portuale.

Trieste è il primo porto per quantità movimentata (60 milioni di tonnellate), seguito da **Gioia Tauro** – specializzato nelle attività di transhipment – **e Genova** con 54 e 47 milioni. Se si guarda al **traffico container, il primato va a Gioia Tauro**, con 4,5 milioni di TEU, quasi il doppio di Genova (2,4), ma ben lontano dal principale porto container del Mediterrano, Tanger Med, che nel 2025 ha movimentato 11,1 milioni di TEU, in crescita del 18,8%. Con riferimento al traffico passeggeri è lo Stretto di Messina a registrare il **maggior numero di viaggiatori con Messina-Tremestieri e Villa San Giovanni** che hanno visto passare dai due porti, rispettivamente, oltre 12 e 10 milioni di viaggiatori, quasi interamente locali; segue **Napoli** con oltre 9 milioni di viaggiatori, di cui 1,8 passeggeri di crociere. E proprio i crocieristi sono i maggiori passaggi registrati dal porto di **Civitavecchia** (3,6 milioni sui 5,1 totali).

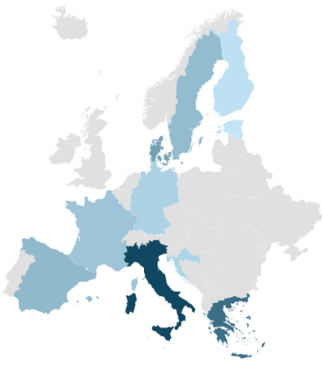
La costa italiana si estende su **9.136 km,** che rappresentano **l'8,75% del totale della costa europea. Con 16 Autorità di Sistema Portuale** (AdSP) che **coordinano 62 porti** di rilievo nazionale, **l'Italia ha un sistema portuale frammentato**, in contrasto con quanto succede nel Nord Europa dove i porti sono più concentrati permettendo loro di gestire volumi di traffico superiori (Fig. 5): l'Italia vede il suo primo porto – Trieste – dodicesimo nel ranking europeo per merci movimentate, mentre a livello di passeggeri è prima davanti alla Grecia, in virtù del forte turismo che caratterizza le isole elleniche.

[9] Vd nota 3, SRM.

[10] Commissione europea, *Global Gateway Forum: Accelerating digital transformation through IMEC: EU-Africa-India Digital Corridor*, ottobre 2025 e MAECI, Corridoio economico India-Medio Oriente-Europa (IMEC).

Figura 5 – Principali porti europei per movimentazioni portuali *(2025, milioni di tonn. e n. passeggeri)*

PORTO	2024	2025	VAR %
Rotterdam	397.323	390.169	-1,8%
Anversa-Bruges	244.246	234.031	-4,2%
Amburgo	96.984	99.844	2,9%
Amsterdam	78.756	78.493	-0,3%
Algeciras	81.549	78.207	-4,1%
HAROPA (Le Havre and Rouen)	76.738	78.115	1,8%
Danzica	71.040	75.383	6,1%
Bergen	66.843	69.226	3,6%
Marsiglia	65.997	68.940	4,5%
Valencia	64.494	63.421	-1,7%
Barcellona	55.510	55.860	0,6%
Trieste	53.504	53.486	0,0%



Paese	Peso %	Var %
Italia	**20,3%**	**3,3%**
Grecia	16,5%	0,3%
Danimarca	11,8%	1,6%
Spagna	9,5%	3,4%
Svezia	9,2%	-1,0%
Francia	8,4%	-0,2%
Germania	7,1%	0,0%
Croazia	6,9%	-0,4%
Finlandia	5,7%	2,0%
Estonia	5,3%	0,8%

Fonte: Eurostat.
Note: i valori sono resi omogenei a livello da Eurostat; pertanto, il dato italiano è diverso dai dati ufficiali AdSP. Il totale merci movimentate dalla UE27 è pari a 3.337 milioni di tonnellate.
Il peso dei passeggeri è calcolato sul totale UE27 che è pari a 247 milioni.

