



C E N S I S



IV RAPPORTO SULL'ECONOMIA DEL MARE

*Cluster marittimo e sviluppo in Italia
e nelle regioni*

Sintesi

Roma, settembre 2011

Il presente studio è stato realizzato per conto della Federazione del Mare dal Censis – Centro studi investimenti sociali. Il gruppo di lavoro è stato coordinato da Francesco Estrafallaces, per il Censis, e da Carlo Lombardi, per la Federazione del Mare e risulta composto da Maurizio Mastrolembo Ventura, Monica Altieri, Vera Rizzotto, Gabriella Addonizio Mattia Morandi, Fabrizio Germani.

I capitoli sono stati redatti da:

1. Le coordinate del sistema marittimo nazionale – Francesco Estrafallaces
2. Struttura e competitività del *cluster* marittimo – Francesco Estrafallaces
3. Dinamiche settoriali – Maurizio Mastrolembo Ventura
4. I territori del mare – Maurizio Mastrolembo Ventura

Si ringraziano per la collaborazione: Paolo Ferrandino (Assoport), Livio Marchesini (Assonave), Marina Stella (Ucina), Gennaro Fiore (Confitarma); nonché, per i contributi e i suggerimenti: Emanuele D'Agostino (Assologistica, Contship Italia), Monica Polidori (Assonave, Fincantieri), Paolo Berardi (Assorimorchiatori), Romano Grandi (Collegio Capitani), Noli Mazza (Confitarma), Vincenzo Ruocco (Fedepiloti), Agatino Cariola (Inail/exIpsema), Antonino Liguori (Registro Italiano Navale), Stefano Paganì Isnardi (Ucina).

Edizione a cura di Francesco Estrafallaces e Carlo Lombardi.

FEDERAZIONE DEL MARE

Federazione del sistema marittimo italiano

Presidente : Paolo d'Amico, presidente CONFITARMA

Presidente d'onore: Corrado Antonini, presidente ASSONAVE

Vicepresidenti: Umberto Masucci, *past-president* FEDERAGENTI

Francesco Nerli, presidente ASSOPORTI

Consiglieri: Giorgio Berlingieri, presidente AIDIM; Roberto Rubboli, presidente ANCIP; Angelo Ansaldo e Nazareno Cerni, delegati ANIA; Nereo Marcucci, presidente ASSOLOGISTICA; Stefano Silvestroni, vice-presidente ASSONAVE; Mario Mattioli, presidente ASSORIMORCHIATORI; Sandro Scarone, presidente CETENA; Romano Grandi, Delegato COLLEGIO CAPITANI; Emanuele Grimaldi, vicepresidente CONFITARMA; Giuseppe Balzano, amministratore delegato CONSAR; Filippo Gallo, presidente FEDERAGENTI; Pietro Russo, presidente FEDEPILOTI; Emanuele Sciacovelli e Nicolò Lisma, vice-presidente e consigliere FEDERPESCA; Raimondo Soria, vicepresidente FEDESPEDI; Marco Fabio Sartori, presidente INAIL; Gaspare Ciliberti e Claudio Campana, presidente e vice-presidente Registro Italiano Navale; Ugo Salerno, amministratore delegato RINA SPA; Anton Francesco Albertoni, presidente UCINA.

Segretario generale: Carlo Lombardi

Vicesegretari generali: Paolo Ferrandino, Livio Marchesini, Marina Stella

Coordinatore della Consulta del mare: Giuseppe Perasso

Organizzazioni federate:

AIDIM, Associazione italiana di diritto marittimo; ANCIP; Associazione nazionale compagnie imprese portuali; ANIA, Associazione nazionale tra le imprese di assicurazione; ASSOLOGISTICA, Associazione italiana delle imprese di logistica, magazzini generali/frigoriferi, terminal operator portuali, interportuali e aeroportuali; ASSONAVE, Associazione nazionale dell'industria navalmeccanica; ASSOPORTI, Associazione porti italiani; ASSORIMORCHIATORI, Associazione italiana armatori di rimorchiatori; CETENA, Centro per gli studi di tecnica navale; COLLEGIO CAPITANI, Collegio nazionale capitani di lungo corso e di macchina; CONFITARMA, Confederazione italiana armatori; CONSAR, Consorzio armatori per la ricerca; FEDEPILOTI, Federazione italiana piloti dei porti; FEDERAGENTI, Federazione nazionale agenti raccomandatori marittimi, agenti aerei e mediatori marittimi; FEDERPESCA, Federazione nazionale delle imprese di pesca; FEDESPEDI, Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali; INAIL, Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro; Registro italiano navale e RINA SpA; UCINA, Unione nazionale cantieri industrie nautiche e affini.

Sede e recapiti

Piazza SS. Apostoli, 66 - 00187 Roma - Tel. +3906.674.81.402 - Fax +3906.697.83.728

email: segretariato@federazioneelmare.it - *internet*: www.federazioneelmare.it

Indice

1.	Le coordinate del sistema marittimo nazionale	1
1.1.	Riposizionamento dinamico	1
1.2.	I punti cardine per una <i>policy</i> settoriale e di sistema	4
1.3.	Tutto il valore del mare	5
1.4.	Il sistema a rete e gli effetti moltiplicativi	8
1.5.	Flussi marittimi in divenire: un'analisi prospettica	10
2.	Struttura e competitività del <i>cluster</i> marittimo	12
2.1.	Le attività marittime industriali manifatturiere e terziarie: posizionamento e prospettive	12
2.1.1.	Lo scenario produttivo ed occupazionale	12
2.1.2.	Generazione di valore e livelli di efficienza per comprendere il futuro delle attività marittime italiane	15
2.1.3.	I moltiplicatori del reddito e dell'occupazione	18
2.2.	I conti economici settoriali delle attività marittime di mercato	21
2.2.1.	I trasporti marittimi	21
2.2.2.	I servizi di logistica portuale e le attività ausiliarie ai trasporti	23
2.2.3.	La cantieristica navale	25
2.2.4.	Nautica da diporto	27
2.2.5.	Pesca	29
2.3.	Soggetti e organi istituzionali del sistema marittimo	30
2.3.1.	La Marina Militare italiana	32
2.3.2.	Le Capitanerie di porto	34
2.3.3.	Le Autorità portuali	35
2.3.4.	Il sistema previdenziale e assicurativo degli operatori marittimi	37
3.	I territori del mare: approfondimento sulle principali dinamiche regionali	39
3.1.	L'intensità marittima regionale	39
3.1.1.	Le aree di punta	39
3.1.2.	I sistemi intermedi a valenza settoriale	41
3.1.3.	I territori di retroguardia attiva	45

1. LE COORDINATE DEL SISTEMA MARITTIMO NAZIONALE

1.1. Riposizionamento dinamico

Riposizionamento è, forse, la parola che meglio descrive il processo in atto nel *cluster* marittimo nazionale, ampiamente colpito dalla recente fase di crisi, ma capace di riorganizzarsi su basi parzialmente nuove e in grado di limitare la perdita di terreno subita in termini di competitività. L'analisi dei dati più recenti a disposizione non spinge a toni di entusiasmo ma conferma, tuttavia, la forza intrinseca di questo sistema con un peso ancora rilevante nell'economia nazionale.

L'Italia mantiene ancora il 1° posto in Europa per importazioni via mare, con 185,4 milioni di tonnellate di merci, e al 3° per esportazioni, con 47 milioni – a poca distanza da Germania e Olanda. Nel traffico passeggeri, l'Italia è al primo posto con 6,7 milioni di persone come base e destinazione delle crociere. Soprattutto, il *cluster* marittimo contribuisce attualmente al 2,6% del Pil nazionale, all'11% alla produzione della branca dei trasporti e utilizza quasi l'1% delle unità di lavoro rilevate nel Paese (**tab. 1.1.**), quota che raggiunge il 2% considerando anche l'impatto a monte e a valle. Si stima tuttavia che, a partire dal 2008, il contributo al Pil (quindi l'incidenza percentuale sul totale nazionale) abbia subito una contrazione rispetto a quanto rilevato a metà decennio, effetto di un rapido ridimensionamento, con il palesarsi della crisi internazionale, del volume di attività dello *shipping*, delle costruzioni di imbarcazioni e delle attività di logistica portuale e dei servizi connessi.

Tab. 1.1. – Principali aggregati economici del cluster marittimo italiano (*), 2004 - 2009

	2004	% su totale Italia (anno 2004)	2009	% su totale Italia (anno 2009)
Pil al netto delle duplicazioni (milioni di euro correnti)	36.518	2,7	39.545	2,6
Costi intermedi e investimenti fissi lordi (milioni di euro correnti)	11.616	4,4	13.941	4,9
Esportazioni (milioni di euro correnti)	14.088	5	9.718	3,3
Importazioni (milioni di euro correnti)	4.046	1,4	3.193	1,1
Unità di lavoro dirette	164.070	0,7	213.638	0,9
Unità di lavoro totali	394.950**	1,6	476.916	2,0

(*) Il cluster marittimo comprende le attività industriali di produzione di beni e di servizi e i soggetti istituzionali, oltre alla ricchezza generata dall'indotto turistico della nautica e dalla spesa dei crocieristi sul territorio nazionale

(**) Il dato delle Ula totali del 2004 non comprendeva gli occupati derivanti dalla spesa dei crocieristi

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Ucina, Ipsema (oggi Inail), Assoport

L'individuazione degli elementi di forza e debolezza, oltre che delle minacce ed opportunità che riguardano il *cluster* marittimo, offrono spunti per una riflessione sui *possibili scenari a breve*. Di seguito vengono elencati alcuni di tali elementi, anche alla luce degli eventi più recenti che investono i mercati di riferimento del *cluster* (**tav. 1.1.**).

Il *vantaggio competitivo* del sistema marittimo risiede in aspetti diversi, quali: l'elevata qualità del servizio e dei prodotti realizzati, l'elevato grado di internazionalizzazione di alcuni comparti del *cluster*, il crescente orientamento ad operare all'estero attraverso acquisizioni di capitale straniero, il patrimonio di manodopera qualificata disponibile, la capacità di innovazione legata ad alcune linee di produzione (la cantieristica navale), la pluralità di offerta di servizi anche grazie all'ampio numero di porti commerciali.

I *punti di debolezza* sono altrettanto evidenti: persiste, nei rami industriali del *cluster*, la dimensione aziendale ridotta se messa a confronto con i principali *competitor* stranieri, vi è un sistema di credito all'*export* poco efficace rispetto a ciò che si registra in altri Paesi europei attivi nella cantieristica, le regole in materia di controllo, sicurezza e certificazioni, sia in ambito portuale che sulle navi, sono troppo rigide e non agevolano il normale svolgimento delle funzioni.

Tav. 1.1. - Forze, debolezze, minacce, opportunità del cluster marittimo italiano

	Forza	Debolezza	Minaccia	Opportunità
Trasporti marittimi/ Armamento	Diffusa presenza di imprese familiari, con una forte tradizione e radicate nel tessuto produttivo nazionale Alto grado di internazionalizzazione Elevata capacità di innovazione dei servizi Alta capacità di investimento	Regole relative a controlli, certificazione, sicurezza troppo rigide con relativo appesantimento dell'attività dell'armatore	Pirateria sempre più presente in alcune aree di mercato Modifica delle regole che assicurano la competitività delle navi italiane ed europee.	Flotta sempre più moderna attraverso cui l'armamento italiano è in grado di offrire un servizio di trasporto efficiente e flessibile e di operare per conto di grandi multinazionali, come le <i>major</i> del petrolio
Servizi di logistica portuale e ausiliari ai trasporti marittimi	Qualità del capitale umano Capacità di investimento delle principali aziende di logistica	Dimensione aziendale mediamente contenuta rispetto ai principali <i>competitor</i> internazionali	Nuovi <i>competitor</i> nei mercati rilevanti Regolamentazione del settore	Diversificazione dell'offerta e dei mercati Integrazione con altri soggetti della <i>supply chain</i> (es. <i>inland terminal</i>)
Porti	Pluralità di porti che corrisponde ad una pluralità di offerta Buona disponibilità di porti polifunzionali	Carenza di visione complessiva che permetta ai porti di operare in una logica di sistema Carenza di fondi pubblici per nuovi investimenti Basso livello di connessione con altre nodi come gli interporti	Eccessiva complessità delle norme che regolano la pianificazione delle opere di intervento sui porti	Incremento dei volumi di traffico dall'Asia Orientale verso il Nord Europa
Cantieristica	Capacità di innovazione Catena della subfornitura altamente qualificata e efficiente Settore in grado di svolgere una funzione di integratore di prodotti realizzati da imprese terze	Limitate dimensione degli impianti italiani se messi a confronto con quelli dei principali competitor internazionali Minore competitività dei sistemi di supporto all' <i>export</i>	<i>New comer</i> dell'Estremo Oriente Recente instabilità nel Mediterraneo che minaccia il mercato delle crociere	Possibilità di nuovi ambiti di lavoro della cantieristica connessi con: energie rinnovabili, <i>Oil & gas</i> , mercati emergenti, tecnologie <i>green</i>
Nautica	Alta qualità del prodotto italiano	Piccole dimensioni delle imprese	Possibile perdita di manodopera qualificata a causa della crisi Acquisizione di imprese italiane da parte di capitale straniero Regole di altri paesi che impongono meno controlli e regole meno stringenti rispetto all'Italia	I Paesi emergenti sono sempre più nuovi mercati dove collocare il prodotto italiano
Pesca	Elevata qualità del prodotto pescato e commercializzato Attenzione crescente alle norme in materia di tutela ambientale e del consumatore	Ridimensionamento del fatturato del settore nel recente periodo di crisi Livello contenuto della produttività del fattore lavoro	Pirateria Calo dei consumi delle famiglie Prodotti provenienti da Paesi emergenti con minori controlli sul prodotto	Miglioramento del processo di cattura e di trattamento del prodotto derivante dalle tecnologie disponibili

Fonte: Censis-Federazione del Mare, 2011

1.2. I punti cardine per una *policy* settoriale e di sistema

La mappa dei punti di debolezza e, soprattutto, degli elementi di forza, consente di allargare lo sguardo, andando oltre lo scenario di crisi. La sfida dei prossimi mesi sembra pertanto consistere nella valorizzazione di alcune *variabili-chiave*:

