

V RAPPORTO SULL' **economia** DEL *mare*

*Cluster
marittimo
e sviluppo
in Italia*

The **Fifth
Maritime
Economy
Report**



CENSIS

V RAPPORTO SULL'ECONOMIA DEL MARE

Cluster marittimo e sviluppo in Italia

Roma, 2015

Il presente studio è stato realizzato per conto della Federazione del Mare dal Censis ó Centro studi investimenti sociali. Il gruppo di lavoro è stato coordinato da Marco Baldi, per il Censis, e da Carlo Lombardi, per la Federazione del Mare e risulta composto da Edoardo Zaccardi (analisi interpretativa e reportistica) e Gabriella Addonisio (scelte metodologie e analisi statistiche). Alle elaborazioni ed alla restituzione dei dati hanno collaborato Andrea Amico, Giampiero DaAlessandro e Vera Rizzotto.

Si ringraziano per la collaborazione: Paolo Ferrandino (Assoporti), Paolo Lotti (Assonave), Marina Stella (Ucina), Gennaro Fiore (Confitarma); nonché per i contributi e i suggerimenti: Monica Polidori (Assonave, Fincantieri), Noli Mazza (Confitarma), Stefano Pagani Isnardi (Ucina), Luigi Robba (Assiterminal), Bianca Picciurro (Assologistica).

Edizione a cura di Marco Baldi e Carlo Lombardi.

Realizzato con il concorso del ministero delle Infrastrutture e trasporti ó Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.

Presentato con il concorso di BPM ó Banca Popolare di Milano

FEDERAZIONE DEL MARE

Federazione del sistema marittimo italiano

Presidente: Paolo d'Amico, *Past-President* CONFITARMA

Presidente d'onore: Corrado Antonini, *Past-President* ASSONAVE

Vicepresidente: Umberto Masucci, *Past-President* FEDERAGENTI

Consiglieri: Giorgio Berlingieri, Presidente AIDIM; Marco Dalli, Presidente ANCIP; Angelo Ansaldo e Massimo Garbarino, Delegati ANIA; Vincenzo Petrone e Stefano Silvestroni, Presidente e Vicepresidente ASSONAVE; Pasqualino Monti, Presidente ASSOPORTI; Luca Vitiello, Presidente ASSORIMORCHIATORI; Sandro Scarone, Presidente CETENA; Romano Grandi, Delegato COLLEGIO CAPITANI; Emanuele Grimaldi, Presidente CONFITARMA; Michele Pappalardo, Presidente FEDERAGENTI; Danilo Fabricatore Irace, Presidente FEDEPILOTI; Luigi Giannini e Emanuele Sciacovelli, Vicepresidente e Consigliere FEDERPESCA; Raimondo Soria, Vicepresidente FEDESPEDI; Agatino Cariola, Responsabile Direzione Centrale Rischi INAIL; Gaspare Ciliberti, Presidente Registro Italiano Navale; Ugo Salerno, Amministratore Delegato RINA SPA; Anton Francesco Albertoni e Maurizio Balducci, Past-president e Vicepresidente UCINA

Segretario generale: Carlo Lombardi

Vicesegretari generali: Paolo Ferrandino, Paolo Lotti, Marina Stella

Organizzazioni federate:

AIDIM, Associazione italiana di diritto marittimo; ANCIP; Associazione nazionale compagnie imprese portuali; ANIA, Associazione nazionale tra le imprese di assicurazione; 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; 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

email: segretariato@federazione-delmare.it - *internet:* www.federazione-delmare.it

INDICE

GUIDA ALLA LETTURA	Pag. 1
Parte prima	
L'ECONOMIA DEL MARE ATTRAVERSO LA RICOSTRUZIONE DEL CONTO DELLE RISORSE E DEGLI IMPIEGHI	“ 2
1. Considerazioni di sintesi	“ 3
1.1. Il quadro di contesto e lo scenario economico	“ 3
1.2. Il valore economico e occupazionale del <i>cluster</i> marittimo italiano	“ 7
2. Struttura e competitività del <i>cluster</i> marittimo	“ 23
2.1. Le <i>performance</i> settoriali	“ 23
2.2. Le attività produttive del <i>cluster</i> : industria, manifattura e servizi	“ 31
2.3. Le attività dei soggetti istituzionali del <i>cluster</i> marittimo	“ 81
APPENDICE METODOLOGICA	“ 95
Parte seconda	
L'ECONOMIA DEL MARE NELLE ANALISI DEI DATI SETTORIALI	" 113
3. Le dinamiche dei diversi comparti	“ 115
3.1. Commercio marittimo e portualità	“ 115
3.2. Industria armatoriale e <i>shipping</i>	“ 148
3.3. Industria cantieristica	“ 168
3.4. Nautica da diporto	“ 176
3.5. Pesca	“ 195
4. Indici regionali di intensità marittima	“ 205
Nota metodologica sul calcolo degli indicatori sintetici del livello di specializzazione delle regioni nelle attività marittime	“ 213

GUIDA ALLA LETTURA

Il primo e il secondo capitolo di questo Rapporto si basano su due principali fonti statistiche: il 9° *Censimento generale dell'industria e dei servizi 2011* (i cui primi risultati sono stati resi pubblici nel luglio 2013) e le *Tavole input-output dell'anno 2011* (edizione rilasciata il gennaio 2015). A queste fonti sono state affiancate informazioni derivate dalle Associazioni di categoria e delle Organizzazioni federate nonché dai Ministeri competenti.

E' opportuno segnalare che l'Istat ha introdotto (a partire dal 2008) un nuovo sistema di classificazione tassonomica delle attività economiche. A fronte di ciò la qualità dei dati che vengono presentati è decisamente migliorata rispetto al passato, garantendo la perfetta raffrontabilità e integrazione dei dati censuari con quelli provenienti dal Conto delle risorse e degli impieghi. Questo comporta tuttavia la non piena confrontabilità dei dati attuali (riferiti al 2011 e proiettati al 2013) rispetto a quelli contenuti nel precedente Rapporto (relativi al 2007). Per questa ragione, mentre vengono presentati i dati di confronto tra i diversi elementi del *cluster*, ogni considerazione di tipo diacronico è riferita esclusivamente agli andamenti 2011 e 2013.

Il terzo capitolo del Rapporto presenta invece una lettura delle dinamiche che hanno interessato i singoli comparti del cluster marittimo nazionale negli ultimi anni a partire dai più aggiornati dati disponibili presso le diverse fonti statistiche.

Nel quarto capitolo si riportano i nuovi "indici di intensità marittima regionale", misure sintetiche che consentono di apprezzare quanto e come l'economia marittima è penetrata ed è oggi presente nei singoli ambiti regionali.

Parte prima

**L'ECONOMIA DEL MARE
ATTRAVERSO LA RICOSTRUZIONE
DEL CONTO DELLE RISORSE E DEGLI IMPIEGHI**

1. CONSIDERAZIONI DI SINTESI

1.1. Il quadro di contesto e lo scenario economico

Il quadro aggregato riferito ai principali indicatori dimostra come, passate le turbolenze, l'economia mondiale si sia avviata sulla strada della ripresa, trainata in particolare dalle dinamiche positive registrate nei Paesi a più forte crescita, seppure il contesto generale dimostri tuttora qualche accenno di instabilità.

Se, infatti, dopo qualche anno complicato, il segno positivo registrato dalle principali grandezze economiche e i balzi in avanti registrati già nel 2011 da Pil (+2,8%, su base annuale) e produzione industriale (+2,8%) sembravano certificare la ripresa, un generale rallentamento della crescita si è avvertito nel biennio successivo, pur mantenendosi il *trend* entro valori positivi.

Più interessante ancora è stata la dinamica riferita agli scambi commerciali, che hanno evidenziato una crescita tendenzialmente più vigorosa, specialmente tra 2011 e 2013, peraltro coerente con un quadro economico mondiale sempre più interconnesso e nel quale i mercati sembrano ormai aver ripreso fiducia. A trarre i maggiori benefici sono stati in prima battuta i traffici marittimi, che si sono attestati su livelli di crescita di assoluto interesse e ben al di sopra dei *trend* che hanno caratterizzato gli altri indicatori (le quantità di merci movimentate via mare sono, infatti, aumentate annualmente tra il 3,7% e il 4,7% nel periodo considerato). Il mare, dunque, ha visto crescere nettamente il suo ruolo nel trasporto mondiale di beni.