La World Bank misura **l'efficienza dei porti mondiali** calcolando il lasso di tempo che intercorre tra lo scarico di un container a pieno carico dalla nave nel porto di arrivo (porto di ingresso) e l'uscita del container dall'area portuale su gomma o su rotaia[11]. Il **tempo medio di permanenza dei container a livello mondiale è di 5,2 giorni**, con valori minimi attorno all'uno, come per Singapore (1,1), svariati Paesi con traffico intenso in valori attorno al 3, tra cui Germania, India e Paesi Bassi, Stati Uniti, Belgio, e Francia, e altrtri attorno al 4, tra cui Cina, **Italia** e Spagna; spiccano sopra la media Argentina, Marocco, Messico (tutti e tre tra i 6 e i 7 giorni) ed Egitto (10,9). **L'efficienza è inoltre calcolata anche mediante il Container Port Performance Index (CPPI)[12]**, sempre della Banca Mondiale che oltre a tener conto del tempo trascorso dalle navi in porto le relaziona al numero di container movimentati durante lo scalo. Nei primi 20 porti mondiali per valore di CPPI per l'Europa è presente solo la Spagna con Algericas (12°), mentre il podio è appannaggio della Cina con Fuzhou e Dalian e dell'Oman con Salalah. Tuttavia, **l'Italia è presente nella classifica dei 20 porti che hanno migliorato la propria performance nel 2025 a confronto con il 2020 con il porto di Savona-Vado**, che raggiunge la 51° posizione tra tutti i porti, posizione non lontana, se confermato anche dai dati in aggiornamento, per Gioia Tauro[13]; segue Salerno 120°, mentre per tutti gli altri porti italiani la posizione supera la duecentesima.

Per poter migliorare l'efficienza dei porti è necessario non solo minimizzare l'assorbimento del tempo, ossia ridurre il tempo aggiuntivo che le navi trascorrono in porto oltre il requisito operativo di base che può derivare da code, attesa e tempo di ormeggio inattivo, nonché dalla capacità del porto di affrontare schemi di arrivo volatili e recuperare rapidamente da interruzioni che sono sempre più frequenti e spesso determinate da fattori esterni. I porti devono **garantire adeguato accesso nautico, capacità sufficiente di ormeggio e operazioni di cantiere ben integrate con routine di coordinamento stabili**, così da limitare i tempi di attesa improduttivi. È altresì importante che vi sia un **pieno coordinamento tra autorità pubbliche, operatori terminali e fornitori di servizi**, così come una **governance efficace** che si riflette in quadri normativi chiari, accordi di concessione trasparenti e condivisione efficace dei dati. Non da ultimo, fattore abilitante e

[11] World Bank, Container import dwell time, mediana, dati aggiornati al 2024.

[12] World Bank e S&P Global, *The Container Port Performance Index 2020 to 2024, Trends and lessons learned*, settembre 2025. Punteggi positivi per l'indice CPPI significano una performance superiore alla media mondiale, specularmente punteggi negativi comportano una performance inferiore.

[13] Il dato 2025 non è disponibile, tuttavia i valori per il 2024, così come per il 2020, si attestavano a 64; è pertanto presumibile un simil valore anche per il 2025.

imprescindibile è la **digitalizzazione**: da un lato, infatti, la capacità di condividere informazioni affidabili e tempestive sugli arrivi delle navi, lo stato degli ormeggi, le condizioni in cantiere e i flussi terrestri migliorano la prevedibilità e riducono l'amplificazione degli shock; dall'altro grazie a una migliore pianificazione aiuta i porti a passare da operazioni reattive a proattive, aspetto fondamentale nella gestione di modelli di arrivo volatili. Inoltre, l'**automazione** garantisce un aumento di produttività laddove la geografia delle coste italiane e la scarsa disponibilità di spazi disponibili limitano l'ampliamento fisico dei porti. Per crescere in tutti questi aspetti sono necessari importanti investimenti che non tutte le società sono in grado di affrontare. A solo titolo di esempio, SACE ha supportato **R.C.M. Costruzioni** nell'ampliamento e nella riqualificazione dei porti di Napoli e Salerno, con la garanzia di un Advance Payment Bond, consentendo all'impresa di ottenere l'anticipazione contrattuale necessaria all'avvio di lavori. SACE ha inoltre garantito un finanziamento destinato al piano di investimenti di **Salerno Container Terminal**, sostenendo lo sviluppo di un'infrastruttura strategica per i collegamenti delle produzioni del Centro-Sud con i mercati internazionali.

