

Blue Economy

Focus regionali

Lazio

Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione
Direzione Pianificazione e Controllo

Aprile 2026

1. La Blue economy nel Lazio

La Blue Economy rappresenta nel Lazio una componente rilevante del sistema economico regionale, con un contributo significativo in termini di valore aggiunto, occupazione e attivazione di filiere connesse, pur senza configurarsi come settore dominante rispetto ad altri comparti produttivi. Secondo Unioncamere – Centro Studi Tagliacarne, nel 2024 l'economia del mare nel Lazio conta **oltre 14.000 imprese attive**, pari a circa il **3,1% del totale regionale**, con un livello occupazionale stimato in **circa 70.000 addetti** (3% dell'occupazione complessiva). Il valore aggiunto diretto generato si attesta a **circa 4,6 miliardi di euro**, pari a **circa il 2,8% dell'economia regionale**, che sale a oltre **9 miliardi di euro** considerando gli effetti indiretti e indotti¹.

Tabella 1 – Blue Economy nel Lazio: dimensione economica e indicatori strutturali (valori assoluti e percentuali).

Indicatore	Valore
Imprese attive	14.000
Incidenza su totale imprese regionali	3,1%
Occupati	70.000
Incidenza su occupazione regionale	3,0%
Valore aggiunto diretto	4,6 miliardi €
Incidenza su economia regionale	2,8%
Valore aggiunto totale (diretto + indotto)	9,2 miliardi €

Fonte: Unioncamere – Centro Studi Tagliacarne, Rapporto Economia del Mare 2025

Tale configurazione evidenzia come la Blue Economy laziale presenti una struttura fortemente orientata ai servizi, con una **specializzazione prevalente nelle attività legate al turismo costiero e crocieristico, al trasporto marittimo e alle funzioni portuali**. La presenza di un esteso litorale tirrenico, unitamente alla prossimità della capitale e alla centralità geografica nel Mediterraneo, contribuisce a definire un modello di sviluppo specifico, distinto rispetto alle regioni a maggiore vocazione industriale della filiera marittima, quali Liguria e Friuli-Venezia Giulia². Soprattutto, il Lazio si caratterizza per la presenza del porto di Civitavecchia, principale hub crocieristico nazionale e tra i più rilevanti a livello europeo³.

La filiera della pesca e dell'acquacoltura mantiene una presenza diffusa lungo il territorio costiero, con poli rilevanti nelle aree di Fiumicino, Anzio e Gaeta, ma presenta un peso economico relativamente contenuto. Si tratta di un comparto tradizionale, caratterizzato da una struttura produttiva frammentata e da una crescente esposizione a vincoli regolatori e ambientali, come evidenziato da ISPRA e dal Ministero dell'Agricoltura⁴.

La componente della cantieristica navale e dei servizi nautici risulta invece marginale nel contesto regionale. L'assenza di grandi poli industriali limita la capacità del Lazio di competere nei segmenti a maggiore intensità tecnologica della Blue Economy, determinando un posizionamento meno competitivo rispetto alle regioni leader del settore. Ciò rappresenta una delle principali debolezze strutturali del sistema regionale, in termini di diversificazione produttiva e capacità di presidio delle filiere manifatturiere.

¹ Unioncamere – Centro Studi Tagliacarne, XII Rapporto sull'Economia del Mare, 2025

² Commissione Europea, EU Blue Economy Report 2025

³ Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, dati traffico crocieristico

⁴ ISPRA, Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale; Ministero dell'Agricoltura, dati pesca marittima

Parallelamente, il segmento del diporto nautico e dei servizi turistici premium assume un ruolo crescente, sostenuto dalla domanda ad alta capacità di spesa e dalla presenza di infrastrutture dedicate, quali porti turistici e marina.

Nel complesso, la Blue Economy del Lazio si caratterizza per un **modello di sviluppo “terziario”**, meno orientato all’export diretto di beni e più legato alla domanda interna e internazionale di servizi, in particolare turistici. Tale configurazione determina un’elevata capacità di generazione di valore aggiunto nei comparti legati all’esperienza e alla mobilità, ma al contempo limita il contributo delle attività industriali della filiera.

Le prospettive di sviluppo della Blue Economy laziale saranno fortemente condizionate dalla capacità di valorizzare le sinergie tra turismo, logistica e servizi avanzati, nonché di rafforzare l’infrastrutturazione portuale e l’integrazione intermodale. In particolare, risultano determinanti la transizione verso modelli di portualità sostenibile, in linea con le strategie europee delineate nel *Blue Economy Report* della Commissione europea, la digitalizzazione dei sistemi logistici e portuali e il rafforzamento delle connessioni tra Roma, porto di Civitavecchia e Aeroporto di Roma Fiumicino.⁵

2. Il porto di Civitavecchia



Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione

Il porto di Civitavecchia rappresenta uno degli snodi logistici e turistici più rilevanti del sistema portuale italiano e del Mediterraneo. Inserito nell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, insieme agli scali di Fiumicino e Gaeta, esso svolge una funzione articolata che integra traffici commerciali, passeggeri e crocieristici, configurandosi come piattaforma strategica di accesso all’area metropolitana di Roma e nodo di riferimento per le Autostrade del Mare. Nel 2025 lo scalo ha movimentato **8.129.879 tonnellate di merci**, in crescita del **3,1%** rispetto all’anno precedente, pari al **61,9%** del traffico complessivo del sistema portuale laziale⁶.