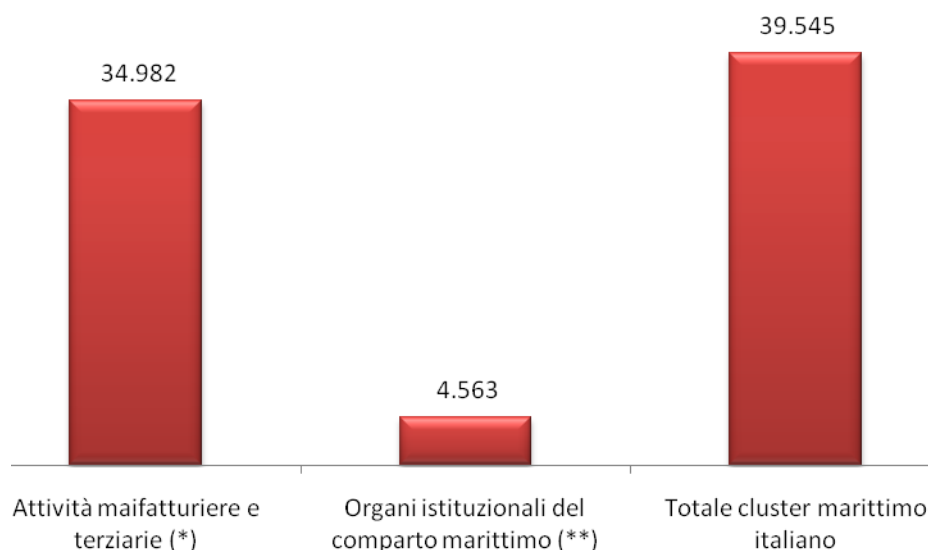
- *mantenimento della normativa europea e nazionale a tutela della competitività internazionale* della bandiera marittima italiana;
- *ampliamento della base finanziaria*, anche attraverso innovazioni normative che consentano la diversificazione dell'approvvigionamento ed una concessione del credito bancario fondata su criteri meno stringenti rispetto a ciò che si è verificato negli ultimi due anni;
- *investimenti in tecnologia* come *driver* della differenziazione dei prodotti e dei servizi offerti rispetto ai principali competitori internazionali;
- l'elaborazione di *un piano organico, fattibile e con finanziamenti certi di interventi sulle infrastrutture materiali* e di collegamento terra-mare, che consenta ai nodi logistici (porti e interporti) di migliorare il livello di efficienza del *cluster* marittimo;
- *tutela e riqualificazione della forza lavoro*, in parte ridimensionata dai recenti fenomeni di crisi;
- *intensificazione delle strategie di internazionalizzazione*, soprattutto attraverso operazioni di fusione e acquisizioni e *joint-venture* che consentano il presidio di nicchie di mercati stranieri, nonché attraverso strumenti finanziari *ad hoc*, come l'assicurazione sui crediti all'estero;
- *semplificazione e chiarimento definitivo delle modalità di applicazione di alcune norme* che incidono sull'operatività dei diversi soggetti attivi nell'ambito del *cluster* marittimo: ad esempio, pur mantenendo saldo il principio di sicurezza sulle navi, le procedure di verifica e controllo da parte degli organi pubblici preposti a tali funzioni andrebbero semplificate e rese più efficaci; occorrerebbe chiarire il campo di applicabilità di alcune norme in materia fiscale che riguardano le concessioni demaniali gestite dai porti; sarebbero necessari chiari provvedimenti legislativi in materia di reintegro dei fondi per la manutenzione dei porti e la realizzazione della piena autonomia finanziaria delle Autorità portuali; da chiarire l'applicazione delle norme fiscali che regolano il noleggio delle navi da diporto, insieme al necessario allineamento delle normativa doganale a quella dei paesi concorrenti, segnatamente la Francia; sono ancora tutte da delineare le

procedure amministrative per il rilascio e il rinnovo delle concessioni demaniali per porti e approdi turistici, dopo la devoluzione alla competenza regionale.

1.3. Tutto il valore del mare

Il Pil generato dal sistema marittimo nazionale, comprensivo sia della componente industriale manifatturiera e terziaria che di quella istituzionale (Marina Militare, Capitanerie di porto, Autorità portuali e sistema previdenziale-assicurativo dei marittimi) ammonta attualmente a 39,5 miliardi di euro, pari al 2,6% del totale nazionale a prezzi correnti (**fig. 1.1**). Il contributo maggiore è dato, come sempre, dai comparti manifatturieri e terziari, con un Pil pari quasi a 35 miliardi di euro, su cui agiscono effetti moltiplicativi considerevoli, determinati dalla spesa dei diportisti e dei crocieristi.

Fig. 1.1. - Pil del cluster marittimo italiano (valori in milioni di euro correnti), 2009



- (*) Comprende i seguenti comparti: trasporti marittimi (inclusa la spesa dei crocieristi), attività di logistica portuale e servizi ausiliari ai trasporti marittimi, cantieristica navale, cantieristica delle imbarcazioni da diporto (comprensivo della spesa dei diportisti), pesca
- (**) Comprende: la Marina Militare, le Capitanerie di porto, le Autorità portuali, e l'Ipsema (oggi Inail)

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, Ipsema (oggi Inail), Assoporti, Federpesca, Marina Militare, Capitanerie di porto

Al netto degli effetti generati dalla spesa dei turisti, il *cluster* marittimo ha registrato nel 2009 un contributo al Pil apprezzabile, pari quasi a 33,5 miliardi di euro (il 2,2% del totale nazionale), di cui 29,1 miliardi di euro attribuibili alla componente rappresentata dai trasporti marittimi, dalla cantieristica navale, dalla nautica da diporto, dalla pesca e dalle attività di logistica e servizi portuali (la parte restante, 4,5 miliardi di euro è generata dalle così dette attività istituzionali).

Resta rilevante anche l'aspetto occupazionale, registrandosi oltre 213.000 unità di lavoro dirette. I comparti a maggiore intensità di lavoro sono quelli della pesca, quello dei trasporti marittimi, la Marina Militare ed il sistema delle attività portuali (**fig. 1.2**).

Fig. 1.2. - Occupati diretti nei comparti del *cluster* marittimo italiano, 2009

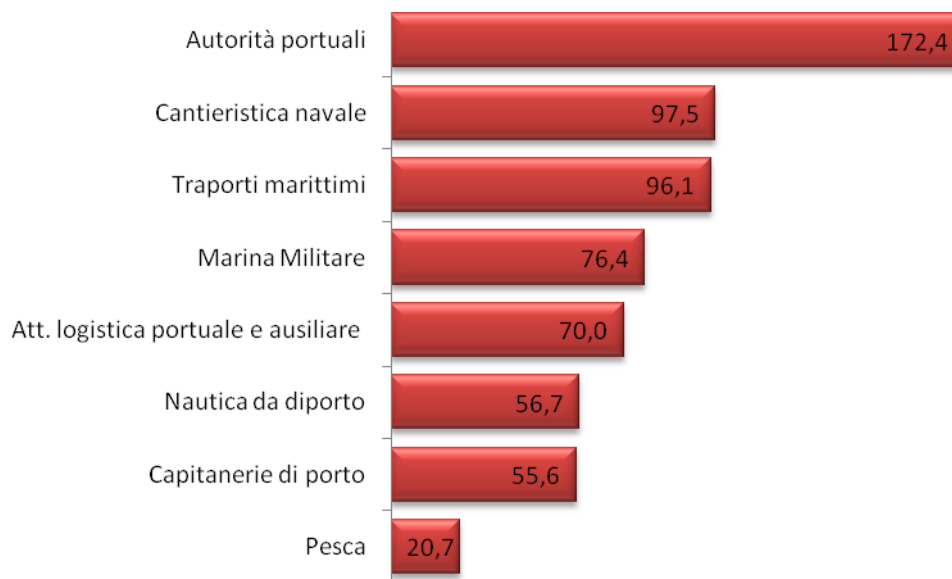


Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, Ipsema (oggi Inail), Assoport, Federpesca, Marina Militare, Capitanerie di porto

Sussistono, tuttavia, differenze sostanziali in termini di produttività. Se si guarda al valore aggiunto per occupato diretto, le Autorità portuali si collocano al primo posto, seguite dalla cantieristica navale e dai trasporti marittimi, mentre su livelli decisamente più contenuti si collocano gli altri segmenti del *cluster* marittimo (**fig. 1.3**). Peraltro, occorre sottolineare che nel corso degli ultimi anni, a causa della crisi generalizzata, la produttività si

è ridimensionata in tutte le componenti del sistema marittimo, essendo diminuiti i livelli occupazionali, ma anche la capacità di generare valore aggiunto.

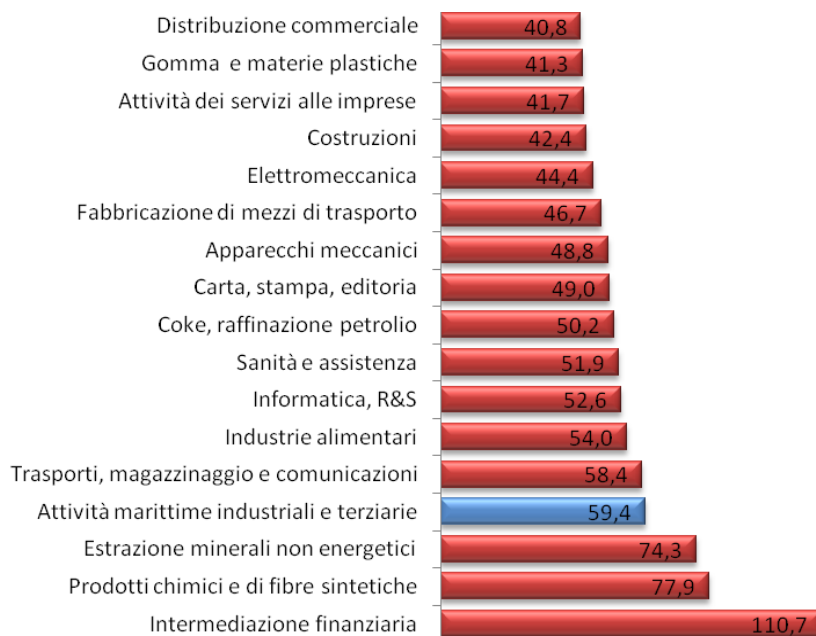
Fig. 1.3. - Valore aggiunto per unità di lavoro diretta (migl. euro correnti), 2009



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, Ipsema (oggi Inail), Assoport, Federpesca, Marina Militare, Capitanerie di porto

Una misura significativa del *posizionamento competitivo* assunto attualmente dal *cluster* marittimo nazionale può essere rappresentata dal valore aggiunto per unità di lavoro. Da questo punto di vista, le attività marittime industriali e di servizi registrano 59.410 euro annui per occupato (**fig. 1.4.**), al di sotto di comparti come quello dell'intermediazione finanziaria, della chimica e dell'estrazione di prodotti energetici, ma più di comparti del *made in Italy*, come l'alimentare, il tessile-abbigliamento, gli apparecchi meccanici ed anche più di ambiti *technology intensive* come quello dell'informatica e della ricerca e sviluppo.

Fig. 1.4. Valore aggiunto per unità di lavoro diretta (mgl. euro correnti), 2009



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confindustria, Assonave, Ucina, Ipsema (oggi Inail), Assoport, Federpesca, Marina Militare, Capitanerie di porto

I dati disponibili appaiono confortanti e se da un lato sembra evidente che la recessione dell'ultimo periodo ha lasciato il segno, ponendo soprattutto un problema di recupero dei livelli occupazionali e di quote di mercato, il comparto marittimo può contare ancora su *asset*, materiali ed immateriali, importanti che gli derivano dal *diffuso sistema di competenze* disponibili, dagli elevati livelli di specializzazione, dall'apertura ai mercati esteri capace di spingere il sistema marittimo verso la ripresa.

1.4. Il sistema a rete e gli effetti moltiplicativi

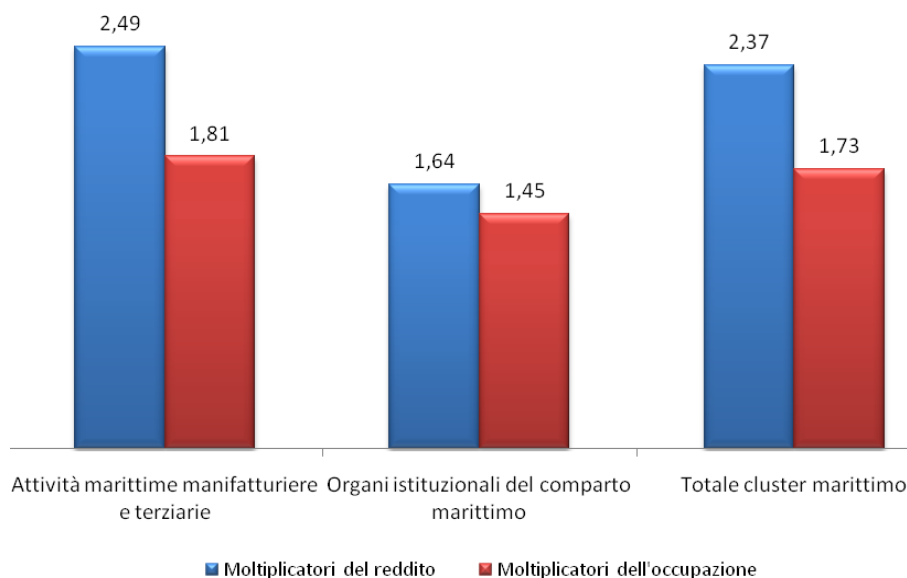
Una delle caratteristiche essenziali del *cluster* marittimo è la sua *essenza di rete*, ovvero la presenza di interconnessioni più o meno evidenti tra le sue componenti e tra queste e l'ambiente economico esterno. A parte il noto modello dell'*impresa a rete* che spesso caratterizza l'organizzazione produttiva in alcuni segmenti, come quello della cantieristica navale e della nautica da diporto, organizzati in distretti produttivi con una forte presenza di subfornitura, il *cluster*, gestendo la movimentazione di merci e persone, genera una molteplicità di attività a monte e a valle, in un ulteriore reticolo

complesso. Volendo semplificare, i *network* più evidenti ed a maggiore rilevanza, si sostanziano nelle:

- reti energetiche, attraverso gli approvvigionamenti effettuati da petroliere, gasiere e chimichere;
- reti di materie prime essenziali, che per gran parte giungono in Italia via mare;
- reti di prodotti a maggiore valore aggiunto, attraverso *container* e traghetti Ro-Ro;
- reti di trasporto passeggeri, che sostengono e alimentano l'attuale movimento di 55 milioni di passeggeri che transitano nei porti italiani.

Le reti di movimentazione generano effetti moltiplicativi che per il *cluster* marittimo hanno sempre assunto un aspetto rilevante. Così, dunque, i dati disponibili riportano per il 2009 un moltiplicatore del reddito pari a 2,37 e per l'occupazione un moltiplicatore pari a 1,73 (**fig. 1.5**): 100 euro spesi nell'ambito del *cluster* marittimo (ad es. per investimenti o approvvigionamenti), sono in grado di attivare 237 euro di reddito complessivo nel sistema economico nazionale; parallelamente 100 nuove unità di lavoro operanti nel *cluster* marittimo, attivano 173 unità di lavoro nell'economica nazionale.

