UNIONCAMERE

CAMERE DI COMMERCIO D'ITALIA

SECONDO RAPPORTO SULL'ECONOMIA DEL MARE

Con il contributo tecnico-scientifico di:

CAMCOM

UNIVERSITAS MERCATORUM

SECONDO RAPPORTO SULL'ECONOMIA DEL MARE

Il presente Rapporto, realizzato da CamCom - Camere di Commercio d'Italia - Universitas Mercatorum, Società Consortile a Responsabilità Limitata per Unioncamere (coordinatore *Amedeo Del Principe* con il supporto di *Federica Scipioni*), è stato redatto da un gruppo di lavoro composto da *Alessandro Rinaldi* (responsabile della ricerca), *Giacomo Giusti, Mirko Menghini, Marco Pini* e *Stefano Scaccabarozzi*, con la collaborazione di *Adriano Scaletta*.

Si ringrazia *Enzo Santurro* (Retecamere) e *Fabio Ulgiati* (Camera di Commercio di Latina) per gli spunti forniti.
Un ringraziamento, infine, a *Symbola – Fondazione per le qualità italiane* per il contributo relativo al Focus "Nautica e green economy" e alla società *Gruppo Clas* per le elaborazioni statistiche riguardanti la green economy.

Impaginazione grafica: Copygraph - Marika Manetta
Finito di stampare nel mese di aprile 2013 dalla tipografia Copygraph s.a.s. – Roma

La riproduzione e/o diffusione parziale o totale delle informazioni contenute nel presente volume è consentita esclusivamente con la citazione completa della fonte: *"Unioncamere-CamCom, Secondo Rapporto sull'Economia del Mare, 2013"*.

Indice

Introduzione 5

1. L'economia del mare: l'inquadramento alla base delle politiche di sviluppo 9

2. Il ruolo nell'economia: valore aggiunto e occupazione 14

3. La forza imprenditoriale 27

4. La capacità di attivazione sul resto dell'economia 41

5. Il posizionamento competitivo sui mercati internazionali 49

6. L'orientamento green delle imprese blue 63

Focus. Nautica e green economy 70

Allegato statistico 75

Appendice 81

Introduzione

L'acqua, elemento che copre più dei due terzi della superficie terrestre, ben oltre la metà della massa corporea dell'uomo, rappresenta il più evidente e simbolico segno di vita. Una risorsa che trova la sua massima espansione nei mari e negli oceani, i cui spazi interminabili, guardati nel passato con timore e rispetto dall'uomo, hanno visto sfide e avventure di conquista di nuove terre e culture, prima, e importanti sviluppi delle attività commerciali ed economiche, poi. In questo, il continente europeo è stato pioniere, con l'Italia a vantare, dalla sua, una rinomata tradizione, si pensi solamente ai fasti delle Repubbliche marinare e ai tanti navigatori ai quali ha dato le origini natie.

Ma il mare non è stata (ed è) solo una 'via' che facilita la coesione socio-economica secondo logiche di vantaggio comparato, perché se si scende 'in profondità', diventa anche una preziosa fonte di alimenti, materie prime ed energia. Osservato dalla terraferma, con le sue isole o in prossimità delle coste, il mare è poi in grado di esprimere le bellezze naturali e paesaggistiche più originali e variegate del Pianeta.

Da tutte queste potenzialità sono nate nel tempo molteplici attività economiche, tanto diverse nella loro tipologia produttiva, quanto accomunate dal fattore originario a cui sono collegate: il mare. E in un Paese come l'Italia, dove viaggiando lungo i confini – comprese le isole – è possibile vedere il mare per ben l'80 per cento del percorso, questo stretto legame tra sistema produttivo e mare non può che essere particolarmente vivo, con tutti i suoi risvolti positivi in termini socio-economici.

Proprio da questa consapevolezza è nata la volontà di rinnovare da parte di Unioncamere, con questo Secondo Rapporto sull'Economia del Mare*, le analisi sulla dimensione quantitativa di tutte le attività legate al mare. Un volto dell'Italia produttiva che può senz'altro contribuire al rilancio del Paese, formato da quasi 211mila imprese registrate presso le Camere di commercio, individuate secondo una nuova visione dell'economia del mare, che abbraccia tutti i settori 'figli' di questa risorsa naturale: il settore ittico come quello della cantieristica e dei trasporti, l'estrattivo marino, il turismo e, infine, tutte le attività di regolamentazione e tutela ambientale.*

Una spinta al rilancio che parte innanzitutto dal ruolo che già oggi ricopre l'economia del mare in Italia, con i suoi 41 miliardi di euro di valore aggiunto prodotto nel 2011, pari al 2,9% del totale complessivo nazionale, a cui si associano circa 800mila occupati, più di tre su cento in Italia.

Si tratta di un 'cuore blu' che pulsa, oltretutto, a ritmi più veloci rispetto al resto dell'economia. Negli ultimi anni, infatti, mentre quest'ultima ha visto il tessuto imprenditoriale non di certo ampliarsi, come una capacità produttiva, unita all'occupazione, in flessione, l'economia del mare ha dato segni di grande resistenza alle difficoltà congiunturali, vedendo aumentare la propria base imprenditoriale e segnando crescite sia sul piano produttivo sia su quello occupazionale.

Un impulso economico che pone alla ribalta la necessità di disegnare le più efficaci linee strategiche per aumentarne l'intensità, a breve quanto a medio e a lungo termine. Un obiettivo che, data l'eterogeneità settoriale dell'economia del mare, può essere raggiunto solo attraverso la più

stringente integrazione tra le politiche, da quelle dei trasporti a quelle agricole e ambientali, passando per quelle strettamente industriali e dell'innovazione, unitamente a quelle sociali e del lavoro.

Un compito congiunto che deve rispondere alle esigenze delle imprese, aiutandole a lavorare in filiera, che renda l'economia del mare un 'amalgama' più solido e compatto all'interno del sistema produttivo – puntando anche su una politica dei trasporti marittimi integrata con quella terrestre – ampliandone per di più gli effetti moltiplicativi sul resto dell'economia. Si pensi che già oggi, per ogni euro prodotto dalle attività legate 'direttamente' al mare, se ne attivano sul resto dell'economia altri due. E' così che l'economia del mare, in termini di valore aggiunto, arriverebbe a rappresentare nella sua espressione di filiera allargata, che comprende anche la parte attivata, quasi il 10% dell'economia complessiva del Paese.

Da parte nostra, come Sistema camerale, crediamo nella forza dell'economia del mare, e accogliamo con favore le recenti raccomandazioni della Commissioni europea, che individua nella "Blue Growth" una via di uscita dalla crisi, contribuendo al conseguimento degli obiettivi della Strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

Con questa consapevolezza e spirito, abbiamo voluto promuovere i "1mi Stati Generali delle Camere di Commercio sull'Economia del Mare", per accendere i riflettori sul valore reale dell'economia del mare nel nostro Paese, promuovendone il riconoscimento istituzionale, in modo da delineare una strategia comune che veda l'impegno in prima linea della rete camerale italiana a favore di uno sviluppo economico, sociale e ambientale di questo settore. Un impegno che sarà condotto secondo la logica di sistema che da sempre ci contraddistingue, lavorando assieme a tutti gli attori istituzionali e gli stakeholder locali. Sul territorio, al fianco delle imprese, mossi dalla volontà di dare maggiore 'corpo' e spingere la competitività di questo strategico volto 'blu' della nostra economia.

Dare 'corpo' significa definirne i contorni, fornire cifre affidabili e porre le basi per un monitoraggio: questo Secondo Rapporto sull'Economia del Mare*, coniugato con la volontà di dedicare a questo tema un evento della portata degli Stati Generali, è la prova del nostro impegno che guarda in questa direzione.*

Spingere la competitività significa, invece, favorire processi che innervino di innovazione le attività dell'economia del mare, soprattutto in chiave eco-sostenibile, portando come esempio quel 24% di imprese legate al mare che hanno investito in tecnologie green nel triennio 2009-2011 o hanno programmato di farlo nel 2012.

Questo upgrading innovativo sarà facilitato, senza dubbio, anche da un nuovo modo di produrre, fondato sulla relazionalità imprenditoriale, che può trovare nel Contratto di rete un grande aiuto, grazie al quale tante piccole e micro imprese possono unire competenze, know-how e risorse per crescere in competitività, innovando, magari riuscendo a far valicare le proprie vendite oltre confine. Perché solo accedendo e affermandosi all'estero consente oggi alle imprese di affrontare con più coraggio le difficoltà congiunturali interne. E' così che supportare l'internazionalizzazione delle imprese dell'economia del mare diventa una priorità, a partire dalle Camere di commercio, investite recentemente dal Ministero dello Sviluppo Economico del ruolo di "sportelli per l'internazionalizzazione", che da anni 'portano' in giro per il mondo imprese ed eccellenze produttive nel nome del made in Italy *e della qualità, proteggendole dalla concorrenza sleale.*

Non vi è dubbio che la certezza delle regole sia uno dei capisaldi della libertà di impresa e dell'efficienza dei mercati, in cui tracciabilità, sicurezza alimentare ed etichettatura sono gli strumenti su cui far leva. Senza dimenticare come un importante contributo sia fornito dal rafforzamento dei legami di fiducia tra Pubblica amministrazione e imprese, stretti nel nome della semplificazione, della quale interoperabilità tra gli Enti del mare e sviluppo di strumenti di e-government ne costituiscono i capisaldi.

In realtà, competitività e innovazione non sono altro che due elementi legati alla vera priorità nelle nostre economie: il lavoro. Un fattore da tutelare e sviluppare attraverso la più efficiente formazione di nuove competenze a tutte le figure professionali impiegate nelle attività dell'economia del mare, ma anche da sostenere rafforzando nei territori la cultura imprenditoriale legata al mare, soprattutto nei confronti delle nuove generazioni, cogliendo anche le nuove opportunità aperte dal digitale.

Se da sempre perseguiamo con convinzione l'obiettivo di essere vicini alle imprese, rispondendo alle loro esigenze, valorizzandole in giro per il mondo, combattendo la concorrenza sleale, promuovendo i network imprenditoriali, garantendo la certezza delle regole e diffondendo la cultura di impresa, soprattutto quella più innovativa, oggi siamo anche convinti della necessità di fare di più per convogliare tutti questi sforzi verso questo volto 'blu' della nostra economia. E' un dovere, tanto nei confronti della nostra storia e di quanto di bello ci ha donato la natura, quanto nei confronti delle nuove generazioni, affinché possano godere di un importante progresso socio-economico. Riconoscere un capitale, come quello dell'economia del mare, proprio del nostro Paese, e sostenerlo, sono azioni che senz'altro contribuiscono a rispettare questi doveri.

Ferruccio Dardanello
Presidente Unioncamere

1. L'economia del mare: l'inquadramento alla base delle politiche di sviluppo

Nelle valutazioni economiche di un Paese, spesso non si tiene di conto il fatto che gran parte del sistema produttivo dipende dalla natura, dai suoi prodotti e risorse, dalle sue bellezze, e così via. In questo il mare, una delle espressioni più intense e vaste della natura, rappresenta un fattore strategico per molte attività economiche, perché la forza dell'elemento marino non è rintracciabile solo nel paesaggio, ma è fortemente incardinata nell'economia, nella storia e nelle culture locali, influenzando la vita delle comunità coinvolte. Ciò vale tanto più se si pensa all'Italia, un Paese posizionato al centro del Mediterraneo, che vanta 7.500 km di coste, con 15 regioni e oltre 600 comuni bagnati dal mare.

Proprio da questa consapevolezza il Sistema camerale ha voluto intensificare gli studi per la valorizzazione della filiera del mare nel suo insieme e nelle sue singole componenti, consapevole, peraltro, che ben 57 delle 105 Camere di commercio sono costiere. Risulta evidente che l'estensione e l'articolazione dell'economia del mare ha dimensioni e aspetti tali da richiedere un monitoraggio, che consenta di conoscere più approfonditamente la sua struttura e le sue dinamiche.

Tale interesse è spinto anche dalla volontà di dotarsi di tutte le migliori informazioni quantitative che possano favorire il disegno delle più efficaci linee strategiche per lo sviluppo, a breve quanto a medio e a lungo termine, di questo importante segmento produttivo: formato da tutte quelle attività che per il loro diretto collegamento con il mare, rappresentano il volto 'blu' dell'economia, da cui nasce il termine "economia del mare" o blue economy.

Con questo spirito Unioncamere ha voluto promuovere, in collaborazione con la Camera di commercio di Latina, i "1mi Stati Generali delle Camere di Commercio sull'Economia del Mare", con l'obiettivo di contribuire proprio alla elaborazione di una strategia comune relativa alla attivazione di una policy mirata all'economia del mare, per cui sarà necessario:

- esplicitare il valore reale dell'economia del mare e ricercare proposte e filoni di intervento che il Sistema camerale italiano può mettere a disposizione del sistema mare;
- promuovere il riconoscimento a livello istituzionale del peso e dell'importanza dell'economia del mare e il ruolo delle Camere di commercio per il suo sviluppo;
- mettere a sistema i progetti e le risorse della rete camerale italiana per le tematiche strategiche trasversali ai settori e alle filiere e implementare una policy di sistema;
- orientare l'economia del mare verso uno sviluppo sostenibile integrato: economico, sociale e ambientale.

Un impegno del Sistema camerale che dovrà essere continuo e condotto secondo una logica di sistema con tutti gli attori istituzionali e gli stakeholder locali[1] (associazioni di categoria, ordini professionali, enti locali, autorità portuali e capitanerie di porto, studiosi della materia), per approfondire ancor più nei dettagli questo fenomeno sul territorio, anche attraverso sistemi di monitoraggio (Osservatorio nazionale e regionali) improntati su modalità e criteri condivisi, prevedendo tavoli tecnici di approfondimento dei risultati stessi dell'osservatorio e forme di collaborazione istituzionale con i vari attori dello sviluppo (università, regioni, ecc.). Un'idea di strategia comune che passa innanzitutto dalla semplificazione dei rapporti tra le imprese e la Pubblica amministrazione, attraverso una migliore e più approfondita conoscenza dei confini e degli attori dell'economia del mare.

In merito proprio ai confini, configurandosi come un fenomeno, quello dell'economia del mare, tanto pervasivo tra le maglie del sistema produttivo quanto dai contorni piuttosto indefiniti, studiarlo in termini quantitativi risulta un esercizio complesso, a partire innanzitutto dalla sua definizione. Emblematica, al riguardo, è la definizione che viene data dalla guida del Maritime Industry Museum at Fort Schulyler (State University of New York Maritime College Campus), in cui si descrive un lungo elenco di attività di produzione e servizi che in essa possono essere comprese, quali i servizi di accesso ai porti, quelli legati alla movimentazione delle merci, i servizi di trasporto passeggeri, la navigazione interna, la costruzione e riparazione di imbarcazioni, l'istruzione e la formazione nautica, la pesca, l'attività di assicurazione, la comunicazione e le filiere innovative del turismo nautico e della tutela ambientale[2].

Il ruolo del mare nelle traiettorie di crescita delle economie è stato ulteriormente ribadito di recente dalla Commissione europea[3], che si è cimentata in una misurazione del contributo economico di questa importante fetta dell'economia, definita "Blue Economy", con l'obiettivo di promuovere una Politica marittima integrata comunitaria e finalizzata al conseguimento degli obiettivi della Strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva. Sebbene l'interpretazione che viene data sia piuttosto stringente e spesso concentrata su attività prettamente innovative (biotecnologie marine, ad esempio), rispetto a una visione più ampia che abbraccia tutte le attività legate al mare, ha comunque una sua valenza tale impegno nel riportare alla ribalta, in sede europea, un tema da molti sottovalutato.

Comunque, l'interesse del Sistema camerale sull'economia del mare può considerarsi vivo ormai da qualche anno, visto che il primo rapporto nazionale sul Sistema Mare realizzato da

---

[1] A tal riguardo, ad esempio, si possono citare le recenti sinergie che, a partire dalla fine del 2011, sono state messe in atto tra il Sistema camerale e i mercati all'ingrosso, che consentono attualmente di mettere a disposizione delle Camere di Commercio un accesso privilegiato ai prezzi rilevati presso i mercati ittici all'ingrosso.

[2] "The Maritime Industry is much more than deep – sea merchant fleet. It includes tug and barge operations, port and terminal operations, pilotage, freight forwarding, chartering, intermodal services, admiralty law, passenger and excursion services, Great Lakes and inland waterways shipping, shipbuilding and repair, naval architecture and maritime engineering, seaman training, Government programs and shipping, vessel classification, marine insurance, communications, recreational boating, and much more….", http://www.sunymaritime.edu/Maritime%20Museum/.

[3] European Commission, *Blue Growth*. *Opportunities for marine sustainable growth*, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, Brussels, 13.9.2012. I dati sulla quantificazione economica della blue economy in Europa presenti nella Comunicazione sono ripresi dallo studio *Blue Growth. Scenarios and Drivers for Sustainable Growth from Oceans, Seas and Coasts*, ECORYS, Deltares, Oceanic Développement (for the European Commission) Rotterdam/Brussels, 13 July 2012.

Unioncamere risale agli inizi del 2010[4]. Ispirandosi alle varie esperienze internazionali, e tenendo conto anche di questa esperienza passata, è stato ritenuto opportuno, in questa occasione, approfondire a 360 gradi l'economia del mare, in tutte le sue varie espressioni: da quelle più tradizionali, come la pesca e la cantieristica, a quelle più innovative, come la ricerca e biotecnologie marine o le industrie estrattive marine, piuttosto che l'intero ambito del turismo. Quest'ultimo, oggetto di una maggiore attenzione in questa edizione rispetto al rapporto 2010 sul Sistema Mare[5], alla luce delle forti connessioni che sussistono tra questi due fenomeni.

Inoltre, un'altra notevole differenza tra i due rapporti, consiste nel fatto che in questa edizione è stato condotto un minuzioso lavoro, non solo di identificazione delle attività rientranti nell'economia del mare alla luce anche delle esperienze internazionali, a partire da quella della Commissione europea, ma anche di stima più puntuale, fondatasi sulla base del massimo dettaglio classificatorio delle attività economiche. Un'operazione che ha consentito di intercettare, nel miglior modo possibile, le singole attività collegate al mare, in modo da ricostruire un universo di riferimento dallo stretto legame con questa risorsa naturale. Del resto, grazie a queste più puntuali valutazioni, è stato possibile 'recuperare statisticamente' molte più imprese rispetto a quanto registrato nel Rapporto Sistema Mare e con un minore grado di approssimazione.

Entrando maggiormente nello specifico, la nuova visione dell'economia del mare si è incentrata sui seguenti sette settori:

- filiera ittica: ricomprende le attività connesse con la pesca, la lavorazione del pesce e la preparazione di piatti a base di pesce, includendo anche il relativo commercio all'ingrosso e al dettaglio;

- industria delle estrazioni marine: riguarda le attività di estrazione di risorse naturali dal mare, come ad esempio il sale, piuttosto che petrolio e gas naturale con modalità off-shore. Si tiene a precisare che per questo settore le stime si sono dovute fondare su alcune ipotesi tali da consentire di individuare all'interno dell'attività estrattiva quella riconducibile al mare[6];

- filiera della cantieristica: racchiude le attività di costruzioni di imbarcazioni da diporto e sportive, cantieri navali in generale e di demolizione, di fabbricazione di strumenti per navigazione, di istallazione di macchine e apparecchiature industriali connesse e, infine, l'attività di distribuzione all'ingrosso e al dettaglio di natanti;

- movimentazione di merci e passeggeri via mare: fa riferimento a tutte le attività di trasporto via acqua di merci e persone, sia marittimo che costiero, unitamente alle relative attività di assicurazione e di intermediazione degli stessi trasporti e servizi logistici;

---

[4] Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali, Unioncamere, Retecamere, Istituto G. Tagliacarne, *Rapporto SistemaMare. Imprese, filiere e territori,* febbraio 2010.

[5] Nel Rapporto Sistema Mare del 2010 il turismo era circoscritto essenzialmente alle attività degli stabilimenti balneari, mentre nella nuova visione di questo lavoro si tiene conto anche delle attività di alloggio, ristorazione, sportive e ricreative, connesse sempre all'ambito marino.

[6] Ipotesi che, se viste alla luce all'esiguità dei valori assoluti sottostanti, inducono ad una certa cautela il trattamento dei dati stimati per questo settore, soprattutto a livello territoriale.

- **servizi di alloggio e ristorazione**: sono ricomprese tutte le attività legate alla ricettività, di qualsiasi tipologia (alberghi, villaggi turistici, colonie marine, ecc.) e quelle chiaramente relative alla ristorazione, compresa ovviamente anche quella su navi;

- **ricerca, regolamentazione e tutela ambientale**: include le attività di ricerca e sviluppo nel campo delle biotecnologie marine e delle scienze naturali legate al mare più in generale, assieme alle attività di regolamentazione per la tutela ambientale e nel campo dei trasporti e comunicazioni. Inoltre, in questo settore sono presenti anche le attività legate all'istruzione (scuole nautiche, ecc.);

- **attività sportive e ricreative**: ricomprende le attività connesse al turismo nel campo dello sport e divertimento, come i tour operator, guide e accompagnatori turistici, parchi tematici, stabilimenti balneari e altri ambiti legati all'intrattenimento e divertimento (discoteche, sale da ballo, sale giochi, ecc.).

Come si può notare, si tratta di nuova visione finalizzata a far emergere e valorizzare il reale valore dell'economia del mare, da osservare sia nella sua dimensione economica sia in quella sociale e ambientale. La prima dimensione da analizzare, oltre che sulla base del tessuto imprenditoriale, attraverso le stime del valore aggiunto prodotto e dell'occupazione delle attività ricomprese nell'economia del mare, a cui si affiancano le stime degli effetti moltiplicativi sul resto dell'economia in termini di capacità di attivazione; la seconda dimensione, da cogliere analizzando l'impegno delle imprese di questo settore in campo ambientale in termini di investimenti green.

Un modo di leggere questo fenomeno che consente di formulare proposte di sviluppo nell'ottica della sostenibilità integrata, ovvero economica, sociale e ambientale, in virtù dei suoi temi verticali come trasporti, logistica integrata, portualità, pesca, cantieristica navale, nautica, turismo (balneare, nautico, crocieristico, enogastronomico, sportivo, scolastico, ambientale, culturale, sociale, congressuale), agroalimentare e produzioni tipiche, artigianato, commercio, sport, ambiente e formazione.

Una volta delineata la visione dell'economia del mare, il passo successivo è stato quello di adattarla dal punto di vista statistico cercando di individuare, sulla base della più recente classificazione Istat della attività economiche (Ateco 2007[7]) alla quinta cifra, le attività più espressive di questi sette settori di cui si compone[8]. Un operazione tassonomica che, se per alcune attività non ha previsto particolari difficoltà, per altre ha richiesto la formulazione di ipotesi in grado di estrapolare dall'attività classificata la parte legata al mare. Tali ipotesi hanno preso in

[7] L'Ateco 2007 è la classificazione ufficiale delle attività economiche adottata dall'Istituto Nazionale di Statistica (Istat) per le rilevazioni statistiche nazionali di carattere economico. L'Ateco 2007 è la versione italiana della Nomenclatura delle Attività Economiche (Nace) adottata dall'Eurostat nella sua versione più recente (rev. 2), adattata dall'Istat, nelle sue voci di maggior dettaglio, alle caratteristiche specifiche del sistema economico italiano. L'Ateco 2007 è infatti perfettamente sovrapponibile alla Nace fino alla quarta cifra di dettaglio (615 classi), laddove per la quinta e sesta cifra le attività rappresentano una specificazione italiana.

[8] Per l'analisi dettagliate delle attività economiche selezionate si rimanda all'Appendice.

considerazione, in alcuni casi, specifici indicatori ad hoc[9] e, in altri, la localizzazione geografica dell'attività, come, ad esempio le attività legate al turismo (alloggio e ristorazione assieme a quelle sportive), per le quali sono state considerate solo quelle presenti nei comuni costieri.

D'altra parte, il passaggio dalla classificazione ufficiale Istat delle attività economiche (Ateco), per una precisa tassonomia delle attività espressive dell'economia del mare, si rivela indispensabile ai fini di una coerente stima dei principali aggregati economici con i quadri della contabilità nazionale. Tale operazione favorisce peraltro anche l'integrazione dei dati stimati con tante altre informazioni desumibili dalle banche dati sia camerali sia esterne (Istat, Eurostat, associazioni di categoria, ecc.), spesso articolate secondo la logica della classificazione Ateco.

Date le stime del valore aggiunto a partire dai settori economici, oltre che delle imprese, si tiene a precisare che l'approccio seguito in questo studio si pone quindi sul lato dell'offerta, non prevedendo valutazioni inerenti la spesa, turistica o di altra natura[10], piuttosto che gli investimenti. Del resto, anche le stime sul moltiplicatore del reddito, sono finalizzate a valutare quanti euro di valore aggiunto si attivano sul resto dell'economia per ogni euro prodotto dalle attività dell'economia del mare. In tal caso, semmai, l'unica eccezione può essere data dall'analisi delle esportazioni, espressive della domanda estera.

---

[9] Ad esempio, la quota parte del valore della produzione di piatti pronti riconducibile a quelli di pesce è stata stimata tenendo conto anche del rapporto che sussiste tra il consumo di pesce e quello di carne. Oppure, riguardo alla fabbricazione di strumenti ottici, di misura, controllo e precisione, la quota parte ascrivibile al mare è stata stimata sulla base delle tavole input-output, analizzando le interrelazioni tra questo settore e quello della costruzione di "altri mezzi di trasporto" che include navi e imbarcazioni.

[10] Un esempio può essere fornito dalla spesa annua sostenuta dai proprietari di imbarcazioni (armatori) per la disponibilità – con i loro ospiti "a bordo" (familiari e amici) - e per l'utilizzo sia nella località di abituale ormeggio (*home port* e territorio circostante) sia in altre località "di transito" (normalmente le destinazioni delle "crociere") diverse da quella dell'abituale ormeggio (fuori *home port*), pari a circa 1,5 miliardi di euro nel 2012, secondo il Rapporto sul turismo nautico 2013 (Osservatorio Nautico Nazionale) realizzato da Provincia di Genova, UCINA – Confindustria Nautica, Accademia Italiana della Marina Mercantile e, per l'Università degli studi di Genova, DIEM – Dipartimento di Economia e Metodi Quantitativi e CERIST – Centro di Ricerca per l'Innovazione e lo Sviluppo del Turismo.

2. Il ruolo nell'economia: valore aggiunto e occupazione

La valutazione della dimensione economica delle attività che costituiscono l'economia del mare fornisce l'immagine di un volto del sistema produttivo italiano di rilievo, con tutti i suoi positivi risvolti in campo sociale dal punto di vista dell'occupazione. E tutto ciò senza considerare gli effetti moltiplicativi sul resto dell'economia, che saranno esaminati in uno dei successivi capitoli del Rapporto.

Nel 2011, le attività riconducibili all'economia del mare (costituite quasi totalmente da imprese e solo in minima parte da istituzioni pubbliche[11]) hanno prodotto complessivamente un valore aggiunto di oltre 41 miliardi di euro, con un'incidenza sul totale dell'economia pari al 2,9%.

Ma è nel momento in cui poniamo a confronto il ruolo dell'economia del mare con altri segmenti economici che emerge ancora con più forza la sua potenzialità produttiva. Basti pensare che i 41 miliardi di euro di valore aggiunto prodotto dalle attività economiche dell'economia del mare sono quasi il doppio di quanto prodotto dal comparto del tessile, abbigliamento e pelli (21 miliardi di euro di valore aggiunto; 1,5% del totale economia), piuttosto che di quello delle telecomunicazioni (22 miliardi; 1,6%), così come quasi il triplo rispetto a quello del legno, carta ed editoria (poco meno di 15 miliardi: 1%).

Viaggiando all'interno dei settori che costituiscono l'economia del mare, poco meno di un terzo dei 41 miliardi di euro prodotti si riferisce alle attività di alloggio e ristorazione (31%; quasi 13 miliardi di euro), espressive del *core* del turismo, seguite a distanza da un segmento del cosiddetto "terziario avanzato", rappresentato dalla ricerca, regolamentazione e tutela ambientale, che contribuisce a quasi un quinto (18%; più di 7 miliardi di euro) del valore aggiunto complessivamente prodotto dal sistema economico marino; che colloca, così, l'economia del mare italiana in una posizione promettente proprio in termini di innovazione e salvaguardia del patrimonio naturale.

Accostabili al settore ricettivo e ristorativo vi sono le attività sportive e ricreative, con un valore aggiunto prodotto di 2,5 miliardi di euro (6%); che sommato ai quasi 13 miliardi di euro prodotti dai servizi di alloggio e ristorazione sopra citati, porta ad una capacità produttiva mostrata dal settore turistico complessivamente considerato che supera di poco i 15 miliardi di euro, oltre un terzo (37%) dell'economia del mare. D'altra parte, il mare rappresenta il primo 'prodotto' turistico in termini di arrivi e presenze, assieme alle città di interesse storico-artistico[12].

Chiaramente, per una piena valorizzazione delle capacità produttive delle attività turistiche si rivelano fondamentali gli sviluppi delle infrastrutturazioni terrestri (ferrovie ed aeroporti), in quanto influenzano non poco l'accessibilità dei turisti alle destinazioni costiere. I semplici posti barca, anche se presenti in quantità elevata, circa 150mila, non sono infatti l'unico fattore di competitività di una località marina.

---

[11] Le istituzioni pubbliche sono formate essenzialmente dalla marina militare, dalle capitanerie di porto assieme alle autorità portuali, e dalle attività previdenziali/assicurative dei marittimi.

[12] Nel 2011 le località marine hanno registrato oltre 22 milioni di arrivi (21,5% del totale, seconde solo alle città di interesse storico-artistico) e poco più di 119 milioni di presenze (30,8% del totale, prime in assoluto)

Il rilancio del settore turistico passa anche, con l'impegno del Sistema camerale in prima linea, dal rafforzamento delle filiere interne al territorio, favorendo maggiori sinergie tra il turismo nautico (e/o crocieristico) e altre tipologie di attività presenti sul territorio, quali, ad esempio, le produzioni tipiche locali, la pesca e l'ittiturismo. Importanti si rivelano anche gli investimenti sulla qualificazione dell'offerta, attraverso il marchio di qualità "Ospitalità Italiana", pensato anche in un'ottica allargata che abbracci la portualità turistica. Infine, appare strategica anche la valorizzazione dei prodotti innovativi legati all'utilizzo delle nuove tecnologie (ICT), promuovendo, ad esempio, il prezioso patrimonio informativo che il Sistema camerale ha sviluppato negli anni (alberghi e ristoranti certificati "Ospitalità Italiana", informazioni sul territorio, ecc.).

Passando invece ai settori tradizionali, rappresentati dalla cantieristica, trasporti, filiera ittica e industria estrattiva marina, nel loro insieme coprono circa il 45% del valore aggiunto prodotto dall'economia del mare: con un'incidenza tra il 15 e il 16% ciascuno (attorno ai 6,5 miliardi) da parte della cantieristica e della movimentazione di merci e persone; intorno al 6-7% (tra i 2,5 e i 3 miliardi) per quanto riguarda la filiera ittica e dell'industria estrattiva.

Osservando la capacità produttiva del turismo e dei trasporti, il pensiero va direttamente all'importante infrastrutturazione portuale presente nel Paese, dove lungo le coste sono disseminate oltre 500 strutture portuali – fra turistiche e commerciali –, di cui quasi 80 porti turistici e quasi 350 polifunzionali, oltre ai più di 100 punti di ormeggio. In pratica, mediamente, ogni 14 km di costa si conta un'infrastruttura, con una maggiore concentrazione sul versante tirrenico.

Valore aggiunto e occupati dell'economia del mare, per settore

Anno 2011 (valori assoluti e percentuali)

Settori	Valore aggiunto		Occupati	
	v.a. (milioni di euro)	Compos. %	v.a. (migliaia)	Compos. %
Filiera ittica	3.098,8	7,5	95,2	11,9
Industria delle estrazioni marine	2.460,2	6,0	7,9	1,0
Filiera della cantieristica	6.579,1	15,9	135,4	17,0
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	6.404,5	15,5	91,9	11,5
Servizi di alloggio e ristorazione	12.779,6	31,0	286,7	36,0
Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	7.420,8	18,0	118,6	14,9
Attività sportive e ricreative	2.518,1	6,1	61,5	7,7
TOTALE ECONOMIA DEL MARE	41.261,1	100,0	797,2	100,0
Totale economia	1.411.086,5		24.742,7	
Incidenza % economia del mare su totale economia	2,9		3,2	

Fonte: Unioncamere-CamCom

Sul piano della ricchezza prodotta, vi è dunque una sostanziale equa distribuzione tra comparti tradizionali e innovativi, con le attività di ricerca, regolazione e tutela che giocano comunque un ruolo cruciale sia per gli uni che per gli altri.

Dal punto di vista occupazionale, i quasi 800mila lavoratori impiegati nell'economia del mare rappresentano il 3,2% dell'occupazione complessiva del Paese. Una forza lavoro la cui ampiezza risalta solo pensando al fatto che è superiore di 200mila unità a quella dell'intero settore formato dalla chimica, farmaceutica, gomma, materie plastiche e minerali non metalliferi (600mila occupati; 2,4% del totale economia), come di 160mila in più rispetto a quella dei servizi finanziari e assicurativi (circa 640mila; 2,6%).

All'interno dell'economia del mare, gli occupati si distribuiscono tra i settori in modo del tutto simile al valore aggiunto, con una forte incidenza delle attività ricettive e della ristorazione, visto che spiegano poco più di un terzo dell'occupazione complessiva dell'economia del mare (36%, pari a quasi 287mila occupati), in cui pesano inevitabilmente le posizioni lavorative stagionali; seguono, per dimensione occupazionale, la cantieristica (17%; poco più di 135 mila occupati), la filiera ittica (12%, poco più di 95mila occupati) e le attività sportive e ricreative (8%; più di 61mila occupati).