A fronte del costante incremento dei quantitativi di merci che viaggiano per mare, si è assistito specialmente tra 2011 e 2012 anche ad un contestuale allungamento delle rotte marittime, con mercati di produzione e di consumo che si sono progressivamente allontanati, come mostra il dato del commercio mondiale in tonnellate-miglia che è cresciuto in maniera più che proporzionale rispetto alle tonnellate movimentate. Si può stimare, infatti, che se nel 2004 erano 5.180 le miglia mediamente percorse da una tonnellata di merce trasportata via mare, la distanza è cresciuta a 5.240 miglia nel 2010 fino ad arrivare alle attuali 5.300 (tab. 1.1).

Il quadro economico mondiale ha però evidenziato come, a fronte di economie più reattive e dinamiche, vi siano anche importanti Paesi che restano a metà del guado, indeboliti dal prolungarsi della crisi e non ancora

pronti ad intercettare compiutamente la ripresa. Tra questi anche l'Italia, che si è mostrata impreparata al cospetto della sempre più agguerrita concorrenza internazionale sui più svariati fronti e spiazzata di fronte al consolidarsi di nuovi *player*, che possono oggi contare su mercati interni in forte sviluppo, grossi investimenti pubblici e penetranti politiche di *deregulation*.

Tab. 1.1 - Principali indicatori dell'economia mondiale, 2010-2014 (var. % reali)

	var. %			
	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Pil	2,8	2,2	2,4	2,5
Produzione industriale (1)	2,8	0,8	0,5	2,4
Commercio mondiale (2)	7,0	3,1	3,4	1,7
Commercio marittimo (tonnellate)	4,5	4,7	3,8	3,7
Commercio marittimo (tonnellate-miglia) (3)	5,7	4,7	3,6	3,8

(1) Dati OECD, "Production of total Industry Index".

(2) Esportazioni di beni e servizi.

(3) Dato 2013-2014 stimati.

Fonte: elaborazione Censis su dati The World Bank, OECD, UNCTAD

Dall'inizio della crisi, infatti, l'Italia ha perso progressivamente quote del commercio mondiale (ne rappresentava il 3,3% nel 2009), sebbene a partire dal 2013 sia riuscita ad interrompere questo calo e oggi appaia in leggero recupero (è pari al 2,9% la quota odierna). Ma prima ancora del rischio di marginalizzazione nel mercato mondiale, l'economia italiana mostra difficoltà a mantenere i livelli di crescita e di competitività dei nuovi Paesi che si affacciano sui mercati, pur mantenendo intatta la sua vocazione internazionale.

Un quadro analogo, peraltro, accomuna tutta l'Unione Europea, le cui esportazioni pesano oggi per il 32,3% sul commercio mondiale, mentre solo qualche anno fa superavano il 37%. Al suo interno, tuttavia, se Paesi di riferimento come la Germania – che ha perso una quota di mercato nel commercio mondiale pari a 1,3 punti percentuali e dal 2009 ha ceduto alla Cina il primato di Paese a maggiore vocazione per l'*export* – e la Francia hanno ridimensionato il loro ruolo nel commercio mondiale, Regno Unito e

Spagna non hanno subito grossi contraccolpi ed evidenziano valori oggi sostanzialmente analoghi a quelli pre-crisi.

Chi certamente non sembra avere subito gli effetti della crisi e al contrario ha ulteriormente consolidato il proprio ruolo nelle relazioni commerciali internazionali, è stata la Cina, che oggi detiene una quota dell'*export* mondiale pari al 12,7% (primo Paese al mondo). Proprio in questa ultima fase, tuttavia, anche l'economia cinese ha rivisto al ribasso le proprie aspettative di crescita, colpita da turbolenze dei mercati finanziari che rischiano di riverberarsi anche nell'economia reale (tab. 1.2).

Tab. 1.2 - Quote di mercato del commercio mondiale delle aree e dei principali Paesi, 2009-2014 (val. %)

Territori	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<i>Unione europea (28 Paesi)</i>	37,3	33,6	32,9	31,2	32,0	32,3
Regno Unito	2,9	2,6	2,6	2,4	2,7	2,5
<i>Uem (zona Euro)</i>	29,3	26,2	25,4	24,2	24,6	24,9
Francia	3,9	3,4	3,3	3,1	3,1	3,1
Germania	9,1	8,0	7,8	7,4	7,5	7,8
Italia	3,3	3,0	2,9	2,7	2,8	2,9
Spagna	1,8	1,7	1,7	1,6	1,7	1,7
<i>Paesi europei non Ue</i>	6,1	6,1	6,5	6,8	6,6	6,3
Russia	2,3	2,5	2,8	2,9	2,9	2,6
<i>Africa settentrionale</i>	1,1	1,1	0,9	1,1	0,9	0,7
<i>Altri paesi africani</i>	1,8	2,1	2,2	2,1	2,0	2,0
<i>America settentrionale</i>	11,1	11,2	10,8	11,2	11,2	11,4
Canada	2,6	2,6	2,5	2,6	2,5	2,6
Stati Uniti	8,6	8,6	8,3	8,7	8,7	8,8
<i>America centro-meridionale</i>	5,6	5,9	6,1	6,2	6,0	6,0
<i>Medio Oriente</i>	5,2	5,8	6,7	7,1	6,8	6,4
<i>Asia centrale</i>	2,1	2,3	2,6	2,6	2,6	2,5
India	1,3	1,5	1,7	1,7	1,7	1,7
<i>Asia orientale</i>	28,1	30,3	29,4	30,1	30,2	30,7
Cina	9,7	10,6	10,7	11,5	12,1	12,7
Giappone	4,7	5,2	4,6	4,5	3,9	3,7
Nies (*)	7,7	8,1	7,8	7,8	7,9	7,9
<i>Oceania e altri territori</i>	1,5	1,7	1,8	1,7	1,7	1,6
MONDO	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(*) Corea del Sud, Hong Kong e Singapore

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat-Ice

Al netto delle recenti criticità, tutta l'area asiatica ha progressivamente consolidato in blocco il proprio peso economico, che oggi si riflette anche a livello di relazioni commerciali bilaterali, nelle quali il continente si è ritagliato il ruolo di *partner* privilegiato delle economie più avanzate. Per l'Europa, ad esempio, quello asiatico è il più importante mercato, sia di sbocco che di approvvigionamento: dall'Oriente giungono in Europa importazioni per 855 miliardi di dollari (aumentate del 71,5% dal 2005), mentre sono pari a 667 miliardi le esportazioni (+100,9%). La crescita che nell'ultimo decennio hanno registrato le relazioni commerciali Ue-Asia, peraltro, hanno posto in secondo piano il ruolo dell'America settentrionale, verso la quale l'Ue intrattiene scambi che valgono complessivamente 874 miliardi di dollari (368 in *import* e 506 in *export*).

Se le relazioni con il mercato asiatico si consolidano, sono in forte sviluppo anche gli scambi commerciali dell'Ue con l'America centrale e meridionale, l'area che ha fatto registrare i più elevati incrementi sia per quanto riguarda i flussi di merci in entrata che in uscita dall'Europa (cresciuti rispettivamente del 78,8% e del 120,9% tra 2005 e 2013). L'area si candida dunque a ricoprire un ruolo sempre più importante soprattutto per l'*export* europeo, a patto, ovviamente, che riesca a mantenere gli attuali *trend* di sviluppo e la stabilità politica che hanno caratterizzato gli ultimi anni (tabb. 1.3 e 1.4).

Tab. 1.3 - Commercio tra grandi aree (miliardi di dollari). America del Nord ed Europa(*), anni 2005-2013 (v.a. e var. % nominale)

	2005	2013	var. % nominale
America settentrionale - Europa ^(*)	238	368	54,6
Europa ^(*) - America settentrionale	398	506	27,1
Somma dei movimenti bidirezionali	636	874	37,4

(*) Esclusa CSI (Coalizione degli Stati Indipendenti dell'ex Unione Sovietica).