Fig. 1.5. - Moltiplicatori del reddito e dell'occupazione del *cluster* marittimo italiano, 2009



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, Ipsema (oggi Inail), Assoporti, Federpesca, Marina Militare, Capitanerie di porto

I moltiplicatori risultano, inoltre, più elevati nell'ambito delle attività marittime industriali e terziarie rispetto a ciò che si registra tra i soggetti istituzionali, data la diversa natura, la differente organizzazione ed i diversi obiettivi che perseguono le componenti del *cluster*.

1.5. Flussi marittimi in divenire: un'analisi prospettica

Le evoluzioni recenti spingono a chiedersi quale possa essere *lo scenario a medio termine dei flussi marittimi di merci*, da e per l'Italia.

Occorre premettere che, dopo una contrazione molto marcata delle attività di *shipping* registrata nel 2009, con una flessione del 4,6% a livello mondiale e quasi del 14% in Italia, già nel 2010 si è registrata un'incoraggiante ripresa dei livelli di traffico merci. La crescita sostenuta delle quantità trasportate via mare lascia immaginare per i prossimi anni un *quadro moderatamente espansivo*.

Tale scenario dovrebbe valere anche per l'Italia che, dopo una forte contrazione, ha registrato nel primo semestre del 2010 un incremento tendenziale dei volumi trasportati del 6,3% e che nel 2011 si stima supererà i livelli pre-crisi. I dati a disposizione indicano, inoltre, l'esistenza di alcune macro-aree geografiche che si configurano come i principali mercati di origine e destinazione dei traffici marittimi italiani o per quantità o per elevato livello di crescita degli interscambi negli ultimi anni.

L'analisi dei legami esistenti (attraverso lo studio dei coefficienti di correlazione) tra l'andamento dei flussi di merci via mare da e per l'Italia e la variazione del Pil delle differenti aree geografiche considerate, oltre alle previsioni di crescita del Pil elaborate dal Fondo Monetario Internazionale, consente di *stimare, con approssimazione, il possibile andamento dei traffici marittimi tra l'Italia ed alcune macro-aree geografiche* sopra considerate.

In particolare, esiste un livello di correlazione significativo tra l'andamento dei traffici marittimi di merci da e per l'Italia e l'andamento del Pil, nel periodo 2002-2009, delle seguenti macro-aree geografiche:

- Nord-Africa e Mediterraneo orientale;
- area Balcanica, ovvero la sponda Est dell'Adriatico;
- Cina e Hong Kong.

Gli investimenti dell'armamento italiano nel settore delle navi petroliere ed il crescente livello di collaborazione con le *major* del petrolio lasciano, inoltre, stimare una possibile interessante crescita dei traffici marittimi con il Golfo Persico.

Tenendo conto delle previsioni di crescita del Pil (proiezioni elaborate dal Fondo monetario internazionale) delle aree appena citate e dei livelli di correlazione con il traffico merci e tenendo conto, altresì, dell'andamento tra il 2002 ed il 2009 (ultimo dato disponibile) di altre variabili macroeconomiche quali le importazioni e le esportazioni, gli IDE – Investimenti diretti esteri, la forza lavoro, il contributo al Pil delle attività manifatturiere, i flussi di capitali, la consistenza della flotta mercantile, si stima quanto segue *per il periodo 2011-2015*:

- a) l'area verso la quale l'Italia intensificherà maggiormente i propri interscambi marittimi potrebbe essere la Cina ed Hong Kong; dagli attuali 8 milioni di tonnellate di scambi (erano più di 12 milioni nel 2008) si potrebbe arrivare nel 2015 a quasi 20 milioni di tonnellate);
- b) la seconda area per tasso di crescita potrebbe essere verosimilmente la sponda Sud del Mediterraneo e l'area medio-orientale. Si tratta di un'area per la quale nei prossimi anni è previsto un apprezzabile tasso di crescita dell'economia, non ai livelli dell'Asia orientale, ma comunque a ritmi tali da segnalare la propensione a nuovi investimenti e all'apertura verso gli scambi internazionali. Le proiezioni effettuate indicano la possibilità di passare dagli attuali 120 milioni di tonnellate scambiate a circa 200 milioni di tonnellate secondo un'ipotesi prudente;
- c) la terza area verso la quale l'industria marittima italiana potrebbe migliorare considerevolmente il proprio posizionamento strategico dovrebbe essere quella adriatico-balcanica, la cui economia è cresciuta notevolmente nell'ultimo decennio, così come gli interscambi via mare con l'Italia (aumentati in volume di oltre il 60% tra il 2002 ed il 2009 e del 13% tra il 2005 ed il 2009). Le stime effettuate tenendo conto del robusto livello di correlazione esistente tra gli scambi marittimi da e per l'Italia ed il Pil dei paesi appartenenti a quest'area portano a ritenere che dagli attuali 13,6 milioni di tonnellate scambiate via mare con l'Italia si possa arrivare nel 2015 ad oltre 23 milioni di tonnellate;
- d) è verosimile ritenere, inoltre, che anche da e verso l'area del Golfo Persico lo *shipping* italiano intensificherà la propria attività. E' possibile ipotizzare che i flussi di traffico marittimo da e verso quest'area potrebbero passare dagli attuali 3,3 milioni di tonnellate a 5/6 milioni di tonnellate.

2. STRUTTURA E COMPETITIVITÀ DEL *CLUSTER* MARITTIMO

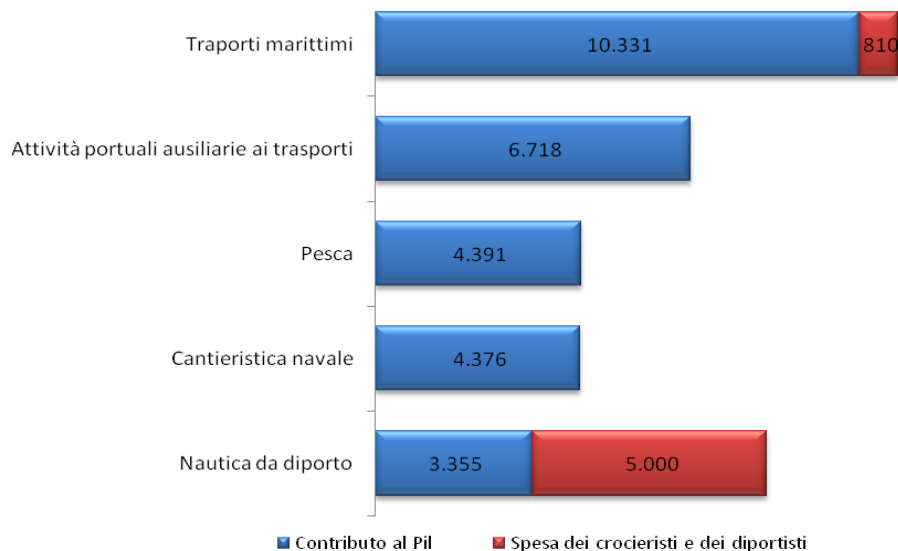
2.1. Le attività marittime industriali manifatturiere e terziarie: posizionamento e prospettive

2.1.1. Lo scenario produttivo ed occupazionale

Il peso economico assunto dalla componente di mercato del *cluster* marittimo resta ancora consistente, nonostante il ridimensionamento degli ultimi anni di crisi. Il contributo al Pil, calcolato per il 2009 ammonta a 29,1 miliardi di euro. Se si aggiunge a tale valore quello della spesa, sul territorio nazionale, dei turisti in crociera e del turismo legato alla nautica da diporto si raggiungono 34,9 miliardi di euro, pari al 2,3% del Pil nazionale.

In termini di contributo al Pil, il comparto dei trasporti marittimi si colloca, ancora una volta al primo posto, con 10,3 miliardi di euro, ad una consistente distanza dagli altri comparti del *cluster*, che in ordine sono: le attività marittime di logistica portuale e ausiliarie ai trasporti (6,7 miliardi di euro di contributo), la pesca (4,4 miliardi di euro), la cantieristica navale (4,3 miliardi di euro) e la nautica da diporto (3,3 miliardi) (**fig. 2.1**).

Fig. 2.1 - Contributo al Pil delle attività marittime manifatturiere e terziarie (milioni di euro correnti), 2009

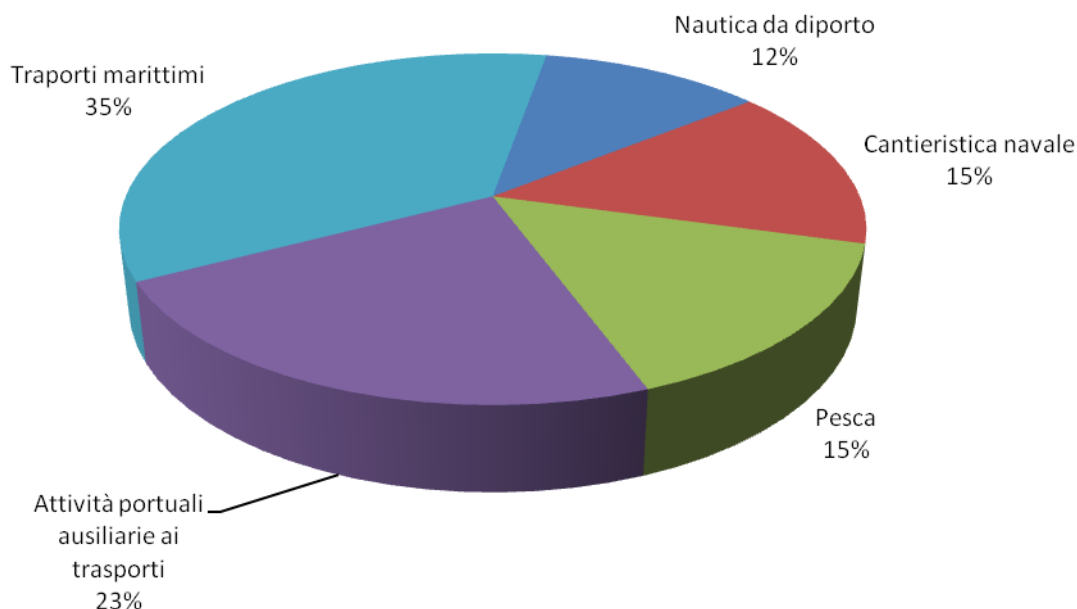


Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, ONN-Osservatorio Nautico Nazionale, Ipsema (oggi Inail), Assoporti, Federpesca, Marina Militare, Capitanerie di porto

Detto in altri termini, più di un terzo del valore prodotto dalle attività marittime industriali e terziarie provengono dal comparto dei trasporti, mentre le attività portuali e ausiliarie ai trasporti pesano per poco meno di un quarto del totale del contributo al Pil e le restanti per quote più contenute. E' bene rilevare, tuttavia, che la pesca, da sempre considerata come la componente più debole, genera il 15% del Pil delle attività marittime di mercato (**fig. 2.2**), al pari, in sostanza, della cantieristica navale.

La capacità di generare occupazione è un secondo parametro rilevante per inquadrare nel complesso questa parte del *cluster* marittimo. La componente con il più alto numero di unità di lavoro dirette è la pesca, con più di 59.000 addetti (si considera qui non solo la pesca marittima, ma anche le attività di allevamento in acqua dolce e la piscicoltura) (**tab. 2.1**), seguita dai trasporti marittimi (con più di 35.300 unità di lavoro a bordo e altre 7.100 a terra), dalle attività ausiliarie e di logistica portuale (31.874 unità), e poi dalla nautica da diporto (22.300 unità) e dalla cantieristica navale (11.800 unità).

Fig. 2.2 - Distribuzione % del contributo al Pil dei comparti marittimi industriali manifatturieri e terziari, 2009



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, Ipsema (oggi Inail), Assoport, Federpesca

Tab. 2.1 – Unità di lavoro delle attività marittime manifatturiere e terziarie, 2009

	Unità di lavoro dirette	Unità di lavoro a monte e a valle	Totale unità di lavoro
Trasporti marittimi	42.490	35.912	78.402
Trasporti marittimi (inclusa la spesa dei turisti in crociera)	42.490	110.162	152.652
Attività portuali ausiliarie ai trasporti marittimi	31.874	32.148	64.022
Nautica da diporto	22.300	14.893	37.193
Nautica da diporto (inclusa la spesa dei diportisti)	22.300	120.687	142.987
Cantieristica navale	11.800	19.199	30.999
Pesca	59.098	27.158	86.256
Totale attività manifatturiere e terziarie (senza spesa dei turisti)	167.562	129.310	296.872
Totale attività manifatturiere e terziarie (con spesa dei turisti)	167.562	309.354	476.916

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, ONN-Osservatorio Nautico Nazionale, Ipsema (oggi Inail), Assoport, Federpesca

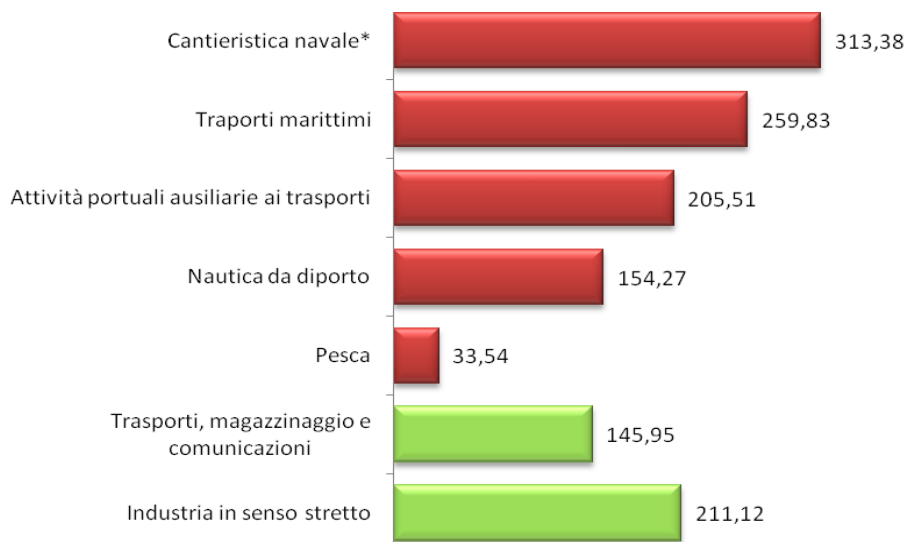
E' bene sottolineare che gli occupati diretti rappresentano quasi l'1% degli occupati totali in Italia, mentre se si considerano anche le unità di lavoro a monte e a valle, l'incidenza sul totale dell'occupazione è del 2%.