Valore aggiunto e occupati dell'economia del mare, per regione

Anno 2011 (valori assoluti e percentuali)

Regioni	Valore aggiunto			Occupazione		
	v.a. (milioni di euro)	Incid. % su Italia	Incid. % su tot. economia	v.a. (migliaia)	Compos. %	Incid. % su tot. economia
Piemonte	971,1	2,4	0,9	16,1	2,0	0,8
Valle d'Aosta	13,5	0,0	0,3	0,2	0,0	0,3
Lombardia	3.105,5	7,5	1,0	40,2	5,0	0,8
Trentino-Alto Adige	116,8	0,3	0,4	2,0	0,3	0,4
Veneto	2.743,8	6,6	2,1	58,0	7,3	2,4
Friuli-Venezia Giulia	1.649,0	4,0	5,0	28,0	3,5	4,8
Liguria	4.687,3	11,4	11,9	81,9	10,3	12,3
Emilia-Romagna	3.189,6	7,7	2,5	57,5	7,2	2,5
Toscana	3.079,5	7,5	3,3	55,5	7,0	3,2
Umbria	93,3	0,2	0,5	1,9	0,2	0,5
Marche	1.419,9	3,4	3,8	30,0	3,8	4,0
Lazio	6.314,2	15,3	4,1	112,7	14,1	4,9
Abruzzo	788,9	1,9	3,0	15,7	2,0	3,2
Molise	110,1	0,3	1,9	2,1	0,3	1,9
Campania	3.305,7	8,0	3,9	74,7	9,4	4,8
Puglia	2.969,2	7,2	4,7	59,9	7,5	5,0
Basilicata	165,5	0,4	1,7	2,9	0,4	1,5
Calabria	1.105,5	2,7	3,7	24,9	3,1	4,9
Sicilia	3.828,4	9,3	5,0	95,6	12,0	7,4
Sardegna	1.604,2	3,9	5,4	37,4	4,7	7,2
Nord-Ovest	*8.777,4*	*21,3*	*1,9*	*138,4*	*17,4*	*1,8*
Nord-Est	*7.699,2*	*18,7*	*2,4*	*145,6*	*18,3*	*2,5*
Centro	*10.907,0*	*26,4*	*3,6*	*200,0*	*25,1*	*3,8*
Sud e Isole	*13.877,5*	*33,6*	*4,3*	*313,3*	*39,3*	*5,4*
ITALIA	**41.261,1**	**100,0**	**2,9**	**797,2**	**100,0**	**3,2**

Fonte: Unioncamere-CamCom

Rispetto ai contributi in termini di valore aggiunto, registrano percentuali minori nella distribuzione degli occupati, l'industria estrattiva (appena l'1% dell'occupazione dell'economia del mare contro il 6% in termini produttivi), i trasporti marittimi (12 contro 16%) e le attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (15 contro 18%). Quest'ultime, tuttavia, esibiscono una base lavorativa, non solo quantitativamente elevata (quasi 120mila occupati), ma anche qualitativamente, proprio nella prospettiva di una crescita del sistema italiano in modo sostenibile e intelligente (smart).

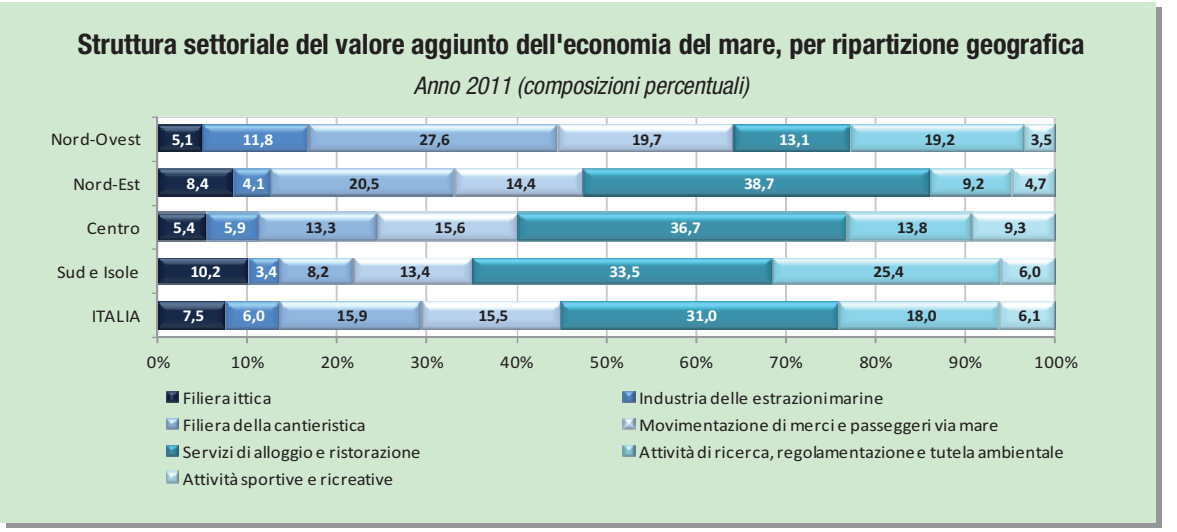
La forte connotazione marina dell'area fa sì che l'economia del mare italiana si concentri prevalentemente nel Centro-Sud (60% del valore aggiunto e 64% in termini di occupati), grazie soprattutto alla centralità che assume in alcune regioni, come il Lazio, la Sicilia, la Campania e la Puglia, che insieme coprono circa il 40% del valore aggiunto dell'economia marina nazionale e il 43% degli occupati. Al Nord sono invece tre le regioni trainanti – la Liguria su tutte, seguita dalla Lombardia e dal Veneto – che insieme assorbono all'incirca un quarto di ricchezza e di occupazione ascrivibile alle attività connesse al mare (rispettivamente 26 e 23% del totale nazionale).

Ragionando in termini di sviluppo territoriale, è il peso sulle proprie economie locali ad indicare quanto il sistema mare incida sulla capacità produttiva del territorio. Solo in Liguria il valore aggiunto prodotto dell'economia del mare fa segnare un'incidenza a due cifre sul totale regionale, pari al'11,9%; un peso che a dire il vero non si registra in nessun altra regione italiana, ivi comprese quelle insulari. Tra le regioni meridionali, le massime quote di incidenza del valore aggiunto del sistema mare sul totale economia regionale si fermano al 5,4% della Sardegna e al 5% della Sicilia, a cui segue il 4,7% della Puglia e il 3,9% della Campania. Sebbene siano quote di molto inferiori al caso ligure, si tratta di valori comunque superiori a quasi tutti quelli relativi alle regioni dell'Italia centro-settentrionale, con la sola eccezione, in parte, del Lazio (4,1%) e del Friuli-Venezia Giulia (5%).

Dal punto di vista occupazionale, in Liguria, i quasi 82mila occupati nelle attività dell'economia del mare costituiscono ben il 12,3% dell'occupazione complessiva regionale. A parte questo caso, spiccano Sicilia e Sardegna, dove l'occupazione del sistema mare, pari in valori assoluti, rispettivamente, a oltre 95mila e a più di 37mila occupati, incide per poco più del 7% sui rispettivi totali regionali. Nell'Italia centro-settentrionale, sempre nel Lazio e nel Friuli-Venezia Giulia si riscontrano le incidenze più elevate, anche se sempre al di sotto dei 5 punti percentuali: rispettivamente, 4,9 e 4,8%, corrispondenti, in valore assoluti, a quasi 113mila e a 28mila occupati.

Interessanti indicazioni emergono entrando nel merito dei settori che compongono l'economia del mare, anche solo limitandosi al valore aggiunto, utili per comprendere come si diversifica questo segmento produttivo sul territorio italiano, a seconda dei comparti di attività in cui le imprese sono inserite. Un elemento che si coglie a prima vista riguarda il Nord-Ovest, che si distingue per un contributo fornito dai trasporti marittimi superiore alla media nazionale di oltre quattro punti percentuali (quasi il 20% dell'economia marina della ripartizione, contro il 15,5% medio nazionale); addirittura, nel caso della cantieristica sono ben 12 circa i punti percentuali di differenza (27,6

contro 15,9%). Tutto ciò a fronte di un minor peso dei servizi legati al turismo connesso all'alloggio e ristorazione (-18 punti percentuali) e alle attività sportive e ricreative (-3 punti).



Fonte: Unioncamere-CamCom

Come è noto, soltanto la Liguria tra le regioni del Nord-Ovest è bagnata dal mare, dove un terzo del valore aggiunto ascrivibile all'economia del mare è prodotto dalle attività di movimentazione merci e persone. Del resto, la Liguria vanta, con Genova e La Spezia, i primi due principali gateway italiani per la movimentazione di container. Mentre lo scalo più importante di transhipment si trova in Calabria, con Gioia Tauro; regione, dove il settore dei trasporti contribuisce al 13% del valore aggiunto prodotto dall'economia del mare calabrese.

Comunque, un grande contributo alla capacità produttiva delle attività dei trasporti proverrebbe dalla promozione delle Autostrade del mare, soprattutto in collegamento con le reti TEN-T (Trans-European Network - Transport), assieme al rafforzamento, come già anticipato, dell'integrazione infrastrutturale "terra-mare". Un obiettivo al cui raggiungimento anche il Sistema camerale può giocare un ruolo di prim'ordine, considerando che le Camere di commercio detengono partecipazioni in 15 società collegabili al settore portuale italiano.

Per quel che concerne la cantieristica, invece, dall'osservazione dei dati regionali emerge una non diretta dipendenza di queste attività con la loro localizzazione sulla costa: al primo posto, per volume produttivo, vi è infatti proprio la Lombardia, dove si concentra quasi il 19% del valore aggiunto prodotto dalla cantieristica italiana, con un apporto di 1,2 miliardi di euro, più dell'intero Mezzogiorno.

Anche sul versante nord-orientale del Paese, il settore della produzione di navi incide, all'interno dell'economia del mare dell'area, in misura maggiore a confronto con la media nazionale (21 contro 16%), grazie anche ai grandi insediamenti industriali nell'area di Trieste e

Venezia. In questa ripartizione geografica si concentra storicamente anche l'industria turistica, tra cui quella balneare e marittima. In merito proprio al turismo marino, restando sempre nell'Italia nord-orientale, Veneto ed Emilia Romagna spiccano in virtù del fatto che quasi la metà del valore aggiunto prodotto dall'economia del mare regionale proviene dalle attività di alloggio e ristorazione (rispettivamente, 46 e 43%). Due regioni che assieme contribuiscono ad oltre un quinto del valore aggiunto totale prodotto in Italia da questo settore dell'economia del mare, pari a 2,6 miliardi di euro: quasi il 65% di quanto prodotto nell'intero Nord e un terzo del valore del Centro-Sud. Nel Nord-Est va segnalata infine la filiera ittica, che assorbe più dell'8% della capacità produttiva dell'economia del mare della ripartizione: un'incidenza superiore alla media nazionale (7,5%) grazie alla forte influenza del Veneto (12,3% dell'economia del mare regionale, pari a 337 milioni di euro, alle spalle in valori assoluti solo di Sicilia e Puglia).

Nelle regioni centrali, invece, a fronte di una minore incidenza dei settori tradizionali (pesca, cantieristica e industria estrattiva), è il peso dell'alloggio e della ristorazione, insieme a quello del divertimento-intrattenimento (attività sportive e ricreative) a caratterizzare maggiormente l'economia del mare dell'area (nel Lazio, ad esempio, le attività ricettive e ristorative incidono per il 39%, contro il 31% medio nazionale, e quelle sportive e ricreative assorbono l'11% dell'economia del mare regionale, contro una media nazionale del 6,1%).

Nel Mezzogiorno, infine, la carenza dell'industria più strutturata (sostanzialmente la cantieristica) è compensata da una maggiore incidenza della filiera ittica: in Sicilia e in Puglia questa spiega il 12-14% circa dell'economia del mare regionale; ma, soprattutto, i quasi 900 milioni di valore aggiunto prodotto proprio dalla filiera ittica in queste due regioni rappresentano il 28% del totale italiano. Un peso di rilievo è esercitato anche dai servizi turistici legati all'alloggio e ristorazione e, soprattutto, delle attività di ricerca, regolamentazione e tutela dell'ambiente: in Puglia, quest'ultime attività assorbono il 43% dell'economia del mare regionale, grazie ad un valore aggiunto prodotto di quasi 1,3 miliardi di euro, pari, peraltro, al 17% del totale nazionale del comparto. Tutti dati molto incoraggianti in una prospettiva di crescita economica sostenibile.

Dal punto di vista occupazionale, si è già avuto modo di vedere come il settore che assorbe il maggior numero di lavoratori è quello dell'alloggio e ristorazione, nel 70% circa dei casi impiegati nelle regioni del Centro-Sud (circa 200mila unità). Al Nord l'economia del mare coinvolge invece prevalentemente lavoratori nella cantieristica navale (77mila unità, pari al 57% del totale nazionale, di cui circa 23mila in Lombardia e 14mila in Liguria) e meno nei trasporti marittimi (il 40%, 37mila occupati), dove invece si concentra una quota prevalente di occupati nel Centro-Sud del Paese: basti pensare che nelle sole regioni del Mezzogiorno, quasi 34mila occupati nei trasporti marittimi assorbono poco più di un terzo (36%) dell'occupazione nazionale di questo settore.

Il Mezzogiorno assorbe invece la quota maggiore di occupati nella filiera ittica (il 58% del totale nazionale, pari a 55mila unità) e nelle attività di ricerca, regolamentazione e tutela del paesaggio (50%; 60mila unità).

Prime dieci posizioni delle graduatorie provinciali in base all'incidenza del valore aggiunto e dell'occupazione dell'economia del mare sul totale dell'economia

Anno 2011 (valori percentuali e assoluti)

Pos.	Provincia	Incid. % su tot. economia	v.a. (milioni di euro)	Pos.	Provincia	Incid. % su tot. economia	v.a. (migliaia)
Valore aggiunto				*Occupazione*			
1)	Livorno	15,7	1.297,3	1)	Olbia-Tempio	14,6	9,8
2)	Trieste	14,6	1.025,4	2)	La Spezia	14,3	11,4
3)	Olbia-Tempio	13,4	429,0	3)	Rimini	13,7	22,7
4)	Rimini	13,0	1.115,5	4)	Trieste	13,4	14,7
5)	Genova	12,8	2.843,3	5)	Livorno	13,4	18,2
6)	La Spezia	12,7	635,5	6)	Trapani	12,6	13,3
7)	Savona	10,6	746,9	7)	Genova	12,2	46,3
8)	Imperia	9,1	461,6	8)	Savona	11,9	14,8
9)	Ogliastra	8,7	76,0	9)	Imperia	11,1	9,4
10)	Venezia	8,4	1.992,8	10)	Ogliastra	10,6	1,6

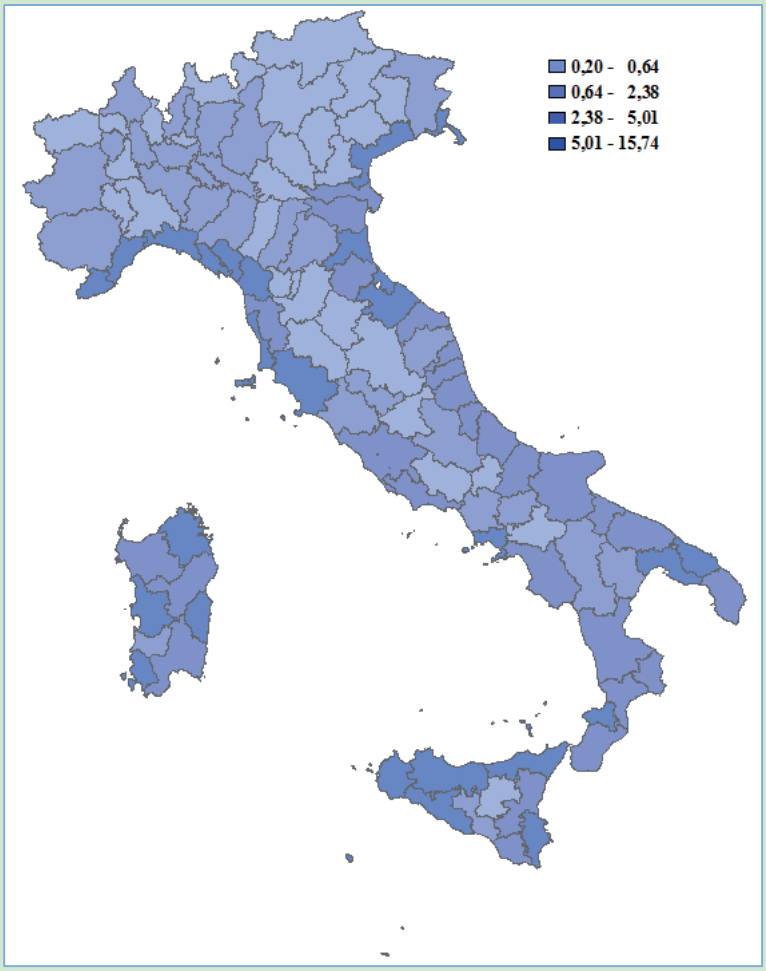
Fonte: Unioncamere-CamCom

Entrando nel dettaglio delle province italiane, si scoprono molte realtà dove il ruolo sul territorio esercitato dall'economia del mare assume un marcato spessore. Tra le dieci province con la maggiore presenza dell'economia del mare, in termini di valore aggiunto, si va da un massimo di quasi il 16% in quella di Livorno ad un minimo di oltre l'8% in quella di Venezia; e, per quel che concerne gli occupati, si va dal 15% di Olbia-Tempio all'11% della provincia di Ogliastra. Messe a confronto le due graduatorie, in 9 casi su 10 si ripetono le stesse province, fatta eccezione per Venezia che nell'incidenza degli occupati scivola al 14° posto (10% del totale provinciale) a favore di Trapani, che invece staziona al 12° posto in termini valore aggiunto (8%).

Si noti, inoltre, che per quanto riguarda il valore aggiunto, 8 delle prime 10 province si trovano nell'area centro-settentrionale del Paese (con la Liguria rappresentata al completo) e 2 al Mezzogiorno (entrambe in Sardegna), mentre per gli occupati il rapporto è 7 a 3 (con l'uscita di Venezia e l'ingresso di Trapani).

Incidenza del valore aggiunto dell'economia del mare sul totale dell'economia, per provincia

Anno 2011 (classi di incidenze percentuali sul valore aggiunto del totale economia)

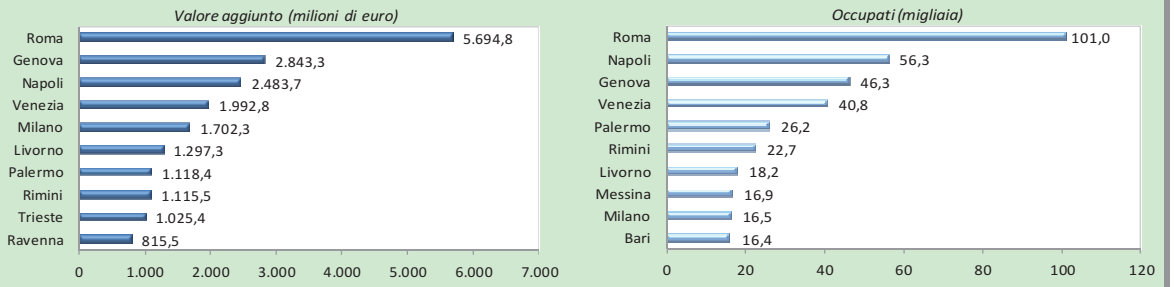


Fonte: Unioncamere-CamCom

Osservando i dati disaggregati settorialmente, emerge che delle 11 province presenti nelle due graduatorie, in 6 casi vi è un forte accentramento nei servizi turistici (Olbia-Tempio, Rimini, Imperia e Ogliastra su entrambi gli indicatori, Savona e Venezia prevalentemente in termini di valore aggiunto), in 2 casi nei trasporti marittimi (Trieste e Genova) e altri 2 casi con una distribuzione più equilibrata tra settori (Livorno e La Spezia); mentre nella provincia di Trapani, quasi la metà degli occupati nell'economia del mare è impiegato in attività legate alla filiera ittica.

Prime dieci posizioni delle graduatorie provinciali secondo il valore aggiunto prodotto e il numero di occupati dell'economia del mare

Anno 2011 (valori assoluti)



Fonte: Unioncamere-CamCom

In termini assoluti, invece, la provincia di Roma guida entrambe le classifiche con un'economia del mare che ha prodotto nel 2011 quasi 6 miliardi di valore aggiunto (13,8% del totale nazionale), a cui si associano circa 100mila occupati (12,7%). Seguono, con riferimento alle prime dieci posizioni, altre realtà provinciali, spesso capoluogo di regione, come Genova, Napoli, Venezia, Milano, Palermo e Bari. Merita sottolineare, inoltre, che le 10 province in testa alle due graduatorie rappresentano rispettivamente il 49% del valore aggiunto complessivo dell'economia del mare e il 45% in ordine agli occupati, a dimostrazione di come la produzione tenda a concentrarsi molto più del lavoro.

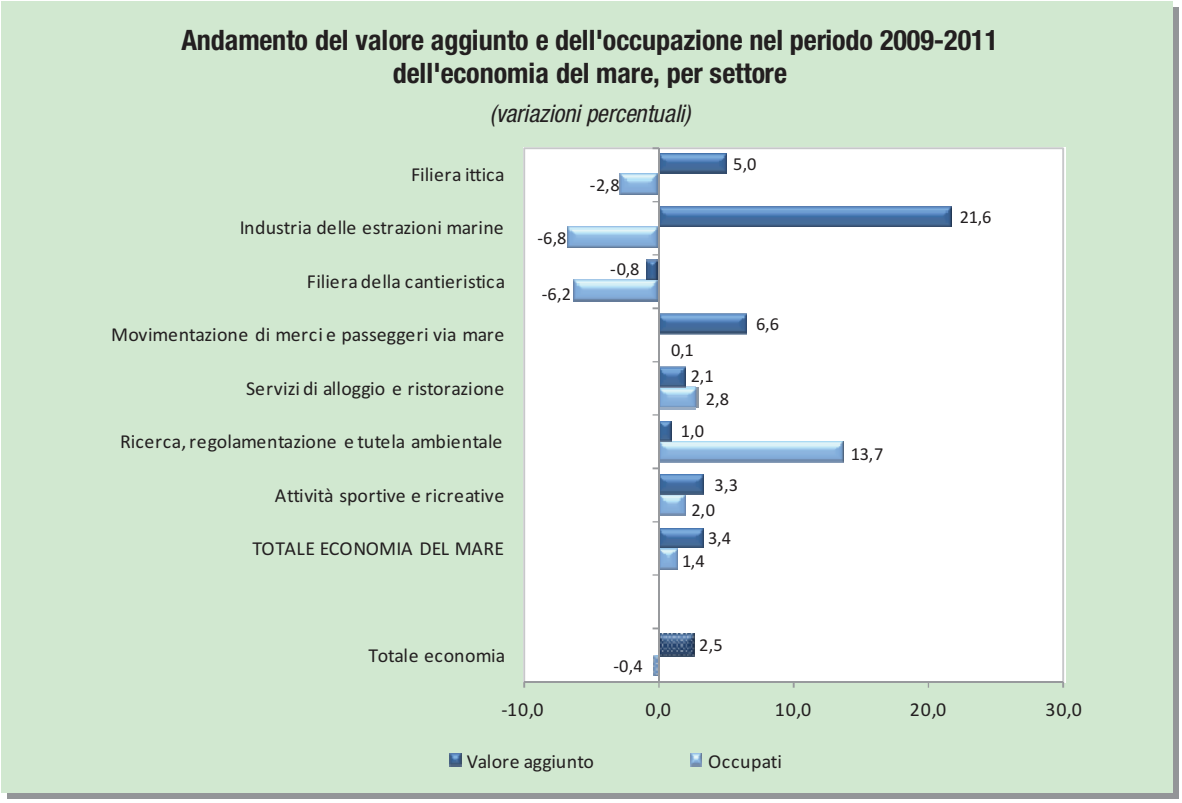
La forza dell'economia del mare non risiede solo nel ruolo che svolge all'interno del sistema produttivo nazionale in termini strutturali, ma anche nella sua capacità di imprimere un impulso alla crescita economica del Paese, mostrando apprezzabili virtù di resilienza alle difficoltà congiunturali.

Nel periodo 2009-2011, al centro della crisi, l'economia del mare è riuscita a mostrare migliori performance rispetto a quanto registrato dall'intera economia, in termini sia di valore aggiunto, crescendo complessivamente del 3,4% in termini nominali contro il 2,5% del totale economia[13], sia, soprattutto, occupazionali, con evidenti virtuose ricadute sociali. L'economia del mare chiude infatti il periodo con un saldo positivo di oltre 11mila lavoratori (+1,4%), a fronte di una lieve flessione complessiva nazionale di quasi 97mila occupati (-0,4%).

Una crescita occupazionale che dovrebbe essere accompagnata da una programmazione di nuove iniziative volte, da un lato, a sviluppare percorsi di aggiornamento del personale marittimo sotto molteplici punti di vista – da quello normativo a quello professionale, passando per quelli ambientale e sociale – e, dall'altro, a promuovere il lavoro marittimo fra le giovani generazioni, a favore, oltretutto, dell'imprenditorialità.

[13] Si tiene a precisare che tutte le variazioni riportate nell'analisi fanno riferimento all'intero periodo 2009-2011, e in termini nominali nel caso del valore aggiunto.

Anche in questo ambito il Sistema camerale può fornire un contributo importante, facendo leva sulla sua oramai lunga esperienza nel campo del raccordo tra mondo della formazione e mondo del lavoro, anche attraverso lo sviluppo di possibili collaborazioni operative con strutture e poli formativi (ad esempio, gli Istituti Tecnici Superiori)[14].



Fonte: Unioncamere-CamCom

Entrando nel merito dei risultati conseguiti dai settori dell'economia del mare, è da sottolineare il trend positivo, sempre riguardo al periodo 2009-2011, della filiera ittica (il cui valore aggiunto è cresciuto complessivamente del 5%) e dei trasporti (+6,6%); mentre, per quel che concerne l'industria delle estrazioni marine, la crescita consistente potrebbe essere verosimilmente scaturita da fattori esogeni, primi fra tutti la forte volatilità dei prezzi dei prodotti energetici (lo dimostra anche il dato in controtendenza dell'occupazione, che si riduce nel settore estrattivo di 600 unità).

[14] Ad esempio, grazie al progetto "Scuola elevata al lavoro" promosso direttamente da Unioncamere e realizzato insieme con 50 Camere di commercio, in raccordo con il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, 1.800 studenti di 150 istituti scolastici hanno avuto la possibilità, nel corso del 2012, di vivere l'esperienza di JobDay, una formula di orientamento innovativa per l'Italia, ma già abbondantemente consolidata in Usa e Canada (meglio nota nel mondo anglosassone come "job shadowing"), che consente ai ragazzi almeno per un giorno di sperimentare un mestiere affiancando per un'intera giornata un "lavoratore in azione" e che ha coinvolto 590 aziende.

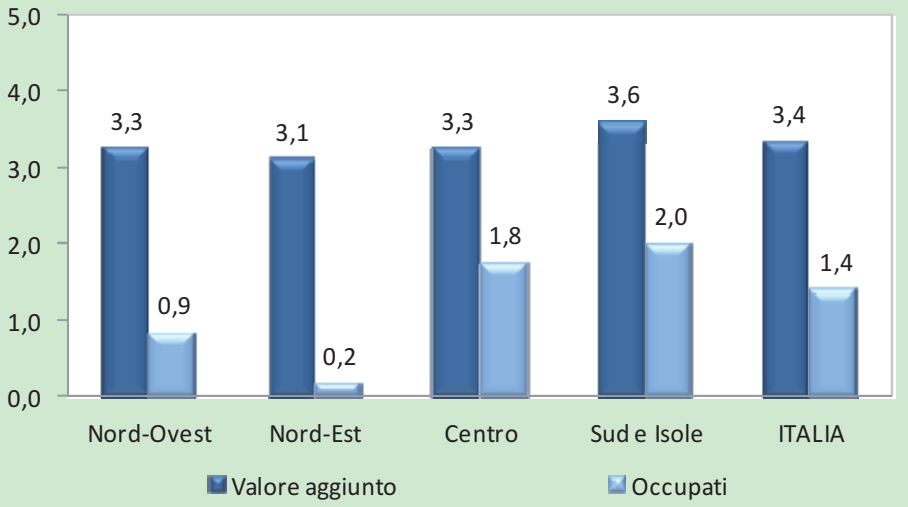
È invece apprezzabile l'espansione economica conseguita dalle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale, anche se non in modo estremamente ampio (+1% il valore aggiunto), ma certamente di qualità data la funzione che esercitano. E' necessario considerare che molte attività di questo settore sono non profit o a basso valore aggiunto, a cui si associa, tuttavia, l'ottima performance registrata in termini di persone occupate (+13,7%, corrispondente a +14mila unità).

Come è noto, resiste bene alla crisi il settore turistico anche nella sua fattispecie marittima, che tra il 2009 e il 2011 accresce il valore aggiunto del 2,1% riguardo alle attività di alloggio e ristorazione e del 3,3% con riferimento alle attività sportive e ricreative. In questi due settori, nel 2011 si sono registrati circa 9mila occupati in più rispetto al 2009, di cui ben 8mila nelle attività ricettive e ristorative.

L'unico comparto dell'economia del mare che manifesta una contrazione è quello della cantieristica, per ragioni ascrivibili anche alla forte concorrenza proveniente dai mercati asiatici; la quale sta provocando peraltro un abbassamento dei prezzi, che a sua volta si inserisce in un contesto di crisi generale della domanda, con la conseguenza che dal 2009 al 2011 il valore aggiunto si è ridotto di quasi un punto percentuale (-0,8%). Una regressione produttiva che si è riflessa anche sulla base lavorativa, visto il calo di 9mila occupati (-6,2%). Flessioni occupazionali che hanno interessato, oltre alle industrie delle estrazioni marine, anche la filiera ittica (-2.800 occupati, pari a -2,8%), nonostante i risultati in crescita del valore aggiunto (+5%).

Andamento del valore aggiunto e dell'occupazione nel periodo 2009-2011 dell'economia del mare, per ripartizione geografica

(variazioni percentuali)



Fonte: Unioncamere-CamCom

Declinando le analisi a livello territoriale, emerge che nel Nord-Est, seppure gli occupati nell'economia del mare rimangano pressoché stabili (+0,2%; poco meno di 300 occupati in più), osservando i dettagli settoriali appare invece il segno negativo tanto nella filiera ittica (-9,4%) quanto in quella della cantieristica (-6,5%). La differenza fra i due comparti, tuttavia, sta nel fatto che mentre nel primo caso, filiera ittica, i valori sono molto distanti dalla media nazionale (-2,8%), nel secondo caso, cantieristica, (-6,2%) le distanze sono molto meno accentuate.

Il contraltare ai cali occupazionali nei due settori della cantieristica e ittico è costituito dalle crescite occupazionali registrate nei settori collegati al turismo, riconducibili ai servizi di alloggio e ristorazione (+2,8%) e alle attività sportive e ricreative (+1,3%).

In termini di crescita economica, l'andamento complessivo nel periodo 2009-2011 dell'economia del mare del Nord-Est riesce ad allinearsi con la media nazionale grazie ai buoni andamenti del valore aggiunto esibiti sia dell'industria turistica core (alloggio e ristorazione: +2,1%), sia dalle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (+3,3%); e sia, soprattutto, dal settore della movimentazione di merci e persone (+6,4%).

Anche nel Nord-Ovest si assiste ad un fenomeno simile, con un andamento del valore aggiunto (+3,3%) ancora più vicino alla media nazionale (solo 0,1 punti percentuali in meno), a cui però si associa un incremento occupazionale più ridotto (+0,9% contro +1,4% medio nazionale). Come per il Nord-Est, le difficoltà maggiori si riscontrano nel comparto della cantieristica navale, e in particolare nella difficile situazione della Liguria, unica regione d'Italia – assieme all'Emilia-Romagna – che nell'ambito dell'economia del mare, dal 2009 al 2011, registra un segno negativo nell'andamento dell'occupazione (-1%, corrispondente a circa 1.300 occupati in meno) nel complesso delle due regioni.

Sempre nel Nord-Ovest, nel comparto della ricerca, regolamentazione e tutela ambientale si assiste ad un fenomeno opposto rispetto a quello appena descritto: l'andamento negativo del valore aggiunto (-2,5%) è accompagnato infatti da un'ottima performance dell'occupazione (+21%, oltre 4mila occupati in più), che da sola compensa completamente la perdita di occupati nella cantieristica, nella filiera ittica e nel settore estrattivo (in tutto, appunto, quasi -4mila unità).

Una situazione molto simile si può osservare nelle regioni del Centro: il calo sensibile della cantieristica (in termini sia di valore aggiunto che di occupati, rispettivamente -2 e -6%), della filiera ittica (solo negli occupati, in riduzione di quasi il 2%, rispetto ad un incremento del 5% del valore aggiunto) e dei trasporti (rispettivamente -0,2 e +6%), è compensato in questo caso non soltanto dalla positiva evoluzione segnata dalle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (+1% il valore aggiunto e +14% l'occupazione, pari a +3mila unità), ma anche dalle buone performance registrate dal settore dell'alloggio e ristorazione (+2% in termini produttivi e +3% in quelli occupazionali, con un aumento di quasi 2.500 unità). Il risultato finale di questi andamenti divergenti è stato comunque positivo, dal momento che l'economia del mare nel Centro Italia è cresciuta del 3,3% sul piano produttivo e dell'1,8% su quello occupazionale.

Ma è dalle regioni meridionali che vengono i risultati più interessanti per l'economia del mare, proprio per l'impatto che queste attività hanno su un sistema economico meno sviluppato e dunque massimamente bisognoso di individuare direzioni di sviluppo che consentano di guardare al futuro con fiducia. Nel complesso, nel Mezzogiorno sia la ricchezza prodotta che l'occupazione (ordinatamente +3,6 e +2%, corrispondente quest'ultima variazione a +6mila occupati) crescono con intensità maggiore della media nazionale (come già visto, +3,4 e +1,4%). È ancora il 'volto' terziario dell'economia del mare a crescere in maniera più intensa, con quasi 8mila occupati in più, distribuiti per il 55% nella ricerca, regolamentazione e tutela ambientale, per il 38% nei servizi di alloggio e ristorazione e per il 5% nelle attività sportive e ricreative.

Per comprendere sino in fondo quante potenzialità si celino dietro le diverse espressioni dell'economia del mare per il Mezzogiorno, merita sottolineare come proprio in questa area del Paese tale segmento produttivo si sia distinto per performance nettamente migliori rispetto a questo registrato dall'economia complessiva della ripartizione stessa. Basti pensare che, sempre tra il 2009 e il 2011 e con riferimento al Meridione, mentre il totale delle attività produttive hanno segnato solo una timida crescita economica, al di sotto del punto percentuale (valore aggiunto: +0,7%), l'insieme delle attività connesse all'economia del mare hanno messo a segno un'espansione produttiva di ben oltre 3 punti percentuali (+3,6%). Ciò che sul piano occupazionale è corrisposto ad una stagnazione del numero di occupati totali, alla quale ha fatto fronte una crescita nel più specifico segmento dell'economia del mare (+2% come già visto).

3. La forza imprenditoriale

La notevole capacità produttiva e occupazionale dell'economia del mare non può che essere il frutto dell'attività di un tessuto imprenditoriale sottostante di rilievo, diffuso lungo la penisola con diverse caratterizzazioni, ma unito dalla stessa forza nel contribuire a dare spessore a questo importante segmento economico del nostro Paese.