⁵ Commissione Europea, politiche TEN-T e sostenibilità portuale

⁶ Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Dati traffici 2025

Tabella 2 – Numeri chiave 2025 – Porto di Civitavecchia (valore 2025 e var. % su 2024).

Indicatore	Valore 2025	Var. su 2024
Merci totali	8,13 mln tonn.	+3,1%
Merci solide	6,95 mln tonn.	+3,9%
Merci liquide	1,18 mln tonn.	-1,2%
Ro-Ro	5,21 mln tonn.	+5,6%
Container	114.662 TEU	+7,6%
Passeggeri linee regolari	1,55 mln	+0,2%
Crocieristi	3,56 mln	+2,8%
Scali crocieristici	862	+2,5%

Fonte: Assoporti, statistiche portuali 2024

La composizione merceologica evidenzia una forte specializzazione nel traffico Ro-Ro⁷, con **5.214.326 tonnellate** (+5,6%), mentre il traffico containerizzato, pari a **114.662 TEU**, si mantiene su livelli contenuti ma in crescita⁸.

Tabella 3 – Traffico merci nei principali porti italiani (milioni di tonnellate). 2024

Porto	Merci totali
Porto di Genova	64,5
Porto di Trieste	55,6
Porto di Gioia Tauro	50,1
Porto di Livorno	36,7
Porto di Civitavecchia	8,1

Fonte: Assoporti, statistiche portuali 2024

Nel confronto con i principali porti italiani, emerge chiaramente come Civitavecchia non svolga una funzione di gateway merci generalista, collocandosi ben al di sotto del porto di Genova, Trieste, Gioia Tauro e Livorno, ma presenti una **specializzazione funzionale** nei traffici Ro-Ro e nei flussi passeggeri. Tale caratteristica è ulteriormente confermata dall'analisi del traffico container, dove lo scalo registra volumi significativamente inferiori rispetto ai principali hub nazionali.

Tabella 4 – Traffico container nei principali porti italiani (TEU). 2024

Porto	TEU
Porto di Gioia Tauro	3.548.827
Porto di Genova	2.820.501
Porto della Spezia	1.314.639
Porto di Livorno	698.311
Porto di Civitavecchia	114.662

Fonte: Autorità portuali, Assoporti

Il vero punto di forza del porto risiede nel comparto passeggeri e, in particolare, nel traffico crocieristico. Nel 2025 Civitavecchia ha raggiunto **3.563.040 crocieristi** (nuovo record assoluto

⁷ Il traffico Ro-Ro (*Roll-on/Roll-off*) indica il trasporto marittimo di veicoli gommati (camion, auto, semirimorchi) che salgono e scendono autonomamente tramite rampe, senza l'uso di gru.

⁸ Autorità di Sistema Portuale, comunicati ufficiali traffici passeggeri e merci 2025

nazionale), confermandosi primo porto italiano e tra i principali del Mediterraneo. Di questi, 1.731.812 risultano in imbarco e sbarco (home port), mentre 1.831.228 in transito, configurando uno dei più rilevanti hub crocieristici a livello europeo.

Nel confronto mediterraneo, Civitavecchia è ormai stabilmente nel gruppo di testa. Nel 2024 Barcellona risultava primo porto crocieristico del Mediterraneo con circa 3,60 milioni di passeggeri, seguita da **Civitavecchia** con **3,46 milioni** e da Marsiglia con 2,43 milioni.

Tabella 5 – Principali porti crocieristici del Mediterraneo (numero passeggeri). 2024

Porto	Crocieristi
Porto di Barcellona	3.601.649
Porto di Civitavecchia	3.463.116
Porto di Marsiglia	2.430.000
Porto di Palma di Maiorca	1.812.000
Porto di Venezia	1.600.000

Fonte: Risposte Turismo – Speciale Crociere 2025

Accanto al traffico passeggeri, il porto di Civitavecchia svolge un **ruolo centrale nel sistema delle Autostrade del Mare** (grazie a collegamenti con **Sardegna, Sicilia, Spagna e Tunisia** tramite servizi di linea) e viene indicato dall'Autorità di Sistema come uno dei principali hub europei per lo short sea shipping. I protocolli con le Autorità portuali adriatiche mirano a costruire corridoi intermodali tirreno-adriatici, dalla Spagna verso Balcani, Grecia e Turchia, con benefici attesi in termini di tempi, costi e minore impatto ambientale rispetto al trasporto stradale.