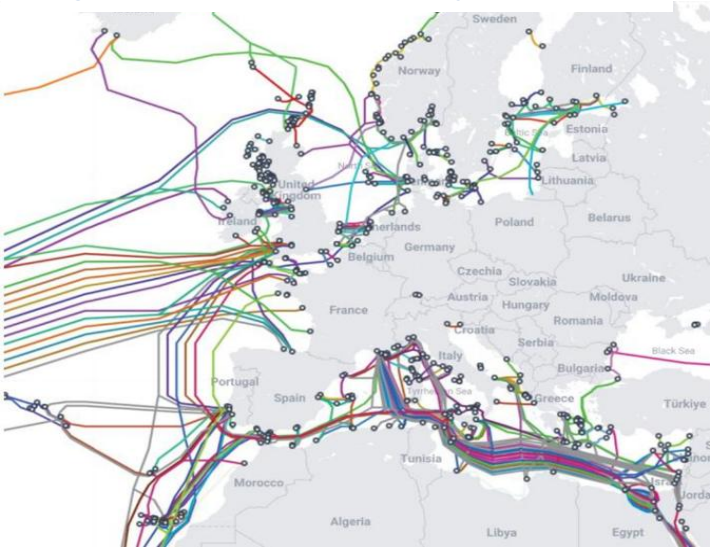
Pur non coinvolti direttamente dal **PNRR italiano**, il Piano ha destinato **investimenti finalizzati alla digitalizzazione** per modernizzare la gestione logistica degli scali portuali (con l'istituzione di una piattaforma nazionale della rete di porti e interporti, per la gestione integrata e digitale dei dati di traffico passeggeri e merci delle singole AdSP), **alla sostenibilità ambientale e all'intermodalità e logistica integrata**.



Non va sottovalutato, infine, il tema della **cybersicurezza**: l'Italia è il primo Paese del Mediterraneo per numero di osservazioni di **attacchi alla sicurezza** nel settore dei Trasporti e Logistica (circa la metà del totale, 325 su 653 nei primi sei mesi del 2026[14]). A preoccupare maggiormente però è il numero di osservazioni riguardanti porti, logistica e servizi portuali, navigazione, trasporto marittimo e organizzazioni portuali – **74% di tutti gli attacchi all'Italia** – che, mai come in questo periodo di turbolenze geopolitiche, accende un faro sulla necessità di investire per rendere più sicure tutte le infrastrutture che girano attorno alla filiera.

La cybersecurity, ma ancor più in generale la sicurezza è particolarmente rilevante per un altro comparto della Blue Economy, quello delle **attività subacquee** che vedono coinvolte **infrastrutture marittime e robotica** a supporto di vari settori coinvolti nello sviluppo, costruzione, dispiegamento, installazione, gestione e manutenzione di infrastrutture, veicoli e macchinari nelle acque marittime, sul fondale marino o sotto il fondale marino, tutti caratterizzati da alti livelli di ingegneria, tecnologia, informazione e contenuti di materie prime critiche. Si tratta principalmente di due sottosettori: **infrastrutture sottomarine e software e hardware marittimo**.

Figura 6 – Cavi sottomarini collegati all'Europa



Fonte: TeleGeography.

Tra le infrastrutture sottomarine rientrano i **cavi – di comunicazione e di alimentazione – e gli oleodotti sottomarini**. I cavi di alimentazione trasmettono energia di vento, onde e maree verso

[14] Yarix Group e Confitarma, *Cyber Intelligence Report – Geopolitical Brief: Mediterraneo, settore Trasporti e Logistica*, settembre 2026.

la terraferma. I cavi di comunicazione sottomarina trasportano circa il 99% del traffico internet intercontinentale. Quelli all'avanguardia impiegano fibre ottiche per trasmettere dati tramite tecnologia laser. I dati viaggiano nei cavi per poi giungere alle stazioni di atterraggio spesso posizionate strategicamente in aree costiere, solitamente all'interno delle strutture portuali. L'UE è fortemente dipendente dai cavi di comunicazione sottomarini per la connettività digitale e l'approvvigionamento energetico (Fig.6).