Un mondo imprenditoriale che alla fine del 2012 è formato da quasi 211mila imprese dell'economia del mare[15] annotate nei Registri delle Imprese delle Camere di commercio italiane, pari al 3,5% del totale nazionale, di cui più dei tre quarti, pari in assoluto a oltre di 162mila imprese, concentrate nei 645 comuni costieri.

Numero di imprese dell'economia del mare, in totale e nei comuni costieri, per settore

Anno 2012 (valori assoluti e percentuali)*

Settori	Totale imprese economia del mare		di cui: nei comuni costieri		
	Valori assoluti	Compos.%	Valori assoluti	Compos.%	Incid.% su tot. economia del mare
Filiera ittica	41.633	19,7	27.156	16,7	65,2
Industria delle estrazioni marine	729	0,3	704	0,4	96,6
Filiera della cantieristica	32.130	15,2	19.333	11,9	60,2
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	17.862	8,5	11.220	6,9	62,8
Servizi di alloggio e ristorazione	67.178	31,9	67.166	41,3	100,0
Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	6.307	3,0	3.803	2,3	60,3
Attività sportive e ricreative	29.369	13,9	26.423	16,3	90,0
Attività marine non classificabili**	15.660	7,4	6.649	4,1	42,5
TOTALE ECONOMIA DEL MARE	210.867	100,0	162.454	100,0	77,0
Totale economia	6.093.158		1.772.347		
Incidenza % economia del mare su totale economia	3,5		9,2		

* In questa e nelle successive tabelle e grafici i dati 2012 sono relativi al 31 dicembre.
** Attività per le quali non è stato possibile inquadrarle nei vari settori per ragioni di classificazione statistica.

Fonte: elaborazioni CamCom su dati Unioncamere-Infocamere

[15] Come già precisato nel capitolo 1, il maggior numero di imprese dell'economia del mare definite in questo secondo rapporto rispetto al primo (Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali, Unioncamere, Retecamere, Istituto G. Tagliacarne, *Rapporto SistemaMare. Imprese, filiere e territori*, febbraio 2010) è ascrivibile sia a una più ampia perimetrazione delle attività economiche, sia al 'recupero statistico' di molte imprese, grazie ad un minuzioso lavoro fondatosi sulla base del massimo dettaglio classificatorio delle attività economiche, che ha consentito di intercettare, nel miglior modo possibile, le singole attività collegate al mare, in modo da ricostruire un universo di riferimento dallo stretto legame con questa risorsa naturale.

Volendo osservare la disarticolazione settoriale da un punto di vista più originale, cioè mettendo a confronto i dati sulle imprese con quelli relativi al valore aggiunto e all'occupazione visti nel capitolo precedente, sebbene questi due aggregati inglobino anche una minima parte di attività riconducibili alla Pubblica amministrazione[16] (marina militare, capitanerie di porto, autorità portuali, attività previdenziali/assicurative dei marittimi), si possono scorgere alcune interessanti considerazioni. Entrando nello specifico, da questi confronti si evince la suddivisione dei sette settori che costituiscono l'economia del mare in tre gruppi: il primo è caratterizzato dai settori che contribuiscono maggiormente alla numerosità imprenditoriale dell'economia del mare e meno in termini di valore aggiunto e occupati; il secondo, invece, raccoglie i settori che contribuiscono sostanzialmente in egual misura alla dimensione imprenditoriale, economica ed occupazionale; il terzo, infine, è composto dai settori che svolgono un ruolo di maggiore spessore sul piano produttivo e della base lavorativa rispetto alla numerosità delle imprese.

Rappresentativa del primo gruppo è la filiera della pesca, che pur rappresentando, all'interno dell'economia del mare, 20 imprese su 100 (più di 41mila aziende in valore assoluto), genera solo il 7% del valore aggiunto dell'intero segmento marino, assorbendo nel contempo il 12% degli occupati (concentrati soprattutto nel Mezzogiorno). In questo primo gruppo rientrano anche le attività ricreative e sportive, che spiegando il 14% delle imprese dell'economia dl mare, poco più di 29mila in assoluto, contribuiscono per meno del 10% al valore aggiunto e all'occupazione (rispettivamente 6 e 8%); d'altra parte, molte di queste attività appartengono al Terzo Settore e dunque agiscono con finalità sociali, che ne indeboliscono inevitabilmente il vigore strettamente economico.

Del secondo gruppo, che raccoglie i settori con quote di assorbimento per i tre aggregati piuttosto simili, fa parte invece il settore della cantieristica, con quote di assorbimento che oscillano tra il 15% per le imprese (poco più di 32mila in assoluto) al 17% per l'occupazione, passando per il 16% nel caso del valore aggiunto; si affianca anche il settore dei servizi turistici legati all'alloggio e ristorazione, dove l'escursione va dal 31% nell'ambito produttivo al 36% in quello occupazionale, passando per il 32% con riferimento alle imprese (poco più di 67mila).

Due settori che presentano però alcune differenze di fondo: l'equilibrio nelle attività economiche legate alla produzione e vendita delle imbarcazioni trova parziale spiegazione nella forte crisi del settore, verosimilmente anche per le aziende di grandi dimensioni, tale da provocare la contrazione del ruolo esercitato in termini di valore aggiunto e occupazione; i valori sostanzialmente omogenei di alberghi e ristoranti dipendono invece dalla natura stessa del servizio di accoglienza (prevalentemente svolto da piccole imprese) che pone al centro del ciclo produttivo il ruolo fondamentale delle risorse umane.

Vi è infine il terzo gruppo, speculare al primo, composto dai settori dalla più ridotta quota di assorbimento imprenditoriale – sempre all'interno dell'economia del mare – rispetto alla più elevata quota percentuale di occupati e, ancor di più, di contributo alla formazione del valore aggiunto. Comprensibile è la presenza in questo gruppo dell'industria delle estrazioni marine, in

[16] All'interno dell'economia del mare la Pubblica amministrazione, in termini di valore aggiunto, incide appena per il 7% circa.

cui le forti economie di scala, unite all'alto valore economico che scaturisce dalla propria attività (si pensi solo al petrolio), contribuiscono ad aumentare la forbice tra produzione e imprese (sul totale dell'economia del mare, questo settore incide appena per lo 0,3% in termini di imprese ma per ben il 6% in merito al valore aggiunto).

Interessante, invece, è la presenza del settore della movimentazione merci e persone via mare, in virtù di una capacità di contribuire alla formazione del valore aggiunto complessivo dell'economia del mare pari al 16% (grazie anche ai numerosi servizi connessi ad alta produttività), come del 12% in ambito di posti di lavoro, a fronte di un peso in termini di imprese poco al di sotto del 9% (quasi 18mila imprese in valore assoluto). Un'evidenza che in parte si incardina anche nell'elevata capacità moltiplicativa di questo settore, in termini di attivazione economica sul resto dell'economia, come si vedrà in uno dei successivi capitoli.

Il terzo settore, infine, che rientra in questo ultimo gruppo è quello della regolamentazione, ricerca e tutela ambientale, per effetto di una numerosità imprenditoriale corrispondente ad appena il 3% del totale economia del mare, alla quale fa fronte una produzione di valore aggiunto e una base lavorativa che spiegano, invece, rispettivamente il 18 e il 15% del totale. In questo caso, l'evidenza è verosimilmente spiegabile, da un lato, con la presenza nel settore di grandi organizzazioni, molte delle quali pubbliche (come centri di ricerca, enti di gestione, ecc.), che rientrano nel calcolo del valore aggiunto ma sono escluse da quello delle imprese private e, dall'altro, anche dalla presenza di organizzazioni non profit a basso valore aggiunto data la loro natura.

Visto il tema, diventa ancora più interessante osservare la localizzazione territoriale del tessuto imprenditoriale secondo la suddivisione dei comuni tra costieri e non costieri. Come già anticipato, a fine 2012 sono oltre 160mila le imprese dell'economia del mare localizzate nei comuni costieri, svolgendo un ruolo di assoluto rilievo visto che rappresentano quasi il 10% dell'imprenditoria complessiva di questi comuni. Da tenere presente il fatto che, se in alcuni casi la presenza del mare è indissolubilmente legata all'attività economica, come nel caso delle attività di alloggio e ristorazione piuttosto che sportive e ricreative, in altri casi, come quello emblematico della cantieristica, l'influenza diretta del mare è molto ridotta: si pensi solo che una considerevole quota di imprese, di occupati e di valore aggiunto prodotto riferibile a questo settore si trova in Lombardia.

Numero di imprese dell'economia del mare, in totale e nei comuni costieri, per regione

Anno 2012 (valori assoluti e percentuali)

Regioni	Totale imprese economia del mare			di cui: nei comuni costieri		
	Valori assoluti	Incid.% su Italia	Incid.% su tot. economia	Valori assoluti	Incid.% su Italia	Incid.% su tot. economia
Piemonte	4.730	2,2	1,0	0	0,0	0,0
Valle d'Aosta	78	0,0	0,6	0	0,0	0,0
Lombardia	11.633	5,5	1,2	0	0,0	0,0
Trentino-Alto Adige	569	0,3	0,5	0	0,0	0,0
Veneto	13.860	6,6	2,8	8.974	5,5	20,1
Friuli-Venezia Giulia	4.496	2,1	4,1	3.133	1,9	13,5
Liguria	15.292	7,3	9,1	14.772	9,1	10,6
Emilia-Romagna	15.051	7,1	3,2	10.419	6,4	16,2
Toscana	15.312	7,3	3,7	11.476	7,1	12,1
Umbria	896	0,4	0,9	0	0,0	0,0
Marche	7.310	3,5	4,1	6.394	3,9	9,6
Lazio	34.292	16,3	5,6	32.038	19,7	7,7
Abruzzo	5.320	2,5	3,5	4.387	2,7	8,6
Molise	762	0,4	2,2	535	0,3	9,0
Campania	25.100	11,9	4,5	20.349	12,5	9,5
Puglia	14.380	6,8	3,7	12.024	7,4	7,6
Basilicata	943	0,4	1,5	436	0,3	5,3
Calabria	8.254	3,9	4,6	7.407	4,6	7,1
Sicilia	22.902	10,9	4,9	21.132	13,0	7,3
Sardegna	9.687	4,6	5,7	8.979	5,5	9,7
Nord-Ovest	*31.733*	*15,0*	*2,0*	*14.772*	*9,1*	*10,6*
Nord-Est	*33.975*	*16,1*	*2,9*	*22.525*	*13,9*	*17,1*
Centro	*57.810*	*27,4*	*4,4*	*49.908*	*30,7*	*8,6*
Sud e Isole	*87.350*	*41,4*	*4,4*	*75.249*	*46,3*	*8,1*
ITALIA	210.867	100,0	3,5	162.454	100,0	9,2

Fonte: elaborazioni CamCom su dati Unioncamere-Infocamere

L'economia del mare, nel suo complesso, se vista sul piano della distribuzione territoriale evidenzia una presenza nel Mezzogiorno di oltre 4 imprese su 10 (più di 87mila imprese in assoluto), più di un quarto al Centro (quasi 58mila imprese) e meno di un terzo nel Nord (poco meno di 66mila).

Se si volesse trovare una percentuale emblematica del tessuto imprenditoriale dell'economia del mare del Nord-Italia è possibile individuarla nell'85%, in quanto a questa cifra corrispondono l'incidenza delle imprese di Veneto ed Emilia-Romagna nell'ambito del Nord-Est, quella delle aziende di Lombardia e Liguria nel Nord-Ovest e di conseguenza l'incidenza delle quattro regioni appena elencate nell'ambito settentrionale.

Le differenze piuttosto constano nell'incidenza della numerosità delle imprese del mare sul tessuto imprenditoriale complessivo del territorio: a livello regionale si va da un minimo dello 0,5% del Trentino-Alto Adige fino a giungere all'oltre 9% della Liguria – quota di gran lunga superiore a tutte le altre regioni e maggiore di ben 3,4 punti percentuali rispetto alla seconda (la Sardegna).

Il 60% circa delle imprese dell'economia del mare presenti nel Centro si concentra nel Lazio che, anche grazie alla presenza di Roma, ne ospita più di 34mila, oltre il 16% del totale nazionale. Meno della metà le imprese toscane (circa 15mila), che a loro volta sono più del doppio di quelle delle Marche (7mila).

Nel Mezzogiorno sono tre le regioni più rappresentative, Campania, Sicilia e Puglia, dal momento che assorbono oltre 7 imprese dell'economia del mare su 10 della ripartizione. Da segnalare in particolare la Campania, dove si concentra il 12% (circa 25mila unità) delle imprese dell'economia del mare a livello nazionale, collocandosi pertanto seconda in Italia soltanto al Lazio, ad una distanza di poco più di 4 punti percentuali.

L'importanza di questa rilevante faccia dell'economia per il Mezzogiorno, nonostante il ritardo infrastrutturale, trova piena conferma nel fatto che solo in Molise e in Basilicata l'incidenza delle imprese del mare (ordinatamente, oltre 700 e oltre 900 imprese) sul totale imprenditoriale regionale è inferiore alla media nazionale (rispettivamente, 2,2 e 1,5%, contro il già citato 3,5% medio nazionale), a cui si affianca l'Abruzzo in linea con la media del Paese. Le altre cinque regioni variano invece dal 3,7% della Puglia al 5,7% della Sardegna (rispettivamente, più di 14mila e poco meno di 10mila imprese). Sono enormi infatti i margini di crescita, specialmente per quei settori più avanzati come il turismo, la ricerca, la tutela ambientale e, in generale, tutte le attività che traggono beneficio dalla valorizzazione del ricchissimo patrimonio naturale e culturale di un territorio, che testimonia ancora gli splendori della Magna Grecia, della Roma Antica e non solo.

Ripetendo l'esercizio del confronto dei contributi all'economia del mare in termini di imprenditoria, di valore aggiunto e di occupazione secondo l'ottica, questa volta, territoriale, si scopre come il Mezzogiorno perda terreno sul piano produttivo, visto che produce il 34% del valore aggiunto nazionale dell'economia del mare spiegando nel contempo il 41% dell'imprenditoria, a vantaggio del Nord-Ovest (21% di valore aggiunto contro 15% di imprese) e del Nord-Est, cuore della cosiddetta "Terza Italia" (19 contro 16%).

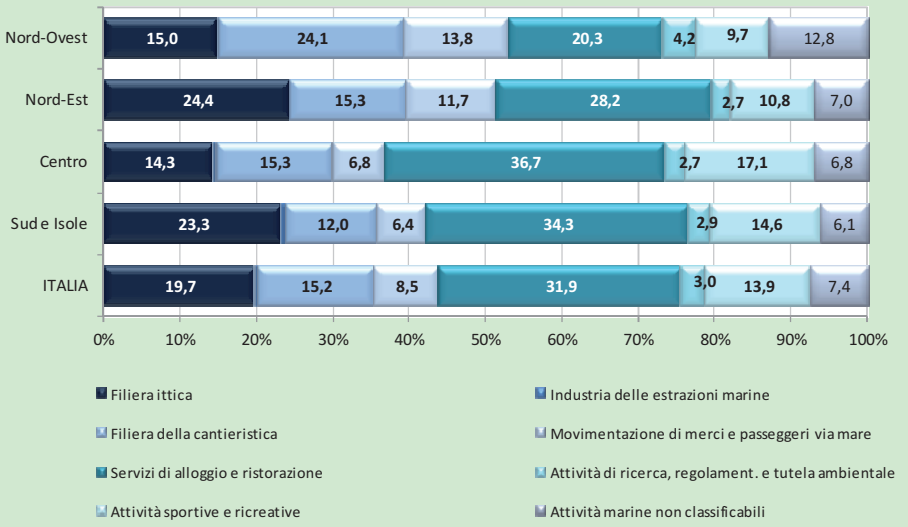
Nel Mezzogiorno, d'altronde, la maggiore presenza di micro-imprese nel terziario (moltissime delle quali addirittura mono-addetto) a differenza di quelle manifatturiere del Nord (che ad Ovest sono anche di grandi dimensioni), fornisce un chiaro segnale di quanto l'economia del mare nel Meridione abbia bisogno di una spinta propulsiva per migliorare le proprie performance economiche. Sono necessari – come già detto anche nel precedente capitolo – investimenti in infrastrutture di raccordo, sia per valorizzare quel che già esiste arginando la connotazione

sovente stagionale (si pensi al turismo), sia per favorire l'afflusso di capitali per investimenti in una manifattura made in Italy che ponga le radici nella ricchissima tradizione artigiana del Mezzogiorno (il riferimento principale è alla cantieristica leggera).

A dimostrazione di questo ragionamento vi è un dato apparentemente sorprendente: in proporzione al tessuto imprenditoriale generale, nei comuni costieri del Nord-Italia si registrano più imprese afferenti all'economia del mare di quanto avvenga nel Mezzogiorno. Ciò avviene in misura più accentuata nel Nord-Est (dove addirittura il 17% delle imprese registrate nei comuni della costa è riconducibile al sistema mare) piuttosto che nel Nord-Ovest (quasi l'11%), a fronte di valori che non arrivano all'8-9% sia al Centro che al Sud. È noto infatti che nelle regioni settentrionali le imprese possono godere di maggiori e più efficienti infrastrutture: solo la Liguria ha un immediato entroterra montano, mentre Veneto, Friuli-Venezia Giulia ed Emilia-Romagna hanno ampie disponibilità di territori pianeggianti su cui è più agevole costruire strade, canali, ferrovie e capannoni (la cosiddetta "bassa").

Struttura settoriale del numero di imprese dell'economia del mare, per ripartizione geografica

Anno 2012 (composizioni percentuali)



Fonte: elaborazioni CamCom su dati Unioncamere-Infocamere

Entrando nel merito della distribuzione delle imprese nei vari settori dell'economia del mare dal punto di vista territoriale, appare opportuno riprendere la classificazione dei tre gruppi proposta in apertura di capitolo. Nel primo gruppo, costituito dalla filiera ittica e dalle attività sportive-ricreative, caratterizzato da un contributo maggiore all'economia del mare in termini di imprese e minore in termini produttivi e occupazionali, scopriamo che è nella filiera ittica del Nord-Est che si manifesta maggiormente questo squilibrio, dove in termini imprenditoriali questo settore spiega quasi il 25% del sistema mare della ripartizione (più di 8mila imprese) ma

solo poco più dell'8% in termini di valore aggiunto. Per le attività sportive e ricreative invece tale disomogeneità si registra soprattutto nel Mezzogiorno, anche se in misura meno accentuata (quasi il 15% in termini di imprese contro appena il 6% in ordine al valore aggiunto).

Il secondo gruppo, quello che comprende i settori della cantieristica e dei servizi di alloggio e ristorazione, contraddistinto da quote percentuali sul totale economia del mare più o meno simili nei tre indicatori (valore aggiunto, occupazione e imprese), presenta alcune eccezioni territoriali. Nel caso della cantieristica, si registra una netta divisione Nord-Sud, con le regioni settentrionali che presentano un'incidenza di imprese di questo settore sul totale imprese del sistema mare dell'area minore di quella del valore aggiunto (in media, al 20% del contributo in termini di imprese corrisponde il 24% in ordine al valore aggiunto), mentre nel Mezzogiorno si ha una situazione contraria, con un tessuto imprenditoriale in proporzione più consistente del valore prodotto (rispettivamente 12 e 8%).

Riguardo poi al settore *core* del turismo, attinente ai servizi di alloggio e ristorazione (sempre del secondo gruppo), mentre l'equilibrio resiste al Centro e al Sud (dove rispettivamente le imprese del settore sono pari al 37 e al 34% del totale, valori identici a quelli del valore aggiunto), il Nord-Ovest e il Nord-Est presentano dati speculari che finiscono per compensarsi. Le regioni nord-occidentali hanno infatti una quota di imprese turistiche – sempre sul totale dell'economia del mare della ripartizione – maggiore di quella del valore aggiunto (rispettivamente 20 e 13%), che le assocerebbe di fatto al primo gruppo; mentre nel Nord-Est i rapporti sono invertiti, con un 28% di imprenditoria del mare legata ai servizi ricettivi e ristorativi che produce ben il 39% del valore aggiunto complessivamente prodotto dal sistema mare del territorio.

Passando infine al terzo gruppo, costituito dai settori che contribuiscono maggiormente all'economia del mare sul piano produttivo e occupazionale e meno su quello imprenditoriale (trasporti; estrazioni marine; ricerca, regolamentazione e tutela ambientale), emergono sempre delle interessanti caratterizzazioni geografiche. Per quel che concerne la movimentazioni di merci e passeggeri via mare, solo il Nord-Est presenta quote anomale per il gruppo, che assocerebbero il settore in quest'area più al secondo che al terzo, visto che nell'economia del mare della ripartizione la quota di imprese del settore è quasi uguale a quella del valore aggiunto (ordinatamente, 12% e 14%). Nelle altre ripartizioni, invece, si evidenziano valori superiori anche di 9 punti percentuali (è il caso del Centro, dove a circa il 7% delle imprese dei trasporti via mare corrisponde a una ricchezza prodotta pari a quasi il 16%, sempre sul totale del sistema mare dell'area). Riguardo infine agli altri due settori che compongono il terzo gruppo, quello della ricerca, regolamentazione e tutela ambientale assieme a quello dell'industria delle estrazioni marine, si tiene a precisare che si tratta di ambiti che non si prestano a questa tipologia di analisi, sia per la diffusione di imprese non profit, in un caso, che per una minore significatività dei dati, nell'altro.

Dal punto di vista provinciale, sulla base dei valori assoluti delle imprese registrate appartenenti al sistema mare, sono chiaramente i capoluoghi di regione a primeggiare, non fosse altro per la loro estensione geografica unita alla funzione di epicentro non solo

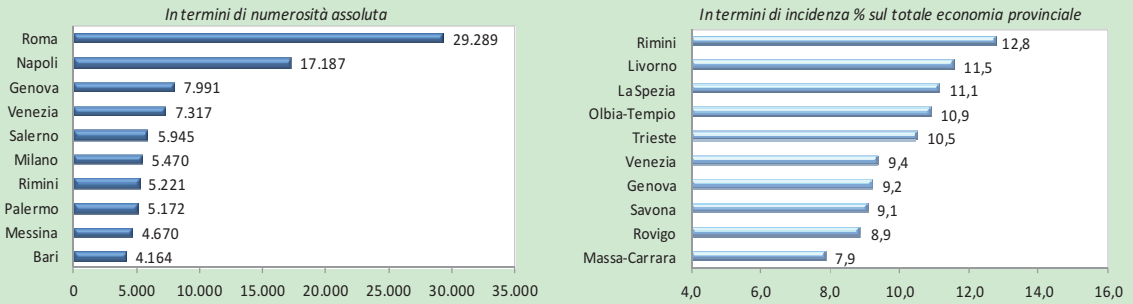
amministrativo ma spesso anche produttivo. La provincia di Roma è leader in tal senso con oltre 29mila imprese dell'economia del mare, seguita a distanza da quella di Napoli, con poco più di 17mila imprese e da quella di Genova con quasi 8mila aziende. Tre realtà che assorbono un quarto dell'intera imprenditoria del mare nazionale. Addirittura, si arriva a sfiorare la metà (44%) se si aggiungono le altre sette province presenti nella top-ten: Venezia (più di 7mila), Salerno (quasi 6mila), Milano, Rimini e Palermo (con oltre 5mila in ciascun caso), Messina e Bari (più di 4mila in entrambi i casi).

Per avere una visione più chiara del ruolo che gioca l'economia del mare nei processi di sviluppo locali, è necessario analizzare il peso esercitato dalle imprese di questo importante spaccato produttivo sul totale imprenditoriale della provincia. Anche per comprendere di nuovo, quanto margine di crescita vi sia specialmente per le province che non compaiono ai primi posti: il riferimento è chiaramente al Mezzogiorno, completamente assente dalla top-ten se si esclude la sarda Olbia-Tempio (quarta).

È invece ancora l'area settentrionale del Paese a primeggiare, con 4 province nel Nord-Est e 3 del Nord-Ovest (tutte liguri, alle quali si potrebbe aggiungere anche Imperia al 12° posto) nelle prime dieci posizioni della classifica, a cui si aggiungono le toscane Livorno e Massa-Carrara. Rispetto alla graduatoria per numerosità assoluta delle imprese dell'economia del mare, scivolano di diverse posizioni sia Roma (20esima con una incidenza del 6,4%) che Napoli (21 esima con il 6,3%). Troviamo poi al 27esimo posto Palermo (5,2%), al 33esimo Salerno (4,9%), al 48esimo Bari (3,6%) e Milano in sessantesima posizione con una incidenza dell'1,5%.

Prime dieci posizioni delle graduatorie provinciali secondo la numerosità assoluta delle imprese dell'economia del mare e la relativa incidenza percentuale sul totale dell'economia provinciale

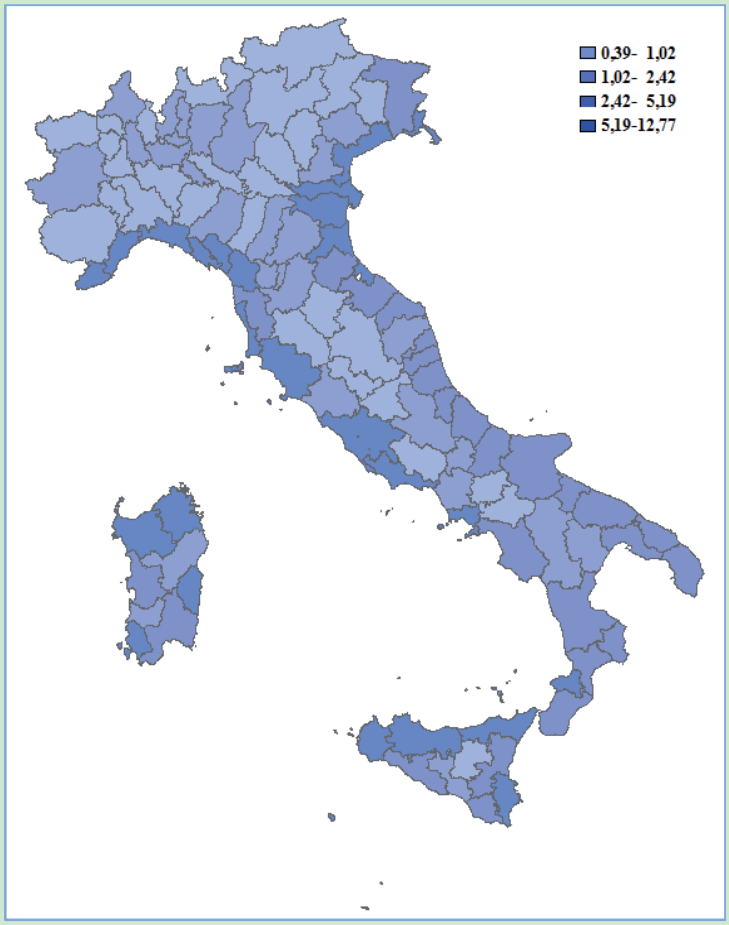
Anno 2012 (valori assoluti e percentuali)



Fonte: elaborazioni CamCom su dati Unioncamere-Infocamere

Incidenza delle imprese dell'economia del mare sul totale delle imprese, per provincia

Anno 2012 (classi di incidenze percentuali sul numero di imprese del totale economia)



Fonte: elaborazioni CamCom su dati Unioncamere-Infocamere

Quella capacità di resistere ai colpi della crisi evidenziata nel precedente capitolo in merito alla dinamica produttiva e occupazionale trova un ulteriore elemento di conferma nell'evoluzione imprenditoriale. Infatti, nel periodo 2009-2012, l'economia del mare ha segnato un'espansione complessiva del numero delle imprese registrate (+3,4%) molto più ampia rispetto a quella segnata dall'intera imprenditoria[17], per la quale è più corretto parlare di stagnazione (+0,1%).
Emerge, quindi, con grande chiarezza il contributo positivo che l'economia del mare sta dando alla vitalità imprenditoriale del nostro Paese, visto che ben l'85% delle 8mila imprese registrate in

[17] Si tiene a precisare che tutta l'analisi sulla dinamica delle imprese si riferisce alle variazioni complessive tra il 2009 e il 2012, sulla base dei dati di fine periodo al 31 dicembre dei due anni estremi.

più tra il 2009 e il 2012 si riferisce proprio a quelle del sistema mare (quasi +7mila imprese). Oltretutto, apprezzabile è anche la pervasività di questa crescita imprenditoriale collegata al mare tra le quattro ripartizioni geografiche, soprattutto in termini assoluti: +1.600 imprese circa in tutte e quattro le aree, con la sola eccezione del Nord-Ovest (+1.900 imprese). In termini relativi, invece, sebbene i segni 'più' abbiano interessato tutte le ripartizioni, merita sottolineare come nel Nord le crescite siano state più intense (Nord-Ovest:+6,4%; Nord-Est: 5,1%) rispetto al Centro (+2,9%) e al Mezzogiorno (+2%).

Numero di imprese dell'economia del mare, per ripartizione geografica e settore

Anno 2012 (valori assoluti e percentuali)

Ripartizioni geografiche	Filiera ittica	Industria delle estrazioni marine	Filiera della cantieristica	Moviment. di merci e passeggeri via mare	Servizi di alloggio e ristorazione	Attività di ricerca, regolament. e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative	Attività marine non classifi-cabili	TOTALE ECONO-MIA DEL MARE	*Totale economia*
Valori assoluti anno 2012										
Nord-Ovest	4.745	35	7.651	4.379	6.434	1.348	3.089	4.052	31.733	*1.594.698*
Nord-Est	8.283	25	5.190	3.959	9.565	912	3.677	2.363	33.975	*1.191.031*
Centro	8.295	180	8.818	3.927	21.236	1.556	9.877	3.921	57.810	*1.304.574*
Sud e Isole	20.309	489	10.471	5.597	29.943	2.491	12.726	5.324	87.350	*2.002.855*
ITALIA	**41.633**	**729**	**32.130**	**17.862**	**67.178**	**6.307**	**29.369**	**15.660**	**210.867**	***6.093.158***
Variazioni % 2009-2012										
Nord-Ovest	-5,3	--	-1,7	0,0	2,8	12,8	11,8	--	6,4	*-0,5*
Nord-Est	0,3	--	2,5	6,2	0,3	9,6	6,2	--	5,1	*-0,8*
Centro	-3,5	--	-4,1	2,7	5,5	2,9	6,6	--	2,9	*2,2*
Sud e Isole	-3,8	--	-6,5	1,9	5,5	5,2	12,3	--	2,0	*-0,1*
ITALIA	**-3,1**	**--**	**-3,3**	**2,5**	**4,4**	**6,8**	**9,5**	**--**	**3,4**	***0,1***
Variazioni assolute 2009-2012										
Nord-Ovest	-268	--	-130	1	177	153	325	--	1.917	*-8.588*
Nord-Est	28	--	127	232	32	80	214	--	1.637	*-9.068*
Centro	-303	--	-378	102	1.099	44	610	--	1.628	*27.638*
Sud e Isole	-797	--	-728	102	1.548	124	1.394	--	1.684	*-1.929*
ITALIA	**-1.341**	**--**	**-1.109**	**437**	**2.856**	**401**	**2.543**	**--**	**6.866**	***8.053***

Il segno (--) indica valori non significativi in termini di dinamica temporale.

Fonte: elaborazioni CamCom su dati Unioncamere-Infocamere

Sono anni difficili, in cui non è affatto da sottovalutare la capacità di dar vita a nuove imprese che l'economia del mare dimostra di saper offrire. Anche per questo è necessario trasmettere la

cultura d'impresa 'del mare' nei territori, coinvolgendo aspiranti e nuovi imprenditori, a 360 gradi, in termini di personalità (giovani, donne e immigrati) quanto di azienda (forma giuridica, artigianalità, ecc.).

Tornando all'analisi dei dati, gli elementi più interessanti provengono dall'osservazione degli andamenti a livello settoriale. In linea con quanto già emerso rispetto al valore aggiunto e all'occupazione, non desta stupore il risultato anche qui negativo relativo alla filiera ittica e a quella della cantieristica, gli unici due settori che registrano il segno meno (intorno al -3% di imprese, sempre tra il 2009 e il 2012); nel secondo caso, quello della cantieristica, ben al di là delle difficoltà manifestate in termini di valore aggiunto (-0,8%).[18] Verosimilmente, sono le piccole realtà del Centro e del Sud a pagare (a tal punto da diminuire in numero) quasi per intero le difficoltà del settore della costruzione e vendita di navi e imbarcazioni (rispettivamente, -4,1% e -6,5%), mentre per quel che concerne il Nord, la regressione produttiva e occupazionale si manifesta sul piano imprenditoriale in modo differente nelle due ripartizioni geografiche. Se ad Ovest questa difficoltà si riscontra anche nell'andamento del numero di imprese (-1,7%), ad Est il saldo è addirittura positivo (+2,5%), trainato dall'ottima performance dell'Emilia Romagna (oltre il +7%). Tornando al Centro-Sud, invece, a pagare maggiormente sono la Sicilia, la Campania e il Lazio, che insieme perdono quasi 700 imprese (con flessioni rispettivamente del -7,3%, -6,3% e -5,1%).

Anche l'imprenditorialità della filiera ittica resiste soltanto nel Nord-Est, trainata ancora dall'Emilia Romagna (+3,5%), questa volta seguita dal Friuli Venezia Giulia (+2,5%), con il Veneto che arretra (-2,1%). A pagare maggiormente la crisi in termini assoluti è ancora il Sud, di nuovo con situazioni difficili in Sicilia (-7%, pari a -450 imprese), in Puglia (-3,9%; -159 imprese) e in Campania (-2,5%; -135 imprese).

Sono questi, la filiera cantieristica assieme a quella ittica, gli unici due settori che vedono restringersi negli ultimi anni la propria base imprenditoriale, in un certo senso accomunati da un fenomeno esogeno al contesto locale che è dovuto alla concorrenza sul mercato globale. Non è un caso infatti che le imprese italiane soffrano la competizione internazionale sui grandi numeri, sia per quanto riguarda la filiera ittica (le grandi navi-industria delle multinazionali che scandagliano gli oceani con i radar sono difficili da raggiungere per le nostre realtà, non solo per quanto riguarda il pescato, ma anche per i processi di trasformazione che si realizzano direttamente a bordo), sia per quel che concerne la costruzione di grandi navi. Ciò su cui è possibile competere e anche con buone chance di vincere (lo si può dedurre dai dati appena esposti) è invece proprio la produzione di qualità (certificata), che non a caso resiste laddove le imprese possono beneficiare di un contesto infrastrutturale e amministrativo più ricco ed efficiente. Sono le regioni settentrionali del made in Italy, quelle più proiettate verso soluzioni produttive innovative e dove si registra la presenza di distretti tecnologici, a dar prova di dinamismo imprenditoriale nel manifatturiero, da cui d'altronde dipende ancora gran parte dell'economia italiana.