Fonte: elaborazione Censis su dati WTO

Tab. 1.4 - Commercio tra grandi aree (miliardi di dollari). Scambi unidirezionali (*), 2005-2013 (v.a. e var. % nominale)

	2005	2013	var. % nominale
Asia - Europa	498	855	71,5
Europa - Asia	332	667	100,9
Somma dei movimenti bidirezionali	831	1.522	83,3
America centrale e meridionale - Europa	68	121	78,8
Europa - America centrale e meridionale	58	129	120,9
Somma dei movimenti bidirezionali	126	250	98,3
Africa - Europa	128	216	69,0
Europa - Africa	112	222	98,3
Somma dei movimenti bidirezionali	240	438	82,7
Asia - America settentrionale	608	1.012	66,6
America settentrionale - Asia	270	501	85,5
Somma dei movimenti bidirezionali	878	1.513	72,4

(*) Il territorio Europeo include CSI (Coalizione degli Stati Indipendenti dell'ex Unione Sovietica).

Fonte: elaborazione Censis su dati WTO

1.2. Il valore economico e occupazionale del *cluster* marittimo italiano

Le analisi contenute in questo “V Rapporto sull’Economia del Mare”, per il riferimento temporale dei dati utilizzati, rappresentano una sorta di consuntivo dell’impatto della lunga crisi economica mondiale sui protagonisti della *blue economy* italiana. Una crisi che, iniziata nel 2007 e protrattasi per circa 7 anni, ha portato ad una contrazione del Pil nazionale e della spesa delle famiglie del 10% circa, alla perdita di circa un milione di posti di lavoro e ad una riduzione della capacità produttiva del sistema economico nel suo complesso del 20% circa. Nella sostanza, è come se il Paese fosse tornato di circa 15 anni indietro e bisognerà capire come, a partire dai positivi “punti di flesso” rilevati di recente sui fronti della

produzione e dell'occupazione, sarà possibile innescare un lungo percorso di recupero.

Naturalmente la recessione ha inciso in maniera differente sui diversi settori economici e produttivi del Paese. In Italia è ben noto che, in un quadro di generale ridimensionamento, settori come l'edilizia e alcuni comparti del manifatturiero (si pensi al tessile, al legno-arredo, alla stessa nautica da diporto) hanno subito riduzioni drastiche di fatturato e di addetti. Per contro, anticiclici come l'alimentare o la chimica hanno retto decisamente meglio e, di recente, sono ripartiti aumentando addirittura le proprie quote di fatturato e di *export*.

Nello scenario attuale diventa cruciale comprendere, per ogni ambito d'attività economica, quello che è avvenuto nell'intervallo recente, in particolare tra il 2011 e il 2013. Là dove si individua quantomeno una stabilizzazione del quadro economico settoriale ci sono i presupposti per una ripartenza, agganciando la ripresa internazionale e approfittando degli elementi favorevoli che oggi la sostengono (e che vengono sintetizzati nella tav. 1.1).

A fronte di ciò, partendo da questa consapevolezza di fondo, il compito principale che si è voluto assegnare al “V Rapporto sull'Economia del Mare” si sostanzia nel tentativo di verificare se, e in che modo, il *cluster* marittimo nazionale ha tenuto negli anni recenti, mantenendo in essere il tradizionale contributo ai principali aggregati economici del Paese e continuando a svolgere quelle funzioni di servizio e supporto all'economia italiana, sempre più indispensabili per un paese moderno e ad elevata relazionalità.

Tav. 1.1 - Elementi di contesto esterno in grado di favorire la crescita dell'economia italiana

Ambito	Fenomeno
Politica europea	Primi parziali ripensamenti, a livello comunitario, sui vincoli di rigore finanziario praticati negli ultimi anni
Materie prime	Calo significativo del prezzo delle fonti energetiche con impatti positivi per i paesi manifatturieri
Politiche monetarie	Afflusso di liquidità sui mercati europei (<i>Quantitative Easing</i>). La BCE acquista titoli di debito (pubblico e privato) da marzo 2015 (60 miliardi di euro/mese) e lo farà fino a quando il tasso di inflazione nell'eurozona sarà tornato ad avvicinarsi al 2%
Rapporto tra divise	Il deprezzamento dell'euro rispetto al dollaro genera un rafforzamento della competitività di cui beneficiano i paesi esportatori
Economia mondiale	Nel 2015 si attende una crescita del Pil mondiale del 4% e del 5,9% del commercio internazionale

Fonte: Censis 2015

In questo senso le elaborazioni prodotte attestano che le attività industriali, manifatturiere o terziarie, ed istituzionali che ruotano intorno al mare hanno retto bene l'impatto della crisi economica, sia confermando la loro rilevanza all'interno dell'intera economia nazionale, sia evidenziando una sostanziale stabilità dei valori di Pil e produzione ai prezzi di base tra il 2011 e il 2013.

Se da un lato, infatti, si rileva un parziale contenimento del valore della produzione (-3,5%) e una caduta del valore delle esportazioni e delle importazioni (le prime passano dai 7,2 miliardi circa del 2011 ai circa 6,2 miliardi del 2013, mentre le importazioni si riducono ben più drasticamente), rimane sostanzialmente stabile negli ultimi anni il contributo del *cluster* marittimo al Pil del Paese (2,03%) (tab. 1.5).

Tab. 1.5. - Principali aggregati economici del cluster marittimo italiano (1), 2011-2013

	2011	Val. % sul totale Italia (2011)	2013	Val. % sul totale Italia (2013)
Pil (milioni di euro correnti)	33.498	2,04	32.628	2,03
Consumi intermedi e investimenti fissi lordi (milioni di euro correnti)	13.837	0,67	13.037	0,68
Investimenti fissi lordi	3.712	1,15	3.332	1,19
Esportazioni (milioni di euro correnti)	7.177	1,74	6.224	1,45
Importazioni (milioni di euro correnti)	4.026	0,89	2.746	0,67
Unità di lavoro dirette	171.874	0,71	169.965	0,73
Unità di lavoro totali	472.446	1,97	471.280	2,02

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

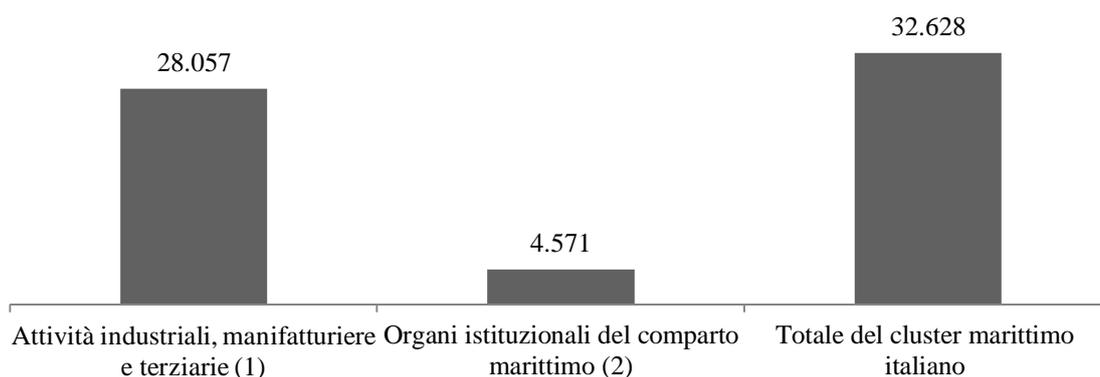
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Assoport, Clia, Capitanerie di porto, Fincantieri, Inail, Marina Militare, Ucina

Dal punto di vista occupazionale, anche rispetto a quanto evidenziato nei precedenti rapporti, si conferma la rilevanza del *cluster* marittimo rispetto all'intera economia nazionale. Nel 2013 le unità di lavoro propriamente dette direttamente impiegate dal *cluster* marittimo sono quasi 170mila, in leggera flessione rispetto al 2011 (-1,11%). Le unità di lavoro totali (dirette, a monte e a valle attivate delle attività industriali, manifatturiere o terziarie, ed istituzionali che compongono il *cluster*) sono invece leggermente aumentate nell'intervallo considerato, superando le 471mila unità. Si tratta di un contributo rilevante e stabile all'occupazione nazionale, che supera il 2% delle unità di lavoro complessive.