2.1.2. Generazione di valore e livelli di efficienza per comprendere il futuro delle attività marittime italiane

Gli indicatori a cui si può ricorrere per un'analisi sulle performance del *cluster* marittimo sono diversi e riguardano:

- il valore della produzione;
- gli interscambi con l'estero (che rappresentano un modo per comprendere la capacità di integrarsi con aree sempre più lontane e di cogliere le opportunità dell'internazionalizzazione);
- i *rapporti caratteristici* tra grandezze economico-finanziarie (costi, ricavi, risorse prodotte e disponibili) derivati dai dati di contabilità (conto delle risorse e degli impieghi) di ciascun settore del *cluster* marittimo qui considerato.

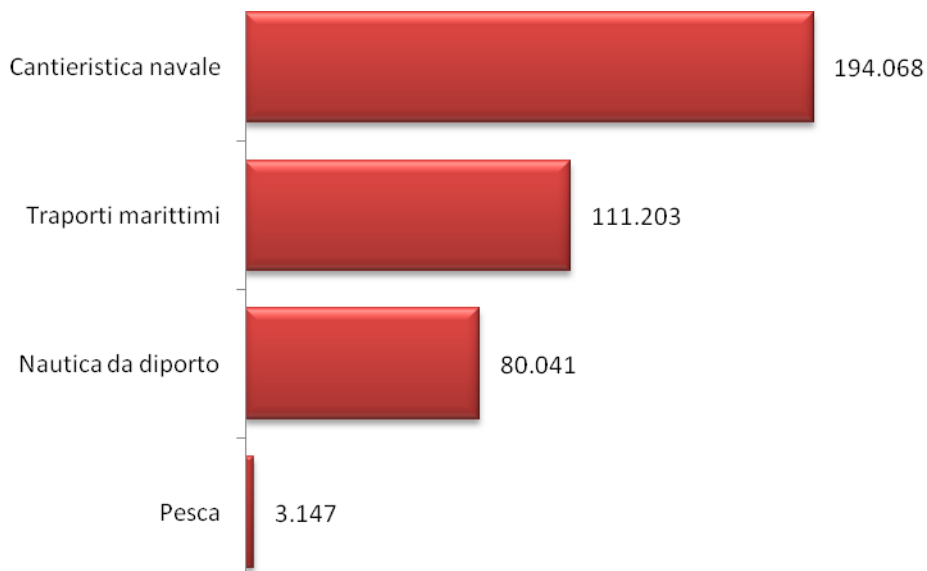
Anche in presenza delle grosse difficoltà che caratterizzano il 2011, la cantieristica navale resta uno dei comparti più performanti ed a maggiore generazione di valore; risulta, infatti, al primo posto, nel *cluster*, sia relativamente al valore della produzione per addetto che delle esportazioni per addetto (**fig. 2.3**). Segue il comparto dei trasporti marittimi e, a distanza, gli altri tre segmenti del *cluster*.

Fig. 2.3. - Valore della produzione per addetto (migl. di euro correnti), 2009

* I dati riferiti alla cantieristica navale sono stimati per il 2010 e tengono conto della crisi del comparto e del progressivo abbassamento della produttività a causa di un calo del fatturato

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, Ipsema (oggi Inail), Assoport, Federpesca

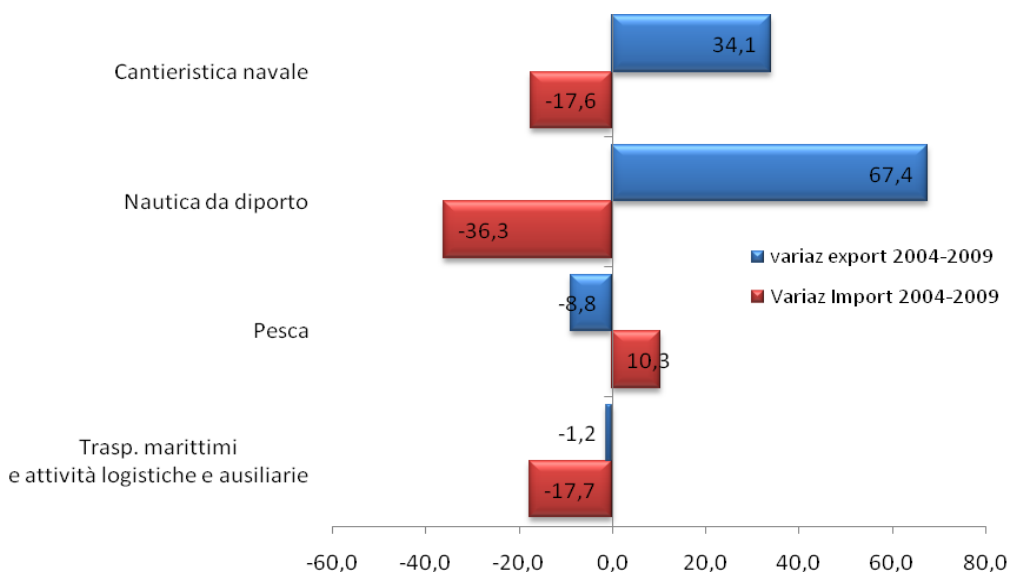
La tesi sulla forza interna che il *cluster* mostra, nonostante i venti di crisi ancora persistenti, sembra ulteriormente confermata dai dati circa la sua proiezione sui mercati esteri. Anche in questo caso, la cantieristica risulta al primo posto in termini di esportazioni per addetto, seguita dal comparto dei trasporti marittimi e da quello della nautica da diporto (fig. 2.4). E' verosimile pensare che nel 2010 e nel 2011 tali valori si siano abbassati data la persistenza della crisi nella parte della cantieristica.

Fig. 2.4. - Esportazioni per addetto, valori in euro, 2009

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, Ipsema (oggi Inail), Assoport, Federpesca

Risultano, inoltre, interessanti i dati sull'andamento delle esportazioni e delle importazioni nel periodo compreso tra il 2004 ed il 2009, ovvero rispetto all'anno preso in considerazione dal precedente Rapporto sull'economia del mare. Il valore delle esportazioni è aumentato sia per la cantieristica navale che per la nautica da diporto (**fig. 2.5**), mentre si è ridotto per le altre branche. Colpiscono due dati: da un lato, il fatto che il comparto dei trasporti marittimi e dei servizi portuali non sia cresciuto in termini di esportazioni, ma anzi abbia registrato una leggera contrazione dell'1,2%. È verosimile pensare che il grosso della flessione si sia verificato proprio nel recente periodo di crisi e per il crescere del trasporto marittimo interno di merci (le "autostrade del mare"). Dall'altro lato, vale la pena di sottolineare invece l'incremento delle importazioni ed il decremento delle esportazioni dei prodotti della pesca, settore con interessanti potenzialità di sviluppo, ma con evidenti debolezze se analizzato in una prospettiva di mercato che va oltre i confini nazionali.

Fig. 2.5 - Variazione % delle importazioni e delle esportazioni delle attività marittime manifatturiere e terziarie



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, Assoport, Federpesca

La proiezione sui mercati esteri presenta, pertanto, molte sfaccettature. Nel complesso il giudizio è positivo: occorre, infatti, tenere presente che l'*export* delle attività marittime (quindi dei 5 comparti qui considerati) pesa per oltre il 3% delle esportazioni nazionali, il che rappresenta di per sé un dato incoraggiante. Se si guarda in prospettiva, dunque, è verosimile pensare ad un'apprezzabile capacità di ripresa delle esportazioni dei comparti citati. Sulle possibilità di ripresa sostenuta delle esportazioni, nel periodo 2011-2012, prevale ottimismo tra gli operatori della nautica da diporto e presso il settore armatoriale, più che tra quelli della cantieristica, questi ultimi chiamati a confrontarsi con grandi operatori stranieri con un raggio di azione globale, oltre che con la minaccia dei *new comer* dell'Estremo Oriente.

2.1.3. I moltiplicatori del reddito e dell'occupazione

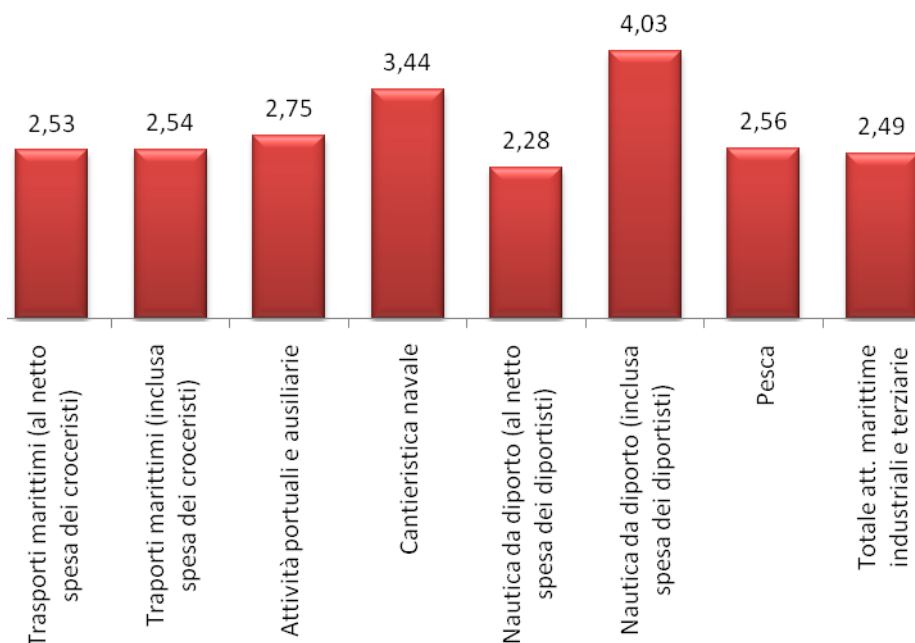
Un confronto tra i dati del 2004 (riportati nel III Rapporto sull'economia del mare) e quelli del 2009, qui utilizzati, mettono in evidenza per le attività marittime di mercato (attività manifatturiere e terziarie) il rafforzamento del moltiplicatore del reddito ed un indebolimento di quello occupazionale, effetto, quest'ultimo, generato dal repentino ridimensionamento della forza

lavoro a partire dal 2008. Questa parte del *cluster*, dunque, registra attualmente:

- un *moltiplicatore del reddito pari a 2,49*; ciò significa che 100 euro di domanda di beni o servizi marittimi, o di spesa per investimenti o di esportazioni da parte dei comparti qui considerati, attivano 249 euro di spesa in tutto il sistema economico;
- un *moltiplicatore dell'occupazione, pari a 1,81*, il che significa che 100 nuovi occupati nel sistema marittimo qui considerato, generano in media 181 occupati nel sistema economico generale.

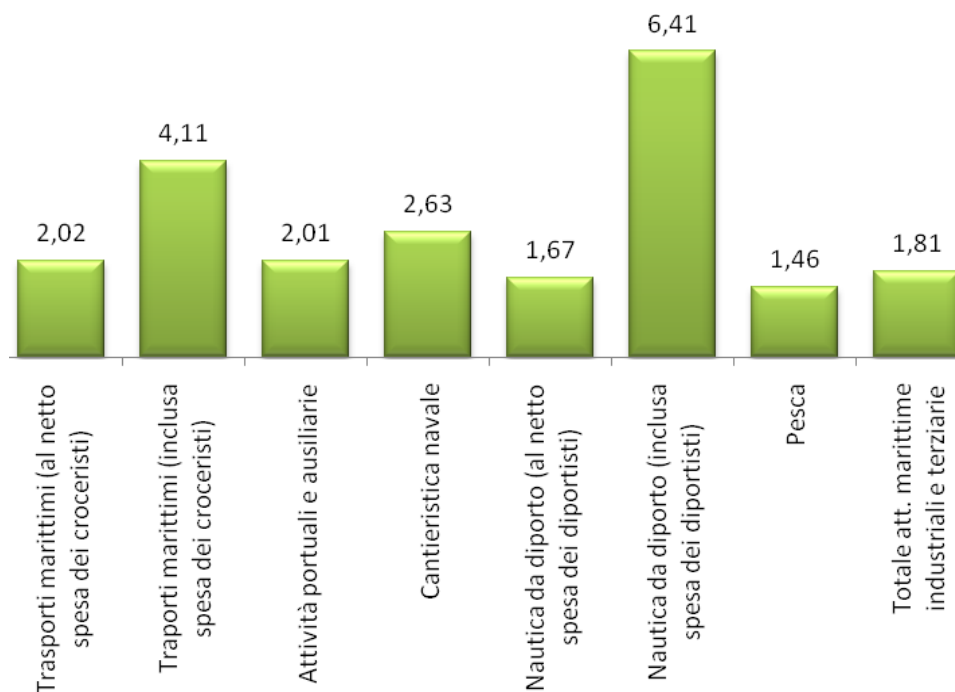
Al netto degli effetti di crescita del Pil indotti dalla spesa del turismo (crociere e nautica da diporto), il moltiplicatore del reddito e dell'occupazione più elevati sono registrati dalla cantieristica navale (3,44 il primo e 2,63 il secondo) (**figg. 2.6 – 2.7**), seguiti dalle attività di logistica portuale e ausiliarie ai trasporti marittimi, dai trasporti marittimi e dalla pesca. Quest'ultima registra un moltiplicatore del reddito leggermente superiore all'armamento grazie ad un forte impatto a valle, con la catena distributiva, che compensa il debole impatto a monte. Il moltiplicatore occupazionale del settore della pesca, rimane invece piuttosto contenuto.

Fig. 2.6 - Moltiplicatori della produzione delle attività marittime manifatturiere e terziarie



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, ONN-Osservatorio Nautico Nazionale, Assoport, Federpesca

Fig. 2.7 - Moltiplicatori dell'occupazione delle attività marittime manifatturiere e terziarie



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, ONN-Osservatorio Nautico Nazionale, Assoport, Federpesca

I dati a disposizione spingono ad alcune considerazioni generali:

- il così detto *effetto reddito*, ovvero la capacità del *cluster* marittimo di accrescere la propria *spinta propulsiva* nel contesto economico nazionale, grazie a consumi crescenti, investimenti in aumento e capacità di esportazione, continua a seguire un *trend* dinamico, ovvero esso aumenta negli anni;
- l'effetto moltiplicativo occupazionale si attesta su valori rilevanti, se si tiene conto che un'unità di lavoro del *cluster* ne attiva quasi due nel sistema produttivo. Tuttavia, tale effetto – come detto in precedenza – è più debole di quello moltiplicativo del reddito, il che ripropone il problema, oggi più attuale che in passato, della salvaguardia di alcuni ambiti occupazionali;
- la componente manifatturiera del *cluster*, in particolare la cantieristica, registra dei moltiplicatori elevati. Negli ultimi anni si è spesso parlato di un declino crescente dell'industria italiana e dell'incapacità, nel lungo periodo, di competere in mercati sempre più ampi. I dati disponibili sembrano, per molti versi, provare la tesi contraria, o comunque mitigano

consistentemente il concetto di indebolimento di gran parte del manifatturiero;

- anche la componente terziaria del *cluster* marittimo, ovvero le attività di trasporto ed i servizi logistici portuali, presentano moltiplicatori elevati, il che permette ancora una volta di sottolineare l'importanza di tale componente e l'interessante livello di integrazione tra industria e servizi che il *cluster* manifesta, indicando in tale *mix* un fattore di crescita su cui puntare sempre di più.