Negli ultimi anni, i **cavi sottomarini** che collegano l'Europa sono stati oggetto di numerosi incidenti – tra cui una serie di episodi di "minaccia ibrida" nei mari Baltico e Mediterraneo tra il 2023 e il 2025 – che hanno accresciuto la consapevolezza riguardo alla loro criticità e vulnerabilità. Sotto il cappello della **Strategia UE per la Sicurezza Marittima**, la Commissione europea nel 2025 ha adottato il Piano d'Azione per la Sicurezza dei Cavi e, lo scorso febbraio, il **Toolbox per la Sicurezza dei cavi sottomarini**[15] dove oltre a monitorare 7 principali scenari di rischio, identifica 6 misure strategiche e **13 aree sottomarine prioritarie** come Progetti di Interesse Europeo del Cavo (c.d. **Cable Projects of European Interest, CPEI**) a cui concede permessi semplificati e accesso prioritario ai finanziamenti UE per garantire la "sovranità tecnologica" e ridurre la dipendenza da fornitori di infrastrutture non appartenenti all'UE. Tra queste aree prioritarie, la 7A – Trans-Mediterranea, Mar Rosso e Oceano Indiano – prevede il **coinvolgimento dell'Italia**, in particolare con riferimento alla connessione con Croazia, Albania e Montenegro il costo stimato dell'intera opera è di €1,1 mld.

Un altro progetto molto importante, avviato nel 2020 con inizio lavori nel 2024, è il Sistema di cavi sottomarini Medusa[16], destinato a diventare il cavo più lungo del Mediterraneo con i suoi 8.760 km; Medusa collegherà il Portogallo all'Egitto con molteplici diramazioni verso Paesi europei e Nordafricani, tra cui Mazara del Vallo in Sicilia (Fig. 7).

Figura 7 – Cavo sottomarino Medusa



Per i **software marittimi** le principali tecnologie sono: **sistemi di navigazione autonoma** mediante sensori, radar e GPS, che migliorano la sicurezza e aumentano l'efficienza della navigazione, evitando collisioni, eseguendo compiti di ottimizzazione delle rotte per ridurre i costi e le emissioni di carburante; **IA per la manutenzione predittiva**, ossia analisi dei dati per prevedere guasti alle apparecchiature e ridurre costi di manutenzione; **sistemi di ormeggio automatico** che attraverso l'IA e sensori rilevano e guidano l'ormeggio, riducendo gli errori umani e aumentando la sicurezza marittima; **automazione del porto** attraverso IA e robotica per la logistica e la movimentazione delle merci, così da migliorare l'efficienza operativa e ridurre i tempi di esecuzione; **analisi dei dati operativi** attraverso l'IA per ottimizzare le prestazioni delle navi ed efficientare i consumi. Per fare tutto questo sono necessari investimenti, spesso importanti, che non tutte le imprese da sole sono in grado di realizzare. SACE accompagna le imprese lungo il ciclo industriale con

[15] Submarine Cable Infrastructures informal Expert Group, Commissione europea, *Security and Resilience of EU Submarine Cable Infrastructures – Submarine Cable Security Toolbox and Cable Projects of European Interes*t, gennaio 2026.

[16] Per ulteriori informazioni si veda: Medusa Submarine Cable System - Mediterranean Subsea Infrastructure Operator.

un'offerta integrata: garanzie finanziarie per investimenti e capitale circolante; coperture dei rischi commerciali e politici; cauzioni e garanzie contrattuali per gare e commesse; advisory e business matching per entrare in nuovi mercati e incontrare controparti estere. Reverse factoring e Piattaforma Italia possono inoltre trasferire i benefici dei grandi progetti lungo la catena di fornitura, rafforzando capofiliera, PMI e territori.

Tra gli **hardware marittimi** ci sono **sensori marini**, **robot**, **veicoli marittimi autonomi**, **sistemi autonomi di superficie marittima MASS** (imbarcazioni senza o con un ridotto intervento umano, grazie all'uso di sensori, software avanzati, IA e sistemi di comunicazione a distanza), **veicoli subacquei** – telecomandati (ROV) e autonomi (UAV) - e **droni aerei**. Sono comparti che sviluppano anche tecnologie a duplice uso, con attenzione particolare alla sorveglianza, al monitoraggio e al pattugliamento di infrastrutture critiche subacquee e degli ecosistemi marittimi. Queste tecnologie sono **molto importanti in un settore di frontiera**, quale il **deep-sea mining**, ossia l'estrazione mineraria dai fondali marini profondi – spesso superiori ai 1.000 metri – di risorse quali rame, zinco, oro e terre rare. La **natura trasversale e fortemente interconnessa dei comparti della Blue Economy** – dalle infrastrutture alla sicurezza, dall'innovazione tecnologica alla precisione e all'elevata qualità delle produzioni – **rafforza la valenza strategica dell'intera filiera**, configurandola come un ecosistema integrato capace di generare sinergie, trasferimenti di competenze ed effetti moltiplicativi lungo tutta la catena del valore