[18] Si ricorda che le variazioni del valore aggiunto e dell'occupazione si riferiscono al periodo 2009-2011, a differenza del caso delle imprese in cui il periodo di riferimento è 2009-2012. Una differenza di un solo anno che non esime certamente dall'effettuare comparazioni per avere una visione completa del generale andamento di un settore rispetto a un altro.

Un segnale che fa riflettere sulla strategicità nel sostenere le politiche per l'innovazione, che potrebbero trovare un supporto anche dal Sistema camerale attraverso il Comitato di filiera della nautica, istituito nell'ambito di Unionfiliere, teso a concentrare gli sforzi sullo sviluppo dell'innovazione strategica (relazionalità di impresa), dell'innovazione di processo e di prodotto, oltre ad altre tipologie di innovazione legate all'eco-efficienza, alla promozione e integrazione del turismo nautico.

Anche in questo senso vanno letti i risultati ottenuti dal settore della regolamentazione, della ricerca e della tutela ambientale, soprattutto perché è proprio in quest'ultimo ambito che probabilmente si concentrano le nuove realtà imprenditoriali (+6,8% la variazione delle imprese tra il 2009 e il 2012), essendo come noto gli enti di regolamentazione e ricerca a prevalente conduzione pubblica. Buoni i risultati del Mezzogiorno (+5%), anche se in questo settore l'area che fa registrare l'incremento maggiore è il Nord-Ovest (+13%).

Ed è proprio guardando al futuro che fanno ben sperare i risultati che si registrano nel turismo, sia nelle sue attività fondanti (alberghi e ristoranti), sia per quelle accessorie (attività ricreative e sportive). Nel primo caso l'incremento a livello nazionale è di circa 3mila unità (+4,4%), concentrate quasi esclusivamente al Centro-Sud (circa +2.600 imprese), dove tra il 2009 e il 2012 aumentano del 5,5%. Le regioni che contribuiscono maggiormente a questi ottimi risultati sono quelle centrali, Lazio e Toscana (assieme, oltre +900 imprese), in misura maggiore di quelle meridionali, tra le quali spiccano però Puglia e Sicilia (intorno a +450 imprese in ciascun caso).

Emblematico, il dato in flessione (l'unico regionale) dell'Emilia-Romagna, che paga probabilmente le conseguenze di un processo inverso rispetto a quello appena descritto: mentre la manifattura beneficia delle dimensioni medie delle proprie imprese (quelle che meglio stanno resistendo alla crisi, perché non abbastanza grandi per subire la concorrenza delle compagnie multinazionali, né troppo piccole per essere sopraffatte dalla crisi, ma "giuste" per continuare a proporre produzioni di qualità), nei servizi turistici paga la forte identificazione con quel turismo di massa anch'esso ormai in competizione su scala mondiale, che comincia a soffrire l'emergere di quei *turismi* vocazionali e di nicchia che favoriscono le località italiane non ancora sfruttate in modo intensivo.

Del tutto simile la dinamica relativa ai servizi accessori del turismo, identificabili nelle attività sportive e ricreative, il cui trend positivo nel periodo 2009-2012 (+9,5%, circa +2.500 imprese in più) si concentra quasi esclusivamente al Centro-Sud (in totale +2mila imprese). Il dato interessante in questo caso è che il rafforzamento del tessuto imprenditoriale del settore coinvolge tutte le regioni con tassi quasi sempre a due cifre. A conferma di quanto appena detto, le uniche regioni a far registrare incrementi minori del 10% sono proprio quelle storicamente più sviluppate dal punto di vista turistico e più in generale dell'industria dell'entertainment: la Toscana (+6,5%), il Lazio (+5,5%), la Liguria (+4,2%) e ancora, inevitabilmente, l'Emilia Romagna (+3,4%).

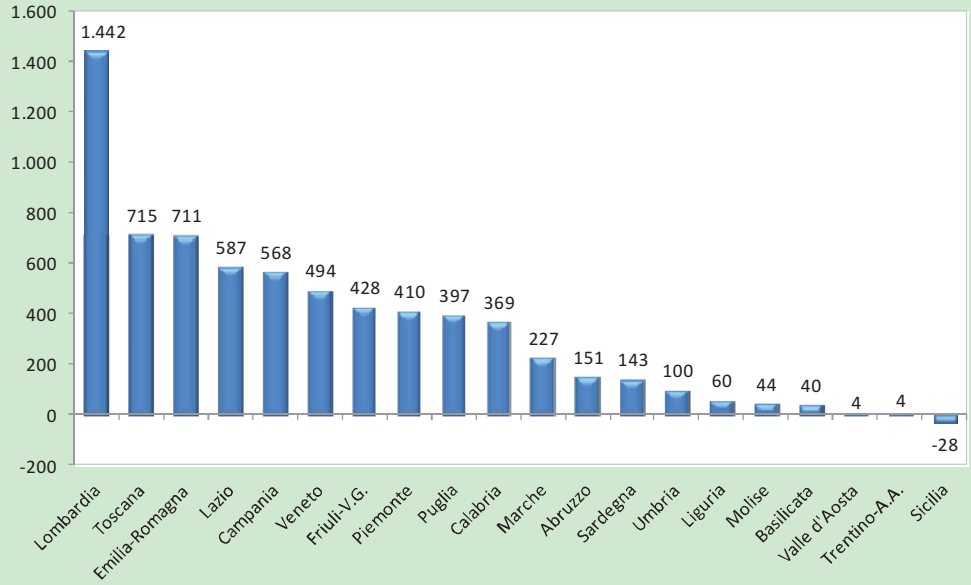
Meno intensa invece è la crescita del settore della movimentazione di merci e persone (+2,5%, pari in valori assoluti a +437 imprese), che si sviluppa prevalentemente al Nord-Est (+232 imprese) e in modo particolare in Veneto e in Emilia Romagna (rispettivamente +146 e +92 imprese). Al Meridione, invece, il settore dei trasporti segna apprezzabili crescite in Sicilia (+5,7%) e in Calabria (+5,6%), a cui si aggiungono, a distanza, anche la Puglia e la Sardegna (+1,8% in entrambi i casi):

nel loro insieme, in queste quattro regioni l'aumento assoluto, tra il 2009 e il 2012, delle imprese dei trasporti via mare si è cifrato in +114 unità. Liguria e Campania sono le uniche due regioni a far registrare valori negativi (-48 imprese in tutto), anche se probabilmente nel primo caso si tratta di trasporti mercantili, mentre nel secondo di movimentazione di passeggeri.

A testimonianza di come la crescita delle imprese dell'economia del mare sia diffusa in modo pervasivo su tutto il territorio nazionale, quasi tutte le regioni italiane hanno visto espandersi il volto 'blu' del tessuto imprenditoriale ad eccezione della sola Sicilia che, tuttavia, tra il 2009 e il 2012 perde nel complesso oltre 7mila imprese in tutti i settori produttivi, di cui solo 28 legate al mare. Insieme alla Sicilia, sono altre 11 le regioni che fanno registrare un saldo negativo nell'economia generale del periodo considerato: 6 del Nord (tutte tranne la Liguria e il Trentino-Alto Adige) e 5 del Mezzogiorno (soltanto Campania e Abruzzo hanno il segno positivo), mentre sono tutti in attivo i bilanci delle quattro regioni centrali.

Graduatoria regionale secondo la variazione assoluta delle imprese dell'economia del mare nel periodo 2009-2012

(variazioni del numero di imprese in valori assoluti)



Fonte: elaborazioni CamCom su dati Unioncamere-Infocamere

Ancora una volta, dunque, i segnali provenienti dai dati degli archivi camerali del Registro Imprese forniscono indicazioni importanti in termini di *policy*: basta osservare la graduatoria regionale per comprendere che tutte le potenzialità emerse in queste pagine trovano maggiore respiro sul piano imprenditoriale nelle regioni più attrezzate per affrontare le sfide dei mercati internazionali. Per tutte le altre è invece sempre più urgente pianificare degli interventi che

favoriscano gli imprenditori locali consentendo loro di competere nella complessità dei mercati contemporanei.

Del resto, già la ridotta dimensione delle imprese, soprattutto nelle aree più svantaggiate del Paese, può rappresentare un freno alla competitività e alla crescita aziendale, tanto più in momenti di grande incertezza e di sfavorevole congiuntura come quelli attuali. Una via di uscita è senz'altro costituita dal rafforzamento delle sinergie produttive, di know-how, di innovazione, di marketing, garantendo nel contempo l'autonomia imprenditoriale, elemento 'culturalmente' ancora fondamentale per le nostre PMI. Per questo è indispensabile fare leva sulle reti di impresa, promuovendo il Contratto di rete: uno strumento moderno perché mette in grado le imprese di riposizionarsi dal punto di vista competitivo, ma sempre nella logica delle tradizionali relazioni di collaborazione tipiche del nostro modo di produrre.

Sin dalla sua istituzione, il Sistema camerale si è dimostrato particolarmente sensibile alle potenzialità di questo istituto, stipulando specifici Protocolli d'intesa con varie associazioni di categoria e istituzioni varie con l'obiettivo prioritario di diffondere la 'cultura delle reti di impresa' attraverso l'informazione, la formazione e la realizzazione di specifiche attività di assistenza tecnica[19].

Concentrando questo impegno a favore delle imprese dell'economia del mare, le linee di azione da seguire dovrebbero riguardare la diffusione dello strumento del Contratto di rete, attraverso seminari sul territorio e strumenti informativi aggiornati (guide, pubblicazioni ecc.), con l'obiettivo di avvicinare le imprese e fornire supporto per la costituzione delle reti di impresa; anche attraverso servizi "a sportello" ad hoc e sfruttando al massimo piattaforme ICT per lo scambio, la condivisione di informazione e la ricerca di partner di rete.

Non c'è dubbio che la tecnologia debba essere portata sempre più dentro le imprese dell'economia del mare, perché la diffusione delle tecnologie dell'informazione e l'alfabetizzazione digitale sono di grande aiuto per gli operatori ai fini della penetrazione nei mercati, del rispetto dell'ambiente, della produttività e dell'integrazione settoriale e intersettoriale, ma anche ai fini di una tutela della proprietà industriale. Ad esempio, di grande valore si rivelerebbe la costituzione di uno sportello virtuale di informativa sull'utilizzo del brevetto, del marchio e del design.

Ma la tecnologia può aiutare senz'altro anche la semplificazione amministrativa, perché favorire la libertà di impresa significa anche, appunto, agevolare l'imprenditorialità, alleggerendola di tutti gli oneri e ritardi burocratici che intralciano l'avvio e l'esercizio di un'attività, stabilendo rapporti di fiducia tra imprese e Pubblica amministrazione, accelerando il ricorso agli strumenti di e-government.

Anche su questo fronte le Camere di commercio possono mettere a disposizione una rete fatta di competenze (SUAP, Registro Imprese, Comunicazione Unica, Autorizzazione Unica Ambientale) e strumentazioni informatiche (firma digitale e portale "impresainungiorno.gov", peraltro previsto da una specifica normativa). Una base sulla iniziare a costruire un processo di interoperabilità tra gli Enti del mare, così come nei loro rapporti con le imprese, cercando di rendere 'facili', per gli utenti e gli stessi Enti del mare, le complesse attività di gestione delle imprese, della logistica e dei trasporti, della regolazione e dell'amministrazione pubblica.

---

[19] Un impegno che si è poi voluto rinnovare attraverso un nuovo Accordo di programma tra Unioncamere e Ministero dello Sviluppo Economico per il biennio 2012-2013.

4. La capacità di attivazione sul resto dell'economia

Il ruolo svolto dall'economia del mare all'interno del sistema produttivo italiano non è determinato solo dalle attività economiche che ne fanno parte direttamente (le quali, come visto, contribuiscono per circa il 3% tanto alla produzione del valore aggiunto nazionale quanto all'occupazione complessiva del Paese), ma in realtà, va oltre, perché a monte e a valle delle produzioni di tali attività ne risiedono tante altre che contribuiscono a fornire loro sia gli input necessari per lo svolgimento del processo produttivo, che vari supporti di altra natura, in termini, ad esempio, di valorizzazione e collocamento dei beni e servizi prodotti sui mercati.

Chiaramente, tutto ciò non è altro che l'espressione delle interrelazioni che legano un'attività ad un'altra secondo meccanismi di interdipendenza settoriale, sui quali si fonda, come noto, la teoria delle relazioni intersettoriali, misurate statisticamente dalle tavole input-output elaborate a livello nazionale dall'Istat[20].

In pratica, con specifico riferimento alla tavola degli impieghi[21], è possibile conoscere, per ciascuna attività economica, la relativa distribuzione dei corrispondenti input necessari per lo svolgimento della produzione secondo i settori di attività di provenienza, inclusi anche gli input prodotti dall'attività stessa e impiegati nel proprio processo produttivo (i cosiddetti beni e servizi re-impiegati).

La produzione stessa di un settore attiva non solo a monte ma anche a valle, perché fornisce impulso a tante altre attività che si pongono nelle fasi successive della filiera. Si pensi, ad esempio, al ruolo svolto dalle attività di marketing in funzione delle produzioni manifatturiere, oppure ai trasporti legati alla commercializzazione, e così via.

Come dire, quindi, che esiste una sorta di moltiplicatore per cui per ogni euro prodotto da un'attività se ne attivano altri sul resto dell'economia, generati da tutte quelle attività che contribuiscono alla sua realizzazione, secondo una logica di filiera.

E' cosi, quindi, che l'economia del mare non si esaurisce solo nelle attività che rientrano direttamente nel perimetro di definizione, ma è rintracciabile anche in tante altre che vengono attivate indirettamente, tanto a monte quanto a valle della filiera. Una consapevolezza che ha spinto a stimare il moltiplicatore delle attività appartenenti all'economia del mare: ovvero, per ogni euro prodotto da questo settore quanti se ne attivano sul resto dell'economia nazionale.

Un esercizio mosso anche dalla consapevolezza di come la conoscenza della capacità di attivazione di un settore, o di un suo specifico comparto rispetto a un altro, rappresenti un importante strumento per orientare al meglio le strategie di crescita dei territori. Un obiettivo, la crescita, che è proprio delle Camere di commercio, soggetti nati per operare sul territorio a fianco e a supporto delle imprese per lo sviluppo economico locale. Infatti, anche da questa 'vocazione innata' è sorta la necessità di stimare il moltiplicatore dell'economia del mare, strumento guida per conoscere a fondo le relazioni di questo settore con il resto dell'economia, affinché si

[20] Per una descrizione metodologica delle tavole input-output, cfr. Eurostat, *Input-output Manual,* 2001 e Istat, *Le tavole delle risorse e degli impieghi e la loro trasformazione in tavole simmetriche.* Nota metodologica, Ottobre 2006.

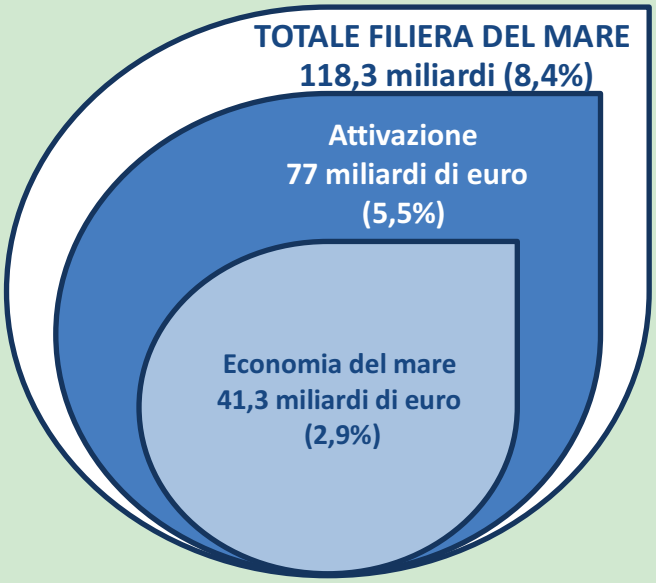
[21] Per la metodologia specifica della matrice dei costi intermedi, cfr. Mantegazza S., Pascarella C., *Il nuovo approccio integrato ai conti nazionali. Le tavole delle risorse degli impieghi*, Contributo per il seminario "La revisione generale dei conti nazionali del 2005", Roma, giugno 2006.

possano scoprire gli ambiti su cui è necessario puntare per spingere con più forza il settore stesso, e l'intera economia di riflesso, verso una crescita più dinamica.

La capacità di attivazione dell'economia del mare può rappresentare il 'sigillo' della conferma di quanto sia strategico questo segmento produttivo per il rilancio del Paese: basti pensare che per ogni euro prodotto da questo settore se ne attivano sul resto dell'economia 1,9 euro. In valori assoluti significa che, con riferimento al 2011 (ciò vale per l'intera analisi di questo capitolo), i 41,3 miliardi di valore aggiunto prodotti dalle attività direttamente legate al mare (2,9% del totale economia) sono in grado di attivare altri 77 miliardi di euro sul resto dell'economia (5,5%). Volendo quindi vedere l'economia del mare nella sua completa espressione, se ne deduce che, nel 2011, l'intera filiera vale 118 miliardi di euro di valore aggiunto, pari all'8,4% dell'economia complessiva[22].

Valore aggiunto prodotto e attivato sul resto dell'economia da parte dell'economia del mare

Anno 2011 (valori assoluti e incidenze percentuali sul totale economia)



Fonte: Unioncamere-CamCom

Viaggiando all'interno di questo spaccato produttivo fra i suoi comparti, si scopre come quello del trasporto merci e passeggeri vanti la più alta capacità di attivazione, grazie a un moltiplicatore pari a 2,9; tale per cui, ai 6,4 miliardi di valore aggiunto direttamente prodotti nel 2011 ne corrispondono

[22] Le ampie interrelazioni dell'economia del mare con molti altri settori economici conduce, oltretutto, ad affrontare i tempi della competitività secondo una logica improntata al coordinamento delle politiche. Proprio in questa direzione si è sviluppato il recente percorso che vede la Federazione Nazionale dei Distretti incardinarsi nei comitati di Filiera dell'Associazione delle Camere di commercio per le filiere (Unionfiliere).

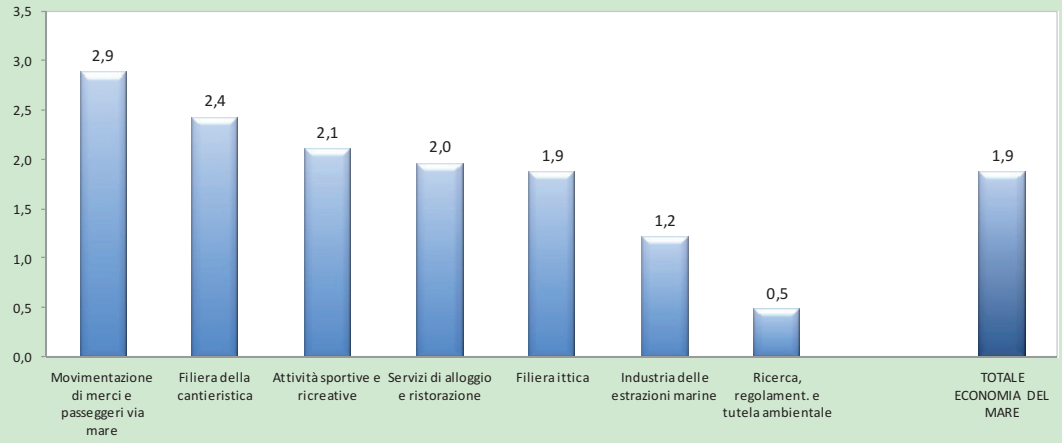
più di 18 attivati, per un totale di quasi 25 miliardi di euro, pari ad oltre un quinto dell'intera filiera del mare. Del resto, si pensi alle relazioni che possono sussistere tra questo comparto e altre attività, a partire innanzitutto dalla fabbricazione dei mezzi di trasporto (imbarcazioni), piuttosto che ad altre di natura terziaria, come i trasporti terrestri, alla luce delle relazioni logistiche, e quelle dell'ampio mondo dei servizi turistici o di locazione e leasing.

Un impatto economico, quello dei trasporti marittimi, che troverebbe ulteriori margini di ampliamento nello sviluppo delle Autostrade del mare, incardinate nei corridoi europei delle reti TEN-T (Trans-European Network - Transport), in modo da intercettare maggiori flussi di traffico merci in grado di attivare una vasta serie di servizi connessi. In tutto ciò, fondamentale si rivela l'importanza dell'intermodalità, da sostenere attraverso una efficiente politica infrastrutturale integrata tra trasporti marittimi e trasporti terresti, che favorisca la fluidificazione dei flussi logistici dall'entroterra fino al porto, garantendo, così, anche maggiori possibilità alle imprese di accesso sui mercati internazionali.

Il secondo comparto dai grandi risvolti positivi sul resto dell'economia è la cantieristica, capace di attivare 2,4 euro sul resto del sistema produttivo per ogni euro in più che produce. Dagli oltre 6 miliardi di valore aggiunto prodotti direttamente da questo comparto si passa a più di 22 miliardi prodotti sia direttamente che indirettamente: all'incirca un altro quinto dei 118 miliardi di valore aggiunto complessivi prodotti nel 2011 dall'intera filiera del mare. In questo caso, emblematici sono i rapporti di sinergia della cantieristica, da un lato, con il settore metallurgico per la costruzione 'fisica' dei beni e, dall'altro, con i settori dell'ingegneria e della ricerca e sviluppo per l'*upgrading* del know-how come spinta alla capacità innovativa, oltre alle tante attività collegate, ad esempio, all'arredamento interno delle imbarcazioni.

Moltiplicatori del reddito dell'economia del mare, per settore

Anno 2011 (euro attivati sul resto dell'economia per ogni euro prodotto, in termini di valore aggiunto)



Fonte: Unioncamere-CamCom

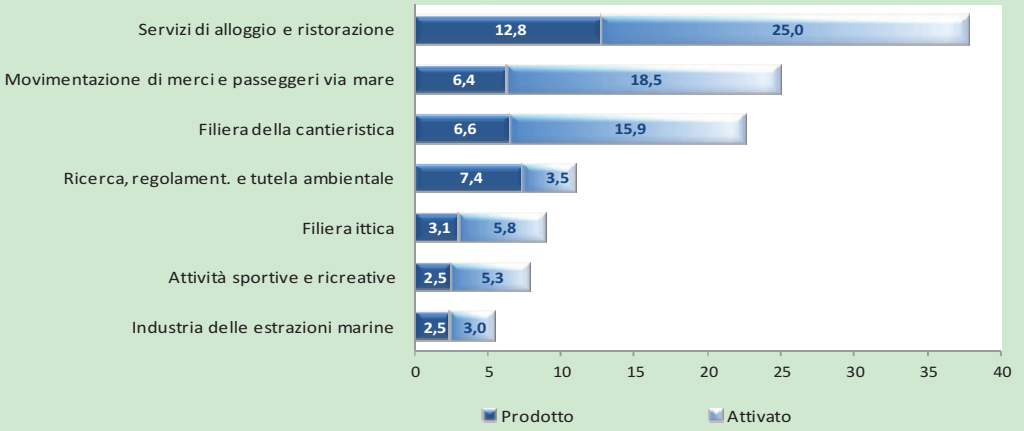
Non potevano mancare all'appello i positivi risvolti prodotti dalla presenza delle attività legate al turismo, rappresentando il mare una delle principali attrazioni e rientrando tra le mete

‘storicamente’ più apprezzate da italiani e stranieri. Si pensi che per ogni euro prodotto dai servizi di alloggio e ristorazione legati al mare (considerando quelli che operano lungo la costa) se ne attivano sul resto dell’economia altri due: infatti, i quasi 13 miliardi di valore aggiunto direttamente prodotti da questo comparto nel 2011 si innalzano a quasi 38 miliardi, considerando l’intera produzione diretta e indiretta - quasi un terzo del valore complessivo della filiera del mare - per effetto di un’attivazione di circa 25 miliardi di euro. Degne di nota sono le interdipendenze delle attività di alloggio e ristorazione con il settore alimentare, piuttosto che con quello dei servizi immobiliari o di natura amministrativa e finanziaria. Tutto ciò rimanda all’idea di quanto possa essere strategico elevare il grado di inserimento di un porto, o più in generale di una località turistica marina, in un itinerario nautico attrezzato; inteso, quest’ultimo, come offerta di non solo servizi classici di supporto (ormeggi, ecc.), ma anche di servizi turistici che integrino l’aspetto ‘marino’ con il territorio e le sue eccellenze culturali e ambientali.

Restando sempre nell’ambito del turismo, di rilievo è la capacità moltiplicativa del comparto delle attività sportive e ricreative (parchi divertimento, club sportivi, stabilimenti balneari, agenzie di viaggio, tour operator, ecc.), pari a 2,1 euro per ogni euro prodotto. Poco più di 5 miliardi di euro è il valore aggiunto attivato dai 2,5 miliardi prodotti direttamente da tali attività; arrivando, così, a un valore dell’intero segmento produttivo di questo comparto che ammonta a quasi 8 miliardi di euro (6,6% dell’intera filiera del mare). Emergono con forza, per le attività sportive e ricreative, le interrelazioni con le attività legate alla comunicazione – dalla stampa ai servizi di telecomunicazione e mass-media – alle quali si possono aggiungere i servizi creativi e artistici; oltre che con altre attività che rientrano addirittura nel perimetro dell’economia del mare, come i servizi di alloggio e ristorazione e quelli di trasporto, a conferma delle importanti relazioni che legano i vari comparti di cui tale segmento produttivo si compone.

Valore aggiunto prodotto e attivato sul resto dell'economia dai settori dell'economia del mare

Anno 2011 (valori assoluti in miliardi di euro)



Fonte: Unioncamere-CamCom

Ma il mare riesce a 'muovere' l'economia anche grazie ai prodotti che offre. Si pensi che per ogni euro prodotto dalle attività legate direttamente alla filiera ittica se ne attivano sul resto dell'economia altri 1,9. Infatti, dai 3 miliardi di euro di valore aggiunto prodotti da tali attività ne scaturiscono quasi 6 attivati, tali da sfiorare un valore aggiunto complessivo – diretto e indiretto – di quasi 9 miliardi di euro (7,5% dell'intera filiera allargata del mare). Anche in questo caso, forti sono le relazioni di questo comparto con altri ambiti dell'economia del mare, come la cantieristica, ma anche al di fuori, come il mondo del marketing e del tessile (fabbricazione di corde, funi e reti).

Molto più ridotta, anche per ragioni 'fisiologiche', è la capacità di attivazione del comparto formato dalle attività di ricerca (biotecnologie marine, ecc.), regolamentazione e tutela ambientale, visto che il moltiplicatore si ferma a 0,5 euro di valore aggiunto attivati per ogni euro prodotto direttamente. Pur tuttavia, se ai circa 7,4 miliardi di euro di valore aggiunto diretto si aggiungono i 3,5 miliardi attivati, si arriva comunque a sfiorare la soglia degli 11 miliardi di euro, che costituiscono comunque un decimo del valore della filiera del mare complessivamente considerata.

Infine, il comparto dell'industria delle estrazioni marine registra un moltiplicatore di poco superiore a uno (1,2). Si tiene a precisare che, in questo caso, la più ridotta significatività dei dati, a seguito di stime fondatesi su proxy e indicatori leggermente più approssimati, induce a una certa cautela il loro trattamento.

Vista dall'ottica geografica, invece, la capacità di attivazione dell'economia del mare cambia passando tra una ripartizione all'altra. Il Nord-Est e il Nord-Ovest vantano i moltiplicatori più elevati, rispettivamente, pari a 2,3 e a 2,2 euro attivati per ogni euro prodotto dall'economia del mare. Tra le regioni costiere del Nord-Italia, spiccano il Friuli-Venezia Giulia e la Liguria con moltiplicatori pari a 2,5 in entrambe le regioni, leggermente superiore al 2,2 che vantano le altre due regioni del Veneto e dell'Emilia-Romagna.

Valore aggiunto prodotto dall'economia del mare, moltiplicatori e valore aggiunto attivato sul resto dell'economia, per ripartizione geografica

Anno 2011 (valori assoluti e percentuali)

Ripartizioni geografiche	Valore aggiunto prodotto		*Moltiplicatore**	Valore aggiunto attivato (miliardi di euro)	Totale filiera del mare	
	v.a. (miliardi di euro)	Incid. % su tot. economia			v.a. (miliardi di euro)	Incid. % su tot. economia
Nord-Ovest	8,8	1,9	*2,2*	18,9	27,7	6,1
Nord-Est	7,7	2,4	*2,3*	17,4	25,1	7,8
Centro	10,9	3,6	*1,8*	19,9	30,8	10,1
Sud e Isole	13,9	4,3	*1,5*	20,8	34,7	10,6
ITALIA	**41,3**	**2,9**	***1,9***	**77,0**	**118,3**	**8,4**

* Euro attivati sul resto dell'economia per ogni euro prodotto, in termini di valore aggiunto nominale.

Fonte: Unioncamere-CamCom

Senz'altro, gioca a favore la più elevata presenza nel Settentrione dei comparti che hanno i moltiplicatori più alti, quali la cantieristica e la movimentazione merci e persone, i quali rappresentano, assieme, addirittura quasi la metà dell'economia del mare nel Nord-Ovest (47% contro una media

nazionale del 31%) e più di un terzo nel Nord-Est (35%). Inoltre, altro aspetto da non sottovalutare è anche l'apprezzabile integrazione produttiva delle attività legate al mare nel Nord-Italia, testimoniata dai numerosi distretti che esistono in questo ambito, sia tecnologici – in Friuli Venezia Giulia e in Liguria –, sia produttivi legati essenzialmente alla cantieristica – nella stessa Liguria e in Veneto.

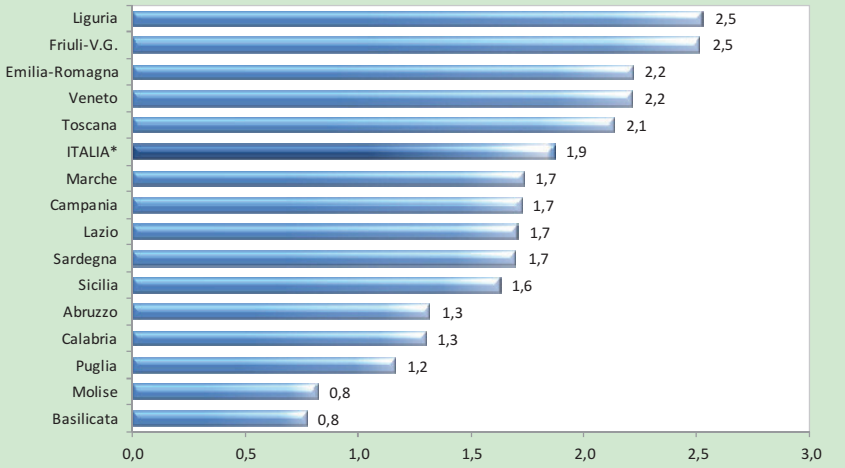
Sostanzialmente in linea con la media nazionale si colloca il Centro, dove il coefficiente moltiplicativo dell'economia del mare è pari a 1,8: in questo caso, tra le sue regioni, il primato spetta alla Toscana, dove arriva fino a 2,1 la capacità di attivazione dell'economia del mare.

Un'area, quella del Centro-Italia, che sfrutta positivamente il binomio "elevata concentrazione-elevato moltiplicatore" per le attività sportive e ricreative, mentre nel caso dei servizi di alloggio e ristorazione, ad una elevata concentrazione corrisponde un moltiplicatore poco elevato, penalizzando così la capacità di attivazione media generale dell'economia del mare nella ripartizione. Infine, la cantieristica, un settore che nel Centro-Italia spiega il 16% del valore aggiunto dell'economia del mare della ripartizione (in linea con la media nazionale), ma non riesce a raggiungere le capacità di attivazione tipiche del Nord-Italia.

Nel Mezzogiorno, l'economia del mare, con un moltiplicatore pari a 1,5, non riesce ad avere una forza di attivazione come nel resto del Paese, scontando in parte anche una maggiore 'inclinazione' verso comparti che hanno un coefficiente moltiplicativo meno elevato, come quello della ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (25% contro il 18% medio nazionale, anche se il ruolo in assoluto è fondamentale per ragioni di salvaguardia ed eco-sostenibilità). Punti di notevole spessore per gli scambi commerciali e di attrazione turistica, Campania, Sardegna e Sicilia sono le regioni dove l'economia del mare riesce a produrre un impatto più intenso sul resto dell'economia, grazie a moltiplicatori pari a 1,6-1,7.

Moltiplicatori del reddito dell'economia del mare nelle regioni costiere

Anno 2011 (euro attivati sul resto dell'economia per ogni euro prodotto, in termini di valore aggiunto)



N.B. Tra le regioni non costiere, merita sottolineare il dato della Lombardia, dato l'importante contributo che tale regione fornisce alla formazione dell'economia del mare nazionale sotto tutti i punti di vista, il cui moltiplicatore è pari a 1,9.

* Il dato Italia include anche le stime relative alle regioni non costiere.

Fonte: Unioncamere-CamCom

Entrando maggiormente nell'analisi, le differenze tra le varie ripartizioni del Paese non si spiegano solo con le diverse strutture dell'economia del mare, ma anche con altre motivazioni, dal momento che il Centro-Nord mostra coefficienti moltiplicativi, rispetto al Meridione, superiori anche all'interno degli stessi comparti. Un fenomeno particolarmente evidente nel caso della cantieristica, dove nell'Italia centro-settentrionale i moltiplicatori oscillano tra il 2,2 del Centro e il 2,9 del Nord-Ovest, passando per il 2,4 del Nord-Est, laddove nel Meridione il valore si ferma a 1,8 euro attivati per ogni euro prodotto da questo comparto. E' verosimile ritenere che, tra i vari fattori, il ritardo generale dell'industria meridionale in termini di innovazione e competitività, affiancato da un tessuto produttivo 'aziendalmente' meno strutturato e non sempre operante in network, possa giocare un ruolo non trascurabile.

Il Centro-Nord riesce a vantare una più elevata capacità di attivazione nel caso della movimentazione merci e persone, grazie a coefficienti che sfiorano, o addirittura superano, i 3 euro attivati per ogni euro prodotto dal comparto, quando nel Meridione il dato si assesta intorno a un valore di 2,5 euro attivati.