2.2. I conti economici settoriali delle attività marittime di mercato

Di seguito si riporta per ciascuno dei cinque comparti marittimi di mercato (diversi quindi dai soggetti istituzionali) una breve descrizione dei dati economici ed occupazionali, tratti dalle analisi di contabilità nazionale dell'Istat e da stime effettuate sulla base delle informazioni fornite dalle singole organizzazioni aderenti alla Federazione del Mare.

2.2.1. I trasporti marittimi

Gli istituti di analisi più accreditati prevedono, nonostante la fase di recessione globale registrata tra il 2008 ed il 2009, una nuova crescita della domanda mondiale di prodotti energetici, di *commodity* alimentari e di materie prime grezze, con un effetto di intensificazione dei traffici marittimi.

L'armamento italiano potrebbe beneficiare di questa ripresa e dovrebbe avere registrato, già nel 2010, un primo passo in avanti rispetto ai risultati del 2009, che riportano un valore della produzione di poco superiore ad 11 miliardi di euro, con un valore aggiunto che si attesta, per quell'anno a poco più di 4 miliardi di euro (**tab. 2.2.**). I rapporti caratteristici - in particolare il rapporto tra costi intermedi e valore aggiunto - e le misure d'impatto, in particolare il moltiplicatore della produzione, indicano un rilevante legame tra il comparto e le filiere a monte.

Tab. 2.2. – Trasporti marittimi – risorse, impieghi e occupazione del settore, 2009. Valori in milioni di euro correnti

		2009 (esclusa la spesa del crocierista)	2009 (inclusa la spesa del crocierista)
<i>Conto economico delle risorse</i>			
A=B+C	Produzione	11.040,00	11.040,00
B	Valore aggiunto	4.084,80	4.084,80
C	Costi intermedi	6.955,20	6.955,20
D	Importazioni CIF	516,17	516,17
E	Costi di distribuzione	-487,51	-487,51
	Spesa del crocierista*		810,00
F	Altro	-220,8	-220,8
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato	10.847,87	11.657,87
G-D	Contributo al Pil	10.331,69	11.141,69
<i>Rapporti caratteristici</i>			
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto	1,703	1,703
I=B/A	Valore aggiunto./produzione	0,37	0,37
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.)	0,63	0,63
K=D/G	Coefficiente di importazione	0,048	0,044
<i>Misure di impatto sulla produzione</i>			
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	0,952	0,956
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	2,5741	2,583
N=E/A	Impatto a valle	-0,044	-0,044
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	2,53	2,539
<i>Conto economico degli impieghi</i>			
A	Consumi intermedi	4.725,26	4.725,26
B	Consumi finali	1.397,12	2.207,12
C	Investimenti fissi lordi	-	-
D	Variazione delle scorte	-	-
E	Esportazioni	4.725,49	4.725,49
f=b+c+d+e	Impieghi finali	6.122,61	6.932,61
G	Totale impieghi	10.847,87	11.657,87
h=e/g	Coefficiente di esportazione	0,436	0,405
<i>Misure di impatto sui livelli occupazionali</i>			
A	Ula dirette	42.490	42.490
B	Ula monte	38.543	38.543
C	Ula valle	-2.631	71.619
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	78.402	152.652
<i>Misure di impatto sul lavoro</i>			
e=b/a	Impatto a monte	1,089	1,089
f=c/a	Impatto a valle	-0,074	2,024
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	2,015	4,113
<i>Misure di produttività</i>			
Prod/Ula dir.	Produzione per addetto (migliaia di euro correnti)	259,83	259,83
	Valore aggiunto per addetto (migliaia di euro correnti)		
VA/Ula dir.		96,14	96,14

* I dati di riferimento sono quelli dello *European Cruise Council*, che stima le spese effettuate dai crocieristi in Europa pari a 2,7 miliardi di euro per il 2009 e attribuisce all'Italia il 30% della spesa totale.

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Ecc.

Considerando la spesa effettuata sul territorio nazionale dai turisti in crociera (al di fuori di quanto già fornito dalla compagnia di navigazione), stimata in 810 milioni di euro annui, il contributo al Pil dei trasporti marittimi si è attestato nel 2009 ad 11,1 miliardi di euro a fronte dei 10,33 miliardi di euro al netto di tali spese connesse ad attività turistiche. La crocieristica sembra avere effetti moltiplicativi rilevanti non tanto sulla produzione, il cui moltiplicatore passa da 2,53 a 2,54 (considerando le spese dei turisti sul territorio nazionale), quanto soprattutto sull'occupazione, il cui moltiplicatore passa da 2,01 a 4,11. Senza considerare gli occupati che operano nell'erogazione di servizi turistici connessi alle crociere, i trasporti marittimi registrano 2.631 unità di lavoro a valle, ma considerando anch'essi, le unità di lavoro aumentano considerevolmente, attestandosi a 71.619.

2.2.2. I servizi di logistica portuale e le attività ausiliarie ai trasporti

Il settore delle attività di logistica portuale e dei servizi ausiliari ai trasporti marittimi (servizi tecnico-nautici, magazzinaggio, carico e scarico merci, stivaggio delle merci e bagagli, attività degli spedizionieri e delle operazioni doganali, terminalisti e agenti marittimi, agenzie di viaggio e di assistenza turistica) genera oltre 31.800 unità di lavoro, un valore della produzione di 6,5 miliardi di euro (**tab. 2.3**), un valore aggiunto di 2,2 miliardi ed un contributo al Pil di 6,7 miliardi di euro. Il moltiplicatore della produzione, pari a 2,75 è tra i più elevati del *cluster* marittimo, mentre quello dell'occupazione, pur consistente, si posiziona ad un livello intermedio. Piuttosto consistenti, risultano i rapporti caratteristici che descrivono il livello di integrazione a monte, il che rispecchia la capacità di molti porti di essere rilevanti acquirenti di servizi, generando in questo modo, effetti moltiplicativi rilevanti.

Le principali branche da cui il comparto acquista beni e servizi sono quelle dei servizi professionali, delle agenzie di viaggio, dei trasporti terrestri, delle costruzioni e delle comunicazioni. Il valore complessivo dei beni acquistati dai settori a monte superano i 4 miliardi di euro, il che dà l'idea della capacità del reticolo dei porti di attivare ed utilizzare risorse economiche consistenti. I principali clienti sono invece rappresentati dagli operatori del trasporto e dalle agenzie di viaggio, dalla Pubblica Amministrazione e dalle attività del commercio.

Tab. 2.3 – Attività di logistica portuale e servizi ausiliari al trasporto marittimo – risorse, impieghi e occupazione, 2009. Valori in milioni di euro correnti

		2009
<i>Conto economico delle risorse</i>		
A=B+C	Produzione	6.550,37
B	Valore aggiunto	2.231,19
C	Costi intermedi	4.319,18
D	Importazioni CIF	460,13
E	Costi di distribuzione	-
F	Altro	167,66
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato	7.178,16
G-D	Contributo al PIL	6.718,03
<i>Rapporti caratteristici</i>		
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto	1,936
I=B/A	Valore aggiunto./produzione	0,341
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.)	0,659
K=D/G	Coefficiente di importazione	0,064
<i>Misure di impatto sulla produzione</i>		
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	0,936
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	2,748
N=E/A	Impatto a valle	-
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	2,748
<i>Conto economico degli impieghi</i>		
a	Consumi intermedi	4.846,80
b	Consumi finali	1.600,36
c	Investimenti fissi lordi	-
d	Variazione delle scorte	-
e	Esportazioni	731
f=b+c+d+e	Impieghi finali	2.331,36
g	Totale impieghi	7.178,16
h=e/g	Coefficiente di esportazione	0,102
<i>Unità di lavoro</i>		
a	Ula dirette	31.874,13
b	Ula monte	32.148,01
c	Ula valle	-
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	64.022,14
<i>Misure d'impatto sui livelli occupazionali</i>		
e=b/a	Impatto a monte	1,009
f=c/a	Impatto a valle	-
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	2,009
<i>Misure di produttività</i>		
Prod/Ula dir.	Produzione per addetto (migliaia di euro correnti)	205,51
VA/Ula dir.	Valore aggiunto per addetto (migliaia di euro correnti)	70

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat e Assoporti

2.2.3. La cantieristica navale

Il valore della produzione rilevato nel 2009, pari a 4,4 miliardi di euro si ritiene non sia cresciuto nel 2010 e, secondo le stime di massima degli esperti, nel 2011 i risultati delle vendite dovrebbero attestarsi su quella cifra. Il contributo al Pil si attesta, comunque, su livelli apprezzabili, pari a 4,3 miliardi di euro. Il comparto registra inoltre alcuni indicatori di integrazione a monte tra i più elevati del *cluster* marittimo, in particolare il rapporto tra costi intermedi e valore aggiunto, generando un moltiplicatore della produzione assai consistente pari a 3,4; (**tab. 2.4**) ogni 100 euro di domanda aggiuntiva o di investimento, il comparto attiva nel sistema economico 343 euro. Egualmente interessanti appaiono sia il coefficiente di importazione che quello di esportazione, che confermano la forte apertura ai mercati esteri; Fincantieri resta, infatti, uno dei principali *player* italiani sullo scenario internazionale.

Le unità di lavoro dirette sono stimate a 11.800, in calo rispetto agli anni precedenti, mentre gli occupati a monte appaiono più consistenti, vicino alle 20.000 unità, determinando un'occupazione totale, diretta e indiretta, di quasi 31.000 unità. Attestate su livelli consistenti risultano, infine, le principali misure di produttività.

I principali settori fornitori della cantieristica navale sono quelli della componentistica per i mezzi di trasporto, quello della realizzazione di prodotti in metallo, quello della meccanica, oltre alle attività professionali. I principali clienti sono rappresentati dalle industrie dell'armamento e dalla Pubblica Amministrazione, in particolare dal settore militare. L'organizzazione del lavoro, nel comparto della cantieristica, vede la forte presenza di reti e distretti di subfornitura ed è per questi motivi che sia i principali fornitori che i clienti sono imprese del comparto che producono prevalentemente componenti, poi assemblate presso i cantieri di maggiori dimensioni.

Tab. 2.4. – Cantieristica navale – risorse, impieghi e occupazione del settore, 2009. Valori in milioni di euro correnti

		2009
<i>Conto economico delle risorse</i>		
A=B+C	Produzione	4.447,00
B	Valore aggiunto	1.151,00
C	Costi intermedi	3.296,00
D	Importazioni CIF	544,11
E	Costi di distribuzione	-
F	Altro	-71
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato	4.920,11
G-D	Contributo al PIL	4.376,00
<i>Rapporti caratteristici</i>		
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto	2,864
I=B/A	Valore aggiunto f./produzione	0,259
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.)	0,741
K=D/G	Coefficiente di importazione	0,111
<i>Misure di impatto sulla produzione</i>		
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	0,889
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	3,436
N=E/A	Impatto a valle	
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	3,436
<i>Conto economico degli impieghi</i>		
a	Consumi intermedi	2.834,60
b	Consumi finali	
c	Investimenti fissi lordi	68
d	Variazione delle scorte	-205
e	Esportazioni	2.290,51
f=b+c+d+e	Impieghi finali	2.153,51
g	Totale impieghi	4.920,11
h=e/g	Coefficiente di esportazione	0,47
<i>Unità di lavoro</i>		
a	Ula dirette	11.800,00
b	Ula monte	19.199,73
c	Ula valle	
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	30.999,73
<i>Misure d'impatto sui livelli occupazionali</i>		
e=b/a	Impatto a monte	1,627
f=c/a	Impatto a valle	-
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	2,627
<i>Misure di produttività</i>		
Prod/Ula dir.	Produzione per addetto (migliaia di euro correnti)	376,86
VA/Ula dir.	Valore aggiunto per addetto (migliaia di euro correnti)	97,54

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave

2.2.4. Nautica da diporto

I 3,4 miliardi di valore della produzione e 1,2 miliardi di valore aggiunto determinano buoni livelli di produttività del settore e segnalano *performance* apprezzabili, ma i principali operatori indicano una mancata crescita e spostamento da tali valori sia per il 2010 che per il 2011. Per il periodo compreso tra il 2008 ed il 2009 si stima una flessione della produzione di circa il 30%.

Il livello di integrazione a monte è simile a quello dei trasporti marittimi, il rapporto tra costi di intermediazione e valore aggiunto è pari a 1,72 (**tab. 2.5**), il che indica l'attivazione di una consistente domanda di semilavorati e prodotti finiti alimentando un indotto consistente. Il comparto della nautica da diporto registra, inoltre, i più elevati coefficienti di importazione e di esportazione.

Il quadro del settore cambia in modo sostanziale se si tiene conto degli effetti generati dal turismo dei diportisti. La spesa di questi ultimi (per trasporti via terra, per la ristorazione, per lo *shopping* e per le attività di intrattenimento, le spese relative alla barca e ai costi portuali come l'ormeggio, la manutenzione, le movimentazioni e le riparazioni) e le spese relative a *Charter*, locazione e servizi legati alla nautica da diporto sono stimate dall'ONN-Osservatorio Nautico Nazionale in oltre 5 miliardi di euro l'anno. Ciò impatta notevolmente su alcuni aspetti, come i consumi finali e l'occupazione indiretta oltre al contributo al Pil nazionale, che infatti da 3,3 miliardi di euro stimati per il 2009 passa a 8,3 miliardi di euro..

I principali fornitori del settore nautico sono quello della produzione di componenti per i mezzi di trasporto, i prodotti in metallo, le macchine e gli apparecchi meccanici, oltre al comparto della lavorazione dei metalli e leghe e quello delle attività professionali. I principali clienti, sono rappresentati, in larga misura, dal comparto della produzione di componenti per i mezzi di trasporto.