Il prodotto interno lordo del complesso delle attività afferenti al *cluster* marittimo vale 32,6 miliardi di euro al 2013 (fig. 1.1) ed è connesso in larga parte alle attività produttive, manifatturiere o terziarie (circa 28 miliardi di euro, corrispondenti ad una quota prossima all'86% del totale). Il restante 14% circa è generato dalle attività istituzionali del comparto marittimo, ovvero dalle attività della Marina Militare, dal Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera, dalle Autorità portuali e dai servizi assicurativi dell'Inail riguardanti il settore marittimo.

Al netto degli effetti generati dalla spesa dei turisti, il *cluster* marittimo ha registrato nel 2013 un contributo al Pil pari quasi a 30,4 miliardi di euro.

Fig. 1.1 - Pil del *cluster* marittimo italiano, 2013 (milioni di euro correnti)



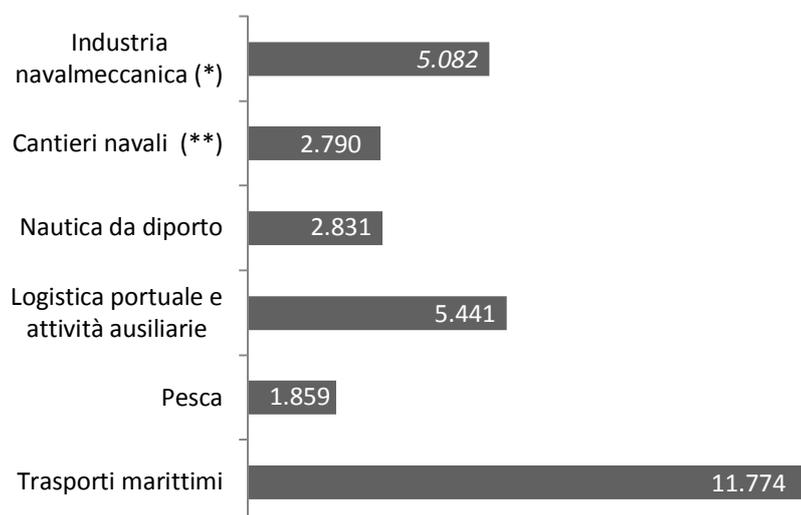
(1) Comprende i seguenti comparti: trasporti marittimi (inclusa la spesa dei crocieristi), attività di logistica portuale e servizi ausiliari ai trasporti marittimi, cantieristica navale, cantieristica delle imbarcazioni da diporto (comprensivo della spesa dei diportisti), pesca

(2) Comprende: la Marina Militare, le Capitanerie di porto-Guardia costiera, le Autorità portuali e i servizi dell'Inail concernenti il settore marittimo

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Assoport, Confitarma, Clia, Capitanerie di porto, Fincantieri, Inail, Marina Militare, Ucina

Analizzando più in dettaglio i diversi componenti del *cluster* per quanto concerne le attività produttive e di servizio, si individua il rilevante contributo dei trasporti marittimi nel loro complesso al valore della produzione del *cluster* (11.774 milioni di euro al 2013) (fig. 1.2). Seguono le attività portuali ausiliarie al trasporto marittimo e le attività delle imprese navalmeccaniche, la nautica da diporto e la pesca. Relativamente all'universo delle aziende che operano nel settore della navalmeccanica occorre distinguere tra i cantieri navali propriamente detti, ossia quelli che fanno riferimento alle imprese iscritte all'Albo speciale delle Imprese di costruzione navale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e le imprese che si collocano lungo l'intera filiera della cantieristica navale (inserite dall'Istat nella categoria Ateco 30.11 "Costruzione di navi e di strutture galleggianti").

Fig 1.2 - Valore della produzione delle attività marittime industriali, 2013 (milioni di euro)



(*) Totalità delle imprese inserite nella categoria Ateco 301102 2007 "Cantieri navali"

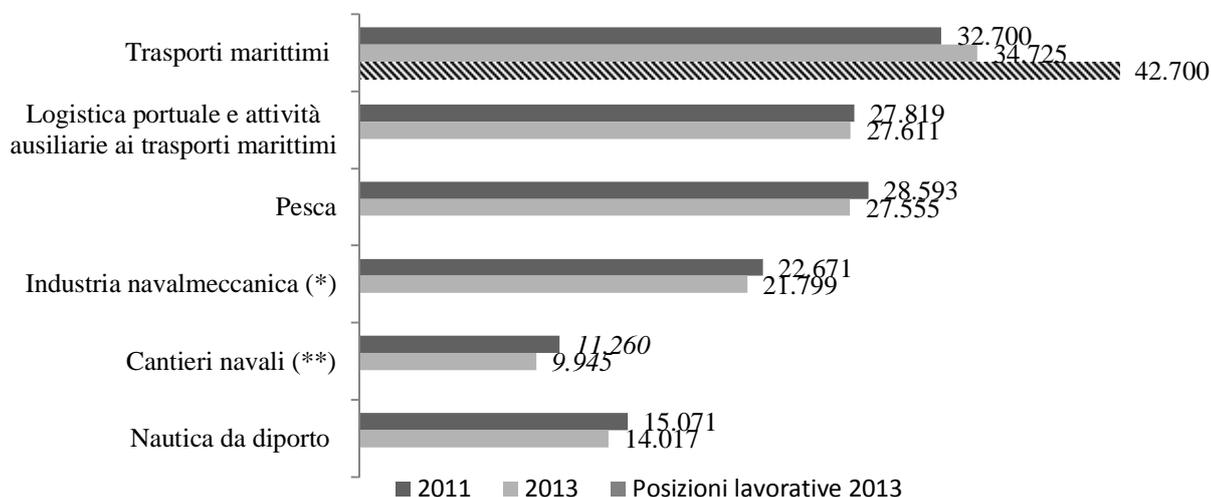
(**) Imprese iscritte all'Albo speciale delle Imprese di costruzione navale

Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat, Assonave, Clia, Fincantieri, Ucina

Mantenendo il *focus* sulle attività industriali e valutandone l'impatto occupazionale diretto, si evidenzia il contributo rilevante dei trasporti marittimi (34.725 uia dirette), seguito da quello delle attività logistiche ed ausiliarie che ruotano intorno ai porti (27.611 uia dirette). Da sole queste due attività costituiscono quasi il 50% delle unità di lavoro dell'intero *cluster* produttivo e di servizi.

Nell'intervallo 2011-2013 si rileva un leggero decremento per quasi tutti i comparti, ad esclusione del trasporto marittimo, che è invece in crescita contenuta. Sempre con riferimento a questo comparto, è opportuno osservare che, per la natura particolare del lavoro marittimo, il numero delle unità di lavoro è inferiore a quello delle posizioni lavorative (1,23 posizioni lavorative per ogni unità di lavoro, secondo le stime Istat). Le posizioni lavorative complessive, depurate dei posti di lavoro su navi che svolgono servizi ausiliari e tenuto conto dei posti di lavoro a terra attribuibili alle compagnie di navigazione, si attestano sulle 42.700 unità.

Fig. 1.3 - Unità di lavoro dirette del cluster marittimo industriale, 2011-2013 (v.a.)



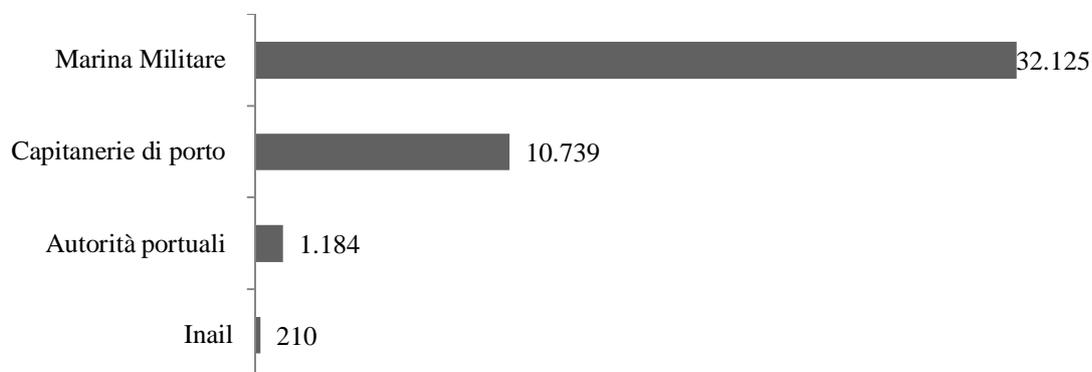
(*) Totalità delle imprese inserite nella categoria Ateco 301102 2007 "Cantieri navali"

(**) Imprese iscritte all'Albo speciale delle Imprese di costruzione navale

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Fincantieri, Ucina

Guardando invece al comparto istituzionale, predominante è la posizione della Marina Militare italiana (fig. 1.4). Con le sue 32.125 unità di lavoro dirette è, tra tutti i settori, secondo solo ai trasporti marittimi. Nonostante la fase di ridimensionamento occupazionale (si veda oltre paragrafo dedicato alla Marina Militare) tra i comparti istituzionali rimane quello di gran lunga più consistente. Al secondo posto il corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera (10.739) e al terzo le Autorità portuali (1.184). Infine, a completamento di un numero di addetti complessivo del comparto istituzionale che raggiunge le 44.258 unità, vanno conteggiati i 210 addetti Inail (che ad oggi ha totalmente incorporato i servizi dell'ormai ex-Ipsema) impegnati nel servizio relativo ai lavoratori del mare.