L'**Italia** dispone di **competenze avanzate nello sviluppo e nell'integrazione di capacità di costruzione** di UAV, sonar multistatici, piattaforme di lancio e recupero, stazioni di ricarica e sistemi di comunicazione subacquea. In particolare, **il nostro Paese è attualmente uno dei pochi in Europa con capacità industriale in grado di coprire tutta la catena del valore subacquea**. In questa prospettiva, **la Blue Economy rappresenta una delle espressioni più avanzate dell'evoluzione del Made in Italy**: ai comparti tradizionali, che continuano a costituirne una componente fondamentale, si affiancano attività emergenti e tecnologie di frontiera, capaci di proiettare le competenze industriali italiane verso i mercati e le filiere del futuro.

I numeri dell'Italia subacquea parlano di un ecosistema di 189 imprese che impiega 63mila addetti e realizza un fatturato di €30,5 miliardi e un valore aggiunto di €7,3 miliardi[17]. Il settore ha registrato una **forte crescita** sia in termini di **fatturato** (**+49,5%**) sia di **valore aggiunto** (**+19,2%**) che di **addetti** (**+7,6%**), grazie soprattutto alle performance delle 20 grandi imprese che compongono il campione e determinano oltre il 90% del fatturato e che operano per lo più nella cantieristica navale, nella meccanica strumentale, nell'elettronica e nei prodotti in metallo. Le micro-imprese sono la categoria più rappresentata per numerosità e, sebbene siano la più piccola per fatturato e addetti, mostrano la maggior crescita di fatturato (+74,3%) e la seconda per valore aggiunto (+51,4% dietro alle medie imprese,+57,7%); queste imprese svolgono per lo più servizi tecnologici, in particolare ricerca e sviluppo e programmazione informatica. Dal punto di vista geografico l'economia underwater è appannaggio di Lazio, Friuli-Venezia Giulia, Lombardia e Sicilia.

[17] Unioncamere, Assonautica, Polo Nazionale della dimensione Subacquea (PNS), Camera di Commercio Frosinone Latina, Infomare, Ossermare, Istituto delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne, *1° Rapporto Nazionale sulla dimensione subacquea italiana*, Osservatorio Underwater, giugno 2026. I dati si riferiscono al 2023 e seguono un perimetro diverso da quello utilizzato dal MIMIT (vd. Nota 4).

I diversi numeri della Blue Economy

Ci sono altri approcci al mondo della Blue Economy, a seconda del perimetro e delle attività economiche considerate. Il Libro Bianco del **MIMIT** ha inserito l'**Economia Blu e Cantieristica** nelle filiere strategiche definendola come una delle cinque **filiere del nuovo Made in Italy** che affiancano i settori tradizionali e che rappresentano un'eccellenza nazionale[18]. La struttura della filiera vede **due segmenti manifatturieri – la navalmeccanica e la nautica da diporto – affiancati dai comparti della Blue Economy e delle attività subacquee**; diversamente dalla Commissione europea, il segmento del turismo e delle attività ittiche non sono considerate perché appartenenti ad altre filiere (Agroalimentare e Turismo). I dati più recenti restituiscono una fotografia a colori accesi, dove l'Economia Blu realizza un **fatturato pari a €29,6 miliardi, a fronte di un valore aggiunto di €10 miliardi e di un export di €10,5 miliardi; le oltre 17mila imprese impiegano 115mila occupati** (Fig. 8).