Tab. 2.5. – Nautica da diporto – risorse, impieghi e occupazione del settore, 2009.
Valori in milioni di euro correnti

		2009 senza spesa del turista diportista	2009 con la spesa del turista diportista
<i>Conto economico delle risorse</i>			
A=B+C	Produzione	3.440,25	3.440,25
B	Valore aggiunto	1.264,90	1.264,90
C	Costi intermedi	2.175,35	2.175,35
D	Importazioni CIF	838,17	838,17
E	Costi di distribuzione	346,03	346,03
	Indotto turistico		5.000,00
F	Altro	-85	-85
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato	4.193,42	9.193,42
G-D	Contributo al PIL	3.355,25	8.355,25
<i>Rapporti caratteristici</i>			
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto	1,72	1,72
I=B/A	Valore aggiunto /produzione	0,368	0,368
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.)	0,632	0,632
K=D/G	Coefficiente di importazione	0,20	0,091
<i>Misure di impatto</i>			
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	0,800	0,909
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	2,176	2,472
N=E/A	Impatto a valle	0,101	1,554
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	2,277	4,026
<i>Conto economico degli impieghi</i>			
a	Consumi intermedi		
b	Consumi finali	2.560,59	7.560,59
c	Investimenti fissi lordi	43,46	43,46
d	Variazione delle scorte	-195,55	-195,55
e	Esportazioni	1.784,92	1.784,92
f=b+c+d+e	Impieghi finali	4.193,42	9.193,42
g	Totale impieghi	4.193,42	9.193,42
h=e/g	Coefficiente di esportazione	0,426	0,194
<i>Unità di lavoro</i>			
a	Ula dirette	22.300,00	22.300,00
b	Ula monte	12.671,76	12.671,76
c	Ula valle	2.220,86	108.014,76
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	37.192,63	142.986,53
<i>Misure di impatto sui livelli occupazionali</i>			
e=b/a	Impatto a monte	0,57	0,57
f=c/a	Impatto a valle	0,101	4,84
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	1,67	6,41
<i>Misure di produttività</i>			
Prod/Ula dir.	Produzione per addetto (migliaia di euro correnti)	154,27	154,27
VA/Ula dir.	Valore aggiunto. per addetto (migliaia di euro correnti)	56,72	56,72

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Ucina

2.2.5. Pesca

Il settore della pesca (che include anche gli allevamenti in mare e in laguna, la piscicoltura e l'acquacoltura) ha realizzato nel 2009 un valore della produzione pari a 1,9 miliardi di euro (**tab. 2.6**), attivando un contributo al Pil particolarmente consistente, pari a 4,3 miliardi di euro.

Tab. 2.6. – Pesca – risorse, impieghi e occupazione del settore, 2009. Valori in milioni di euro correnti

		2009
<i>Conto economico delle risorse</i>		
A=B+C	Produzione	1.982,00
B	Valore aggiunto	1.223,00
C	Costi intermedi	759
D	Importazioni CIF	835
E	Costi di distribuzione	2.381,82
F	Altro	27,59
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato	5.226,41
G-D	Contributo al Pil	4.391,41
<i>Rapporti caratteristici</i>		
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto	0,621
I=B/A	Valore aggiunto./produzione	0,617
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.)	0,383
K=D/G	Coefficiente di importazione	0,16
<i>Misure di impatto</i>		
L=I-K	Impatto diretto sulla produzione	0,84
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	1,362
N=E/A	Impatto a valle	1,202
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	2,563
<i>Conto economico degli impieghi</i>		
A	Consumi intermedi	1.272,19
B	Consumi finali	3.616,72
C	Investimenti fissi lordi	151,496
D	Variazione delle scorte	-
E	Esportazioni	186
f=b+c+d+e	Impieghi finali	3.954,22
G	Totale impieghi	5.226,41
h=e/g	Coefficiente di esportazione	0,036
<i>Unità di lavoro</i>		
A	Ula dirette	59.098
B	Ula monte	3.751
C	Ula valle	23.407
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	86.256
<i>Misure di impatto sui livelli occupazionali</i>		
e=b/a	Impatto a monte	0,063
f=c/a	Impatto a valle	0,396
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	1,46
<i>Misure di produttività</i>		
Prod/Ula dir.	Produzione per addetto (migliaia di euro correnti)	33,54
VA/Ula dir.	Valore aggiunto. per addetto (migliaia di euro correnti)	20,69

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Federpesca

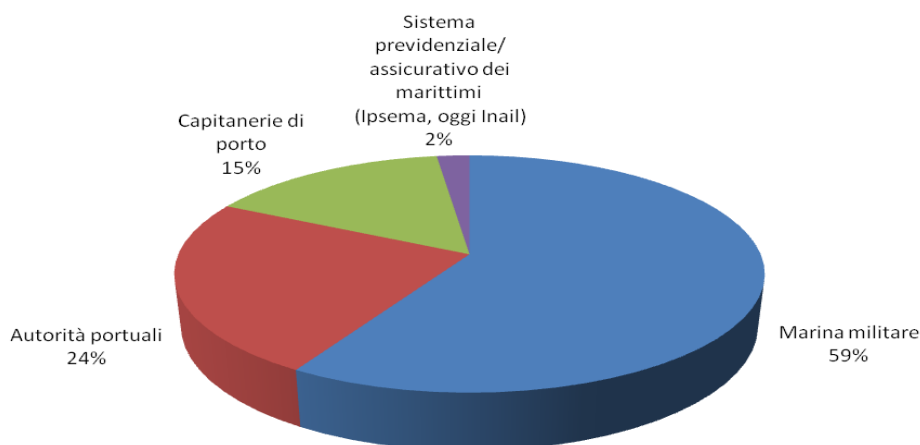
Performance meno brillanti riguardano, invece, il fronte occupazionale: la presenza di quasi 60.000 unità di lavoro ed un valore aggiunto piuttosto contenuto determinano, infatti, il livello di produttività più basso del *cluster* marittimo. Le principali branche fornitrici della pesca sono quelle relative

alla vendita di carburanti, quello dei prodotti alimentari, quello dell'energia, quello dei mezzi di trasporto, quello dei prodotti tessili e quello dei prodotti metallici. I principali clienti del comparto sono in larga misura gli alberghi e ristoranti, l'industria dei prodotti alimentari, il commercio al dettaglio e poi, in misura nettamente minoritaria, i trasporti marittimi ed il commercio all'ingrosso.

2.3. Soggetti e organi istituzionali del sistema marittimo

Le quattro componenti istituzionali, rappresentate dalla Marina Militare italiana, dalle Capitanerie di porto, dalle 24 Autorità portuali e dal sistema assicurativo per gli infortuni sul lavoro dei marittimi, l'ex-Ipsema, dalla seconda metà del 2010 confluita nell'Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro Infortuni sul Lavoro, generano un contributo al Pil di 4,5 miliardi di euro, l'11% del *cluster* marittimo complessivamente inteso (incluso gli effetti generati dai flussi turistici). La parte più consistente di quello che potrebbe essere definito come il valore della produzione è determinato dalla Marina Militare, che genera infatti il 59% dei 4,5 miliardi sopra richiamati, mentre le Capitanerie di porto incidono per il 15%, le Autorità portuali per il 24% ed il sistema assicurativo dei marittimi per il 2%. (**fig. 2.8**).

Fig. 2.8 - Distribuzione % del valore della produzione dei soggetti istituzionale del cluster marittimo, 2009

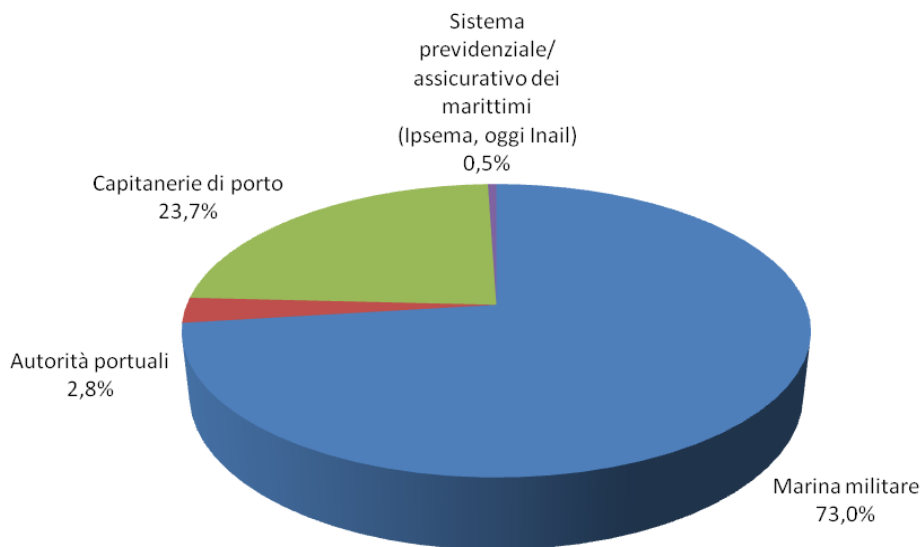


Fonte: elaborazione Censis su dati Marina Militare Italiana, Capitanerie di porto, Assoporti, Ipsema (oggi Inail)

Egualemente le unità di lavoro dei quattro ambiti istituzionali qui presi in considerazione, pari a 46.076, vendono una netta prevalenza della Marina

Militare, che genera infatti il 73% della unità di lavoro dirette, seguito dalle Capitanerie di porto (fig. 2.9).

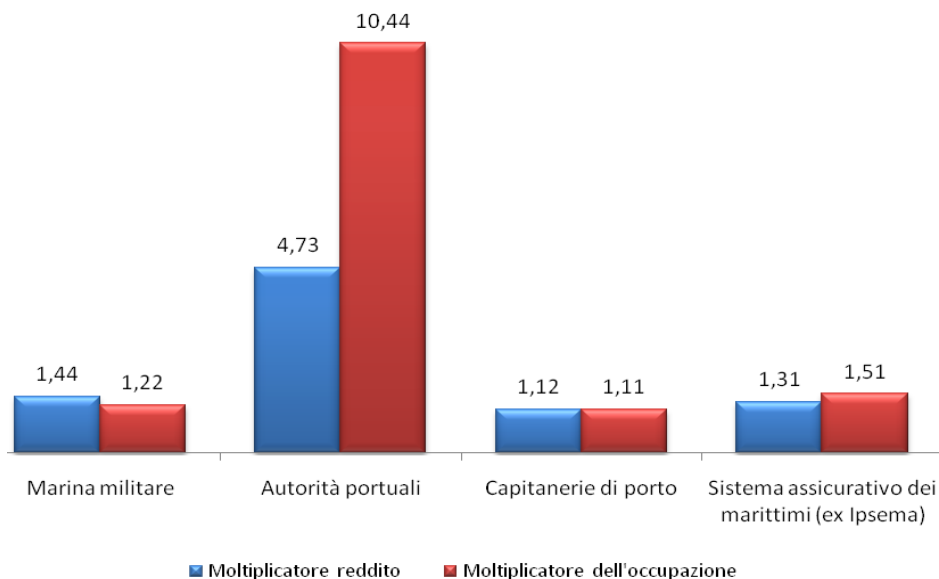
Fig. 2.9 - Distribuzione % delle unità di lavoro dirette dei soggetti istituzionale del cluster marittimo, 2009



Fonte: elaborazione Censis su dati Marina Militare Italiana, Capitanerie di porto, Assoporti, Ipsema (oggi Inail)

Pur essendo strutture che esercitano essenzialmente un servizio di utilità e di rilevanza pubblica, sottostando a dei meccanismi economici differenti da quelli delle imprese che operano in concorrenza, i comparti istituzionali del *cluster* attivano interessanti processi moltiplicativi in quanto essi generano servizi utilizzati da altri operatori del mercato e sostengono i livelli occupazionali. Così dunque le Autorità portuali, per le caratteristiche intrinseche, presentano un moltiplicatore della produzione superiore a 4 e dell'occupazione superiore a 10: ciò dà l'idea delle connessioni che tali strutture hanno con il resto del sistema economico. Su valori più contenuti, ma non molto lontani da quelli registrati dalle attività marittime industriali e terziarie, si collocano le altre componenti istituzionali qui considerate (fig. 2.10)

Fig. 2.10 - Moltiplicatori del reddito e dell'occupazione, 2009



Fonte: elaborazione Censis su dati Marina Militare Italiana, Capitanerie di porto, Assoport, Ipsema (oggi Inail)

Rispetto ai dati del 2004, riportati nel III Rapporto sull'economia del mare, il contributo al Pil dei soggetti istituzionali legati al *cluster* marittimo, non è mutato in modo sostanziale, attestandosi a 4,5 miliardi di euro.

2.3.1. La Marina Militare italiana

I 2,5 miliardi di valore prodotto dalla Marina Militare sono il frutto essenzialmente delle spese d'esercizio e di personale e dei costi intermedi (784 milioni di euro), questi ultimi assimilabili agli investimenti realizzati per opere di ammodernamento della flotta e delle strutture in dotazione. Gli investimenti, in particolare, mantengono negli anni un discreto livello di incidenza sulle risorse, pari al 31%, in flessione tuttavia rispetto a quanto rilevato negli studi precedenti ed effetto di un'opera di contenimento della spesa pubblica. Resta rilevante l'effetto moltiplicativo attivato dalle spese della Marina Militare: 100 euro di spesa in nuovi investimenti generano, infatti, 144 euro di produzione nell'economia complessiva, ciò grazie ad una marcata incidenza di tale comparto nei diversi settori a monte (come il comparto della cantieristica, quello degli apparecchi di precisione, quello delle tecnologie). Infine, un valore di oltre 33.000 unità di lavoro dirette e di oltre 7.000 unità a monte determina un moltiplicatore pari a 1,22 (**tab. 2.7.**).

Tab. 2.7. - Marina militare italiana - risorse, impieghi e occupazione nel settore, 2009. Valori in milioni di euro correnti

		2009
<i>Conto economico delle risorse</i>		
A=B+C	Produzione	2.569,90
B	Valore aggiunto	1.785,40
C	Costi intermedi	784,5
D	Importazioni CIF	
E	Costi di distribuzione	
F	Altro	
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato	2.569,90
<i>Rapporti caratteristici</i>		
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto	0,44
I=B/A	Valore aggiunto./produzione	0,69
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.)	0,31
K=D/G	Coefficiente di importazione	
<i>Misure di impatto</i>		
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	1
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	1,44
N=E/A	Impatto a valle	-
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	1,44
<i>Conto economico degli impieghi</i>		
a	Consumi intermedi	
b	Consumi finali	2.569,90
c	Investimenti fissi lordi	
d	Variazione delle scorte	
e	Esportazioni	
f=b+c+d+e	Impieghi finali	
g	Totale impieghi	2.569,90
h=e/g	Coefficiente di esportazione	
<i>Unità di lavoro</i>		
a	Ula dirette	33.642
b	Ula monte	7.401
c	Ula valle	
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	41.043
<i>Misure di impatto sui livelli occupazionali</i>		
e=b/a	Impatto a monte	0,22
f=c/a	Impatto a valle	-
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	1,22
<i>Misure di produttività</i>		
Prod/Ula dir.	Produzione per addetto (migliaia di euro correnti)	-
VA/Ula dir.	Valore aggiunto per addetto (migliaia di euro correnti)	76,39

Fonte: elaborazione Censis su Conti pubblici nazionali

2.3.2. Le Capitanerie di porto

I dati economici del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera sono desunti dai Conti pubblici nazionali, ovvero dal Bilancio dello Stato redatto dal Ministero dell'economia. Le risorse ai prezzi di mercato, ovvero il valore delle attività generate dal sistema delle Capitanerie di porto, ammonta secondo i dati del 2009 a 681 milioni di euro (**tab. 2.8**).