Fig. 1.4 – Unità di lavoro dirette del *cluster* marittimo istituzionale, 2013 (v.a.)



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assoportri, Capitanerie di porto, Inail, Marina Militare

In termini di contributo all'occupazione, si segnala che la branca dei trasporti marittimi si colloca al primo posto, assorbendo più di un quarto delle unità di lavoro del *cluster* (27,6%). Al secondo posto con un'incidenza del 22% circa si collocano la pesca e le attività di logistica portuale e di ausilio ai trasporti marittimi. Seguono la navalmeccanica nel suo complesso (17,3%) e la nautica da diporto (11,2%) (fig. 1.5).

E' interessante rilevare che, nonostante i fenomeni di parziale ridimensionamento e di riposizionamento indotti dalla crisi economica, il *cluster* marittimo nel suo complesso mantiene buone *performance* di competitività nel confronto con gli altri comparti portanti del Paese.

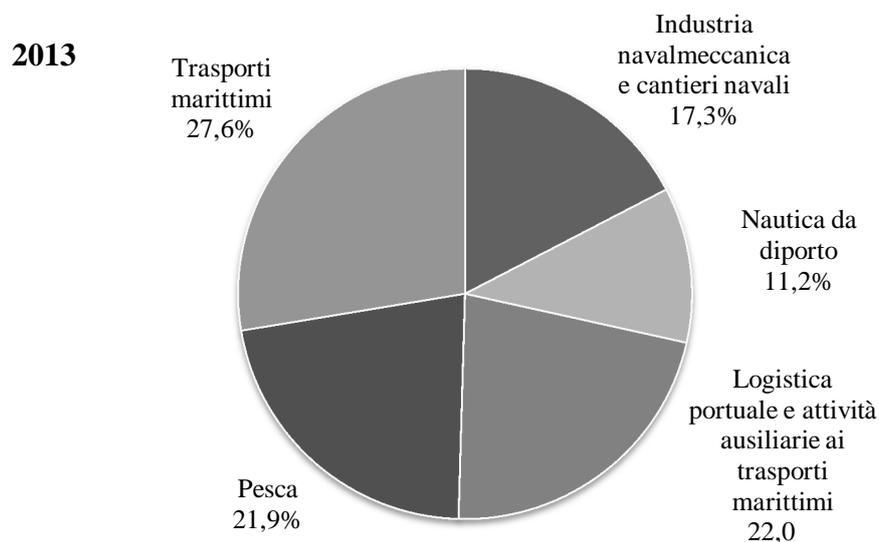
Una misura significativa del posizionamento competitivo assunto attualmente dal *cluster* marittimo nazionale può essere rappresentata dal valore aggiunto per unità di lavoro che, per le attività marittime industriali e terziarie, si attesta sui 68.300 euro annui (fig. 1.6).

Si tratta di un valore che - pur inferiore a quello di comparti ad alto valore aggiunto come l'intermediazione finanziaria o la ricerca e sviluppo, nonché degli ambiti *technology intensive* come l'informatica e l'estrazione di prodotti energetici - colloca il *cluster* marittimo in posizione più avanzata rispetto alle costruzioni, al commercio e ai principali comparti del *made in Italy*, tra cui l'alimentare stesso.

Differenze sostanziali in termini di produttività per addetto emergono tra le diverse componenti del *cluster*. Al primo posto si collocano le Autorità

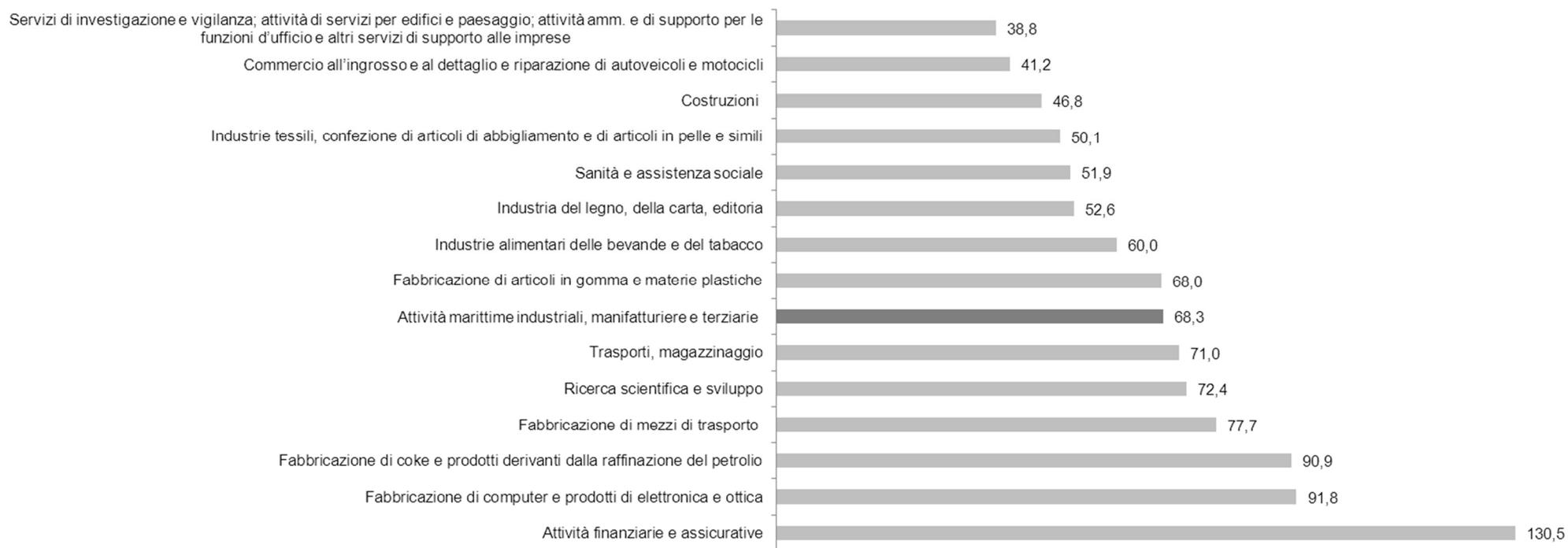
portuali che, a fronte di un numero di posizioni meramente esecutive sicuramente inferiore a quelle degli altri comparti, generano più di 233.000 euro per ciascun addetto (fig. 1.7). Seguono in questa classifica le attività di logistica portuale e le attività ausiliarie ai trasporti marittimi, con un valore di superiore ad 80.000 euro per addetto e i trasporti marittimi (78.500 euro per addetto circa). All'ultimo posto la pesca con 45.500 euro di valore aggiunto per ogni addetto.