Una divergenza riscontrabile anche nell'ambito del turismo (sempre riguardo a quello marino), nonostante il Mezzogiorno possa vantare mare e spiagge di notevole bellezza, attrazione di tanti turisti, dalle quali il sistema produttivo dell'area ha ancora margini di miglioramento in termini di completa trasposizione di queste bellezze naturali in crescita economica. Tanto per il comparto delle attività sportive e ricreative quanto per quello dei servizi di alloggio e ristorazione, il coefficiente moltiplicativo nel Meridione è inferiore alla media nazionale – rispettivamente, 1,6 contro 2,1 e 1,8 contro 2,0 –, mentre nelle altre ripartizioni si pone quasi sempre al di sopra, toccando valori massimi nel Nord-Est (2,7 per le attività sportive e ricreative e 2,4 per i servizi di alloggio e ristorazione). Per una efficiente ripercussione positiva del turismo sul resto dell'economia sarebbero chiaramente necessarie maggiori relazionalità tra le varie attività economiche, pensando, ad esempio, al potenziamento delle connessioni tra cultura, enogastronomia e artigianato artistico, dietro sempre l'attrazione turistica esercitata in primo luogo dal mare.

Moltiplicatori del reddito dell'economia del mare, per settore e ripartizione geografica

Anno 2011 (euro attivati sul resto dell'economia per ogni euro prodotto, in termini di valore aggiunto)

Settori	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud e Isole	ITALIA
Filiera ittica	1,8	2,1	1,8	1,8	1,9
Industria delle estrazioni marine	1,2	1,5	0,9	1,4	1,2
Filiera della cantieristica	2,9	2,4	2,2	1,8	2,4
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	3,4	2,9	2,8	2,5	2,9
Servizi di alloggio e ristorazione	2,1	2,4	1,8	1,8	2,0
Attività di ricerca, regolament. e tutela ambientale	0,6	0,6	0,5	0,4	0,5
Attività sportive e ricreative	2,3	2,7	2,3	1,6	2,1
TOTALE ECONOMIA DEL MARE	2,2	2,3	1,8	1,5	1,9

Fonte: Unioncamere-CamCom

La filiera ittica, invece, è il comparto dell'economia del mare che non vede particolari differenze tra le varie aree geografiche del Paese, in quanto sia nel Centro, sia nel Nord-Ovest che nel Mezzogiorno, per ogni euro prodotto da questo comparto se ne attivano sul resto dell'economia 1,8, con la sola eccezione del Nord-Est dove se ne attivano 2,1. Qui sta forse la lunga tradizione del Meridione in questo campo, che proprio sui prodotti del mare, trasposti anche sul piano dell'industria alimentare collegata, ha fondato gran parte delle sue produzioni e della sua immagine.

Comunque, fatto sta che l'economia del mare costituisce senz'altro un fattore chiave per imprimere una svolta alla vita economica del nostro Paese, anche nell'ottica della convergenza territoriale. Perché, sebbene nel Mezzogiorno essa mostri una minore capacità di attivazione, resta il fatto che questo segmento produttivo, proprio in questa area, spieghi, direttamente e indirettamente, quasi l'11% del valore aggiunto complessivo dell'intera economia del territorio. Nel 2011, i quasi 14 miliardi di euro prodotti nel Mezzogiorno dalle attività dell'economia del mare ne hanno attivati ben 21 sul resto del sistema economico, arrivando a un ammontare di valore aggiunto generato dall'intera filiera del mare, in questa ripartizione, che supera i 34 miliardi di euro: più di qualsiasi altra area geografica dell'Italia. Il Centro arriva a contare un contributo fornito dall'intera filiera dell'economia del mare di quasi 31 miliardi di euro, pari al 10% del totale produttivo della ripartizione, suddivisi in quasi 11 miliardi di euro prodotti direttamente e in quasi 20 miliardi attivati. Meno di 30 miliardi, invece, è il valore aggiunto, sempre complessivo della filiera del mare, registrato nel Nord-Ovest, composto da quasi 9 miliardi prodotti direttamente dalle attività collegate al mare e da circa 19 miliardi attivati: poco meno di 28 miliardi di euro in tutto, corrispondenti al 6% dell'economia della ripartizione. Infine, nel Nord-Est, i 25 miliardi di euro di valore aggiunto della filiera del mare spiegano quasi l'8% dell'economia dell'area, formati dai quasi 8 miliardi ascrivibili alle attività riconducibili direttamente al mare e dagli oltre 17 miliardi attivati.

Numeri dietro ai quali si cela la forza di questa importante fetta della nostra economia, costituita da una miriade di attività che fanno dell'inestimabile patrimonio naturale del mare un'opportunità e un vantaggio competitivo, con tutti i positivi riflessi sul resto dell'economia, come visto. Ma per aumentare questo impulso indiretto sul sistema economico sono necessari indirizzi che premino innanzitutto la relazionalità di impresa, sfruttando appieno le potenzialità del Contratto di rete, avvicinare realtà apparentemente diverse in modo che possano invece giovarsi delle sinergie prodotte dal lavorare 'assieme', supportare la piccola e media impresa nei processi di innovazione, anche organizzativa, affinché vi sia una maggiore armonia produttiva nel tessuto imprenditoriale, per rendere più fluida possibile la circolazione dei riflessi positivi di un'attività produttiva lungo le venature del nostro sistema economico.

5. Il posizionamento competitivo sui mercati internazionali

La grande capacità di attivazione sul resto dell'economia esercitata dall'economia del mare, come si è visto nel precedente capitolo, è 'figlia' anche delle numerose funzionalità che scaturiscono dai rapporti dell'uomo con questa immensa risorsa naturale; vista sia come un'importante fonte di prodotti, originariamente fondamentale per la sussistenza, sia come un mezzo di veicolazione, fattore storico di conquiste geografiche, economiche e politiche.

Ponendo la lente di ingrandimento sulle questioni economiche, la funzionalità attribuibile all'economia del mare in relazione alle transazioni commerciali internazionali può assumere principalmente due forme: da un lato, infatti, il mare può essere inteso come luogo in cui si veicola il valore, ovvero dove avviene il trasporto dei prodotti da un Paese all'altro; dall'altro, esso è luogo stesso da cui estrarre le risorse, che saranno prima generate in valore e successivamente veicolate attraverso la commercializzazione, direttamente o dopo aver provveduto alla fase di trasformazione.

Per quanto riguarda la funzione di veicolazione commerciale del valore delle produzioni, il perimetro di analisi non può che coincidere con l'attività del settore dei trasporti marittimi. L'importanza di questa modalità di trasporto per il nostro Paese la ricorda la storia: il successo che per secoli ottennero le Repubbliche marinare lascia intendere facilmente come proprio la navigazione a fini commerciali sia stata il caposaldo storico da cui ha avuto origine quel processo di globalizzazione oggi divenuto imperante. Negli ultimi decenni, la maggior diversificazione delle modalità di trasporto con cui le imprese possono commerciare (stradale, ferroviaria e aerea), ha posto la navigazione via mare a un ruolo comprimario, pur se ancora fondamentale. L'emersione di nuovi equilibri geo-economici derivanti dall'intensificazione dei processi di globalizzazione, tuttavia, sta rapidamente ri-orientando le dinamiche dei flussi commerciali a favore della modalità marittima, il che lascia aperte questioni di *policy* non certo irrilevanti.

Negli ultimi anni, in Italia, la crescita dell'interscambio commerciale ha determinato un progressivo spostamento verso la navigazione. In termini di incidenza percentuale sul totale esportato, dall'anno precedente l'introduzione dell'euro (il 2001) al 2012, il valore riferibile all'attività commerciale via mare è cresciuto dal 23,8 al 27,9% riguardo alle esportazioni; il peso relativo, invece, alle importazioni è cresciuto ad un ritmo ancora più elevato (dal 26,4 al 34,7%), ampliando il differenziale di specializzazione con i flussi in uscita.

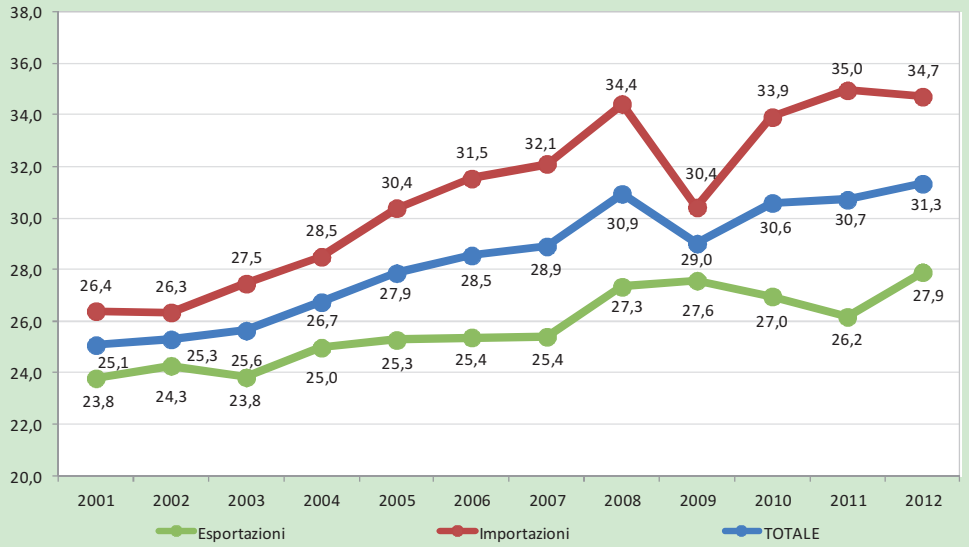
La modalità di trasporto marittima ha ovviamente grande impatto sulle destinazioni extra-comunitarie: l'export italiano che passa per il mare valicando i confini dell'Unione Europea risulta pari, nel 2012, a oltre 98 miliardi di euro, rappresentando oltre la metà (54,5%) delle merci complessivamente esportate extra-Ue.

Tra i vari paesi di destinazione delle nostre esportazioni attraverso la navigazione marittima, gli Stati Uniti risultano il primo, con quasi 17 miliardi di export, seguiti dalla Turchia (7 miliardi) e dalla Cina (4 miliardi circa). Più nello specifico, escludendo la Russia, tutte le grandi economie "della crescita" (già rinominate BRICS) rientrano nella graduatoria delle prime venti destinazioni estere

dei prodotti della nostra economia commercializzati via mare (Brasile, India, Cina e Sud Africa). Per questi Paesi, ai valori assoluti degni di nota e in rapida crescita, si associano anche quote di assorbimento della modalità marittima, sul totale esportato in ciascuno di essi, più che doppie rispetto alla media generale (66,6% per la Cina; 79,1% per il Brasile; 73,1% per l'India; 78% per il Sud Africa).

Esportazioni e importazioni dell'Italia per via marittima

Anni 2001-2012 (incidenze percentuali sul totale esportato e importato)



Fonte: elaborazioni Unioncamere-CamCom su dati Istat e Eurostat

Ovviamente, nell'analisi dei trasporti commerciali internazionali dell'Italia, anche i Paesi del Mediterraneo giocano un ruolo centrale, visto che sono destinazione di ben 32 miliardi di euro di esportazioni italiane via mare, in crescita rispetto ai 26 miliardi del 2007, nonostante le performance negative di Spagna e Francia. La Turchia, forte di una domanda in rapida crescita, è ormai divenuto saldamente il secondo Paese importatore dei prodotti italiani attraverso la navigazione marina, registrando un valore complessivamente acquistato dall'Italia pari a 6,7 miliardi di euro.

E' indubbio che il *Mare Nostrum* rappresenta un fattore potenziale che deve ancora espletare tutta la sua forza, perché si trova *in mezzo alle terre*; terre complementari nelle produzioni, diverse nei modi di vivere e produrre, economicamente avanzate o in via di sviluppo, dal cui scambio commerciale, e non solo, possono certamente trarre nuova linfa per imprimere un impulso al proprio progresso economico, magari proteggendosi meglio dalle esternalità negative di un mondo avvolto da incertezze e in precario equilibrio. Per questo, qualsiasi pianificazione nel

campo dell'internazionalizzazione non può che improntarsi su logiche transfrontaliere condivise, a partire dai nostri paesi più vicini che si affacciano sul Mediterraneo.

Esportazioni dell'Italia per via marittima, per paese e area geografica di destinazione

Anni 2007 e 2012 (valori assoluti e incidenze percentuali sul totale delle esportazioni verso il paese)

Pos.	Paese di destinazione	2007		Pos.	Paese di destinazione	2012	
		Valori assoluti (milioni di euro)	Quota %			Valori assoluti (milioni di euro)	Quota %
1	Stati Uniti	14.978,0	61,8	1	Stati Uniti	16.910,3	63,4
2	Spagna	4.575,5	16,7	2	Turchia	6.979,6	65,7
3	Cina	4.500,4	71,6	3	Cina	5.997,4	66,6
4	Turchia	4.047,9	56,3	4	Brasile	3.958,2	79,1
5	Emirati Arabi Uniti	2.934,7	66,3	5	Algeria	3.502,6	93,0
6	Tunisia	2.821,9	97,1	6	Arabia Saudita	3.489,0	86,8
7	Messico	2.812,5	82,2	7	Emirati Arabi Uniti	3.475,1	63,0
8	Arabia Saudita	2.650,9	87,5	8	Tunisia	3.066,3	96,7
9	India	2.291,9	76,5	9	Messico	2.905,3	77,5
10	Australia	1.991,3	71,9	10	Australia	2.822,7	76,0
11	Canada	1.982,6	72,4	11	Egitto	2.638,2	92,1
12	Brasile	1.973,6	77,1	12	India	2.449,2	73,1
13	Egitto	1.910,8	89,0	13	Libia	2.315,3	96,3
14	Francia	1.836,1	4,4	14	Spagna	2.261,5	12,4
15	Giappone	1.828,9	42,4	15	Giappone	2.147,1	38,1
16	Algeria	1.715,3	92,8	16	Canada	2.086,5	72,2
17	Iran	1.542,6	83,1	17	Corea del Sud	1.983,7	57,2
18	Libia	1.533,5	94,5	18	Francia	1.954,1	4,5
19	Qatar	1.489,3	91,8	19	Israele	1.602,2	77,5
20	Israele	1.385,2	77,5	20	Sud Africa	1.387,5	78,0
	*BRICS**	*10.706,6*	*46,7*		*BRICS**	*14.892,1*	*51,1*
	*Area Mediterraneo***	*26.969,7*	*24,6*		*Area Mediterraneo***	*32.144,1*	*30,4*
	Unione Europea	13.805,3	6,2		Unione Europea	10.130,2	4,9
	Extra-UE	78.673,9	55,2		Extra-UE	98.398,1	54,5
MONDO		92.479,2	25,4	MONDO		108.528,3	27,9

* BRICS: Brasile, Russia, India, Cina e Sud Africa.

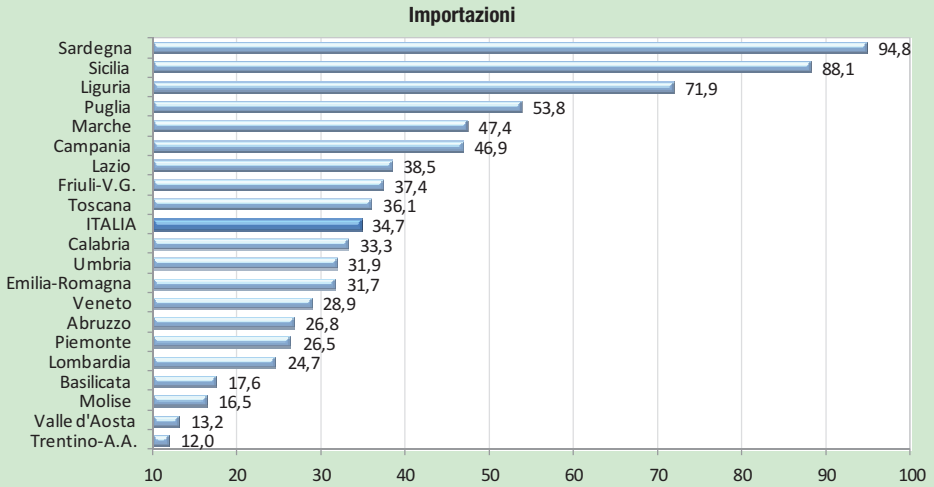
** Area Mediterraneo: Albania, Algeria, Bosnia, Bulgaria, Cipro, Croazia, Egitto, Francia, Giordania, Grecia, Israele, Italia, Libano, Libia, Malta, Marocco, Montenegro, Serbia, Siria, Slovenia, Spagna, Tunisia, Turchia.

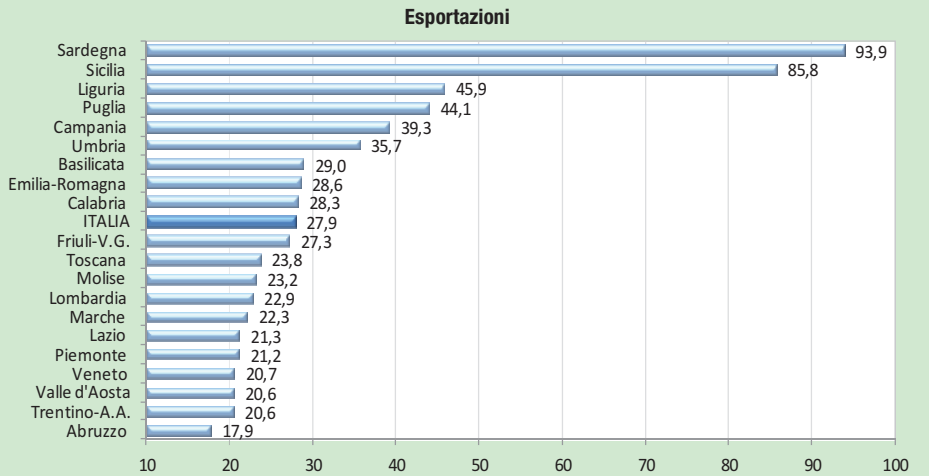
Fonte: elaborazioni Unioncamere-CamCom su dati Eurostat

Scendendo nell'analisi territoriale, l'intensità con cui i sistemi produttivi regionali utilizzano la via marittima a fini commerciali è decisamente eterogenea. Le motivazioni di tale eterogeneità sono da associare anche in questo caso a più fattori, di cui il più importante è ovviamente rappresentato dalla disponibilità di area costiera e, quindi, di infrastrutture portuali. Sempre con specifico riguardo ai rapporti di commercio internazionali, la Sardegna e la Sicilia, in quanto isole, hanno una propensione all'utilizzo del trasporto via gomma praticamente inesistente: la Sardegna primeggia in tale particolare graduatoria, con quasi il 94% dell'export regionale (dati 2012) che passa per via mare (94,8% nel caso dell'import); anche la Sicilia mostra valori ben al di sopra della media nazionale (85,8% per l'export e 88,1% per l'import, contro 27,9 e 34,7%).

Graduatorie regionali per intensità delle importazioni e delle esportazioni per via marittima

Anno 2012 (incidenze percentuali sul totale esportato e importato)





Fonte: elaborazioni Unioncamere-CamCom su dati Istat e Eurostat

Altre regioni a maggior intensità marittima nei trasporti commerciali internazionali sono la Liguria, la Puglia e la Campania; in questi tre casi, è interessante notare come siano soprattutto le importazioni a sfruttare le infrastrutture portuali, con quote percentuali in ognuno dei tre casi sensibilmente superiori a quelle riguardanti le esportazioni.

Un altro fattore che influisce sull'utilizzo del trasporto marittimo riguarda ovviamente la specializzazione settoriale; ad esempio, l'industria pesante predilige lo spostamento marittimo, più economico al crescere delle quantità esportate; ciò spiega quindi come mai l'Umbria (il cui export è in prevalenza da associare alla metallurgia e alla meccanica), come noto priva di sbocchi verso il mare, rilevi comunque un interesse per la via marittima maggiore di quanto registrato a livello nazionale (l'export marittimo incide per il 35,7% del totale regionale).

Come spiegato in apertura di capitolo, il mare è funzionale all'economia, tanto nella sua forma di 'via' sulla quale veicolare prodotti, quanto in quella di mettere a disposizione risorse naturali e rappresentare un fattore dal quale nascono tante attività economiche collegate. Questo secondo caso non è altro che la visione dell'economia del mare affrontata a 360 gradi in questa pubblicazione, dalla quale è sorta la necessità di costruire una tassonomia delle attività produttive legate al mare, sulla base della classificazione ufficiale Istat delle attività economiche[23]. Un'operazione che permette di valutare il ruolo economico dell'economia del mare non solo in termini di valore aggiunto e occupati, come visto in uno dei precedenti capitoli, ma anche secondo la sua capacità di vendere all'estero, osservando, per i settori che rientrano nel perimetro selezionato, la capacità competitiva rispetto ai principali competitor internazionali.

Prima di procedere all'analisi puntuale dei flussi commerciali, è infatti necessario tracciare un quadro di lungo periodo relativo all'evoluzione della capacità competitiva dell'Italia sui mercati esteri, relativamente alle principali attività economiche dell'economia del mare, al fine di contestualizzare meglio ogni considerazione circa i dati più aggiornati e definiti che si andranno ad analizzare successivamente. Attività economiche che chiaramente faranno riferimento a tutte quelle dell'economia del mare che hanno rapporti commerciali con l'estero: quelle della filiera ittica, con specifico riferimento alla pesca e alla lavorazione del pesce – che si potrebbero denominare "*core*" della filiera ittica – e quelle della cantieristica, oltre a quelle delle industrie delle estrazioni marine[24].

Per ciò che riguarda il *core* della filiera ittica, l'Italia ha mantenuto un certo livello di competitività per tutto il decennio scorso; tuttavia, a partire dal 2010, si è registrata una evidente contrazione della quota di mercato mondiale[25]. Ciò suggerisce come, in termini comparativi, le difficoltà commerciali dell'Italia non siano tanto da orientare temporalmente al 2009, anno in cui c'è stato un crollo generalizzato dei flussi commerciali su scala globale e quindi anche in Italia, quanto agli anni successivi, notoriamente ricordati invece come anni di difficoltà ma

[23] Per una descrizione completa dell'inquadramento concettuale e metodologico, si rimanda al capitolo 1.

[24] Come nel confronto internazionale, anche nell'analisi territoriale, l'indisponibilità di informazioni sufficientemente dettagliate sotto il profilo settoriale non permette di analizzare con precisione massima l'andamento dei flussi commerciali. Anche in questo caso, dunque, saranno analizzate solamente le attività *core* della filiera ittica e della cantieristica, la cui analisi è resa possibile a partire da un dettaglio merceologico più aggregato.

[25] Le quote di mercato di ciascun Paese sono calcolate sulla base dell'incidenza percentuale, sul totale, delle importazioni da parte del resto del mondo nei confronti del Paese stesso.

contraddistinti da un'ottima performance esportativa. Tra il 2010 e il 2011, infatti, la quota di mercato del *core* della filiera ittica italiana sembra essersi stabilizzata su un valore dimezzato rispetto a quello del 2009 (dallo 0,8 allo 0,4%); il che è frutto di una crescita del valore delle esportazioni, certamente notevole (oltre il 25% in soli due anni), ma sensibilmente inferiore a quanto mediamente registrato nel resto del Mondo[26]. Pur non disponendo di dati al 2012 per le quote di mercato, una prima proiezione logica spinge a pensare a possibili ulteriori rallentamenti in termini di competitività, deducibili dalla contrazione dei flussi in valori assoluto, come si vedrà più avanti.

A prescindere da puntuali considerazioni sulla dinamica, in una visione di più ampio respiro la filiera ittica italiana sembra mostrare difficoltà rilevanti, nonostante le elevate potenzialità territoriali, storiche e culturali che la Penisola presenta: un perimetro costiero di oltre 7mila chilometri; una capacità nel proporre elevati livelli qualitativi nel settore alimentare; un bacino di raccolta che, seppur depauperato per via del peggioramento ambientale del Mediterraneo, mostra ancora spazi di pesca di ampia portata, evidenziando estese possibilità di miglioramento competitivo, soprattutto in termini di evoluzione qualitativa, piuttosto che quantitativa.

Ma per sostenere questo *upgrading* qualitativo, affinché si possa ripercuotere positivamente e pienamente anche sul piano quantitativo, è quanto mai necessario un serio impegno nella direzione di una migliore efficienza dei mercati, in cui tracciabilità, sicurezza alimentare ed etichettatura, 'vestite' di una semplificazione amministrativa, siano le parole d'ordine. Le imprese italiane, dopo avere alzato l'asticella della qualità del prodotto, si trovano a fare i conti con forti difficoltà strutturali di collocamento delle loro merci nei mercati internazionali, non di rado regolati da meccanismi poco trasparenti nella formazione dei prezzi.

In questo, le Camere di commercio, in virtù del loro 'innato' compito di tramutare le esigenze delle imprese in risposte concrete, possono svolgere un ruolo centrale su più fronti. Il primo riguarda, ad esempio, la diffusione della conoscenza del quadro normativo di riferimento, definendone anche gli strumenti a supporto, in materia di rintracciabilità e sicurezza igienico-sanitaria applicata al comparto ittico, anche per favorire l'applicazione delle nuove regole che disciplinano l'etichettatura dei relativi prodotti immessi in commercio. Il secondo concerne, invece, la trasparenza dei prezzi, attraverso la diffusione dell'utilizzo della Borsa Merci Telematica, uno strumento regolamentato ed efficiente, grazie al quale si facilitano gli scambi commerciali tra operatori italiani e tra questi e quelli esteri con prezzi trasparenti[27].

---

[26] Su tale dinamica influisce anche una terza variabile data dai tassi di cambio tra euro e dollaro, visto e considerato come le quote di mercato siano calcolate a partire da valori assoluti in dollari americani.

[27] Sulla trasparenza dei prezzi, l'impegno delle Camere di commercio può far leva anche sulla loro partecipazione nei mercati all'ingrosso.

Quote di mercato dell'Italia e dei principali competitor nelle attività *core* della filiera ittica*

Anni 2002-2011 (quote percentuali sul totale delle importazioni mondiali del settore)

Aree geografiche e Paesi	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Unione europea	19,5	20,7	20,6	20,5	20,8	21,6	21,2	21,1	19,7	18,3
Spagna	2,9	3,3	3,2	3,2	3,1	3,2	3,2	3,1	3,5	3,4
Paesi Bassi	2,6	2,8	2,8	2,8	2,8	3,0	2,9	2,9	2,8	2,6
Danimarca	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,0	2,9	2,8	2,6	2,2
Germania	1,6	1,7	1,8	1,9	1,9	2,1	2,2	2,2	1,7	1,6
Regno Unito	2,4	2,5	2,2	2,2	2,1	2,2	1,9	2,1	1,8	1,6
ITALIA	0,7	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,8	0,8	0,4	0,4
Paesi europei non Ue	13,6	13,3	13,1	13,8	14,1	14,5	14,1	15,1	16,9	16,0
Norvegia	5,4	5,3	5,4	6,0	6,4	6,8	6,9	8,0	10,0	9,0
Russia	4,7	4,6	4,2	4,5	4,3	4,2	3,9	3,7	3,8	4,2
Islanda	2,2	2,1	2,2	2,1	2,2	2,1	2,0	1,9	1,8	1,5
Africa settentrionale	1,8	1,8	1,5	1,6	1,7	1,7	1,9	1,8	1,0	1,0
Altri Paesi africani	4,7	4,7	4,7	4,3	4,0	3,9	3,8	3,6	2,5	2,7
America settentrionale	11,4	10,7	10,5	10,3	9,6	9,4	9,5	8,9	10,3	10,1
Stati Uniti	5,4	4,9	5,0	5,1	4,8	4,8	5,0	4,7	5,2	5,5
Canada	5,2	5,0	4,8	4,6	4,2	4,0	3,8	3,6	4,5	4,0
America centro-meridionale	12,7	13,1	13,0	13,3	13,6	13,4	13,6	13,4	12,2	12,2
Cile	3,3	3,6	3,7	4,1	4,3	4,4	4,2	4,3	3,8	4,0
Perù	1,8	1,5	1,8	2,1	2,1	2,0	2,1	2,2	2,6	2,3
Ecuador	1,4	1,5	1,4	1,6	1,8	1,8	2,2	2,1	1,8	2,1
Medio Oriente	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,4	0,3
Asia centrale	3,1	3,1	3,0	2,9	3,0	2,9	2,8	2,8	3,0	3,1
India	2,2	2,1	2,0	1,9	1,9	1,9	1,7	1,8	2,0	2,2
Asia orientale	28,8	28,6	29,5	29,2	29,6	28,8	29,6	29,7	30,9	33,2
Cina	8,3	8,6	9,6	9,8	10,6	9,9	9,4	9,7	10,0	11,5
Thailandia	6,1	5,8	5,4	5,4	5,6	5,7	6,0	6,3	7,1	6,6
Vietnam	2,6	2,9	3,0	3,1	3,4	3,5	4,0	4,0	4,1	4,5
Indonesia	3,3	3,3	3,4	3,3	3,0	3,0	3,1	3,1	3,1	3,3
Corea del Sud	1,9	1,6	1,6	1,4	1,2	1,2	1,3	1,4	1,6	1,6
Giappone	1,3	1,4	1,3	1,4	1,5	1,6	1,6	1,6	1,1	1,5
Oceania	3,6	3,3	3,3	3,1	2,9	2,8	2,7	2,7	2,5	2,9
Altri territori	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2
MONDO	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

* Corrispondenti ai gruppi di attività economica 03.1 (pesca), 03.2 (acquacoltura) e 10.2 (lavorazione e conservazione di pesce, crostacei e molluschi) della classificazione Ateco 2007.

Fonte: elaborazioni Unioncamere-CamCom su dati ICE-Un Comtrade

Negli ultimi anni, la maggior parte dei mercati ha sperimentato, a livello internazionale, l'invasione di prodotti *low-cost* provenienti da Paesi in via di sviluppo, caratterizzati da un sistema di offerta più conveniente. La filiera ittica sembra essere parzialmente immune da questo processo, per via di una minore permeabilità della domanda a logiche di convenienza e una

maggiore attenzione ai livelli qualitativi di prodotti e materie prime. In virtù di tale particolare orientamento della clientela, pochi Paesi, tra quelli in via di sviluppo, hanno manifestato un miglioramento competitivo basato sui costi: tra questi, solo la Cina e il Vietnam hanno sperimentato una crescita delle quote di mercato nella filiera ittica.

Quote di mercato dell'Italia e dei principali competitor nelle attività *core* della filiera cantieristica*

Anni 2002-2011 (valori percentuali sul totale delle importazioni mondiali del settore)

Aree geografiche e Paesi	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Unione europea	**33,5**	**31,4**	**34,2**	**30,2**	**27,0**	**36,8**	**30,4**	**19,6**	**23,0**	**20,8**
Germania	6,0	4,3	5,3	3,8	2,0	5,7	4,6	3,8	6,4	3,6
Paesi Bassi	2,7	3,0	4,0	3,1	2,3	3,3	2,2	2,3	2,5	3,6
Regno Unito	3,9	5,9	4,8	5,0	2,7	4,0	3,0	2,1	2,1	2,7
ITALIA	4,1	4,0	3,9	4,5	4,7	5,5	4,0	2,3	4,9	2,2
Spagna	1,4	1,0	1,6	1,4	1,7	2,0	4,2	0,5	0,4	1,7
Francia	2,8	3,2	4,0	3,0	3,9	3,5	2,4	1,7	1,3	1,4
Finlandia	1,1	2,6	2,4	0,9	1,2	2,8	1,6	0,5	0,6	1,0
Romania	1,0	1,0	0,7	1,0	1,1	1,2	1,4	1,9	0,9	1,0
Paesi europei non Ue	**6,3**	**8,1**	**10,1**	**7,4**	**8,7**	**7,0**	**7,1**	**7,9**	**4,1**	**6,6**
Norvegia	3,5	5,0	6,5	4,4	5,1	4,0	3,5	4,4	1,5	4,0
Croazia	0,2	0,5	1,5	0,5	0,8	0,4	0,5	0,5	0,6	0,8
Africa settentrionale	**0,1**	**0,1**	**0,1**	**1,1**	**0,2**	**0,1**	**0,5**	**0,2**	**0,1**	**0,1**
Altri paesi africani	**2,9**	**2,7**	**2,9**	**3,8**	**2,7**	**1,8**	**0,9**	**2,1**	**0,3**	**0,3**
America settentrionale	**11,1**	**7,4**	**8,5**	**9,3**	**8,3**	**10,0**	**7,4**	**6,0**	**4,2**	**6,4**
Stati Uniti	8,2	5,4	6,3	7,4	6,8	8,3	5,8	5,2	3,3	5,2
Canada	2,9	2,0	2,1	1,9	1,5	1,8	1,6	0,8	1,0	1,2
America centro-meridionale	**8,9**	**9,9**	**8,7**	**11,7**	**13,4**	**5,8**	**8,7**	**5,8**	**4,1**	**4,9**
Panama	3,1	2,9	2,3	3,4	3,5	2,1	3,3	3,5	1,7	1,7
Bahamas	1,1	0,8	1,8	3,0	2,4	1,3	1,3	0,6	0,7	0,8
Medio Oriente	**0,4**	**1,8**	**1,8**	**1,1**	**1,3**	**1,3**	**1,0**	**0,7**	**0,8**	**0,1**
Asia centrale	**0,1**	**0,1**	**0,3**	**0,1**	**1,0**	**0,2**	**0,4**	**0,2**	**0,2**	**0,4**
Asia orientale	**34,6**	**33,8**	**31,0**	**30,7**	**34,4**	**33,7**	**39,3**	**55,0**	**61,6**	**58,2**
Corea del Sud	12,4	13,7	13,5	10,8	16,0	10,4	14,2	17,5	23,7	20,4
Cina	6,1	3,9	3,1	5,1	6,2	7,8	10,2	15,7	24,1	19,1
Singapore	6,1	4,0	2,4	3,4	3,4	3,7	5,1	12,1	5,5	9,4
Giappone	7,2	9,9	8,9	8,5	5,5	8,8	6,0	5,9	3,4	4,2
Indonesia	0,5	0,4	0,6	0,3	0,2	0,2	1,1	0,6	0,4	2,1
Vietnam	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,4	0,3	0,4	0,7	0,8
Oceania	**1,9**	**1,8**	**1,1**	**3,4**	**2,6**	**2,6**	**3,6**	**2,0**	**1,4**	**1,8**
Altri territori	**0,2**	**2,9**	**1,2**	**1,1**	**0,2**	**0,7**	**0,7**	**0,4**	**0,1**	**0,2**
MONDO	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

* Corrispondenti ai gruppi di attività economica 30.1 (costruzione di navi e imbarcazioni) e 30.2 (costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive) della classificazione Ateco 2007.

Fonte: elaborazioni Unioncamere-CamCom su dati ICE-Un Comtrade

Diversamente, paesi caratterizzati da prezzi mediamente più elevati sembrano mantenere o addirittura accrescere la propria capacità competitiva. La Norvegia, ad esempio, è passata, in soli dieci anni, da una quota di assorbimento della domanda mondiale del 5,4%, ad una del 9% (era pari al 10% nel 2010), raggiungendo la seconda posizione nello scacchiere globale.