Il **traffico Ro-Ro**, che rappresenta **oltre il 60% delle merci movimentate**, costituisce uno dei principali fattori di competitività dello scalo, in linea con le dinamiche di sviluppo dello short sea shipping⁹.

Nel contesto europeo, il posizionamento di Civitavecchia appare più chiaro se confrontato con i principali porti UE.

Tabella 6 – Principali porti europei (merci totali in milioni di tonnellate; container in TEU). 2024

Porto	Merci totali	TEU
Porto di Rotterdam	438,8	13.800.000
Porto di Anversa-Bruges	271,0	13.500.000
Porto di Amburgo	114,3	7.700.000
Porto di Valencia	79,3	5.400.000
Porto del Pireo	74,0	5.100.000
Porto di Civitavecchia	8,1	114.662

Fonte: Eurostat, Autorità portuali europee

Il confronto evidenzia con chiarezza il diverso posizionamento strategico: mentre i grandi porti europei operano come hub globali containerizzati, Civitavecchia si configura come **gateway specializzato**, fortemente orientato ai traffici passeggeri e Ro-Ro ad alto valore aggiunto.

⁹ SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, Italian Maritime Economy Report 2024-2025

In sintesi, la limitata incidenza del traffico containerizzato, la necessità di rafforzare l'integrazione intermodale (in particolare ferroviaria) e la dipendenza dal traffico crocieristico, soggetto a variabilità congiunturale rappresenta uno svantaggio competitivo nel confronto con altre realtà. Al contempo, le prospettive di sviluppo appaiono favorevoli, sostenute dalla crescita della domanda crocieristica nel Mediterraneo, dal rafforzamento delle Autostrade del Mare e dagli investimenti infrastrutturali legati ai programmi nazionali ed europei che potrebbero trasformare il porto di Civitavecchia da gateway specializzato a **gateway multifunzionale del Mediterraneo**.

Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione
A cura di Riccardo Gozzi

Disclaimer

La presente pubblicazione è prodotta da BPER Banca S.p.A. La medesima è rivolta al pubblico indistinto ed ha contenuto di carattere informativo. Eventuali riferimenti a prodotti o servizi sono da intendersi con finalità meramente divulgativa e non costituiscono offerta commerciale. In particolare, il presente documento non è, né intende costituire, né potrà essere interpretato, come offerta, raccomandazione o consulenza in materia di investimenti per l'acquisto, la vendita o il mantenimento di alcun tipo di prodotto finanziario. Le informazioni e le opinioni contenute nella presente pubblicazione sono fornite da BPER Banca S.p.A. in buona fede, in via autonoma e indipendente e si basano su fonti ritenute affidabili; tuttavia, nessuna garanzia è fornita relativamente all'accuratezza o correttezza delle stesse. Tali informazioni e opinioni sono formulate con esclusivo riferimento alla data di redazione del documento e sono pertanto suscettibili di variazioni in qualsiasi momento dopo la pubblicazione, senza alcun obbligo da parte di BPER Banca S.p.A. di comunicare tali modifiche a coloro che abbiamo fruito in precedenza del contenuto del documento. Gli interessati dovranno effettuare le proprie valutazioni di investimento in modo del tutto autonomo e indipendente, facendo affidamento esclusivamente sulle proprie considerazioni delle condizioni di mercato e delle informazioni complessivamente disponibili, anche in coerenza con il proprio profilo di rischio e la propria situazione economica. Qualsiasi eventuale riferimento nella presente pubblicazione a rendimenti passati, così come qualsiasi valutazione o altra informazione dai medesimi ricavata è a scopo esclusivamente illustrativo e non è da considerarsi indicatore affidabile di andamenti futuri. Il contenuto della presente pubblicazione non è diretto a, né utilizzabile da, qualunque persona fisica o giuridica che sia cittadino o residente o che si trovi in qualsiasi località, Stato, Paese o altra giurisdizione in cui tale pubblicazione, messa a disposizione o utilizzo sarebbero contrari a leggi o regolamenti ovvero obbligherebbero BPER Banca S.p.A. all'acquisizione di permessi, autorizzazioni o licenze in tale giurisdizione. BPER Banca S.p.A. non assume alcun tipo di responsabilità derivante da danni diretti, conseguenti o indiretti determinati dall'utilizzo del contenuto della presente pubblicazione e/o dalle eventuali scelte di investimento effettuate dai fruitori della medesima. Il presente documento non potrà essere distribuito, riprodotto anche parzialmente o pubblicato in assenza di specifica autorizzazione scritta di BPER Banca S.p.A. Documento basato sulle informazioni disponibili al 27 febbraio 2026.