Fig. 1.5 - Unità di lavoro dirette per compartimenti del cluster marittimo industriale, 2013 (val. %)



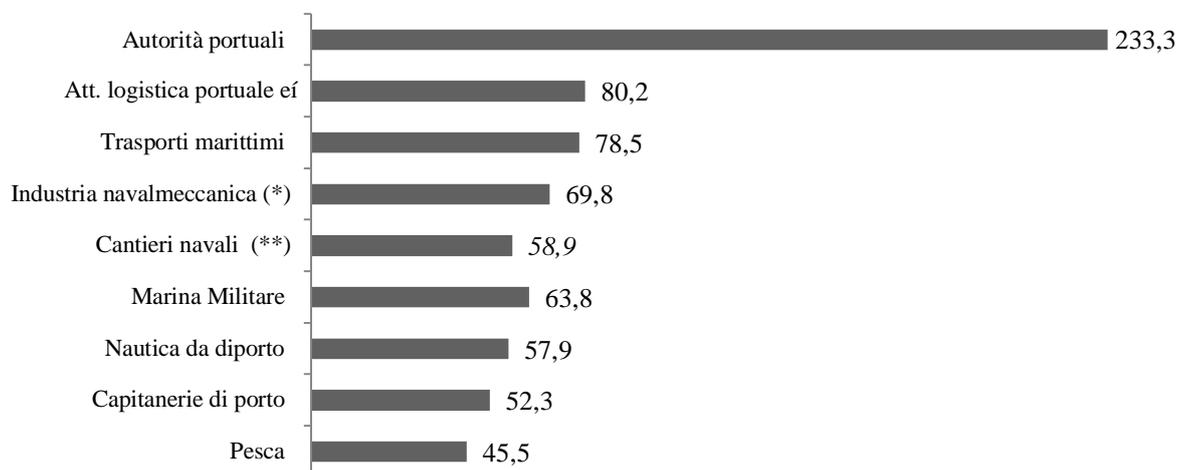
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Assoport, Capitanerie di porto, Fincantieri, Inail, Marina Militare, Ucina

Fig. 1.6 - Valore aggiunto per unità di lavoro diretto, 2013 (migliaia di euro correnti)



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Assoport, Capitanerie di porto, Fincantieri, Inail, Marina Militare, Ucina

Fig. 1.7 - Valore aggiunto per unità di lavoro diretta, 2013 (migliaia di euro correnti)



(*) Totalità delle imprese inserite nella categoria Ateco 301102 2007 "Cantieri navali"

(**) Imprese iscritte all'Albo speciale delle Imprese di costruzione navale

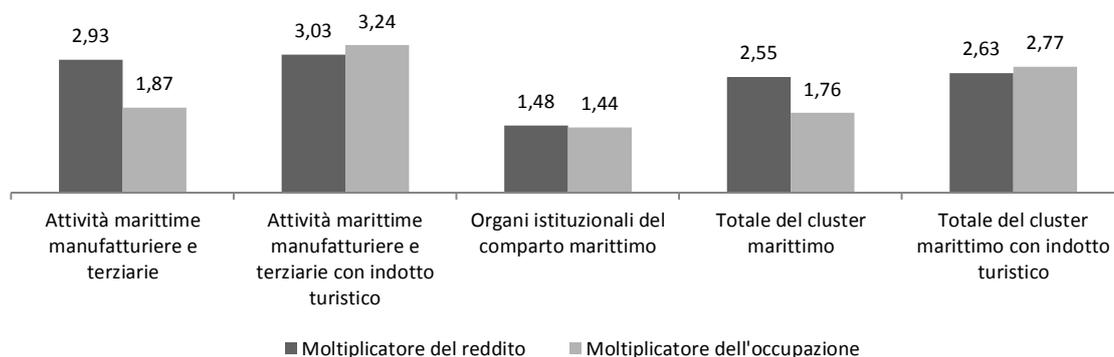
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Assoport, Capitanerie di porto, Fincantieri, Inail, Marina Militare, Ucina

E' noto che le attività di una determinata branca produttiva o istituzionale generano effetti moltiplicativi più o meno consistenti sulle altre. Le afferenti al *cluster* marittimo, per la loro intrinseca funzione di servizio e di scambio, hanno sempre assunto un aspetto rilevante a questo riguardo. I dati raccolti ed elaborati per la realizzazione di questo "V Rapporto sull'Economia del Mare" confermano questa evidenza e restituiscono per il 2013 moltiplicatori del reddito e dell'occupazione pari rispettivamente pari a 2,55 e a 1,76 (fig. 1.8). Nella sostanza questo significa che 100 euro spesi nell'ambito del *cluster* marittimo (ad es. per investimenti o approvvigionamenti), sono in grado di attivare 255 euro di reddito complessivo nel sistema economico nazionale. Alla stessa stregua, 100 nuove unità di lavoro operanti nel *cluster* marittimo, attivano 176 unità di lavoro nell'economia italiana. I moltiplicatori così calcolati, tra l'altro, prescindono dall'impatto indiretto del turismo crocieristico e della nautica da diporto. Qualora li si volesse considerare il moltiplicatore dell'indotto occupazionale crescerebbe fino ad un valore di 2,77, mentre quello del reddito salirebbe a 2,63.

I moltiplicatori risultano, inoltre, più elevati nell'ambito delle attività marittime industriali manifatturiere 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*.

Rispetto alle precedenti analisi condotte nei primi anni duemila, attualmente il moltiplicatore del reddito risulta aver avuto un incremento, anche se molto contenuto a causa dell'impatto della crisi economica su tutti i comparti economici nazionali e sui mercati esteri. Quello riguardante l'occupazione rimane invece sostanzialmente ancora sugli stessi livelli, dimostrando una tenuta del *cluster* anche in un momento congiunturale molto difficile. Un risultato che viene raggiunto anche grazie all'alto livello di integrazione del *cluster* con il resto dell'economia nazionale.

Fig. 1.8 - Moltiplicatori del reddito e dell'occupazione del *cluster* marittimo italiano, 2013



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Assoport, Capitanerie di porto, Fincantieri, Inail, Marina Militare, Ucina

In effetti l'integrazione, sia tra le diverse componenti del *cluster* che tra il *cluster* e il resto dell'economia, è la caratteristica peculiare di tutte le attività che hanno a che vedere con il mare.

Estremamente complesso è il reticolo di attività che viene generato a monte e a valle del *cluster* marittimo e che, non a caso, coinvolge quasi mezzo milione di lavoratori.

È possibile rappresentare graficamente la fitta interconnessione presente tra le branche al cui interno operano i soggetti del *cluster* marittimo e il resto delle branche dell'economia italiana. La figura 1.9 è costruita sulla base della tavola simmetrica, branca per branca, presente nel sistema delle risorse e degli impieghi. Le branche caratterizzate dalla presenza totale o parziale di componenti del *cluster* sono:

- Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti
- Trasporti marittimi e per vie d'acqua
- Fabbricazione navi e altri mezzi di trasporto
- Riparazione e installazione di macchine e apparecchiature
- Attività dei servizi delle agenzie di viaggio, dei *tour operator*
- Pesca e acquacoltura

Lo spessore delle linee è proporzionale al volume di scambi esistenti fra due branche mentre la grandezza dei nodi (branche) è proporzionale al valore della produzione all'interno della branca (diagonale principale). Come si vede, le branche economiche al cui interno si collocano le componenti del cluster marittimo, presidiano il centro del grafo con un impressionante reticolo di relazioni. Questo significa che i soggetti del *cluster* marittimo scambiano in diversa misura praticamente con tutte le branche del sistema economico italiano.

Una panoramica complessiva dei conti economici delle risorse e degli impieghi di tutte le componenti del *cluster* marittimo viene presentata nella tabella 1.6, sui cui dati si basano le principali figure e tabelle contenute in questo capitolo.