L'Unione Europea, nonostante la crisi strutturale, solo negli ultimi due anni ha manifestato evidenti segnali di rallentamento nel panorama competitivo mondiale, con una quota di mercato ridottasi di circa tre punti percentuali tra il 2009 e il 2011. Anche l'Africa Settentrionale (dall'1,8 all'1%), nonostante i costi ridotti, mostra una riduzione del potenziale competitivo, a dimostrazione di come sia comunque centrale ai fini competitivi la risoluzione di alcuni problemi di pescosità del Mediterraneo.

Uno dei tasselli su cui regge il sistema produttivo collegabile all'economia del mare è certamente quello della cantieristica, da sempre fiore all'occhiello dell'industria manifatturiera italiana. Parlare di competitività in un settore così particolare, dove la domanda per grandi commesse ha un ruolo centrale nel determinare la capacità esportativa di ogni singolo Paese, può sembrare spesso fuorviante; non a caso, il *market share* dell'Italia, negli ultimi tre anni, ha subito un andamento altalenante, rendendo poco chiari gli orientamenti sulle future dinamiche del settore. In termini complessivi, tuttavia, non si può negare come l'Italia sia, ancora oggi, uno dei principali *player* della cantieristica, assieme alla Norvegia, agli Stati Uniti, ai Paesi Bassi e alla Germania.

Tralasciando i casi occidentali, sempre riferendosi al 2011, è utile ricordare come ben il 58,2% della domanda mondiale di navi e imbarcazioni sia comunque assorbita dall'Asia orientale, per lo più grazie alla Cina (quota di mercato: 19,1%) e alla Corea del Sud, prima in graduatoria con un *market share* pari al 20,4%. Anche Singapore e Giappone offrono un indice di assorbimento della domanda settoriale elevato, e pari rispettivamente al 9,4 e al 4,2%. Tuttavia, mentre nel primo caso si è in presenza di una quota in crescita negli ultimi anni, nel caso nipponico sembra esserci un raffreddamento, probabilmente da associare ad attività di delocalizzazione di importanti *asset* produttivi.

L'analisi comparata a livello internazionale delle principali attività economiche collegabili all'economia del mare è risultata di estremo interesse per comprendere il posizionamento del nostro Paese nello scacchiere mondiale, sebbene si sia dovuta sviluppare con informazioni non troppo recenti (il 2011 è l'ultimo anno disponibile) e con un dettaglio merceologico meno fine (i valori da cui si sono analizzate le quote di mercato italiane nel confronto con i principali competitor riguardano solo il *core* della filiera ittica e della cantieristica ma non l'intero segmento dell'economia marina, in realtà più ampio, come desumibile dalla tassonomia riportata in Appendice). Nelle pagine seguenti, facendo leva sulla maggiore disponibilità di informazioni offerta a livello nazionale, si cercheranno di definire con più precisione le grandezze che caratterizzano l'economia del mare nel nostro Paese e le dinamiche sottostanti la sua evoluzione.

Tra le sette tipologie che descrivono l'economia del mare (vedi Appendice), solo tre presentano traccia di flussi commerciali. Più nello specifico, si fa riferimento alle attività di coltivazione, raccolta e trasformazione del pesce (filiera ittica), costruzione di navi e imbarcazioni

(filiera cantieristica) e parte dell'attività estrattiva (gas e petrolio da impianti off-shore assieme ad altri prodotti che si possono estrarre sempre dal mare, come ad esempio il sale). Si tiene a precisare che le analisi che seguiranno a livello nazionale per i due settori, filiera ittica e filiera della cantieristica[28], si riferiscono a tutte le tipologie di attività perimetrate di cui sono costituite e non solo a quelle *core*, oggetto dei confronti internazionali eseguiti fino adesso. Mentre le analisi a livello regionale e provinciale seguiranno l'impostazione utilizzata a livello internazionale per la mancanza di informazioni sufficientemente dettagliate a livello settoriale.

Esportazioni delle attività dell'economia del mare, per settore

Anni 2007-2012 (valori assoluti e composizioni percentuali)

Settori	2007	2008	2009	2010	2011	2012
			Valori assoluti (milioni di euro)			
Filiera ittica	898,8	882,7	799,4	853,9	1.004,7	885,1
Industria delle estrazioni marine	418,1	656,3	429,0	499,4	409,0	382,2
Filiera della cantieristica	5.160,6	4.901,3	4.792,9	5.055,3	4.620,5	3.387,7
ECONOMIA DEL MARE	6.477,6	6.440,3	6.021,4	6.408,7	6.034,2	4.654,9
			Composizioni percentuali			
Filiera ittica	13,9	13,7	13,3	13,3	16,6	19,0
Industria delle estrazioni marine	6,5	10,2	7,1	7,8	6,8	8,2
Filiera della cantieristica	79,7	76,1	79,6	78,9	76,6	72,8
ECONOMIA DEL MARE	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Incidenza % sul totale economia	1,8	1,7	2,1	1,9	1,6	1,2

Fonte: elaborazioni Unioncamere-CamCom su dati Istat

Nel 2012, in Italia, le esportazioni delle attività dell'economia del mare ammontano a oltre 4,6 miliardi di euro; una cifra certamente in riduzione rispetto a quanto evidenziato nel 2011, quando il fatturato proveniente da mercati esteri superava di poco i 6 miliardi. Un regressione che, pur rilevandosi generalizzata tra i vari settori, è soprattutto imputabile all'andamento delle vendite della filiera cantieristica. E' verosimile ritenere che, oltre alla concorrenza di nuovi competitor emergenti, abbia influenzato questa negativa dinamica anche la profonda e altamente pervasiva contrazione della domanda, a tutti i livelli.

Gli anni della crisi hanno notevolmente inciso sulle capacità di sviluppo commerciale delle attività dell'economia del mare, nonostante i vantaggi competitivi che possono ancora vantare, espressi dalla qualità del servizio e dei prodotti realizzati – anche grazie ad un ammirevole

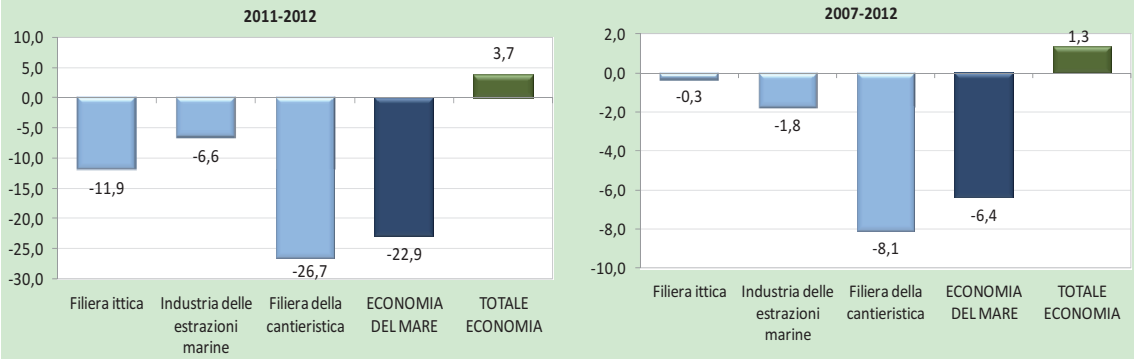
[28] Il settore dell'industria delle estrazioni marine non viene preso in considerazione vista la non massima significatività dei dati a livello territoriale. Una scelta fatta anche nella consapevolezza del fatto che le esportazioni di queste due filiere considerate, ittica e cantieristica, spiegano circa il 90% del totale relativo all'economia del mare.

patrimonio di competenze qualificate –, dall'innovazione che scorre nelle vene di molte produzioni, dalla pluralità di offerta di servizi – anche grazie all'ampio numero di porti commerciali – e, infine, dall'elevato grado di internazionalizzazione di alcune attività. Ma a questi vantaggi corrispondono svantaggi che alla fine sono andati a sommarsi alle difficoltà congiunturali del periodo, rappresentati da una dimensione aziendale spesso ridotta delle imprese – la cui migliore risposta risiede nello sviluppo della relazionalità di impresa per mezzo del Contratto di rete –, dalla rigidità e onerosità delle regole e dalla frammentazione infrastrutturale.

Nel solo 2012, la contrazione nominale delle vendite all'estero[29] è risultata di oltre venti punti percentuali (-22,9%); anche in un orizzonte di medio periodo (2007-2012), si evidenzia con facilità la sofferenza della domanda internazionale per questo segmento produttivo, ridottasi ad un tasso medio annuo del -6,4%, in controtendenza con quanto riferibile all'intera economia (+1,3%). Anche in quest'ottica temporale, è la cantieristica a ostacolare maggiormente l'andamento medio generale dell'economia del mare, con una contrazione media annua, sempre nel periodo 2007-2012, del -8,1%; più contenuta, sebbene su un terreno comunque decisamente negativo, è la perdita dell'industria delle estrazioni marine (-1,8%), mentre sostanzialmente stazionaria è risultata la domanda estera relativa alla filiera ittica (-0,3% medio annuo), alle prese con una concorrenza crescente e spesso incontrollata.

Dinamica delle esportazioni delle attività dell'economia del mare, per settore

Anni 2011-2012 e 2007-2012 (variazioni percentuali medie annue)



Fonte: elaborazioni Unioncamere-CamCom su dati Istat

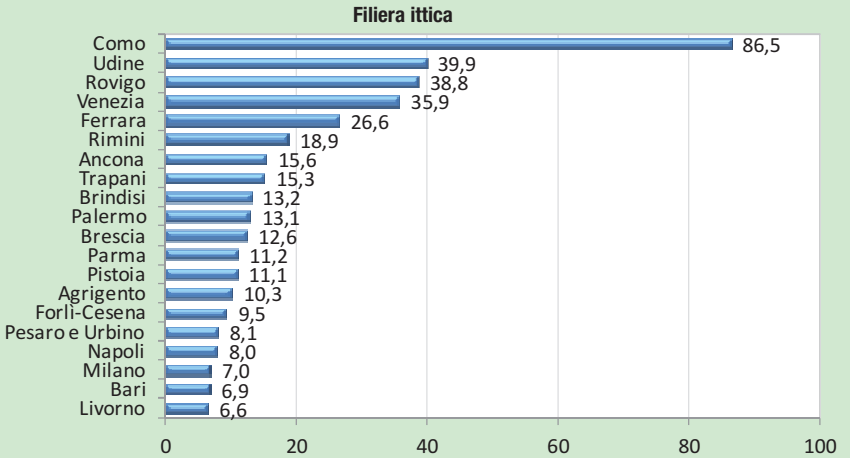
L'economia del mare si caratterizza per un'elevata concentrazione dell'attività produttiva sotto il profilo territoriale. Viaggiando tra le province della Penisola, e con specifico riferimento alla filiera ittica e a quella della cantieristica, è interessante osservare quanto tale fenomeno sia particolarmente evidente. Per quanto riguarda la filiera ittica (pesca e lavorazione di pesce), non stupisce come la prima posizione sia occupata dalla provincia di Como. Infatti, pur non avendo sbocchi sul mare, contando sul suo territorio uno dei più importanti gruppi di lavorazione del

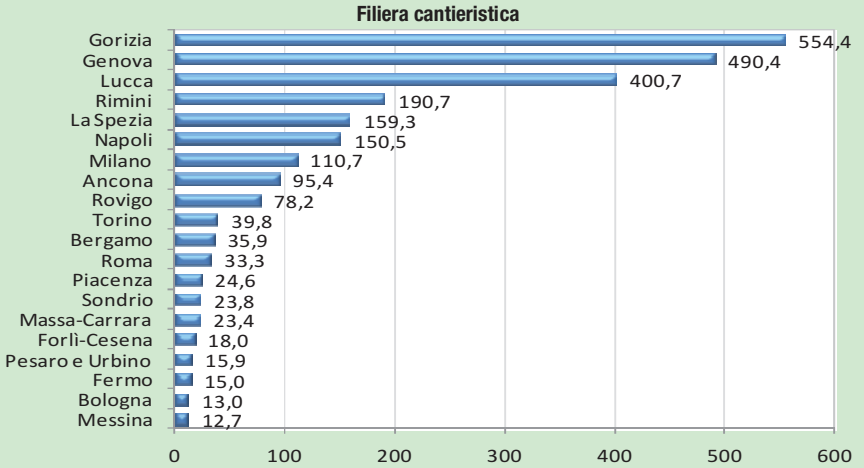
[29] Si precisa che le variazioni dei flussi commerciali internazionali sono espressi sempre in termini nominali.

pesce in scatola (tonno *in primis*), la provincia lombarda raggiunge, nel solo 2012, una cifra esportata dall'economia del mare complessivamente pari a 86,5 milioni di euro. Seguono le province di Udine (39,9 milioni di euro), Rovigo (38,8 milioni) e Venezia (35,9 milioni). Anche per queste tre province si evidenzia come sia quasi esclusivamente la lavorazione del pesce a mostrare capacità esportativa.

Prime venti province per valore delle esportazioni delle attività *core* della filiera ittica* e di quella cantieristica**

Anno 2012 (valori assoluti in milioni di euro)





* Corrispondenti ai gruppi di attività economica 03.1 (pesca), 03.2 (acquacoltura) e 10.2 (lavorazione e conservazione di pesce, crostacei e molluschi) della classificazione Ateco 2007.

** Corrispondenti ai gruppi di attività economica 30.1 (costruzione di navi e imbarcazioni) e 30.2 (costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive) della classificazione Ateco 2007.

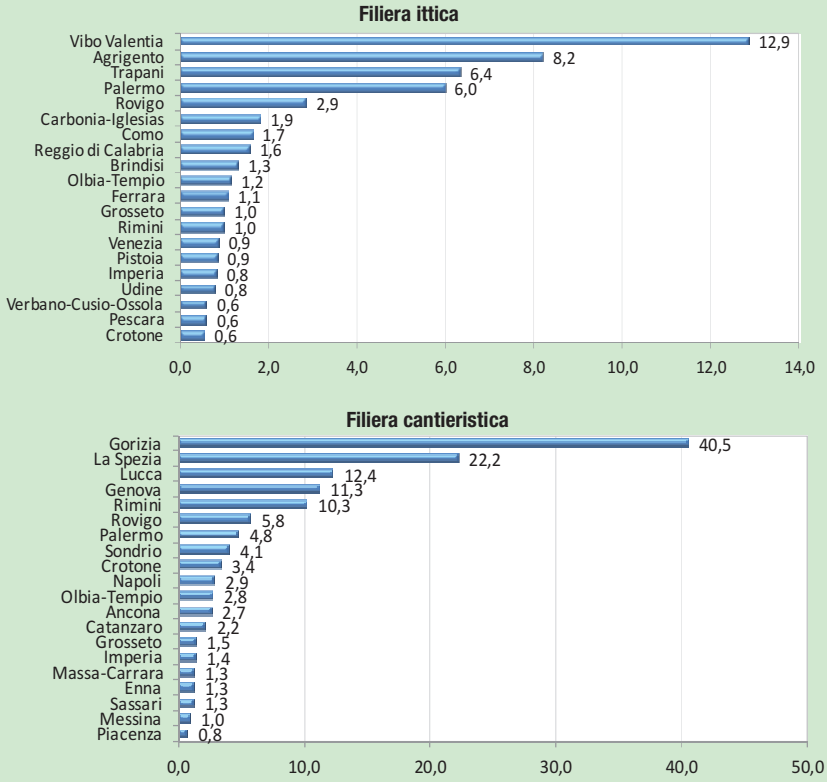
Fonte: elaborazioni Unioncamere-CamCom su dati Istat

La concentrazione produttiva risulta ancora maggiore se si scende all'interno dei due settori dell'economia del mare. Riguardo alla filiera cantieristica, anche solo facendo riferimento alla specifica attività di produzione di navi e imbarcazioni, si pensi che dei circa 2,7 miliardi di euro esportati nel 2012 (si ricorda che nel complesso della filiera il valore esportato è pari a poco meno di 3,4 miliardi), quasi 1,5 provengono da sole tre province, due settentrionali e una dell'Italia centrale: Gorizia, risulta prima con 554,4 milioni di euro, seguita da Genova (490,4 milioni) e Lucca (400,7 milioni).

In termini di specializzazione, ovvero rapportando l'export del settore al totale economia provinciale, è facilmente intuibile come la filiera ittica premi le realtà meridionali: Vibo Valentia, il cui export complessivo della provincia dipende per il 12,9% dall'attività di pesca e lavorazione del pesce, Agrigento (8,2%), Trapani (6,4%) e Palermo (6,0%).

Prime venti province per incidenza delle esportazioni delle attività *core* della filiera ittica* e di quella cantieristica sul totale dell'economia**

Anno 2012 (incidenze percentuali sul totale delle esportazioni provinciali)



* Corrispondenti ai gruppi di attività economica 03.1 (pesca), 03.2 (acquacoltura) e 10.2 (lavorazione e conservazione di pesce, crostacei e molluschi) della classificazione Ateco 2007.

** Corrispondenti ai gruppi di attività economica 30.1 (costruzione di navi e imbarcazioni) e 30.2 (costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive) della classificazione Ateco 2007.

Fonte: elaborazioni Unioncamere-CamCom su dati Istat

Sul fronte della cantieristica, invece, le maggiori specializzazioni settoriali nel commercio estero ricalcano a grandi linee quanto già evidenziato in termini assoluti: Gorizia si conferma prima, con una quota di export 'cantieristico' sul totale provinciale pari al 40,5%; seguono La Spezia (22,2%), Lucca (12,4%), Genova (11,3%) e Rimini (10,3%), tutte con una quota a doppia cifra.

D'altra parte, pur non sottovalutando le differenze di apertura ai mercati esteri dei vari territori, le varie caratterizzazioni geografiche sul piano del commercio internazionale riflettono chiaramente le diverse articolazioni settoriali dell'economia del mare, già messe in evidenza in uno dei precedenti capitoli, in ordine al contributo dei vari settori alla produzione complessiva del valore aggiunto del segmento economico marino. Infatti, mentre nel Nord la cantieristica contribuisce ben oltre la media nazionale alla formazione del valore aggiunto dell'economia del mare dell'area (24,3 contro 15,9%), nel Meridione ciò accade nel caso della filiera ittica (10,2 contro 7,5%).

Vista quindi secondo l'ottica dell'internazionalizzazione, l'economia del mare appare un universo di attività che se, da un lato, possono ancora contare su qualità e know-how, dall'altro, devono fare i conti con una realtà sempre più complessa, tale da far sollevare un impegno concreto da parte delle istituzioni nel supportare tutte le imprese a valicare i confini nazionali, affermando la propria competitività sui mercati esteri.

Il Sistema camerale italiano, e italiano all'estero, si dimostra un attore sensibile a questi processi, contribuendo ad aumentare il numero delle imprese esportatrici e incoraggiandone la capacità dimensionale, anche attraverso la messa in rete di conoscenze, competenze e processi produttivi, per aiutare gli imprenditori ad affrontare con più forza le sfide globali.

Del resto, non a caso, grazie ad un recente accordo di Unioncamere con il Ministero dello Sviluppo Economico, le Camere di commercio sono state riconosciute come i punti di contatto - chiamati "sportelli per l'internazionalizzazione" - dove l'impresa può tramutare la propria volontà di vendere all'estero in realtà, grazie ad un supporto informativo e di assistenza a 360 gradi. Un ruolo dal quale possono certamente trarre beneficio anche tutte quelle attività che costituiscono l'economia del mare, grazie all'impegno delle Camere di commercio nell'accompagnare le imprese sui mercati esteri, promuovendo parallelamente iniziative di incoming, come l'organizzare incontri di partenariato e cosi via.

6. L'orientamento green delle imprese blue

Come visto finora, l'economia del mare vede crescere il numero delle imprese, aumentare la capacità produttiva e allargare la base occupazionale, pur con qualche difficoltà legata alla debolezza della domanda estera. Ma il progresso economico deve necessariamente trovare la sua più efficiente realizzazione anche in termini ambientali, perché la nuova geografia economica sta cambiando, e con essa anche la sostenibilità del pianeta rispetto al tradizionale modo di produrre e consumare.

Ogni momento di svolta nella storia economica è stato segnato dall'avvento di un nuovo paradigma, di una nuova frontiera dello sviluppo capace di imprimere uno slancio al sistema produttivo. Oggi, più che mai, è necessario trovare nuovi modi di leggere l'economia per rispondere alla sfida della crisi. Tra le possibili e varie, una risposta a questa sfida risiede nella green economy: un nuovo paradigma produttivo che guarda alla riduzione dell'impatto ambientale come fattore di efficienza dell'attività economica e, più in generale, di competitività. Ciò perché la green economy va considerata non come un settore dell'economia a sé stante (ad esempio le rinnovabili), ma come un nuovo modo di governare, di organizzare, di produrre e di distribuire, con evidenti positivi riflessi sulla riduzione dei costi – aziendali quanto sociali legati alla tutela dell'ambiente –, sull'immagine dell'azienda e sulla competitività, vista anche la crescente sensibilizzazione del consumatore verso le tematiche ambientali. Un'attenzione nei confronti dei consumi *green oriented*, simbolo di un vero e proprio stile di vita, che riesce ad arricchire di valore proprio quei beni che recepiscono questa esigenza.

Un'opportunità che le imprese del mare non possono che cogliere, innovando per ridurre innanzitutto l'impatto ambientale delle proprie produzioni, considerando, tra l'altro, che all'interno del sistema mare sono presenti attività dall'elevata pressione sull'ambiente – come i trasporti o la cantieristica –, ma anche per qualificare i servizi offerti ai clienti – si pensi ad esempio al turismo sostenibile –, piuttosto che per valorizzare maggiormente i propri beni prodotti – anche solo pensando ai processi di lavorazione del pesce o ad altre attività come la stessa cantieristica.

Ma per cogliere questa opportunità è necessario che le imprese trovino un supporto anche nelle politiche per l'innovazione in chiave eco-sostenibile, che dovrebbero diventare peraltro punti ordinari nell'agenda delle politiche per lo sviluppo, fondate su risorse adeguate e ponderate in un orizzonte di medio-lungo periodo, in piena sintonia con la Strategia Europa 2020, il cui asse prioritario "crescita intelligente" è diretto a promuovere la conoscenza e l'innovazione come motori della nostra futura crescita.

Grazie ad uno specifico approfondimento sui dati del Sistema Informativo Excelsior[30], in connessione con il Rapporto 2012 GreenItaly[31], è stato possibile analizzare la diffusione della green economy tra le imprese appartenenti ai settori dell'economia del mare, con specifico

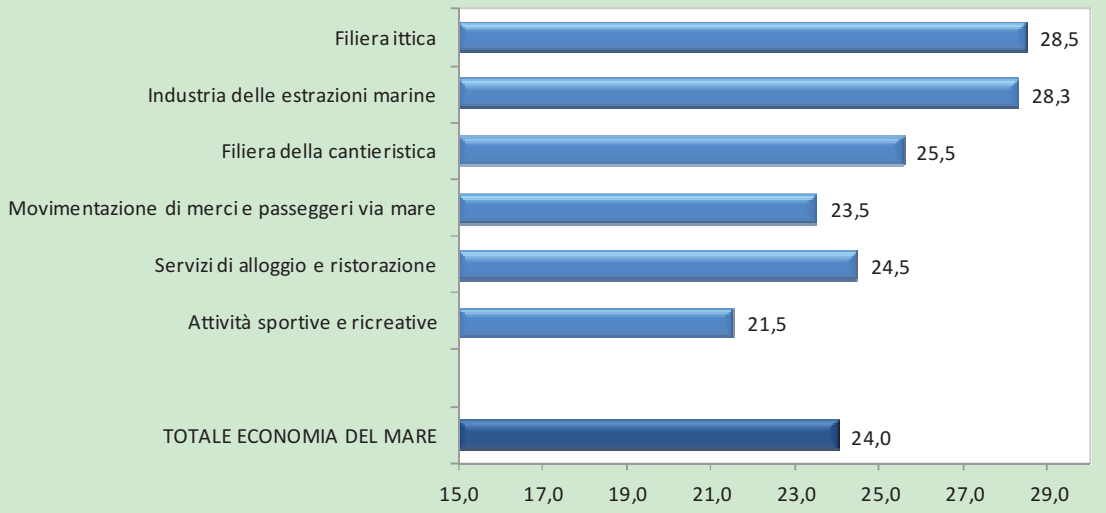
[30] Il Sistema Informativo Excelsior, progetto realizzato da Unioncamere e dal Ministero del Lavoro, prevede lo svolgimento di un'indagine annuale su un campione di 100mila imprese dell'industria e dei servizi con almeno un dipendente.
[31] Unioncamere, Fondazione Symbola, *GreenItaly. L'economia verde sfida la crisi. Rapporto 2012*.

riferimento a quelle con dipendenti nei settori industriali e dei servizi; precisando, tuttavia, che tali elaborazioni conducono a valori assoluti in termini di numerosità imprenditoriale non perfettamente comparabili con quelli riportati nel capitolo sull'analisi della demografia di impresa[32].

Un fenomeno che ha coinvolto una buona fetta di questa imprenditoria, considerando che circa un quarto delle imprese industriali e dei servizi dell'economia del mare ha investito nel triennio 2009-2011, o a programmato di investire nel 2012, in prodotti e tecnologie green a maggior risparmio energetico e/o a minor impatto ambientale: quasi 25mila imprese in tutto, pari al 24% delle circa 103mila imprese dell'economia del mare rientranti nel campo di osservazione dell'indagine Excelsior (vedi Appendice).

Incidenza percentuale delle imprese dell'economia del mare che hanno investito o hanno programmato di investire tra il 2009 e il 2012 in prodotti e tecnologie green* sul totale delle imprese, per settore

(incidenze percentuali sul totale delle imprese del settore)



* Imprese con almeno un dipendente che hanno investito tra il 2009 e il 2011 o hanno programmato di investire nel 2012 in prodotti e tecnologie a maggior risparmio energetico e/o minor impatto ambientale.

Fonte: approfondimento CamCom su dati Sistema Informativo Excelsior

Un comportamento aziendale che lega tutti i settori dell'economia del mare, considerando che in ogni caso oltre il 20% delle imprese si è impegnata negli ultimi quattro anni nel campo della

[32] La non perfetta comparabilità è ascrivibile sostanzialmente al fatto che i dati sugli investimenti in prodotti e tecnologie green sono il risultato di un'indagine condotta sulle imprese industriali e dei servizi con almeno un dipendente. Vedi appendice per le attività dell'economia del mare appartenenti al campo di osservazione dell'indagine Excelsior. Si tiene a precisare, innanzitutto, che nelle analisi sugli investimenti in tecnologie green non è compreso il settore relativo all'attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale.

sostenibilità ambientale. Configurandosi come settori industriali, con processi produttivi spesso dall'elevato impatto ambientale, quello delle estrazioni marine, della filiera ittica e della cantieristica, rappresentano i casi in cui è più alta la propensione ad investire nell'eco-efficienza: nei primi due settori, le imprese investitrici arrivano a rappresentare quasi il 30% del totale (industrie estrazioni marine: 28,3%; filiera ittica: 28,5%) e nel terzo, quello della filiera cantieristica, la quota del 25,5% è comunque al di sopra della media generale di un punto e mezzo percentuale.

Lievemente al di sotto della stessa media generale si colloca invece il settore della movimentazione merci e persone, dove sono circa 23 su 100 le imprese che hanno investito negli ultimi quattro anni in tecnologie green. La sostenibilità ambientale connessa ai trasporti rimanda direttamente al tema dell'eco-efficienza dei porti, in cui si inserisce a pieno titolo il ruolo delle Camere di commercio, grazie alla loro funzione di interfaccia nei confronti degli operatori per adempimenti di carattere ambientale, tra i quali rientra l'Albo Nazionale Gestori Ambientali al quale i porti e le infrastrutture portuali sono tenute ad iscriversi. Ma non solo, perché le Camere di commercio possono supportare tutti i soggetti che operano nella filiera portuale (Autorità competenti, operatori del settore portuale e della gestione dei rifiuti, ecc.) nel promuovere percorsi di sostenibilità ambientale (gestione dei rifiuti, bonifica, riduzione delle emissioni atmosferiche, ecc.), adeguatamente riconosciuti attraverso la valorizzazione dei sistemi di certificazioni ambientali.

Nell'ottica del turismo sostenibile, particolarmente apprezzabile è l'attenzione nei confronti dell'ambiente mostrata dalle imprese dei servizi di alloggio e ristorazione, alla luce del fatto che ben un quarto circa (24,5%) degli operatori del settore ha realizzato investimenti in eco-efficienza.

In relazione al turismo, le tecnologie dovrebbero ampliare al massimo la loro diffusione all'interno del tessuto imprenditoriale, in un'ottica che non si limiti solo alla salvaguardia del paesaggio naturale o del patrimonio storico-artistico, ma che le veda coinvolte anche nel tema della più agevole e diretta fruizione dei servizi turistici, con evidenti positive ricadute in termini di *appealing*. Come già precisato, tecnologia e green sono due fattori sempre più strategici ai fini della competitività imprenditoriale, a tal punto che le imprese riservano a questi due aspetti spazi sempre maggiori nelle loro politiche aziendali di marketing. Potenziare, quindi, tale fenomeno tra le imprese del turismo significherebbe imprimere un grande salto di qualità al settore, favorendo l'attrattività di turisti con positivi impatti sull'economia dei territori, grazie soprattutto all'espansione della spesa turistica.

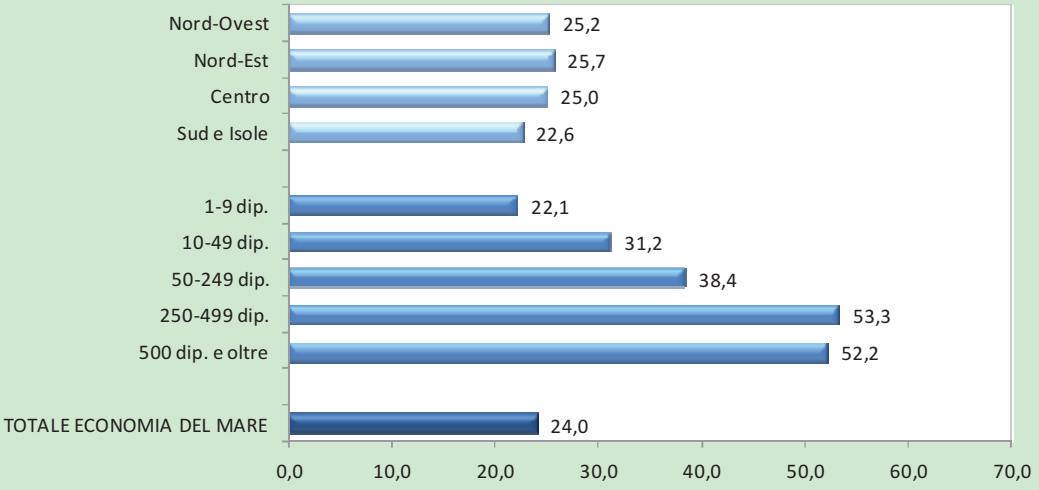
Infine, vuoi anche per ragioni 'fisiologiche' legate alla natura stessa dei processi produttivi, è minore la diffusione della green economy tra le attività sportive e ricreative, dove, comunque, poco più di un quinto delle imprese (21,5%) si è impegnato nell'ambito della sostenibilità ambientale.

Come i settori, anche le varie aree territoriali del Paese sono legate dal filo 'verde' della green economy, considerando le minime differenze che intercorrono tra una ripartizione e l'altra. Si pensi, ad esempio, che nell'Italia centro-settentrionale si passa dal 25% delle imprese investitrici nell'eco-efficienza (sempre con riferimento al periodo 2009-2012) del Centro (poco più di 7mila) al

25,7% del Nord-Est (quasi 4.500 imprese), passando dal 25,2% del Nord-Ovest (circa 2mila); solo in lieve ritardo il Mezzogiorno, dove quasi il 23% delle imprese dell'economia del mare ha investito in tecnologie green (poco più di 11mila imprese).

Incidenza percentuale delle imprese dell'economia del mare che hanno investito o hanno programmato di investire tra il 2009 e il 2012 in prodotti e tecnologie green* sul totale delle imprese, per ripartizione geografica e classe dimensionale

(incidenze percentuali sul totale delle imprese del settore o della classe dimensionale)



* Imprese con almeno un dipendente che hanno investito tra il 2009 e il 2011 o hanno programmato di investire nel 2012 in prodotti e tecnologie a maggior risparmio energetico e/o minor impatto ambientale.

Fonte: approfondimento CamCom su dati Sistema Informativo Excelsior

Un quadro territoriale 'dipinto' anche dalle differenze che intercorrono tra i vari settori dell'economia del mare a livello geografico. La filiera ittica, ad esempio, esibisce una tendenza ad investire nella sostenibilità ambientale maggiormente accentuata al Nord-Est, dove quasi un terzo delle imprese del settore hanno investito negli ultimi quattro anni nel campo dell'eco-efficienza (32,1% contro la media nazionale del settore stesso del 28,5%); apprezzabile è anche l'orientamento green di questo settore nel Meridione (28,7% le imprese investitrici), territorio dove, come già visto in uno dei precedenti capitoli, la filiera ittica ricopre un importante ruolo all'interno dell'economia del mare.

Il Meridione si distingue anche per una cantieristica attenta all'ambiente – anche se non ricopre in assoluto un ruolo di rilievo all'interno dell'economia del mare del territorio –, in virtù del fatto che il 28,3% delle imprese del settore che operano nella ripartizione ha realizzato eco-investimenti negli ultimi anni, rivelandosi l'incidenza più elevata rispetto alle altre aree geografiche, sebbene le distanze non siano particolarmente accentuate. Infatti, sia nel Centro che

nel Nord-Ovest le imprese investitrici, all'interno della filiera cantieristica, costituiscono circa il 25% e nel Nord-Est sfiorano i 23 punti percentuali.

Maggiori divergenze invece emergono nel momento in cui si passa al settore della movimentazione merci e persone, alla luce di un Centro-Italia con una più intensa diffusione della green economy, grazie alle 25 imprese su 100 del settore, sempre nella ripartizione, che puntano sulla sostenibilità ambientale, rispetto soprattutto al Nord-Est, dove il corrispondente rapporto scende al minimo di circa 18 imprese investitrici su 100. Due situazioni tra le quali si collocano il Nord-Ovest e il Mezzogiorno, con circa, ordinatamente, 22 e 24 imprese dei trasporti via mare che investono in tecnologie green su 100 all'interno delle rispettive ripartizioni.