Tab. 2.8. - Capitanerie di porto-Guardia costiera - risorse, impieghi e occupazione nel settore, 2009. Valori in milioni di euro correnti

		2009
<i>Conto economico delle risorse</i>		
A=B+C	Produzione	681,42
B	Valore aggiunto	606,17
C	Costi intermedi	75,25
D	Importazioni CIF	
E	Costi di distribuzione	
F	Altro	
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato	681,42
<i>Rapporti caratteristici</i>		
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto	1,12
I=B/A	Valore aggiunto./produzione	0,89
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.)	0,11
K=D/G	Coefficiente di importazione	
<i>Misure di impatto sulla produzione</i>		
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	1
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	1,12
N=E/A	Impatto a valle	-
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	1,12
<i>Conto economico degli impieghi</i>		
a	Consumi intermedi	
b	Consumi finali	681,42
c	Investimenti fissi lordi	
d	Variazione delle scorte	
e	Esportazioni	
f=b+c+d+e	Impieghi finali	
g	Totale impieghi	681,42
h=e/g	Coefficiente di esportazione	
<i>Unità di lavoro</i>		
a	Ula dirette	10.917
b	Ula monte	1.238
c	Ula valle	
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	12.155
<i>Misure di impatto sui livelli occupazionali</i>		
e=b/a	Impatto a monte	0,113
f=c/a	Impatto a valle	-
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	1,113
<i>Misure di produttività</i>		
Prod/Ula dir.	Produzione per addetto (migliaia di euro correnti)	62,5
VA/Ula dir.	Valore aggiunto per addetto (migliaia di euro correnti)	55,6

Fonte: elaborazione Censis su Conti pubblici nazionali, Capitanerie di porto

Di questi, 606 sono attribuibili a spese correnti di gestione e del personale, mentre 75,2 milioni sono costi intermedi, ovvero spese per investimenti ed acquisto di materiale di funzionamento. Appare discreto il livello di integrazione a monte delle Capitanerie di porto con altri settori produttivi, l'incidenza dei costi intermedi sul valore aggiunto è di 1,12, un valore vicino a quanto rilevato per diverse altre componenti di mercato del *cluster*. Il moltiplicatore della produzione ammonta, pertanto, a 1,44 e su buoni livelli si attesta anche il moltiplicatore dell'occupazione, pari a 1,11.

2.3.3. Le Autorità portuali

I dati di seguito riportati fanno riferimento alle 24 Autorità portuali operanti in Italia. Come per gli altri soggetti istituzionali del *cluster* marittimo, la produzione coincide *in toto* con le risorse ai prezzi di mercato e quindi è assimilata al contributo al Pil.

Il sistema delle Autorità portuali è, dopo la Marina Militare, il comparto istituzionale del *cluster* marittimo con il valore della produzione più elevato, pari a 1,04 miliardi di euro rilevati nel 2009 (**tab. 2.9**). Di questi, 220,9 milioni di euro sono considerabili come spese per la gestione corrente ed il personale e 825 milioni come spese per ammodernamento e nuovi investimenti. Molto elevato risulta essere il rapporto tra costi intermedi e valore aggiunto, il che indica non solo l'elevato livello di integrazione a monte, ovvero gli ampi legami tra le Autorità portuali ed altri comparti produttivi, ma soprattutto la forte funzione di investitore che tali strutture esercitano. Il moltiplicatore della produzione, proprio per tali motivi, risulta particolarmente elevato, pari a 4,73: 100 euro di nuove spese ed investimenti da parte delle Autorità portuali generano 473 euro nel circuito economico complessivo.

Tab. 2.9. - Autorità portuali - risorse, impieghi e occupazione nel settore, 2009. Valori in milioni di euro correnti

		2009
<i>Conto economico delle risorse</i>		
A=B+C	Produzione	1.046,00
B	Valore aggiunto	220,99
C	Costi intermedi	825,01
D	Importazioni CIF	
E	Costi di distribuzione	
F	Altro	
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato	1.046,00
<i>Rapporti caratteristici</i>		
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto	3,73
I=B/A	Valore aggiunto /produzione	0,21
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.)	0,79
K=D/G	Coefficiente di importazione	
<i>Misure di impatto</i>		
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	1
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	4,73
N=E/A	Impatto a valle	-
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	4,73
<i>Conto economico degli impieghi</i>		
a	Consumi intermedi	
b	Consumi finali	1.046,00
c	Investimenti fissi lordi	
d	Variazione delle scorte	
e	Esportazioni	
f=b+c+d+e	Impieghi finali	
g	Totale impieghi	1.046,00
h=e/g	Coefficiente di esportazione	
<i>Unità di lavoro</i>		
a	Ula dirette	1.282
b	Ula monte	12.102
c	Ula valle	
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	13.384
<i>Misure di impatto sui livelli occupazionali</i>		
e=b/a	Impatto a monte	9,440
f=c/a	Impatto a valle	
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	10,440
<i>Misure di produttività</i>		
Prod/Ula dir.	Produzione per addetto (migliaia di euro correnti)	815,91
VA/Ula dir.	Valore aggiunto per addetto (migliaia di euro correnti)	172,38

Fonte: elaborazione Censis su Conti pubblici nazionali e Assoport

2.3.4. Il sistema previdenziale e assicurativo degli operatori marittimi

Nel mese di luglio del 2010 l'Istituto di previdenza per il sistema marittimo, Ipsema, è stato soppresso ed incorporato nell'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro. Tuttavia per il 2009 sono disponibili i dati di bilancio che consentono di individuare, come nei precedenti Rapporti, le coordinate economiche di tale componente del *cluster* marittimo. La struttura assicura contro gli infortuni sul lavoro, la malattia e la maternità circa 100.000 addetti del sistema marittimo e della navigazione generando un valore delle prestazioni pari a 266 milioni di euro (**tab. 2.10**). Più che apprezzabili sono gli effetti indotti nel resto del sistema economico; il moltiplicatore della produzione è infatti pari a 1,31 e quello occupazionale a 1,51.

Tab. 2.10. – L'ex Ipsema (oggi Inail) - risorse, impieghi e occupazione nel settore, 2009. Valori in milioni di euro correnti

		2009
<i>Conto economico delle risorse</i>		
A=B+C	Produzione al costo dei fattori	266,07
B	Valore aggiunto al costo dei fattori	202,90
C	Costi intermedi	63,7
D	Importazioni CIF	
E	Costi di distribuzione	
F	Altro	
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato	266,07
<i>Rapporti caratteristici</i>		
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto c.f.	1,31
I=B/A	Valore aggiunto c.f./produzione c.f.	0,76
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.c.f.)	0,24
K=D/G	Coefficiente di importazione	
<i>Misure di impatto</i>		
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	1
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	1,31
N=E/A	Impatto a valle	-
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	1,31
<i>Conto economico degli impieghi</i>		
a	Consumi intermedi	
b	Consumi finali	266,07
c	Investimenti fissi lordi	
d	Variazione delle scorte	
e	Esportazioni	
f=b+c+d+e	Impieghi finali	
g	Totale impieghi	266,07
h=e/g	Coefficiente di esportazione	
<i>Unità di lavoro</i>		
a	Ula dirette	235
b	Ula monte	120
c	Ula valle	
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	355
<i>Misure di impatto sui livelli occupazionali</i>		
e=b/a	Impatto a monte	0,511
f=c/a	Impatto a valle	-
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	1,511

Fonte: elaborazione Censis su Conti pubblici nazionali e Ipsema (oggi Inail)

3. I TERRITORI DEL MARE: APPROFONDIMENTO SULLE PRINCIPALI DINAMICHE REGIONALI

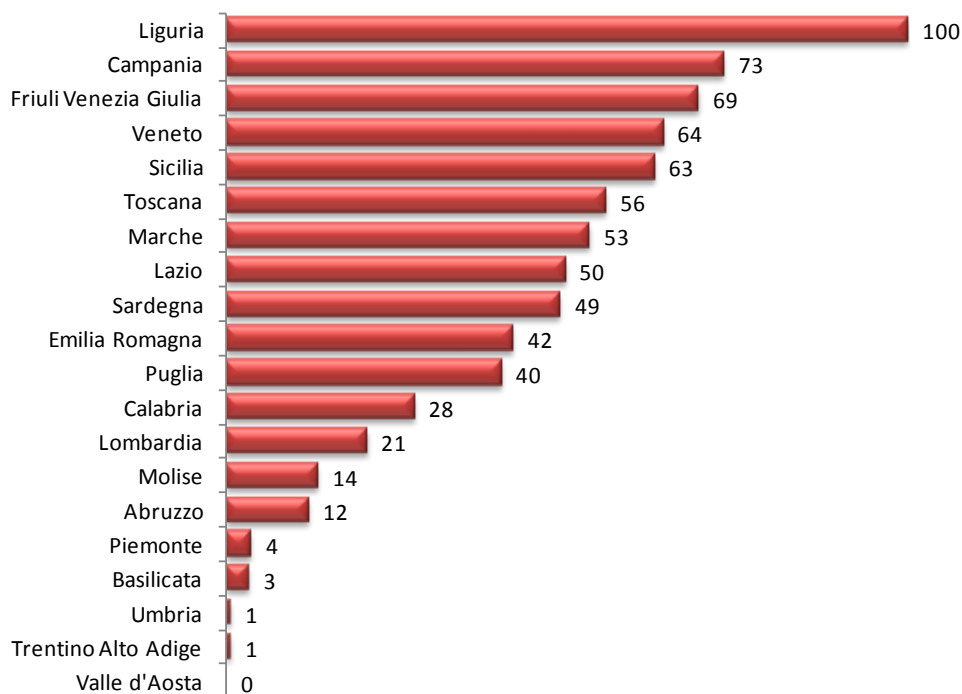
3.1. L'intensità marittima regionale

In Italia, l'economia del mare si declina a livello territoriale in una molteplicità di forme e specificità, assumendo, in ogni regione, caratteristiche proprie. In un contesto nazionale che sotto il profilo dell'attività produttiva appare fortemente articolato e composito, sono almeno 13 le realtà nelle quali le differenti attività marittime apportano un contributo rilevante in termini di occupazione e sviluppo economico.

A partire da una pluralità di variabili afferenti i 5 ambiti appena citati, ossia i 5 comparti che maggiormente contribuiscono alla formazione del valore legato alle attività marittime, è stato elaborato un *indice in grado di esprimere in forma sintetica l'intensità con cui tale settore si caratterizza nelle singole regioni del Paese*. Nell'appendice del presente capitolo sono elencate le variabili statistiche considerate per elaborare gli indicatori sintetici. In particolare, avvalendosi della tecnica di statistica multivariata dell'ACP (Analisi delle componenti principali) è stato possibile elaborare un *ranking* che, oltre a fornire una classifica indicativa del posizionamento delle 20 regioni, è in grado di esprimere la loro differente vocazione ad essere *territori del mare*, consentendo di declinare l'intensità relativa del contributo che apportano a livello nazionale, in una scala di valori compresa tra un massimo di 100 e un minimo di 0 (**fig. 3.1**).

3.1.1. Le aree di punta

Il primo posto è indiscutibilmente detenuto dalla Liguria. Nell'arco costiero dell'Alto Tirreno le attività legate all'economia marittima si concentrano, infatti, con la maggiore intensità e la più vasta rappresentatività.

Fig. 3.1 - Indice sintetico di intensità delle attività marittime, per regione

Fonte: Coeweb-Istat, Telemaco Infocamere, Ucina, Ministero dei Trasporti, Assoport, Confitarma

La Liguria eccelle in quasi tutti gli ambiti presi in considerazione: è la principale regione del Paese in termini di portualità e di diporto ed occupa, comunque, la seconda posizione sia con riferimento alla cantieristica navale (alle spalle del Friuli-Venezia Giulia) che alla flotta armatoriale (dietro la Campania). Soltanto nella pesca ha un'importanza piuttosto modesta, attestandosi al nono posto su 20 regioni.

Alle sue spalle, con un indice sintetico che acquisisce rispettivamente i valori di 73 e di 69, si collocano altre due regioni di punta nello scenario complessivo dell'economia del mare, la Campania ed il Friuli-Venezia Giulia:

- la *forza della Campania risiede innanzitutto nella componente armatoriale*, data la presenza nella regione di 115 imprese armatoriali su 471 complessivamente presenti (incluse le aziende di minori dimensioni) nel Paese. Appartiene ad armatori campani il 34,2% delle navi e ben il 45,7% delle tonnellate di stazza lorda. La regione occupa una posizione di rilievo anche nel comparto della portualità, dov'è in terza posizione

grazie alla presenza dei due porti di Napoli e Salerno, entrambi ben posizionati sia nel segmento del trasporto di merci che di passeggeri;

- *il Friuli-Venezia Giulia è invece la regione con uno dei più elevati gradi di specializzazione per ciò che concerne la cantieristica.* In particolare, negli stabilimenti friulani si concentra il 21,4% degli addetti che lavorano nel comparto a livello nazionale, mentre il valore delle esportazioni navali – pari a una media di 900 milioni di euro – è il più elevato d'Italia, arrivando ad incidere per il 21,2% sul totale delle esportazioni di navi e imbarcazioni nonché per il 7,5% sulle esportazioni complessive della regione.