Tab. 1.6 - Risorse, impieghi e occupazione del cluster marittimo, 2013 (milioni di euro)

		Senza indotto	Con indotto
Conto economico delle risorse			
A=B+C	Produzione ai prezzi base	31.559	31.559
B	Valore aggiunto ai prezzi base	11.609	11.609
C	Costi intermedi	19.950	19.950
D	Importazioni CIF	2.746	2.746
E	Costi di distribuzione	1.792	1.792
	Indotto turistico		2.211
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato (*)	33.162	35.374
	Contributo al Pil	30.417	32.628
	Pil Italia	1.609.462	1.609.462
Rapporti caratteristici			
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto p.b.	1,72	1,72
I=B/A	Valore aggiunto p.b./produzione p.b.	0,37	0,37
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.p.b.)	0,63	0,63
K=D/G	Coefficiente di importazione	0,08	0,08
Segue tab. 2.25			
Misure di impatto			
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	0,92	0,92
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	2,49	2,51
N=E/A	Impatto a valle	0,06	0,13
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	2,55	2,63
Conto economico degli impieghi			
a	Consumi intermedi	9.704	9.704
b	Consumi finali	15.398	16.141
c	Investimenti fissi lordi	3.332	3.332
d	Variazione delle scorte	-28	-28
e	Esportazioni	6.224	6.224
f=b+c+d+e	Impieghi finali	24.926	25.669
g	Totale impieghi	34.630	35.374
h=e/g	Coefficiente di esportazione	0,18	0,18
Unità di lavoro			
a	Uladirette	169.965	169.965
b	Ulamonte	109.060	109.060
c	Ulavalle	19.388	192.255
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	298.413	471.280

(segue tab. 1.69)

MISURE DI IMPATTO			
e=b/a	Impatto a monte	0,64	0,64
f=c/a	Impatto a valle	0,11	1,13
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	1,76	2,77
RAPPORTI CARATTERISTICI			
Prod/Ula dir.	Produzione ai p.b. per addetto (migliaia di euro correnti)	185,68	185,68
VA/Ula dir.	Valore aggiunto ai p.b. per addetto (migliaia di euro correnti)	68,30	68,30

(*) Le risorse ai prezzi di mercato non corrispondono alla somma delle voci in quanto includono una voce residuale (F: "altro"), vedi nota metodologica.

(**) Nel calcolo dell'impatto a valle con indotto si è tenuto in considerazione anche la spesa derivante dal turismo crocieristico e diportistico.

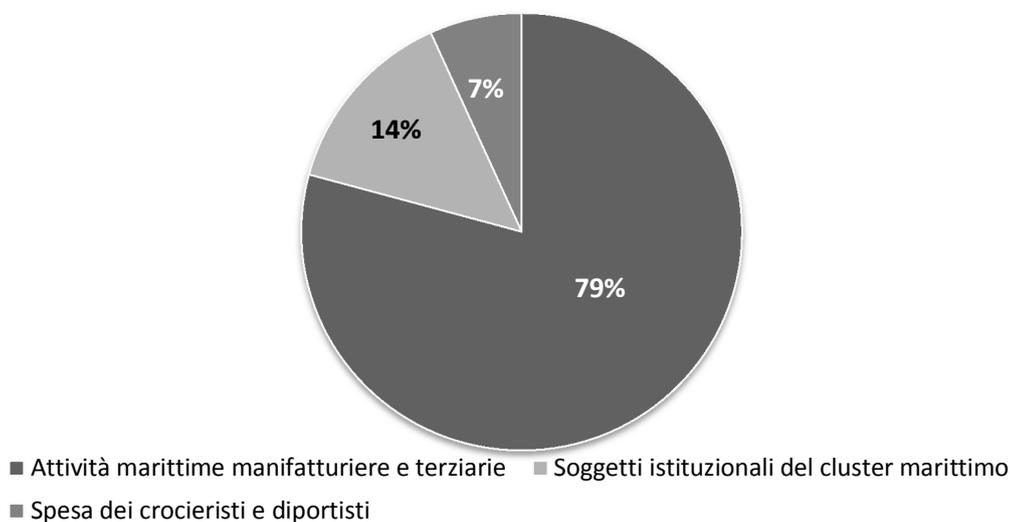
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Assoport, Clia, Capitanerie di porto, Fincantieri, Inail, Marina Militare, Ucina

2. STRUTTURA E COMPETITIVITÀ DEL CLUSTER MARITTIMO

2.1. Le performance settoriali

Dei 32,6 miliardi di euro generati dal sistema marittimo nazionale in termini di contributo al Pil, la parte maggioritaria (86%) riguarda le attività industriali manifatturiere e terziarie, ovvero la parte che opera seguendo prevalentemente una logica di mercato. Essa ha generato nel 2013 25,8 miliardi di euro in termini di attività caratteristiche (al netto delle importazioni) (fig. 2.1), cui è possibile aggiungere il valore della spesa dei turisti legati sia alla crocieristica che alla nautica da diporto (2,2 miliardi di euro), per un totale di poco più di 28 miliardi di euro.

Fig. 2.1 - Quota del contributo al Pil dei diversi soggetti del cluster marittimo italiano, 2013 (val. %)



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Assoport, Capitanerie di porto, Clia, Confitarma, Fincantieri, Inail, Marina Militare, Ucina

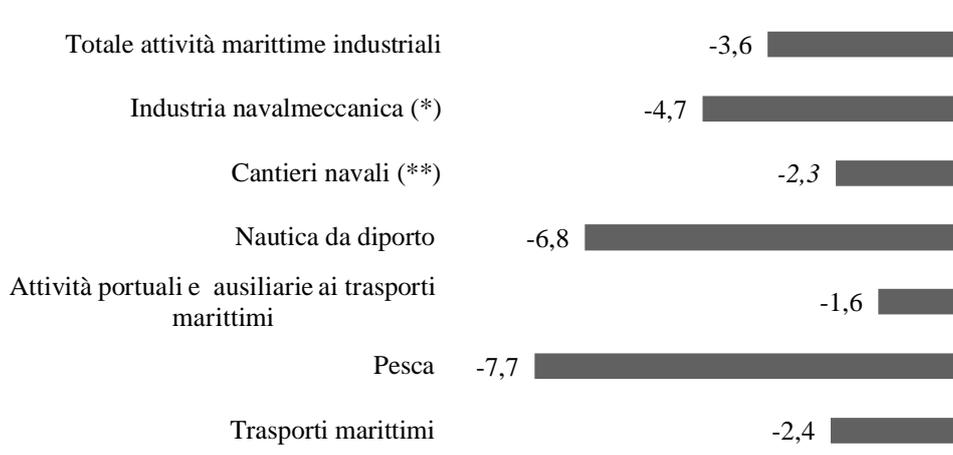
Alla componente istituzionale, ovvero alla Marina militare, alle Capitanerie di porto, alle Autorità portuali ed al sistema assicurativo dei marittimi (l'Ipsema, oggi completamente confluita all'interno dell'Inail), sono invece attribuibili 4,5 miliardi circa di euro. Si tratta di una componente che, esercitando funzioni di controllo, di sicurezza, di gestione delle infrastrutture portuali e di prestazione di altri servizi, contribuisce al corretto funzionamento del sistema dei flussi di merci e persone ed all'operatività complessiva del sistema marittimo nazionale, alimentando, inoltre, una domanda di unità navali e di tecnologia non trascurabile.

In questa prospettiva, la doppia anima del sistema marittimo, quella industriale produttrice di beni e di servizi venduti sul mercato e quella dei soggetti istituzionali, più che denotare un dualismo, sottolinea la persistenza di un sistema completo e ad elevata complessità interna, con forti elementi sinergici in grado di favorire la crescita.

Come è facile immaginare, la ridefinizione degli equilibri settoriali, generati dalla congiuntura di crisi, ha riguardato soprattutto la componente di mercato del *cluster* (attività industriali manifatturiere e terziarie legate al mare), rimanendo la parte istituzionale stabile, o comunque, con un rallentamento inferiore ai comparti di mercato.

Le stime disponibili segnalano, tra il 2011 ed il 2013, nelle attività marittime manifatturiere e terziarie una flessione generalizzata del valore della produzione del 3,6% (fig. 2.2), particolarmente evidente nel settore della nautica da diporto e della pesca. D'altra parte è noto il marcato ridimensionamento della domanda di imbarcazioni da diporto che, anche nel segmento di alta gamma, si è manifestato sin dalle prime battute della crisi economica generale. La pesca risente invece di una perdita di mercato legata alla crescita prepotente di nuovi *competitor* (soprattutto asiatici) oltre che della fluttuazione al rialzo del prezzo del carburante nell'intervallo considerato, una voce che incide considerevolmente sul processo produttivo di questo settore. L'industria navalmeccanica ha registrato una flessione del 4,7% nel triennio, dovuto principalmente al ridimensionamento dell'*orderbook* dei cantieri, causato dal crollo dei nuovi ordini sin dal 2008. Gli ordinativi hanno iniziato a risalire proprio dal 2013, ma gli effetti sulla produzione potranno essere apprezzati soltanto negli anni successivi.