Sono le attività connesse al turismo che fanno salire alla ribalta l'Italia settentrionale, dove, sia riguardo ai servizi di alloggio e ristorazione sia alle attività sportive e ricreative, si registrano le maggiori quote di imprese che hanno realizzato eco-investimenti. Nello specifico, il Nord-Est spicca per il primo settore citato, con quasi il 30% di imprese investitrici tra i servizi ricettivi e ristorativi, contro una media nazionale del comparto di circa il 25%; mentre il Nord-Ovest si distingue per il secondo settore, grazie al 27,4% di imprese nelle attività sportive e ricreative che investono in tecnologie green, a fronte di una media nazionale del 21,5% circa.

Incidenza percentuale delle imprese dell'economia del mare che hanno investito o hanno programmato di investire tra il 2009 e il 2012 in prodotti e tecnologie green* sul totale delle imprese, per settore e ripartizione geografica

(incidenze percentuali sul totale delle imprese del settore)

Settori	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud e Isole	ITALIA
Filiera ittica	22,9	32,1	26,3	28,7	28,5
Industria delle estrazioni marine	21,3	23,3	25,5	31,0	28,3
Filiera della cantieristica	24,7	22,8	25,3	28,3	25,5
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	22,1	18,5	25,5	24,1	23,5
Servizi di alloggio e ristorazione	26,1	29,5	25,4	21,6	24,5
Attività sportive e ricreative	27,4	17,9	22,6	21,1	21,5
TOTALE ECONOMIA DEL MARE	25,2	25,7	25,0	22,6	24,0

* Imprese con almeno un dipendente che hanno investito tra il 2009 e il 2011 o hanno programmato di investire nel 2012 in prodotti e tecnologie a maggior risparmio energetico e/o minor impatto ambientale.

Fonte: approfondimento CamCom su dati Sistema Informativo Excelsior

La minore predisposizione verso gli investimenti green mostrata dalle imprese del turismo meridionali, soprattutto riguardo ai servizi di alloggio e ristorazione (21,6%), pone all'attenzione la necessità di dare una spinta innovativa al settore, per imprimere un *upgrading* competitivo in grado di valorizzare al massimo le bellezze naturali e paesaggistiche che il territorio offre.

In verità, si tratterebbe di una spinta che dovrebbe più o meno valere per tutte le attività dell'economia del mare, favorendo in primo luogo le imprese dalla ridotta dimensione, visto che proprio in questa fetta di imprenditoria la green economy è meno diffusa. Infatti, mentre tra le micro-imprese (1-9 dipendenti) solo il 22,1% ha investito in tecnologie green negli ultimi quattro anni, nel caso delle medie imprese (50-249 dipendenti) la quota sale 38,4%, per poi superare i 50 punti percentuali tra le grandi imprese. Tuttavia, è apprezzabile come la diffusione della green economy nella piccola imprenditoria (10-49 dipendenti) si dimostri più intensa rispetto alla media generale (31,2 contro 24%)

E' chiaro che l'imprenditoria meno strutturata si trova a fare i conti con ostacoli sia di natura strutturale, legati alle minori possibilità di sfruttare le economie di scala tipiche della medio-grande impresa, sia di natura congiunturale, visto che spesso i suoi mercati di riferimento sono locali, scontando pienamente la debolezza della domanda interna e non giovandosi dei 'venti' favorevoli della domanda estera. Parte di questi ostacoli possono essere superati, tuttavia, attraverso la relazionalità di impresa, sfruttando le potenzialità del Contratto di rete, grazie al quale le imprese possono mettere a fattor comune know-how e risorse, per riuscire a compiere quelle scelte aziendali che molto presumibilmente da sole non sarebbero in grado di compierle: gli investimenti in tecnologie green possono esserne un emblematico esempio.

Una volta viste le diverse propensioni ad investire, merita entrare con maggior dettaglio all'interno dei comportamenti aziendali, osservando destinazioni o fasi su cui hanno puntano gli eco-investimenti realizzati tra il 2009 e il 2011 (si esclude il 2012 perché per questo anno il dato fa riferimento alle intenzioni dichiarate dagli operatori) dalle imprese industriali e dei servizi dell'economia del mare.

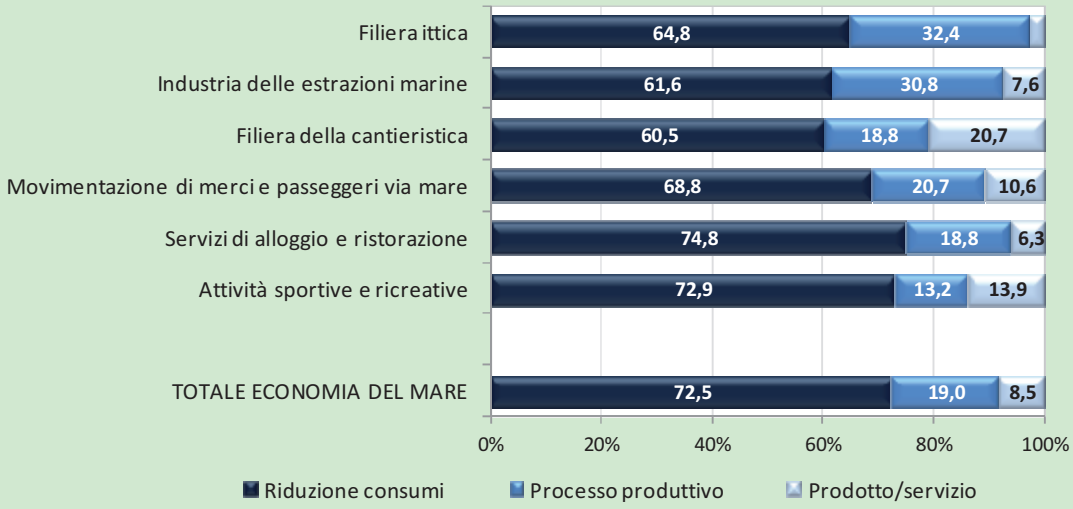
La riduzione dei consumi energetici e di materie prime costituisce il prevalente obiettivo di queste imprese (per circa 7 su 10, ovviamente, tra quelle investitrici), verosimilmente spiegabile, da un lato, con il fatto che gli input rappresentano il primo anello della catena produttiva, con effetti moltiplicativi a cascata su quelli successivi e, dall'altro, pensando agli immediati positivi risvolti sul piano della redditività aziendale. Il processo produttivo è un momento sul quale molte meno imprese indirizzano prevalentemente i propri eco-investimenti, circa 2 su 10, come, del resto, accade per il prodotto finale (circa una su 10). Chiaramente, le imprese cercano di riorientare le proprie produzioni in chiave green a monte, concentrandosi alle origini del processo produttivo, in modo tale da riuscire a far viaggiare i positivi effetti che ne scaturiscono lungo l'intera catena fino ad arrivare al prodotto.

Anche in questo caso i comportamenti settoriali variano a seconda della tipologia di attività. I due settori dell'industria delle estrazioni marine e della filiera ittica, avendo un ciclo di produzione di spessore sottostante, mostrano, rispetto agli altri, una più elevata attitudine a direzionare gli investimenti green sul processo produttivo. Una spiegazione che potrebbe interessare anche la cantieristica, ma, in realtà, le imprese di questo settore si distinguono dalle altre per le maggiori attenzioni 'green' che riservano al prodotto. Un'evidenza in parte spiegabile, verosimilmente, con il diretto contatto che hanno le imprese della cantieristica con la domanda, visto che 'vivono' quotidianamente sui mercati, spesso internazionali, in cui immagine e qualità dei prodotti sono

l'arma vincente per vincere la concorrenza. La riduzione dei consumi sembra essere una priorità più marcata per le imprese legate al turismo (tanto i servizi ricettivi e ristorativi quanto le attività sportive e ricreative), dove i processi produttivi non sono magari troppi complessi ma le spese energetiche ricoprono presumibilmente una voce importante del conto economico.

Distribuzione delle imprese dell'economia del mare che hanno investito tra il 2009 e il 2011 in prodotti e tecnologie green*, per finalità degli investimenti e settore

(composizioni percentuali)



N.B. Il valore degli investimenti sul prodotto/servizio della filiera ittica è pari a 2,8%.

* Imprese con almeno un dipendente che hanno investito tra il 2009 e il 2011 in prodotti e tecnologie a maggior risparmio energetico e/o minor impatto ambientale.

Fonte: approfondimento CamCom su dati Sistema Informativo Excelsior

In conclusione, se è vero che esiste un quarto di imprenditoria legata al mare che ha investito negli ultimi anni nel campo della sostenibilità ambientale, è altrettanto vero, in modo complementare, che esistono altri tre quarti della stessa imprenditoria che ancora non l'ha fatto. Un'area su cui è necessario incentrare gli sforzi per accompagnare queste tante imprese dell'economia del mare verso la frontiera della green economy, consapevoli dei molteplici effetti positivi dal punto di vista economico, ambientale e sociale, tanto a livello micro per le imprese stesse, quanto a livello macro per il progresso "socio-economico-sostenibile" del Paese. Diventa, così, prioritario mettere l'innovazione al servizio della sostenibilità, rinforzando, ad esempio, i legami tra imprese e centri di ricerca per l'adozione di nuove tecnologie, piuttosto che incentivare lo sviluppo di materiali eco-compatibili, supportare nuove strategie di mercato, così come affermare l'utilizzo dei titoli di proprietà industriale.

Focus. Nautica e green economy *

La crisi globale, nuove normative internazionali[33] e l'aumento dei prezzi del carburante stanno spingendo il settore della nautica italiana a spostarsi sempre più verso un approccio *green*. La tendenza generale è quella di sperimentare innovazioni tecnologiche eco-compatibili su alcuni prodotti: si studiano motori efficienti e poco rumorosi, si lavora allo sviluppo di tecnologie per gestire il fine vita delle imbarcazioni, si utilizzano materiali meno inquinanti. Le grandi imprese, rivolte per lo più ad un mercato di fascia alta, hanno intrapreso da qualche anno questa strada; solo di recente, il fenomeno sta interessando anche aziende più piccole, che producono unità di taglio inferiore. Rimane ancora poco diffuso un approccio teso al raggiungimento della piena sostenibilità ambientale, sia dei processi che dei prodotti. Ma il mercato sta cambiando e vuole consumi inferiori. In questo campo, gli investimenti maggiori riguardano lo sviluppo di sistemi propulsivi innovativi, in grado di ridurre, se non azzerare, le emissioni, la rumorosità e le vibrazioni della navigazione a motore. Sul mercato il Gruppo Ferretti ha proposto, attraverso il proprio brand Mochi Craft, *Long Range 23*, un'imbarcazione appartenente al segmento *expedition boat* (concepita dunque per gli amanti delle crociere a lungo raggio) e dotata di due fondamentali innovazioni tecnologiche che si combinano e rafforzano l'una con l'altra: il sistema di propulsione ibrido e la carena trans-planante *FER.WEY (Ferretti Wave Efficient Yachts)*. La propulsione ibrida unisce l'affidabilità del sistema diesel tradizionale alla possibilità di navigare a zero emissioni. In questa modalità, *Long Range 23* può navigare grazie all'ausilio di due motori elettrici sincroni da 70 kW, alimentati da un banco di batterie agli ioni di litio, senza emissioni inquinanti, in assoluto silenzio, e, raggiunti gli 8 nodi, senza nemmeno lasciare la scia. La carena *FER.WEY* permette poi all'imbarcazione di navigare con grandi risparmi energetici (e comfort) alle medie velocità. L'efficienza di questa carena, rispetto a una planante, è sempre superiore fino ai 20 nodi. Il vantaggio in termini di consumi alle velocità di 13-15 nodi è pari al 30% - 40% rispetto ad una tradizionale carena dislocante di pari dimensioni. In casa Azimut è invece nato il modello *Magellano* 50 che può navigare spinto sia da due motori diesel *common rail Cummins* da 425 cavalli con gestione elettronica dei consumi, sia da motori elettrici alimentati da batterie. In quest'ultima modalità può raggiungere gli otto nodi per brevi navigazioni giornaliere da 6 a 12 miglia, nel massimo silenzio e con estrema precisione di manovra. Non appena viene richiesta una velocità superiore, entrano in azione i motori tradizionali. Il passaggio da una propulsione all'altra può avvenire in modalità automatica e il pilota deve soltanto decidere a quale velocità condurre l'imbarcazione senza azioni aggiuntive. Ma le innovazioni tecnologiche verdi, a bordo del *Magellano 50*, non finiscono qui. L'intera struttura dello scafo è stata progettata per ridurre al minimo la resistenza all'acqua, grazie al sistema di carena denominato *dual mode* che offre stabilità e assetto in ogni situazione di mare. Pellicole anti raggi UV diminuiscono lo scambio termico lungo le superfici dei cristalli; i consumi e i livelli dei serbatoi sono costantemente tracciati elettronicamente, con storico di carichi e scarichi. L'illuminazione è a LED. Tutti gli interni sono realizzati in materiali riciclabili o con fibre e tessuti naturali, gli arredi e le strutture in teak provengono da foreste controllate. Le nuove tecniche di lavorazione del legno consentono di utilizzare il 90% della pianta. Per questo motivo, l'imbarcazione ha ottenuto anche la certificazione *FSC (Forest Stewardship Council)* che garantisce che il legno impiegato a bordo proviene da foreste gestite secondo criteri di eco-sostenibilità. C'è poi il *V50 Hybrid* di Vismara Marine ideato e progettato con l'obiettivo di diventare un punto di riferimento nella produzione globale di imbarcazioni a vela da diporto eco-compatibili. La filosofia alla base del progetto è la stessa che guida il cantiere Vismara sin dalle sue origini e che affonda le radici nel concetto di barca fruibile e tecnologica. Interni spaziosi e luminosi, una coperta ben organizzata e vivibile che favorisce l'interazione uomo-natura e sistemi di automazione della gestione delle vele e delle manovre di ormeggio che facilitino la conduzione, come ad esempio magic trim e joystick di governo, sono solo alcuni degli aspetti che caratterizzano l'imbarcazione. A livello progettuale, le particolarità tecniche sono numerose, una su tutte l'adozione di un sistema di propulsione ibrido che permette l'utilizzo alternato di un motore diesel e di un motore elettrico. In

* Estratto dalla pubblicazione Unioncamere, Fondazione Symbola, *GreenItaly. L'economia verde sfida la crisi. Rapporto 2012*.

[33] Le emissioni inquinanti provengono anche dal settore navale, tra i più inquinanti in assoluto. Ecco perché l'International Maritime Organisation (Imo) punta alla riduzione delle emissioni mediante un piano operativo ad hoc che partito a gennaio 2013 e che si prolungherà fino al 2030. Si tratta di una strategia che combina l'applicazione di tecnologie innovative con azioni di efficienza energetica. Grazie a tale piano e alle sue strategie il settore navale risparmierà mediamente 151 milioni di CO2 ogni anno entro il 2020 fino ad un massimo di 330 milioni di tonnellate per il 2030. In pratica, saranno adottate misure specifiche che prevedono, per esempio, che per realizzare nuove imbarcazioni con stazza uguale o superiore alle 400 tonnellate, verranno inoltre imposti soluzioni tecniche e requisiti che obbligheranno ad applicare l'Energy efficiency design index (regole per costruire in base a criteri a basso consumo di energia.

questo modo è possibile navigare a velocità di governo con il solo ausilio del motore elettrico alimentato da batterie e avere così accesso, ad esempio, a zone marine protette in totale silenzio e armonia con la natura. Il *V 50.02 Hybrid* otterrà la notazione di classe addizionale *Green Star Plus Platinum*[34]. Da Adriasail, a Fano, si fanno barche a vela su misura, di medie e piccole dimensioni, ed ecologiche. L'ultima novità è l'*Adria Frers 64*, con gli interni di Gae Aulenti: ha un motore ibrido diesel elettrico, finestre ampie, arredi bassi e leggeri in bambù che non prevaricano, ma creano un legame con lo scafo. Anche la Perching ha lanciato di recente un modello, il *Perching 108*, che ha un motore frazionabile in tre: quando si naviga a velocità ridotta se ne usano due o persino uno solo, riducendo i consumi e la rumorosità

Interessante è anche il progetto *Activ-e* che prevede la costruzione di una barca per il trasporto passeggeri a propulsione elettrica al 100%. A realizzarla, entro il 2013, sarà il Cantiere Anselmo Mauri di Sirmione del Garda. Activ-e è spinto da due motori elettrici tipo pod immersi, direct drive, da 10 kW ciascuno; può viaggiare a velocità di crociera a 8 nodi, mentre la velocità massima è di 14 nodi e l'energia è fornita da batterie a polimeri di litio. I tempi di ricarica sono di 60 minuti per quella veloce, 240 per quella completa. L'autonomia a velocità media è di 150 minuti di navigazione. Si possono anche compiere breve ricariche parziali da 15 minuti (soluzione ideale per l'uso di Activ-e come taxi). Le batterie sono gestite da un sofisticato software che organizza al meglio, a secondo delle esigenze dell'utente, il loro utilizzo e la loro ricarica per assicurarne massima durata e rendimento. Le persone imbarcabili sono 28 più il pilota. Sofisticata la tecnica di costruzione, eseguita con materiali compositi di qualità e mediante infusione a membrana siliconica, un processo estremamente ecologico (evita infatti l'impiego di materiali a perdere) che assicura prestazioni meccaniche superiori poiché permette di avere un riscontro esatto della quantità e della distribuzione del materiale utilizzato durante l'infusione. L'imbarcazione verrà impiegata come servizio taxi dal comune di Sirmione sul Lago di Garda. Eco-Motion Marine ha lanciato una nuova gamma di battelli realizzati con materiali riciclabili e una dotazione di batterie al gel di ultima generazione in grado di consentire alla barca una propulsione esclusivamente elettrica in totale assenza di $C0_2$. Queste imbarcazioni assicurano ai passeggeri ambienti piacevolissimi in totale assenza di rumori e cattivi odori di carburante, garantendo inoltre una navigazione capace di abbattere al massimo il moto ondoso. La progettazione dei battelli è ispirata alla tecnologia *Plug and Play* e prevede, al posto di comando, un monitor touch screen e leve elettroniche capaci di assicurare una governabilità assoluta. Oltre alle singole aziende citate, ci sono diverse reti di soggetti pubblico-privati che stanno lavorando sul miglioramento dell'efficienza delle imbarcazioni. Nel Lazio il progetto *SEALAB*, promosso dalla Regione e l'Università La Sapienza, punta allo sviluppo di un veicolo dotato di un doppio sistema di propulsione: un waterjet ad azionamento elettrico e scarico in aria per le manovre fino alla planata, al quale viene progressivamente sovrapposto, nelle manovre ad alta velocità, un impianto a reazione micro-turbogas che resta attivo nella fase di jumping controllato. Il sistema propulsivo è anche ibrido, nel senso che a bassa velocità l'impianto micro-turbogas ricarica il gruppo batterie che alimenta il water jet elettrico. In *SEALAB* si stanno inoltre sviluppando innovative micro-turbine a ciclo rigenerato, denominate *UMGTG UDR*, che permettono migliori prestazioni in termini di autonomie e consumi. Infine, per il controllo delle vibrazioni e dell'emissione acustica di pannelli vibranti, alla Sapienza sono in fase di avanzata sperimentazione dispositivi di tipo piezoelettrico. Più che affinare tecnologie esistenti, il progetto SEALAB vuole proporne di nuove. La presenza di fondi pubblici diminuisce di fatto il rischio imprenditoriale e ciò ha consentito di investire in tecnologie per le quali la probabilità di successo è più bassa, ma nel caso in cui si rivelassero trasferibili al mercato, l'intera filiera università- impresa- realtà locali avrebbe un ritorno straordinariamente più elevato. In Liguria, il Distretto Ligure Tecnologie Marine - DLTM, che oggi coinvolge oltre 120 imprese liguri, l'Università di Genova, CNR, Enea, l'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia, sta puntando sullo sviluppo di carene innovative e piani propulsori ottimizzati, oltre che sull'integrazione di fonti di energia rinnovabile, per conseguire minori consumi e quindi assicurare minori emissioni. Prima dell'intervento del distretto, solo un numero esiguo di aziende locali poteva permettersi di investire nella tecnologia per il calcolo ad alte prestazioni - oggi indispensabile supporto alla progettazione industriale per lo studio e realizzazione di modelli complessi - sia a causa dei costi elevati, sia per la rapida obsolescenza degli stessi, senza contare che occorre avere a disposizione un capitale umano altamente qualificato. Il DLTM ha quindi puntato sullo sviluppo di un'infrastruttura ICT a disposizione delle aziende della filiera nautica appartenenti al bacino dell'alto mediterraneo, offrendo una serie di servizi fruibili tramite il web, per la condivisione di tecniche avanzate di progettazione e gestione di processi aziendali, tramite interfacce web ed accesso remoto. Sempre allo scopo di ridurre le emissioni, il Distretto Tecnologico Navale e Nautico del Friuli Venezia Giulia (DTNN FVG) e CETENA, centro di ricerca navale del Gruppo Fincantieri, stanno invece lavorando al progetto *OpenSHIP* incentrato sull'utilizzo di carene ottimizzate con cui è possibile ridurre la resistenza all'avanzamento della potenza installata e, di conseguenza, assicurare l'alimentazione dell'imbarcazione con minori consumi. Il progetto sviluppa una metodologia di previsione delle

[34] Si tratta di una delle più severe classificazioni ambientali, emesse nello specifico dal RINA SpA, in grado di assicurare che ogni parte della nave, dallo smaltimento dei rifiuti ai filtri dei motori, sia eco-compatibile.

prestazioni idrodinamiche del sistema carena-elica, attraverso la simulazione di fluidodinamica computazionale (CFD) di alta qualità in ambiente open-source, permettendo un miglioramento delle prestazioni della nave, tra cui il perfezionamento della qualità della scia nel disco elica, riducendo così la rumorosità del propulsore, e la diminuzione dei costi di gestione. Sempre CETENA sta sperimentando il software *EGO*, *Energy Governance,* che consente, nelle imbarcazioni, di verificare se vi sia un utilizzo dei carichi elettrici senza dispersioni e, grazie a un particolare dispositivo, di fornire indicazioni per correggere l'assetto della nave, migliorandone l'idrodinamica. Questo software, ad esempio, suggerisce al comandante dove e come spostare la zavorra, rispetto al carico. Il sistema fornisce i dati in tempo reale, sia al comandante sia alla compagnia, e permette di garantire un risparmio energetico del 5-10% per nave, a fronte di una spesa di installazione iniziale cha va da 30mila a 80mila euro, più una fee per la manutenzione del software. Sulla riduzione delle emissioni si focalizza il progetto *NGShip*, coordinato da Wartsila Italia con l'Università di Trieste e Udine, Area Science Park, Rina Services, Navalprogetti ed Energy Automation. Duplice l'obiettivo dello studio: tagliare i costi dei rifornimenti per le navi da carico e le relative emissioni nocive (ossidi di zolfo e azoto, CO_2), sostituendo l'olio combustibile con il gas naturale liquefatto (gnl). L'utilizzo di gnl porta indubbi vantaggi sia per l'abbattimento delle emissioni sia in termini di risparmio, considerando che il suo costo rispetto ai combustibili tradizionali è inferiore e destinato a scendere ulteriormente. Tanto da poter risparmiare fino a 70 milioni di euro sui costi di gestione, calcolati su venti anni, per una nave di medie dimensioni a lungo raggio.

Anche il fotovoltaico può avere un impiego nella nautica. Tra le aziende attive nel settore c'è Solbian Energie Alternative che dal 2009 produce impianti fotovoltaici flessibili per la nautica e la mobilità sostenibile. Il velista Giovanni Soldini ha realizzato, assieme all'azienda, gli impianti fotovoltaici per diverse imbarcazioni da competizione in ambito internazionale. Tra le principali novità di Solbian ci sono i pannelli fotovoltaici della serie SP: flessibili, calpestabili, con un peso di circa 1/8 rispetto ai pannelli tradizionali in vetro e una resa superiore al 22,5%. La tecnologia con la quale sono realizzati, ideata dalla Sunpower (della quale Solbian è esclusivista mondiale) li rende particolarmente resistenti all'ambiente marino e quindi idonei per essere applicati nel settore nautico. Anche il *Dinghy 12 piedi* firmato dall'inglese George Cockshott, ideato come tender a vela per grandi yacht, ha abbracciato la tecnologia solare. Il Dinghy è un guscio di noce lungo 3 metri e 66 centimetri: l'idea per una versione eco-compatibile è nata lungo le rive del lago di Garda, più precisamente nel cantiere Terra e Mare di Manerba. In questi capannoni, il titolare Roberto Benedetti ha studiato una soluzione per l'abbondante acqua che sul Dinghy viene costantemente imbarcata appena l'onda inizia a formarsi: un motore elettrico per una pompa alimentata da un pannello solare. Così è arrivato il *Piccolo Lord*, il primo Dinghy 12' Old Style ad impatto ambientale zero. La soluzione è stata provata e testata su una carena in legno opera dei cantieri di Daniele Riva, eredi di Ernesto Riva, storico costruttore del lago di Como. Il pannello solare alimenta un motorino in grado di scaricare 38 litri di acqua al minuto, grazie a batterie da 12 volt ricaricabili. Il pannello è flessibile, sottile e leggerissimo. Il sistema ha un'autonomia di 80 minuti in continuo e senza connessione. Se attivato, garantisce una autonomia illimitata grazie a un regolatore di tensione che consente al motore di avere un'alimentazione corretta in qualunque momento. L'attrezzatura è azionata dal timoniere pressando col piede un pulsante al centro della barca a poppavia della scassa di deriva, quindi senza interrompere le manovre di regata. L'intero sistema di svuotamento pesa solo un 1,5 kg. Utilizza il solare anche *GS4*, prodotta dal piccolo cantiere trentino GardaSolar: una barca solare-elettrica di nuova generazione realizzata con materiali totalmente riciclabili. Lunga 3,85 metri e larga due, *Gs4* porta fino a quattro persone ed è dotata di 400 watt di celle solari. Il motore elettrico ha una potenza variabile da 800 a 4mila Watt capace di spingerla a 4 nodi. A bordo tutto è all'insegna della semplicità. Invece del timone c'è un joystick, mentre lo scafo in polietilene multistrato non richiede manutenzione. L'asso nella manica della *Gs4* sono un pc di bordo e uno smartphone che consentono di creare una nuvola wi-fi a bordo, ma anche di gestire la posizione gps, il caricamento delle batterie, l'irraggiamento solare, l'autonomia e i consumi del motore. Altro punto di forza è un sistema che trasforma la barca, una volta ormeggiata, in un generatore di kW da immettere nella rete elettrica e in grado di beneficiare degli incentivi del nuovo "conto energia". Auto-produzione di energia elettrica da pannelli fotovoltaici, trattamento delle acque nere e contenute emissioni di gas di scarico contraddistinguono invece i progetti Arcadia Yachts, che quest'anno presenta lo yacht Arcadia 115'.

Analogamente a quanto avviene per altri settori industriali, anche nel comparto della nautica si sta cercando di adottare la *metodologia LCA*[35] per ragionare attorno al tema dei cicli di vita dei prodotti. Tra i progetti più avanzati in questo ambito c'è *ELB (End of Life Boats)*, promosso e sviluppato da UCINA-Confindustria Nautica[36] allo scopo di creare infrastrutture e tecnologie per una gestione sostenibile del fine vita ispirata ai principi del *design for disassembling*

[35] Lyfe Cycle Assesment (LCA) è una metodologia di progettazione che consente di valutare e di ridurre l'impronta ambientale di ciascuna delle fasi di cui si compone l'intero ciclo di vita, a monte e a valle della produzione, come stabilito dalle direttive europee in tema di risparmio energetico e di riduzione dei rifiuti

[36] Associazione che raccoglie circa 500 aziende operanti nel settore del diporto.

e del *design for recycling*. Il progetto *ELB* prevede lo sviluppo su scala nazionale di due tipi di piattaforme industriali: una per il disassemblaggio delle unità nautiche e degli stampi, dalle quali i vari componenti e materiali saranno avviati a riutilizzo e riciclo, l'altra per la trasformazione e valorizzazione dei materiali plastici termoindurenti (FRP) risultanti che, grazie ad un'innovativa tecnologia italiana[37] basata sul *WSMC (Waste Sheet Moulding Compound)* saranno finalmente riciclabili. Si tratta di un'iniziativa molto importante, se si considera che circa il 90%[38] delle 90.000[39] unità da diporto immatricolate fino al 2008 nel nostro Paese ha uno scafo e una coperta in FRP e che tale materiale è largamente usato nel settore dei camper e delle roulotte, oltre che nell'edilizia e nella costruzione di pale eoliche. La vera sfida del progetto risiede inoltre nel rendere economicamente vantaggioso il recupero di questi materiali che attualmente non hanno valore di mercato, inserendoli nuovamente in altri cicli di lavoro. Le due piattaforme, infatti, permetteranno di riciclare l'FRP e il polistirolo (provenienti anche da altre filiere) e di riutilizzarli come materia prima-secondaria[40] sia nella nautica che in altri comparti produttivi. Altro aspetto fondamentale del progetto *ELB* è il tentativo di finanziare il disassemblaggio delle nuove unità nautiche con un'assicurazione che ogni azienda produttrice dovrà attivare al momento dell'acquisto del proprio prodotto da parte di un cliente; la polizza verrà attualizzata con premi annuali da parte dei proprietari, permettendo la copertura del trattamento di fine vita del prodotto, senza gravare sul proprietario finale o sulla società.

C'è poi il progetto *Green Boat Design,* coordinato da un gruppo di lavoro che comprende, fra gli altri, l'Area Science Park di Trieste. L'obiettivo è innovare l'intera catena del ciclo di vita di un'imbarcazione da diporto, definendo specifiche di progettazione e processi di produzione che facilitino lo smaltimento a fine vita. In particolare *Green Boat Design* intende modificare il processo produttivo in modo da ridurre sia il consumo di energia sia le emissioni nocive per la salute e l'ambiente - proprie dei processi di lavorazione delle plastiche - attraverso l'uso di compositi contenenti fibre naturali e resine prodotte con biomasse tramite l'applicazione della tecnologia dell'infusione. Inoltre, si punta a migliorare il prodotto attraverso l'utilizzo della propulsione ibrida, diesel elettrica, solo elettrica - quest'ultima alimentata da celle fotovoltaiche - nonché la realizzazione di una carena a bassa resistenza e di peso contenuto, l'utilizzo di illuminazione LED, la gestione integrata dell'energia, la riduzione degli scarichi a mare. In questo modo sarà possibile prolungare la vita dell'imbarcazione e favorirne poi lo smaltimento, attraverso il contenimento quantitativo dei materiali e l'utilizzo, ove possibile, di materiali riciclabili. Il progetto é stato avviato a ottobre 2010 e terminerà nello stesso mese del 2013. Una menzione merita anche il progetto ENA, gestito dalla Provincia di Pesaro e Urbino in qualità di soggetto capofila, con il coinvolgimento della Provincia di Ancona, del Consorzio Navale Marchigiano, di Linset, Camm e Adriatic Festival. Il progetto, realizzato con il contributo dello strumento finanziario *LIFE* dell'UE, punta a costruire il prototipo di una eco-imbarcazione di seconda generazione che rispetti l'ambiente, integrando, sin dalla fase progettuale, i principi dell'ecodesign, dell'impronta ecologica *(carbon footprint)* e della gestione ambientale con l'eco-management e la valutazione ciclo-vita. Nello stesso tempo, si vuole rafforzare il know how delle imprese del bacino industriale nautico marchigiano sul fronte della gestione dei rifiuti, della riduzione delle emissioni inquinanti e del risparmio energetico. Frutto di questo processo di ottimizzazione è la maggiore accessibilità delle imbarcazioni anche ai diversamente abili, sviluppando nuove logiche di ergonomia. C'è poi il progetto *So Main* promosso da imprese operanti nella filiera nautica toscana, cofinanziato dalla Regione con il coordinamento di Navigo, Centro di Innovazione e Sviluppo della Nautica Toscana. L'obiettivo del progetto è rafforzare la competitività della filiera puntando su un approccio progettuale modulare ispirato ai principi dell'eco-design, arrivando così a una gestione industriale dell'intero ciclo di vita di ciascun materiale, componente e modulo che compone un'unità da diporto. Punto di partenza è l'analisi delle prestazioni, dell'impatto ambientale e della sicurezza per ciascuna attività elementare, componente, parte, impianto, materiali e sottosistema, per arrivare alla definizione di procedure idonee ad elevare gli attuali standard. Il progetto prevede inoltre un'attività di ricerca di nuovi materiali e di soluzioni tecnico-organizzative e logistiche relative al disassemblaggio, smaltimento e riuso dei materiali utilizzati.

Interessanti novità si registrano anche nel settore degli accessori e dei materiali dove si stanno diffondendo prodotti innovativi come i gelcoat ecologici, le *resine* poliestere o i detergenti, in sostituzione dei solventi (per la pulizia delle attrezzature per la formatura del FRP). La tendenza è quella di arrivare alla totale sostituzione delle resine a base di solvente con altre a base di acqua. Stesso obiettivo da raggiungere nei cicli di finitura, dove gli attuali prodotti a base di solvente vengono sostituiti con composti organici volatili (VOC) grazie all'applicazione della tecnologia dei polimeri ad alto sodio. Sullo sviluppo di questi materiali e prodotti per cicli di finitura *eco friendly* si concentra, ad esempio, l'attività di Boero. Si lavora

[37] In parte appartenenti all'ICTP/CNR di Pozzuoli.
[38] Ucina, *Rapporto 2010 dell'Osservatorio Nautico Nazionale*.
[39] Essi non comprendono tutte quelle imbarcazioni in vetroresina non immatricolate, che ammontano a circa 518.000 unità. Si stima che l'insieme di unità nautiche e stampi obsoleti rappresentano circa 200.000 ton.
[40] L'FRP e il polistirolo (EPS) vengono miscelati con l'uso di solventi a ciclo chiuso. Il nuovo materiale che si ottiene è un tecnopolimero n-volte riciclabile.

anche all'impiego di compensati marini in grado di sfruttare incollaggi che non rilasciano alcuna emissione di formaldeide o all'utilizzo di pannelli compositi completamente riciclabili come quelli della Bellotti SpA. E in tema di compensati marini ecologici, si segnala anche la monzese Nord Compensati, azienda leader nella produzione di legno compensato che ha fortemente investito nella ricerca di soluzioni all'insegna del rispetto e della responsabilità ambientale, ottenendo nel 2008 la certificazione *PEFC* (Programma per il riconoscimento degli schemi di certificazione forestale) e nel settembre 2010 il certificato *FSC (Forest Stewardship Council)*[41]. Il cantiere EDIMARE, invece, ha realizzato *Seagull*, piccolissima e tecnicissima imbarcazione a vela, 100% legno, senza un solo grammo di vetroresina, senza formaldeide o altre sostanze nocive per l'ambiente, varata lo scorso ottobre. Gli interni sono 100% *carbon free*, composti da oggetti di utilità di bordo a base di materiali termo igrometrici di lana di pecora, terra cruda ed eccedenze e sottolavorazioni agricole no food, come la sansa di olio di oliva o le vinacce di cannonau. C'è poi il progetto di ricerca *SuRF*, volto a sviluppare dei pretrattamenti chimici per superfici metalliche e plastiche, nato dalla collaborazione tra otto aziende lombarde attive nel settore nautico, la Fondazione Politecnico di Milano e il Consorzio Interuniversitario Nazionale di Scienza e Tecnologia dei Materiali (INSTM). Il progetto punta a sviluppare due tecnologie emergenti nel settore dei pretrattamenti superficiali: il sol-gel e i trattamenti plasmochimici atmosferici. La tecnologia sol-gel consente di depositare coating ibridi organico-inorganici nano-strutturati con migliorate caratteristiche di resistenza meccanica e di protezione dei processi di invecchiamento e corrosione, a cui i materiali per la nautica sono generalmente soggetti. I vantaggi apportati riguardano sia il prodotto, in termini di allungamento della vita dell'accessorio, sia il processo, grazie all'eliminazione di alcune fasi di preparazione delle superficie. Ma saranno i trattamenti plasmochimici a rappresentare il vero salto tecnologico. Del tutto prive di solventi, le tecniche plasmo chimiche permettono la preparazione di superficie evitando la quasi totalità delle fasi di lavorazione legate alla preparazione delle stesse, mediante trattamento fisico-meccanico (sabbiatura, carteggio, etc.), consentendo un risparmio nei tempi di processo e migliorando l'adesione dei coating.