Figura 8 – La filiera della Blue Economy nei dati del MIMIT (*2024; valori correnti*)



Fonte: Elaborazioni SACE su dati MIMIT; per il 2025 il dato di export deriva dall'applicazione delle quote di afferenza calcolate dal MIMIT sul fatturato di ciascun codice Ateco componente la filiera ai dati di export pubblicati dall'Istat; pertanto si differenzia dalla metodologia MIMIT che applica la media dei pesi di fatturato e valore aggiunto dei diversi codici Ateco a 6 digit riponderati sull'Ateco a 5 digit.
Nota: l'immagine è stata realizzata con l'intelligenza artificiale.

All'interno della filiera vi sono quattro raggruppamenti (**anelli**) in cui sono inseriti i vari settori, **posizionandoli «a monte» o «a valle» della catena del valore**. Il primo anello è prodromico per il successivo in quanto realizza tutti quei **Macchinari** necessari alla produzione navale e degli altri prodotti della Blue economy: dai motori alle turbine, dagli apparecchi di misurazione a quelli di navigazione. La fase della **Trasformazione** è quella più importante per la filiera, dove vengono realizzate tutte le tipologie di navi e di mezzi sottomarini, compresa la componentistica; in termini economici è il principale anello della catena blu, con un fatturato che sfiora i €16 miliardi e un export di €10 miliardi, in crescita di oltre il 30% rispetto all'anno precedente. L'export di Nautica in senso stretto è cresciuto di oltre il 40%, grazie in particolare alle navi da crociera che contribuiscono a oltre il 40% delle vendite all'estero del settore; anche la nautica da diporto ha registrato un buon tasso di crescita (+2,4%) forte della leadership italiana nei superyacht[19]. L'anello del **Commercio** racchiude le attività legate alla vendita all'ingrosso e al dettaglio

[18] Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT), *Made in Italy 2030 per una nuova strategia industriale*, gennaio 2026. Le altre quattro filiere del nuovo Made in Italy sono: Economia della Salute, Economia dello Spazio e della Difesa, Turismo e Tempo Libero e Industrie Culturali e Creative.

[19] De Meo e Schiavi, *Focus ON – Blue Economy e Nautica*, SACE, settembre 2026.

di macchinari e navi così come gli agenti e i rappresentanti. A chiudere la catena del valore ci sono i **Servizi** che comprendono principalmente il trasporto marittimo nelle sue varie forme (merci e passeggeri), il noleggio, gli studi tecnici e di ingegneria e la ricerca e sviluppo. Il fatturato ha raggiunto i €10,1 miliardi di euro, il valore aggiunto i €4,3 miliardi. Sebbene il calcolo del valore dell'export risulti al quanto complesso e non perfettamente quantificabile, il dato del solo trasporto marittimo per il 2024 è stato, secondo quanto rilevato dall'Eurostat, di €4,8 miliardi.

Uno degli aspetti più rilevanti per comprendere il significato economico della Blue Economy è la sua straordinaria capacità di attivare altre filiere: **ogni euro prodotto dai settori del mare ne genera altri 1,8 nel resto dell'economia nazionale.** È dunque una filiera estesa che connette una pluralità di attività economiche spesso lontane dal mare in senso stretto, ma fondamentali per il suo funzionamento e sviluppo che coinvolge manifattura, energia, costruzioni, servizi digitali, formazione, ricerca, finanza e consulenza (Fig. 9).

I livelli di attivazione variano significativamente tra i comparti. La **movimentazione di merci e passeggeri**, con un moltiplicatore pari a **2,7**, e la **cantieristica** (**2,4**), sono i segmenti che generano le maggiori ricadute sull'economia nazionale grazie alla fitta rete di fornitori, tecnologie, servizi logistici e infrastrutture coinvolte. Analogamente, il turismo costiero, le attività sportive e ricreative e la filiera ittica attivano filiere complementari che spaziano dall'agroalimentare all'ospitalità, dall'arredo alla manifattura specializzata. La crescita delle estrazioni marine, delle attività sportive e ricreative, del turismo costiero e della movimentazione merci e passeggeri riflette l'aumento della domanda di energia, mobilità, esperienze turistiche e servizi logistici integrati.

Figura 9 – Il valore generato dalla Blue Economy in Italia *(moltiplicatori, per comparto)*



Fonte: elaborazioni SACE su dati Centro Studi G. Tagliacarne, Unioncamere, Ossermare. Dati 2024, ultimo dato disponibile

Nota: l'immagine è stata realizzata con l'intelligenza artificiale