3.1.2. I sistemi intermedi a valenza settoriale

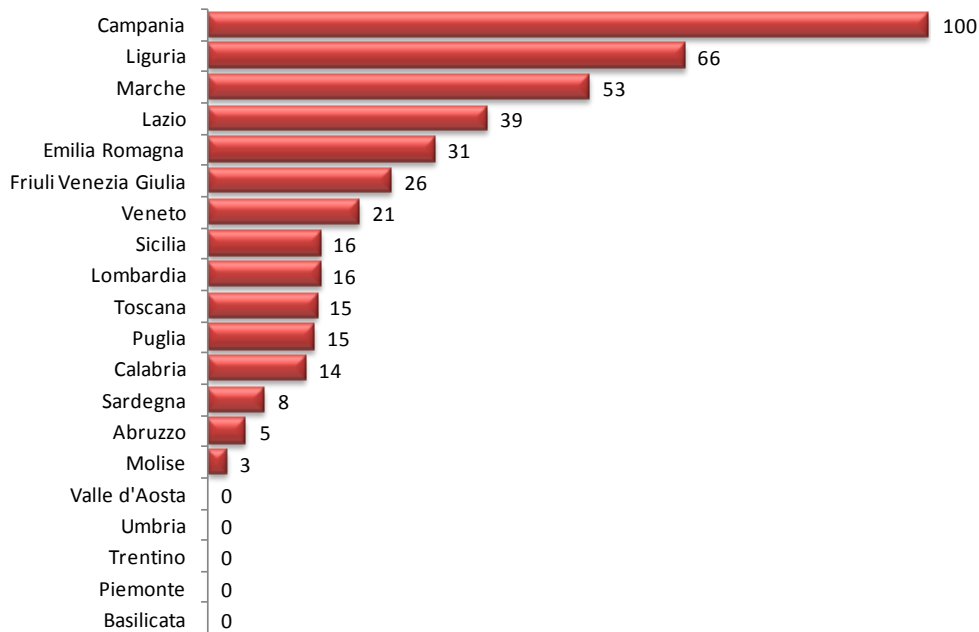
Fuori dal podio, ma pur sempre in una fascia *ad alta intensità*, Veneto e Sicilia sono affiancate in quarta e quinta posizione, con un indice pari rispettivamente a 64 e a 63. Pur molto distanti tra loro sia geograficamente che per caratteristiche, le due regioni esprimono un posizionamento sostanzialmente analogo con riferimento a quasi tutti gli indicatori considerati:

- innanzitutto, si trovano ai primi due posti per quanto riguarda il comparto della pesca, ma si distinguono per essere molto diverse tra loro. Il Veneto è caratterizzato dalla presenza di un numero molto elevato di imprese – ben il 25,7% del totale nazionale – ma da un'incidenza occupazionale decisamente più modesta (con un pur significativo 13,8%), mentre la pesca siciliana è un comparto a più elevata intensità di lavoro. Nell'isola, si concentra il 16,3% delle imprese del Paese, generando il 21,1% dell'occupazione complessiva nazionale relativa al comparto;
- se il sistema della pesca rappresenta la principale vocazione marittima di Veneto e Sicilia, le due regioni occupano posizioni di rilievo anche nel comparto della portualità, dove sono rispettivamente seconda e quarta. La portualità veneta ha beneficiato di una forte crescita del trasporto merci negli anni più recenti, che si affianca ad una movimentazione di notevole valore nella componente di traffico passeggeri, dato che la regione si configura quale una delle principali mete del trasporto crocieristico in Italia. La portualità siciliana, invece, detiene la quota più rilevante del traffico passeggeri (benché in contrazione) ed è la seconda – alle spalle della Liguria – per quantità di merci trasportate..

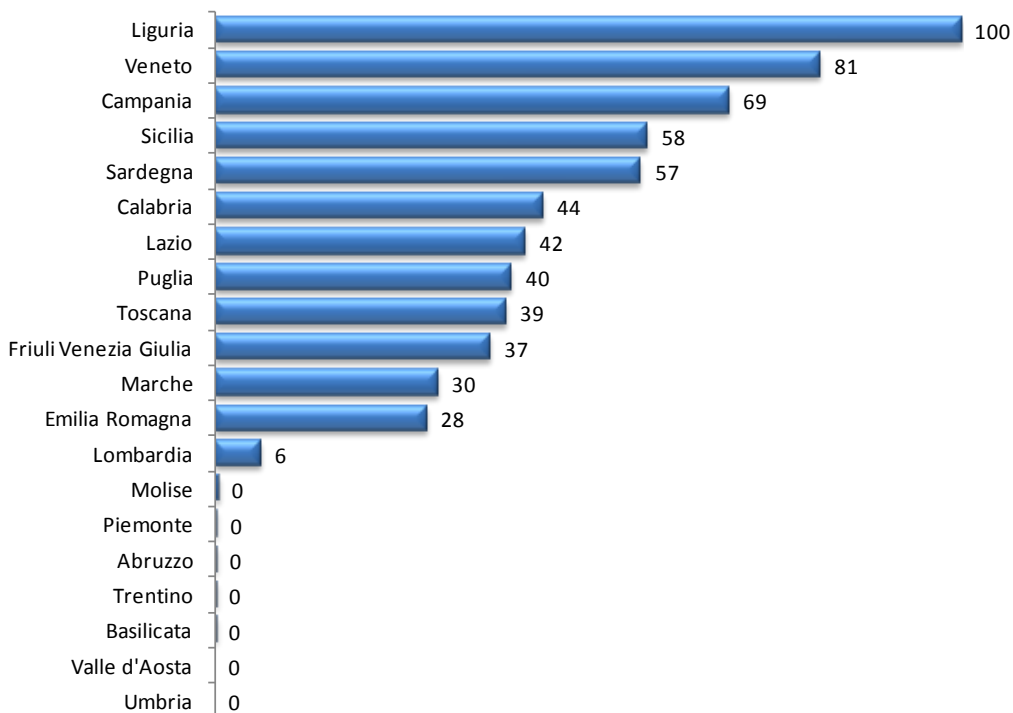
Se le 5 regioni appena citate si configurano indubbiamente all'interno di una *fascia alta* dell'economia marittima su base territoriale, ve ne sono altre 6 che – pur senza raggiungere i livelli d'eccellenza delle precedenti – possono

essere a pieno titolo considerate parte integrante di un sistema che vede nelle attività marittime un tassello d'indiscusso valore. Ci si riferisce, nello specifico, alla Toscana, alle Marche e al Lazio; alla Sardegna, all'Emilia Romagna e alla Puglia. Per esempio (**figg. 3.2 – 3.6**):

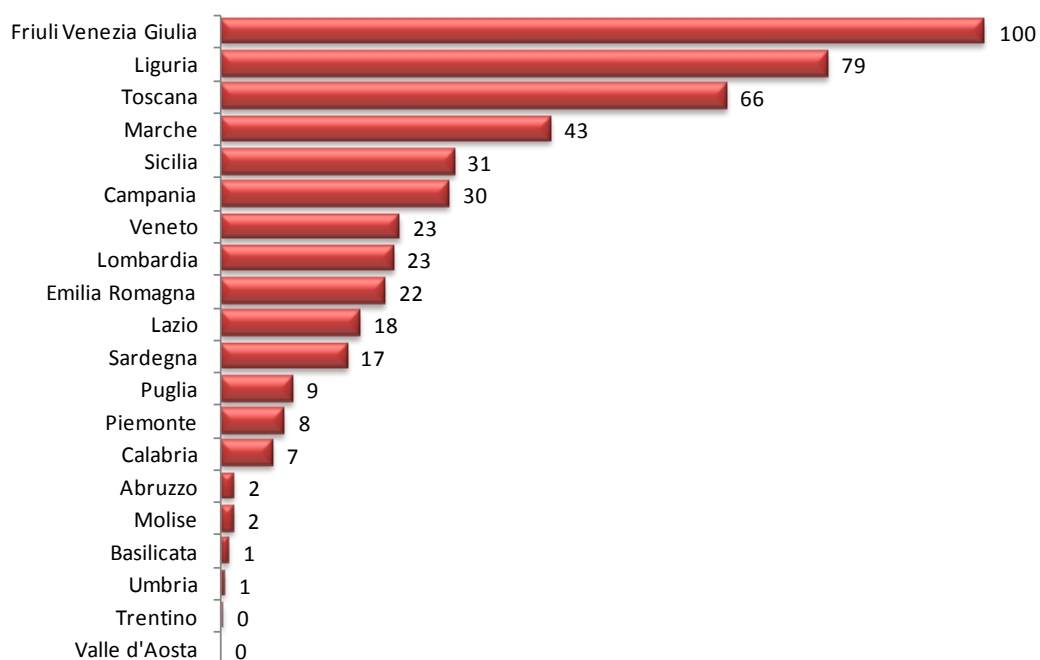
- Puglia e Marche sono rispettivamente terza e quarta con riferimento alla pesca;
- Toscana e Lazio sono seconda e terza nell'ambito del diporto;
- in Toscana e nelle Marche la cantieristica si posiziona immediatamente alle spalle di Friuli-Venezia Giulia e Liguria;
- con riferimento alla flotta armatoriale, Marche, Lazio ed Emilia Romagna si collocano tra la terza e la quinta posizione;
- quinta è la portualità sarda, alle spalle delle 4 principali regioni portuali del Paese.

Fig. 3.2 - Indice sintetico con riferimento alla flotta armatoriale, per regione

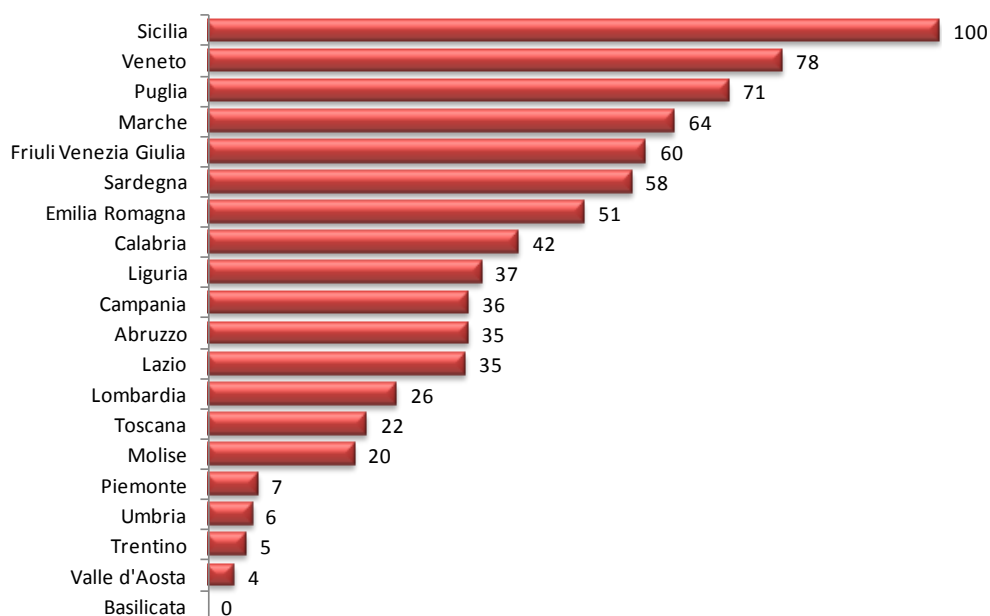
Fonte: Coeweb-Istat, Telemaco Infocamere, Ucina, Ministero dei Trasporti, Assoporti, Confitarma

Fig. 3.3 - Indice sintetico con riferimento a portualità e trasporti marittimi, per regione

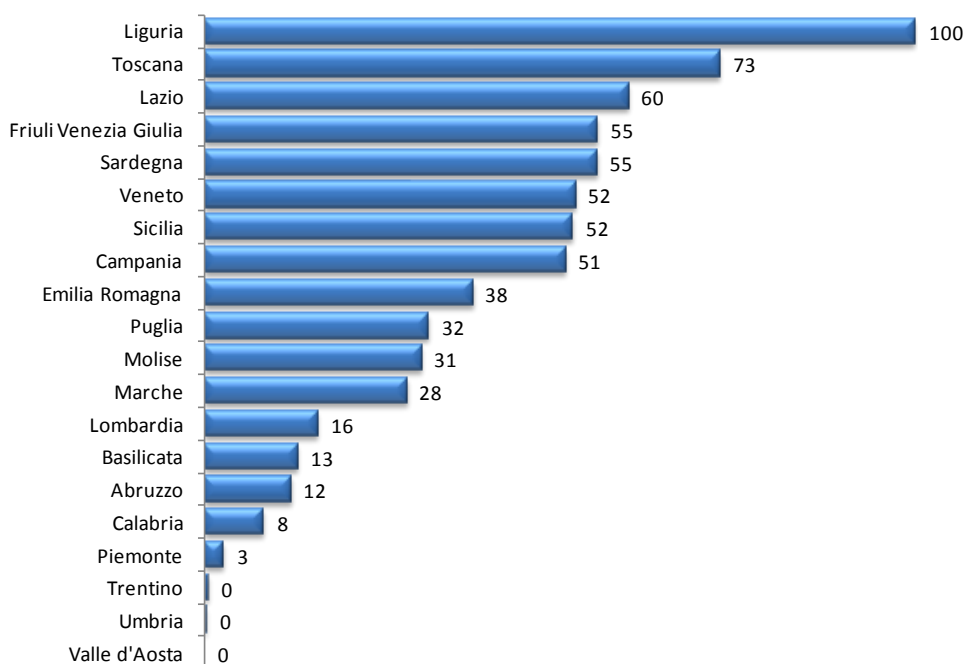
Fonte: Coeweb-Istat, Telemaco Infocamere, Ucina, Ministero dei Trasporti, Assoporti, Confitarma

Fig. 3.4 - Indice sintetico con riferimento alla cantieristica, per regione

Fonte: Coeweb-Istat, Telemaco Infocamere, Ucina, Ministero dei Trasporti, Assoporti, Confitarma

Fig. 3.5 - Indice sintetico con riferimento alla pesca, per regione

Fonte: Coeweb-Istat, Telemaco Infocamere, Ucina, Ministero dei Trasporti, Assoporti, Confitarma

Fig. 3.6 - Indice sintetico con riferimento al diporto, per regione

Fonte: Coeweb-Istat, Telemaco Infocamere, Ucina, Ministero dei Trasporti, Assoport, Confitarma

3.1.3. I territori di retroguardia attiva

Vi sono altre due regioni che, sia pur con un indice sintetico fermo a livelli decisamente più bassi rispetto a quelli delle regioni finora citate, meritano di entrare a far parte della categoria di regioni in cui le attività marittime sono svolte con un'intensità degna di nota. Ci si riferisce alla Calabria e alla Lombardia:

- la Calabria raggiunge la parte alta della classifica soltanto con riferimento alla pesca (dove si situa in ottava posizione) e soprattutto alla portualità (sesta). La regione è infatti sede del porto di Gioia Tauro, attualmente il più importante *hub* di *transshipment* del Mediterraneo. Il 30% dei *container* movimentati in Italia passa dal nodo calabrese e costituisce la quasi totalità del traffico portuale della regione;
- la Lombardia assume una significativa importanza soprattutto con riferimento alla cantieristica, specialmente per quanto riguarda la realizzazione di imbarcazioni da diporto. In questa nicchia di mercato la regione si colloca al terzo posto nella produzione nazionale. Per esempio, con riferimento ai livelli occupazionali, sono 2.200 gli addetti delle imprese lombarde impegnate nella costruzione di imbarcazioni da

diporto: il 12,7% del totale, con una quota inferiore soltanto rispetto a quella di Toscana ed Emilia Romagna.