Da più parti si sta cercando inoltre di promuovere la diffusione, anche nella nautica, delle fibre naturali, caratterizzate da un contenuto energetico decisamente inferiore per la loro produzione, da un minor peso specifico e da una maggiore capacità di assorbimento di energia, che le rende particolarmente adatte all'assorbimento di impatti e vibrazioni. A tal proposito, alcuni cantieri hanno già avviato, a livello sperimentale, un processo di sostituzione di materiali fibrorinforzati originariamente ottenuti con fibre di vetro o polimeri caricati, con fibre naturali, per la realizzazione di elementi complementari dell'allestimento interno (come plance, cruscotti e rivestimenti). Sul versante imprese, è sufficiente citare i pannelli di rivestimento utilizzati nell'imbarcazione *Zeydon '60*, realizzata dal cantiere Zeydon in collaborazione con BMW o le fibre naturali utilizzate dal già citato *Magellano 50* dei cantieri Azimut-Benetti. Per le imbarcazioni di più ridotte dimensioni, ci ha pensato invece il cantiere milanese Zar Formenti, che ha sviluppato e prodotto lo *ZAR 57 Ecolution*, un gommone di quasi 6,00 m realizzato con fibre di lino. La lino-resina, oltre a consentire migliori perfomance ambientali, darà al nuovo modello un nuovo look, attraverso le sfumature di colore e la trama della "livrea" tipiche del lino.

Per quanto riguarda le certificazioni, si registra un crescente interesse per i certificati emessi in base alle norme ISO 9000 e/o 14001, riguardanti non solo l'innovazione di prodotto ma anche quella di processo, come i sistemi di gestione della qualità e la gestione ambientale per le aziende. Alcune imbarcazioni, per lo più di grande dimensione, sono dotate di certificati di prodotto *Green Star* e *Green Plus*. Si tratta delle più severe classificazioni ambientali, emesse nello specifico dal RINA SpA, in grado di assicurare che ogni parte della nave, dallo smaltimento dei rifiuti ai filtri dei motori, sia eco-compatibile. Di recente, per la prima volta, una barca a vela ha ricevuto la certificazione *Green Star*. Il riconoscimento è andato al *Better Place* del cantiere Wally. Un altro superyacht, *l'Aslec 4*, del cantiere *Rossinavi*, e' stato premiato con la *Green Plus*. Con l'assegnazione di queste certificazioni, vengono premiate, oltre all'adempimento di una serie di norme sostenibili, le soluzioni progettuali e le procedure operative messe in atto volontariamente durante la costruzione o la navigazione, al fine di portare le prestazioni al di sopra del livello minimo richiesto dalle norme internazionali sulla salvaguardia ambientale.

[41] Si tratta del più rilevante certificato di qualità e idoneità agli standard eco-sanitari internazionali, che estende il concetto di eco-sostenibilità a tutta la filiera produttiva, dall'origine del materiale fino alla realizzazione del semilavorato finale.

Allegato statistico

Valore aggiunto ai prezzi di base correnti delle attività economiche dell'economia del mare, per settore, provincia e regione

Anno 2011 (valori assoluti e percentuali)

Province e regioni	Valori assoluti (milioni di euro)	Incidenza % su totale Italia	Incidenza % economia del mare su totale economia
Torino	567,8	1,4	1,0
Vercelli	16,1	0,0	0,3
Biella	34,4	0,1	0,7
Verbano-Cusio-Ossola	35,5	0,1	1,0
Novara	112,4	0,3	1,2
Cuneo	129,9	0,3	0,8
Asti	21,9	0,1	0,4
Alessandria	53,0	0,1	0,5
PIEMONTE	**971,1**	**2,4**	**0,9**
VALLE D'AOSTA	**13,5**	**0,0**	**0,3**
Varese	154,3	0,4	0,6
Como	203,3	0,5	1,3
Lecco	84,8	0,2	0,9
Sondrio	29,2	0,1	0,6
Milano	1.702,3	4,1	1,4
Monza e della Brianza	114,2	0,3	0,6
Bergamo	276,3	0,7	0,9
Brescia	264,2	0,6	0,7
Pavia	88,5	0,2	0,7
Lodi	46,6	0,1	0,9
Cremona	79,4	0,2	0,8
Mantova	62,4	0,2	0,5
LOMBARDIA	**3.105,5**	**7,5**	**1,0**
Bolzano	49,0	0,1	0,3
Trento	67,8	0,2	0,5
TRENTINO-ALTO ADIGE	**116,8**	**0,3**	**0,4**
Verona	104,3	0,3	0,4
Vicenza	129,7	0,3	0,5
Belluno	14,3	0,0	0,2
Treviso	121,9	0,3	0,5
Venezia	1.992,8	4,8	8,4
Padova	145,7	0,4	0,6
Rovigo	235,1	0,6	3,8
VENETO	**2.743,8**	**6,6**	**2,1**

Province e regioni	Valori assoluti (milioni di euro)	Incidenza % su totale Italia	Incidenza % economia del mare su totale economia
Pordenone	51,3	0,1	0,6
Udine	322,6	0,8	2,3
Gorizia	249,7	0,6	7,4
Trieste	1.025,4	2,5	14,6
FRIULI-VENEZIA GIULIA	**1.649,0**	**4,0**	**5,0**
Imperia	461,6	1,1	9,1
Savona	746,9	1,8	10,6
Genova	2.843,3	6,9	12,8
La Spezia	635,5	1,5	12,7
LIGURIA	**4.687,3**	**11,4**	**11,9**
Piacenza	82,6	0,2	1,0
Parma	97,0	0,2	0,8
Reggio nell'Emilia	81,9	0,2	0,6
Modena	144,6	0,4	0,7
Bologna	272,2	0,7	0,9
Ferrara	226,1	0,5	2,5
Ravenna	815,5	2,0	7,8
Forlì-Cesena	354,2	0,9	3,2
Rimini	1.115,5	2,7	13,0
EMILIA-ROMAGNA	**3.189,6**	**7,7**	**2,5**
Massa-Carrara	267,1	0,6	6,4
Lucca	503,6	1,2	5,0
Pistoia	39,7	0,1	0,6
Firenze	168,3	0,4	0,6
Prato	24,5	0,1	0,4
Livorno	1.297,3	3,1	15,7
Pisa	302,5	0,7	2,9
Arezzo	29,0	0,1	0,3
Siena	26,0	0,1	0,4
Grosseto	421,5	1,0	8,3
TOSCANA	**3.079,5**	**7,5**	**3,3**
Perugia	60,2	0,1	0,4
Terni	33,1	0,1	0,7
UMBRIA	**93,3**	**0,2**	**0,5**

Province e regioni	Valori assoluti (milioni di euro)	Incidenza % su totale Italia	Incidenza % economia del mare su totale economia
Pesaro e Urbino	472,1	1,1	5,3
Ancona	473,0	1,1	3,8
Macerata	169,7	0,4	2,3
Ascoli Piceno	188,7	0,5	4,5
Fermo	116,4	0,3	2,9
MARCHE	**1.419,9**	**3,4**	**3,8**
Viterbo	79,4	0,2	1,3
Rieti	15,6	0,0	0,5
Roma	5.694,8	13,8	4,7
Latina	463,0	1,1	4,0
Frosinone	61,4	0,1	0,6
LAZIO	**6.314,2**	**15,3**	**4,1**
L'Aquila	39,0	0,1	0,6
Teramo	254,6	0,6	4,2
Pescara	231,2	0,6	3,6
Chieti	264,1	0,6	3,3
ABRUZZO	**788,9**	**1,9**	**3,0**
Isernia	4,3	0,0	0,3
Campobasso	105,8	0,3	2,6
MOLISE	**110,1**	**0,3**	**1,9**
Caserta	114,3	0,3	0,9
Benevento	32,3	0,1	0,8
Napoli	2.483,7	6,0	5,5
Avellino	26,9	0,1	0,4
Salerno	648,5	1,6	3,7
CAMPANIA	**3.305,7**	**8,0**	**3,9**
Foggia	352,8	0,9	3,9
Bari	783,1	1,9	3,6
Barletta-Andria-Trani	225,9	0,5	4,6
Taranto	632,1	1,5	6,8
Brindisi	350,6	0,8	5,7
Lecce	624,7	1,5	5,0
PUGLIA	**2.969,2**	**7,2**	**4,7**
Potenza	86,4	0,2	1,3

Province e regioni	Valori assoluti (milioni di euro)	Incidenza % su totale Italia	Incidenza % economia del mare su totale economia
Matera	79,1	0,2	2,4
BASILICATA	**165,5**	**0,4**	**1,7**
Cosenza	313,9	0,8	2,8
Crotone	101,5	0,2	4,5
Catanzaro	214,9	0,5	3,5
Vibo Valentia	138,7	0,3	6,4
Reggio di Calabria	336,5	0,8	4,3
CALABRIA	**1.105,5**	**2,7**	**3,7**
Trapani	482,5	1,2	8,0
Palermo	1.118,4	2,7	5,6
Messina	708,5	1,7	6,9
Agrigento	298,3	0,7	5,0
Caltanissetta	68,7	0,2	1,7
Enna	4,6	0,0	0,2
Catania	540,3	1,3	3,3
Ragusa	217,3	0,5	4,5
Siracusa	389,7	0,9	6,1
SICILIA	**3.828,4**	**9,3**	**5,0**
Sassari	256,1	0,6	4,4
Nuoro	72,9	0,2	2,6
Oristano	138,9	0,3	5,2
Cagliari	519,4	1,3	4,5
Olbia-Tempio	429,0	1,0	13,4
Ogliastra	76,0	0,2	8,7
Medio Campidano	12,7	0,0	1,0
Carbonia-Iglesias	99,2	0,2	5,7
SARDEGNA	**1.604,2**	**3,9**	**5,4**
Nord-Ovest	*8.777,4*	*21,3*	*1,9*
Nord-Est	*7.699,2*	*18,7*	*2,4*
Centro	*10.907,0*	*26,4*	*3,6*
Centro-Nord	***27.383,6***	***66,4***	***2,5***
Sud e Isole	***13.877,5***	***33,6***	***4,3***
ITALIA	**41.261,1**	**100,0**	**2,9**

Fonte: Unioncamere-CamCom

Occupati nelle attività economiche dell'economia del mare

Anno 2011 (valori assoluti e percentuali)

Province e regioni	Valori assoluti (migliaia)	Incidenza % su totale Italia	Incidenza % economia del mare su totale economia
Torino	9,6	1,2	0,9
Vercelli	0,3	0,0	0,3
Biella	0,7	0,1	0,7
Verbano-Cusio-Ossola	0,6	0,1	0,9
Novara	1,3	0,2	0,7
Cuneo	2,3	0,3	0,8
Asti	0,5	0,1	0,5
Alessandria	0,9	0,1	0,4
PIEMONTE	**16,1**	**2,0**	**0,8**
VALLE D'AOSTA	**0,2**	**0,0**	**0,3**
Varese	2,7	0,3	0,7
Como	3,3	0,4	1,3
Lecco	1,4	0,2	0,9
Sondrio	0,5	0,1	0,6
Milano	16,5	2,1	0,8
Monza e della Brianza	2,1	0,3	0,6
Bergamo	4,7	0,6	0,8
Brescia	4,2	0,5	0,7
Pavia	1,7	0,2	0,9
Lodi	0,7	0,1	0,8
Cremona	1,2	0,2	0,8
Mantova	1,0	0,1	0,5
LOMBARDIA	**40,2**	**5,0**	**0,8**
Bolzano	0,8	0,1	0,3
Trento	1,2	0,2	0,5
TRENTINO-ALTO ADIGE	**2,0**	**0,3**	**0,4**
Verona	2,1	0,3	0,5
Vicenza	2,6	0,3	0,6
Belluno	0,3	0,0	0,3
Treviso	2,5	0,3	0,5
Venezia	40,8	5,1	9,9
Padova	2,7	0,3	0,6
Rovigo	7,0	0,9	7,0
VENETO	**58,0**	**7,3**	**2,4**

Province e regioni	Valori assoluti (migliaia)	Incidenza % su totale Italia	Incidenza % economia del mare su totale economia
Pordenone	0,9	0,1	0,5
Udine	7,0	0,9	2,7
Gorizia	5,4	0,7	9,3
Trieste	14,7	1,8	13,4
FRIULI-VENEZIA GIULIA	**28,0**	**3,5**	**4,8**
Imperia	9,4	1,2	11,1
Savona	14,8	1,9	11,9
Genova	46,3	5,8	12,2
La Spezia	11,4	1,4	14,3
LIGURIA	**81,9**	**10,3**	**12,3**
Piacenza	1,2	0,1	0,9
Parma	1,6	0,2	0,7
Reggio nell'Emilia	1,4	0,2	0,5
Modena	2,4	0,3	0,6
Bologna	4,5	0,6	0,8
Ferrara	4,4	0,6	3,0
Ravenna	12,3	1,5	6,8
Forlì-Cesena	7,0	0,9	3,5
Rimini	22,7	2,8	13,7
EMILIA-ROMAGNA	**57,5**	**7,2**	**2,5**
Massa-Carrara	5,6	0,7	7,5
Lucca	10,9	1,4	5,6
Pistoia	0,9	0,1	0,8
Firenze	3,2	0,4	0,6
Prato	0,6	0,1	0,4
Livorno	18,2	2,3	13,4
Pisa	6,2	0,8	3,3
Arezzo	0,6	0,1	0,4
Siena	0,7	0,1	0,6
Grosseto	8,6	1,1	10,0
TOSCANA	**55,5**	**7,0**	**3,2**
Perugia	1,2	0,2	0,4
Terni	0,7	0,1	0,7
UMBRIA	**1,9**	**0,2**	**0,5**

Province e regioni	Valori assoluti (migliaia)	Incidenza % su totale Italia	Incidenza % economia del mare su totale economia
Pesaro e Urbino	9,5	1,2	5,4
Ancona	9,8	1,2	4,0
Macerata	3,6	0,4	2,4
Ascoli Piceno	4,4	0,6	4,9
Fermo	2,6	0,3	2,8
MARCHE	**30,0**	**3,8**	**4,0**
Viterbo	1,5	0,2	1,5
Rieti	0,3	0,0	0,7
Roma	101,0	12,7	5,5
Latina	8,9	1,1	5,0
Frosinone	1,0	0,1	0,6
LAZIO	**112,7**	**14,1**	**4,9**
L'Aquila	0,9	0,1	0,9
Teramo	5,7	0,7	4,7
Pescara	5,1	0,6	4,3
Chieti	4,0	0,5	2,7
ABRUZZO	**15,7**	**2,0**	**3,2**
Isernia	0,1	0,0	0,3
Campobasso	2,0	0,3	2,5
MOLISE	**2,1**	**0,3**	**1,9**
Caserta	2,6	0,3	1,3
Benevento	0,6	0,1	0,8
Napoli	56,3	7,1	6,8
Avellino	0,6	0,1	0,5
Salerno	14,6	1,8	4,7
CAMPANIA	**74,7**	**9,4**	**4,8**
Foggia	7,6	1,0	5,1
Bari	16,4	2,1	3,7
Barletta-Andria-Trani	4,9	0,6	4,7
Taranto	10,6	1,3	6,8
Brindisi	6,7	0,8	6,7
Lecce	13,6	1,7	5,8
PUGLIA	**59,9**	**7,5**	**5,0**
Potenza	1,2	0,1	0,9

Province e regioni	Valori assoluti (migliaia)	Incidenza % su totale Italia	Incidenza % economia del mare su totale economia
Matera	1,7	0,2	2,7
BASILICATA	**2,9**	**0,4**	**1,5**
Cosenza	7,0	0,9	3,5
Crotone	2,5	0,3	6,2
Catanzaro	4,5	0,6	4,5
Vibo Valentia	3,1	0,4	8,1
Reggio di Calabria	7,9	1,0	5,8
CALABRIA	**24,9**	**3,1**	**4,9**
Trapani	13,3	1,7	12,6
Palermo	26,2	3,3	7,8
Messina	16,9	2,1	9,3
Agrigento	9,7	1,2	10,5
Caltanissetta	1,3	0,2	2,1
Enna	0,1	0,0	0,3
Catania	13,8	1,7	4,6
Ragusa	5,3	0,7	6,0
Siracusa	9,1	1,1	8,9
SICILIA	**95,6**	**12,0**	**7,4**
Sassari	5,9	0,7	5,9
Nuoro	1,7	0,2	3,7
Oristano	3,9	0,5	10,1
Cagliari	11,8	1,5	5,9
Olbia-Tempio	9,8	1,2	14,6
Ogliastra	1,6	0,2	10,6
Medio Campidano	0,3	0,0	1,3
Carbonia-Iglesias	2,5	0,3	8,0
SARDEGNA	**37,4**	**4,7**	**7,2**
Nord-Ovest	*138,4*	17,4	*1,8*
Nord-Est	*145,6*	18,3	*2,5*
Centro	*200,0*	25,1	*3,8*
Centro-Nord	***484,0***	***60,7***	***2,6***
Sud e Isole	***313,3***	***39,3***	***5,4***
ITALIA	**797,2**	**100,0**	**3,2**

Fonte: Unioncamere-CamCom

Numero di imprese registrate delle attività economiche dell'economia del mare

Anno 2012 (valori assoluti al 31 dicembre e percentuali)

Province e regioni	Valori assoluti	Incidenza % su totale Italia	Incidenza % economia del mare su totale economia
Torino	3.004	1,4	1,3
Vercelli	153	0,1	0,9
Biella	149	0,1	0,8
Verbano-Cusio-Ossola	216	0,1	1,6
Novara	369	0,2	1,2
Cuneo	393	0,2	0,5
Asti	150	0,1	0,6
Alessandria	295	0,1	0,6
PIEMONTE	**4.730**	**2,2**	**1,0**
VALLE D'AOSTA	**78**	**0,0**	**0,6**
Varese	741	0,4	1,0
Como	547	0,3	1,1
Lecco	361	0,2	1,3
Sondrio	69	0,0	0,4
Milano	5.470	2,6	1,5
Monza e della Brianza	797	0,4	1,1
Bergamo	1.117	0,5	1,2
Brescia	1.302	0,6	1,1
Pavia	413	0,2	0,8
Lodi	185	0,1	1,0
Cremona	295	0,1	1,0
Mantova	336	0,2	0,8
LOMBARDIA	**11.633**	**5,5**	**1,2**
Bolzano	227	0,1	0,4
Trento	341	0,2	0,7
TRENTINO-ALTO ADIGE	**569**	**0,3**	**0,5**
Verona	995	0,5	1,0
Vicenza	790	0,4	0,9
Belluno	128	0,1	0,8
Treviso	957	0,5	1,0
Venezia	7.317	3,5	9,4
Padova	1.137	0,5	1,1
Rovigo	2.537	1,2	8,9
VENETO	**13.860**	**6,6**	**2,8**

Province e regioni	Valori assoluti	Incidenza % su totale Italia	Incidenza % economia del mare su totale economia
Pordenone	249	0,1	0,9
Udine	1.763	0,8	3,3
Gorizia	726	0,3	6,7
Trieste	1.757	0,8	10,5
FRIULI-VENEZIA GIULIA	**4.496**	**2,1**	**4,1**
Imperia	2.098	1,0	7,5
Savona	2.867	1,4	9,1
Genova	7.991	3,8	9,2
La Spezia	2.336	1,1	11,1
LIGURIA	**15.292**	**7,3**	**9,1**
Piacenza	261	0,1	0,8
Parma	489	0,2	1,0
Reggio nell'Emilia	586	0,3	1,0
Modena	980	0,5	1,3
Bologna	1.133	0,5	1,2
Ferrara	2.432	1,2	6,5
Ravenna	2.527	1,2	6,0
Forlì-Cesena	1.420	0,7	3,2
Rimini	5.221	2,5	12,8
EMILIA-ROMAGNA	**15.051**	**7,1**	**3,2**
Massa-Carrara	1.777	0,8	7,9
Lucca	3.135	1,5	7,0
Pistoia	379	0,2	1,1
Firenze	1.559	0,7	1,4
Prato	365	0,2	1,1
Livorno	3.747	1,8	11,5
Pisa	1.683	0,8	3,9
Arezzo	351	0,2	0,9
Siena	223	0,1	0,8
Grosseto	2.092	1,0	7,1
TOSCANA	**15.312**	**7,3**	**3,7**
Perugia	717	0,3	1,0
Terni	179	0,1	0,8
UMBRIA	**896**	**0,4**	**0,9**

Province e regioni	Valori assoluti	Incidenza % su totale Italia	Incidenza % economia del mare su totale economia
Pesaro e Urbino	2.178	1,0	5,2
Ancona	2.116	1,0	4,5
Macerata	950	0,5	2,4
Ascoli Piceno	1.252	0,6	5,0
Fermo	813	0,4	3,6
MARCHE	**7.310**	**3,5**	**4,1**
Viterbo	470	0,2	1,2
Rieti	146	0,1	1,0
Roma	29.289	13,9	6,4
Latina	3.935	1,9	6,8
Frosinone	452	0,2	1,0
LAZIO	**34.292**	**16,3**	**5,6**
L'Aquila	366	0,2	1,2
Teramo	1.714	0,8	4,7
Pescara	1.790	0,8	5,0
Chieti	1.450	0,7	3,1
ABRUZZO	**5.320**	**2,5**	**3,5**
Isernia	94	0,0	1,0
Campobasso	668	0,3	2,5
MOLISE	**762**	**0,4**	**2,2**
Caserta	1.309	0,6	1,5
Benevento	313	0,1	0,9
Napoli	17.187	8,2	6,3
Avellino	346	0,2	0,8
Salerno	5.945	2,8	4,9
CAMPANIA	**25.100**	**11,9**	**4,5**
Foggia	2.018	1,0	2,9
Bari	4.164	2,0	3,6
Barletta-Andria-Trani	1.557	0,7	4,0
Taranto	1.806	0,9	3,8
Brindisi	1.704	0,8	4,6
Lecce	3.133	1,5	4,3
PUGLIA	**14.380**	**6,8**	**3,7**
Potenza	510	0,2	1,3

Province e regioni	Valori assoluti	Incidenza % su totale Italia	Incidenza % economia del mare su totale economia
Matera	433	0,2	2,0
BASILICATA	**943**	**0,4**	**1,5**
Cosenza	2.705	1,3	4,1
Crotone	734	0,3	4,2
Catanzaro	1.695	0,8	5,2
Vibo Valentia	770	0,4	5,8
Reggio di Calabria	2.350	1,1	4,7
CALABRIA	**8.254**	**3,9**	**4,6**
Trapani	3.430	1,6	7,2
Palermo	5.172	2,5	5,2
Messina	4.670	2,2	7,8
Agrigento	1.951	0,9	4,6
Caltanissetta	603	0,3	2,4
Enna	90	0,0	0,6
Catania	3.494	1,7	3,5
Ragusa	1.531	0,7	4,3
Siracusa	1.960	0,9	5,3
SICILIA	**22.902**	**10,9**	**4,9**
Sassari	2.465	1,2	7,2
Nuoro	421	0,2	2,4
Oristano	640	0,3	4,0
Cagliari	2.645	1,3	4,9
Olbia-Tempio	2.466	1,2	10,9
Ogliastra	330	0,2	6,1
Medio Campidano	131	0,1	1,4
Carbonia-Iglesias	590	0,3	6,1
SARDEGNA	**9.687**	**4,6**	**5,7**
Nord-Ovest	31.733	15,0	2,0
Nord-Est	33.975	16,1	2,9
Centro	57.810	27,4	4,4
Centro-Nord	***123.518***	***58,6***	***3,0***
Sud e Isole	***87.350***	***41,4***	***4,4***
ITALIA	**210.867**	**100,0**	**3,5**

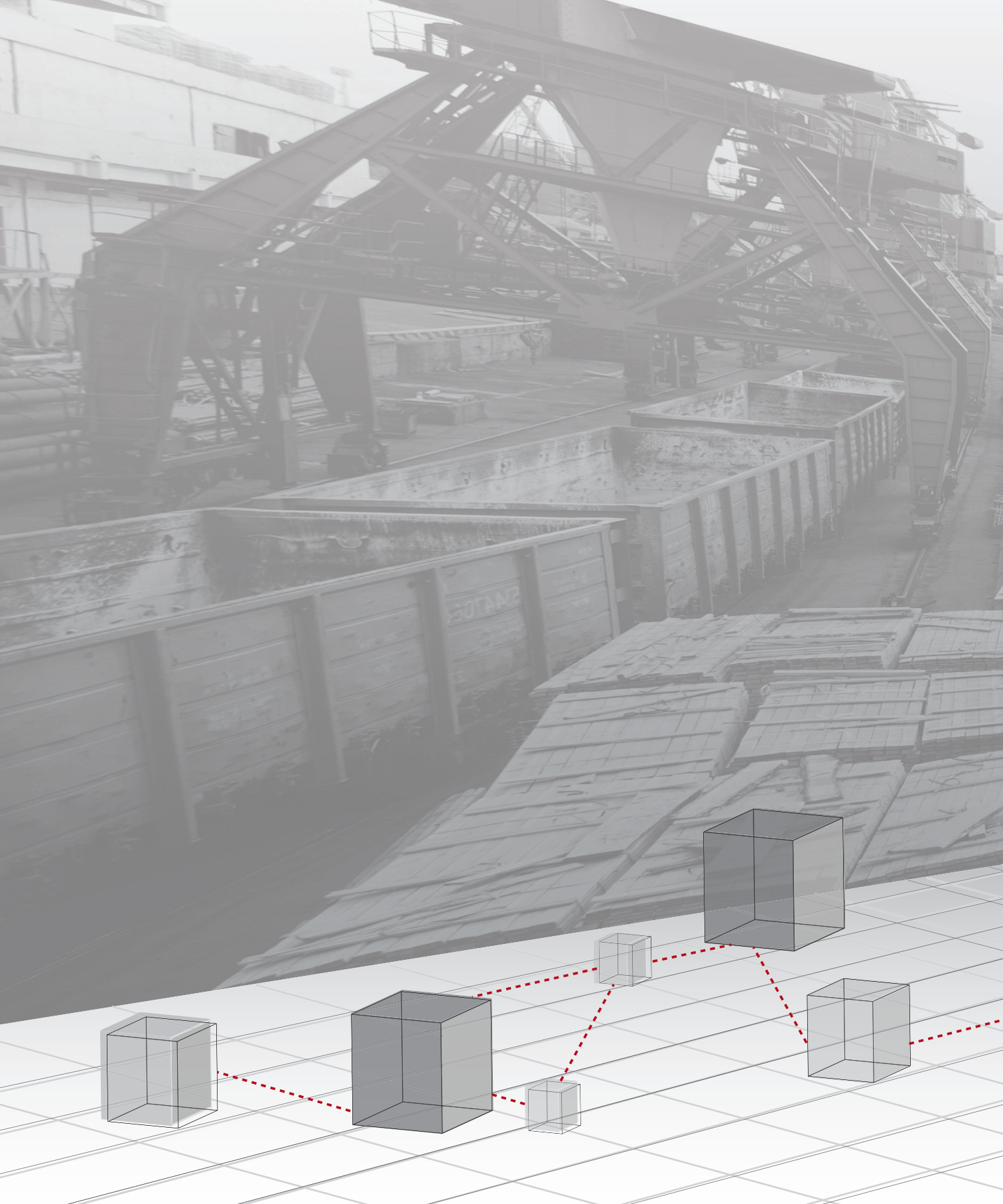
Fonte: elaborazioni CamCom su dati Unioncamere-Infocamere

Appendice

Perimetro delle attività economiche dell'economia del mare

Settore	Codice Ateco 2007	Descrizione attività
Filiera ittica	03.11.0	Pesca in acque marine e lagunari e servizi connessi
	03.21.0	Acquacoltura in acqua di mare, salmastra o lagunare e servizi connessi
	10.20.0*	Lavorazione e conservazione di pesce, crostacei e molluschi mediante surgelamento, salatura eccetera
	10.41.3	Produzione di oli e grassi animali grezzi o raffinati
	10.85.0	Produzione di pasti e piatti pronti (preparati, conditi, cucinati e confezionati)
	32.12.2	Lavorazione di pietre preziose e semipreziose per gioielleria e per uso industriale
	46.38.1	Commercio all'ingrosso di prodotti della pesca freschi
	46.38.2	Commercio all'ingrosso di prodotti della pesca congelati, surgelati, conservati, secchi
	46.38.3	Commercio all'ingrosso di pasti e piatti pronti
	47.23.0	Commercio al dettaglio di pesci, crostacei e molluschi
	47.81.0	Commercio al dettaglio ambulante di prodotti alimentari e bevande
Industria delle estrazioni marine	06.10.0*	Estrazione di petrolio greggio
	06.20.0*	Estrazione di gas naturale
	07.10.0*	Estrazione di minerali metalliferi ferrosi
	07.29.0*	Estrazione di altri minerali metalliferi non ferrosi
	08.12.0*	Estrazione di ghiaia, sabbia; estrazione di argille e caolino
	08.93.0*	Estrazione di sale
Filiera della cantieristica	26.51.1*	Fabbricazione di strumenti per navigazione, idrologia, geofisica e meteorologia
	26.70.1	Fabbricazione di elementi ottici e strumenti ottici di misura, controllo e precisione
	30.11.0*	Cantieri navali per costruzioni metalliche e non metalliche
	30.12.0*	Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive
	33.15.0	Riparazione e manutenzione di navi commerciali e imbarcazioni da diporto (esclusi i loro motori)
	33.20.0	Installazione di macchine ed apparecchiature industriali
	38.31.2	Cantieri di demolizione navali
	46.14.0	Intermediari del commercio di macchinari, impianti industriali, navi e aeromobili, macchine agricole, macchine per ufficio, attrezzature per le telecomunicazioni, computer e loro periferiche
	46.69.1	Commercio all'ingrosso di mezzi ed attrezzature di trasporto
	46.69.9	Commercio all'ingrosso di altre macchine e attrezzature per l'industria, il commercio e la navigazione
	47.64.2	Commercio al dettaglio di natanti e accessori
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	50.10.0*	Trasporto marittimo e costiero di passeggeri
	50.20.0*	Trasporto marittimo e costiero di merci
	50.30.0*	Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne (inclusi i trasporti lagunari)
	50.40.0*	Trasporto di merci per vie d'acqua interne
	52.22.0*	Attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua
	52.24.2*	Movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali
	52.29.1*	Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali
	52.29.2*	Intermediari dei trasporti, servizi logistici
	65.12.0	Assicurazioni diverse da quelle sulla vita
	77.34.0	Noleggio di mezzi di trasporto marittimo e fluviale

Settore	Codice Ateco 2007	Descrizione attività
Servizi di alloggio e ristorazione	55.10.0*	Alberghi
	55.20.1*	Villaggi turistici
	55.20.2*	Ostelli della gioventù
	55.20.4*	Colonie marine e montane
	55.20.5*	Affittacamere per brevi soggiorni, case ed appartamenti per vacanze, bed and breakfast, residence, alloggio connesso alle aziende agricole
	55.30.0*	Aree di campeggio e aree attrezzate per camper e roulotte
	55.90.2*	Alloggi per studenti e lavoratori con servizi accessori di tipo alberghiero
	56.10.1*	Ristorazione con somministrazione; ristorazione connessa alle aziende agricole
	56.10.5*	Ristorazione su treni e navi
Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	72.11.0	Ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle biotecnologie
	72.19.0	Altre attività di ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle scienze naturali e dell'ingegneria
	84.12.3	Regolamentazione dell'attività degli organismi preposti alla gestione di progetti per l'edilizia abitativa e l'assetto del territorio e per la tutela dell'ambiente
	84.13.5	Regolamentazione degli affari e servizi concernenti la costruzione di opere per la navigazione interna e marittima
	84.13.6	Regolamentazione degli affari e servizi concernenti i trasporti e le comunicazioni
	84.22.0	Difesa nazionale
	85.32.0	Istruzione secondaria di secondo grado di formazione tecnica, professionale e artistica (istituti tecnici, professionali, artistici eccetera)
	85.53.0	Autoscuole, scuole di pilotaggio e nautiche
	94.99.6	Attività di organizzazioni per la promozione e la difesa degli animali e dell'ambiente
Attività sportive e ricreative	77.21.0	Noleggio di attrezzature sportive e ricreative
	79.11.0*	Attività delle agenzie di viaggio
	79.12.0*	Attività dei tour operator
	79.90.1*	Altri servizi di prenotazione e altre attività di assistenza turistica non svolte dalle agenzie di viaggio
	79.90.2*	Attività delle guide e degli accompagnatori turistici
	93.12.0*	Attività di club sportivi
	93.19.1*	Enti e organizzazioni sportive, promozione di eventi sportivi
	93.19.9*	Attività sportive nca
	93.21.0*	Parchi di divertimento e parchi tematici
	93.29.1*	Discoteche, sale da ballo night-club e simili
	93.29.2*	Gestione di stabilimenti balneari: marittimi, lacuali e fluviali
	93.29.3*	Sale giochi e biliardi
	93.29.9*	Altre attività di intrattenimento e di divertimento nca

* Appartenente al campo di osservazione dell'indagine del Sistema Informativo Excelsior, utile per l'approfondimento sugli investimenti in tecnologie a maggior risparmio energetico e/o a minor impatto ambientale.

Fonte: Unioncamere-CamCom