Fig. 2.2 - Variazione % del valore della produzione, 2011-2013

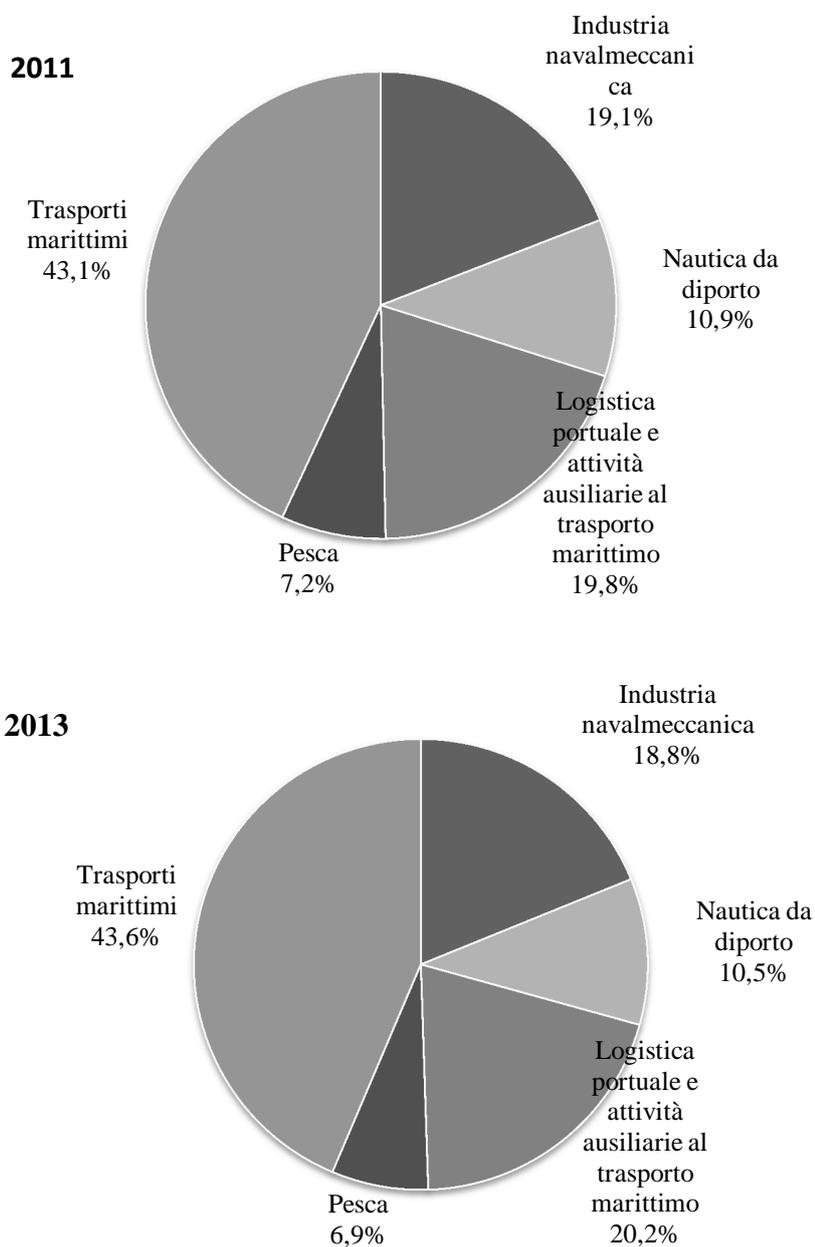


Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Assoport, Capitanerie di porto, Clia, Fincantieri, Inail, Marina Militare, Ucina

La composizione del *cluster*, tenuto conto del peso relativo ai valori di produzione, subisce una lieve variazione nel periodo in analisi (fig. 2.3). Rispetto al 2011 le branche dei servizi guadagnano terreno nel 2013 rispetto alle attività manifatturiere e alla pesca. Il trasporto marittimo passa da una quota pari al 43,1% del totale del *cluster* nel 2011 al 43,6%, le attività di logistica portuale e ausiliarie al trasporto marittimo guadagnano lo 0,4% nel triennio.

Nel complesso, le attività industriali e di servizio del cluster marittimo occupano uno spazio di rilievo nel panorama produttivo nazionale, inferiori per valore della produzione a settori rilevanti e pervasivi come l'agricoltura o il tessile, ma superiori ad ambiti consolidati come la farmaceutica o le assicurazioni (fig.2.4)

Fig. 2.3 - Valore della produzione per compartimenti del cluster marittimo industriale, 2011 e 2013



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Assoport, Capitanerie di porto, Fincantieri, Inail, Marina Militare, Ucina

Fig. 2.4. - Valore della produzione di alcuni settori produttivi, 2013 (milioni di euro correnti)



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Fincantieri, Ucina

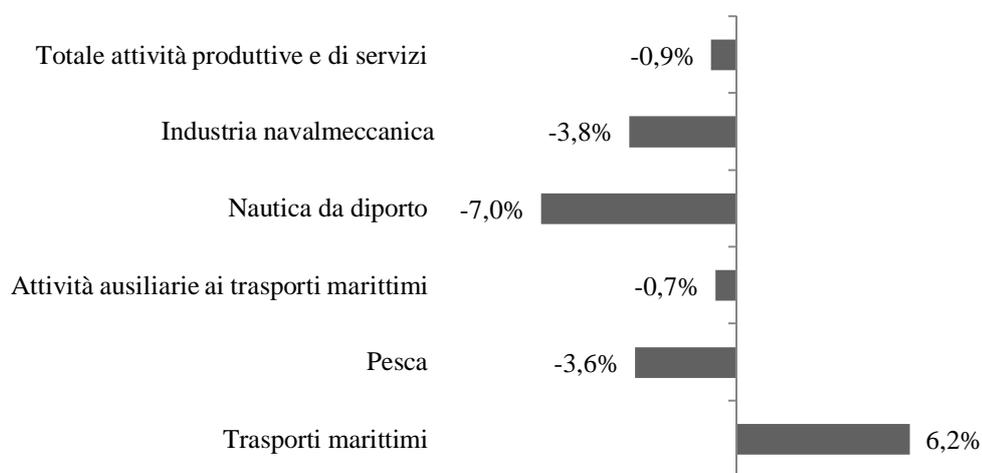
Dal punto di vista occupazionale il bilancio delle variazioni tra i dati riferiti al 2013 e quelli al 2011 è meno rilevante rispetto alla variazione del valore della produzione. Complessivamente il *cluster* industriale segna una modesta flessione delle unità di lavoro dirette pari allo 0,9% (fig. 2.5), comunque più elevata rispetto alla flessione registrata per l'intera economia nazionale (-0,03%). Il dato è conseguenza di andamenti divergenti tra i cinque comparti produttivi considerati. L'unico comparto che mostra una variazione positiva è quello dei trasporti marittimi dove le unità di lavoro impiegate direttamente passano dalle 32.700 unità del 2011 alle 34.725 unità nel 2013. Contrazione nei livelli occupazionali sono invece registrate per i rimanenti quattro settori. In linea con la media dell'intero *cluster* è la variazione registrata per le attività di logistica portuale e di ausilio al trasporto marittimo, probabilmente anche in relazione alle funzioni proprie di questo settore, molto connesse a quelle dei trasporti che fa registrare addirittura un bilancio positivo. Andamenti molto differenti hanno invece i due comparti manifatturieri: la nautica da diporto perde una quota di occupati diretti (-7%) quasi doppia rispetto al settore della navalmeccanica (-3,8%). Quest'ultima denota dunque una maggiore robustezza, come già

rilevato per la produzione, anche alla luce dell'elevata competitività internazionale data dalla presenza dei cantieri in senso stretto (ossia di imprese rilevate nell'apposito albo ministeriale). Il settore della pesca, infine, appare ancora in una fase di ridimensionamento (-3,6%) che riflette non solo gli effetti della crisi passata, ma anche alcune debolezze strutturali evidenti da più lungo tempo.

In sintesi e come sottolineato anche in precedenti rapporti, i trasporti marittimi organizzati dall'industria armatoriale italiana si presentano come la componente del *cluster* che meglio è riuscita a fronteggiare l'impatto dalla crisi economica, nonostante il ridimensionamento dei traffici nazionali.

Il ridimensionamento degli *orderbook* ha colpito maggiormente il settore della nautica da diporto, con un calo in termini di vendite sia in Italia che all'estero, come sottolinea l'Ucina.

Fig. 2.5 - Variazione % delle unità di lavoro dirette, 2011-2013

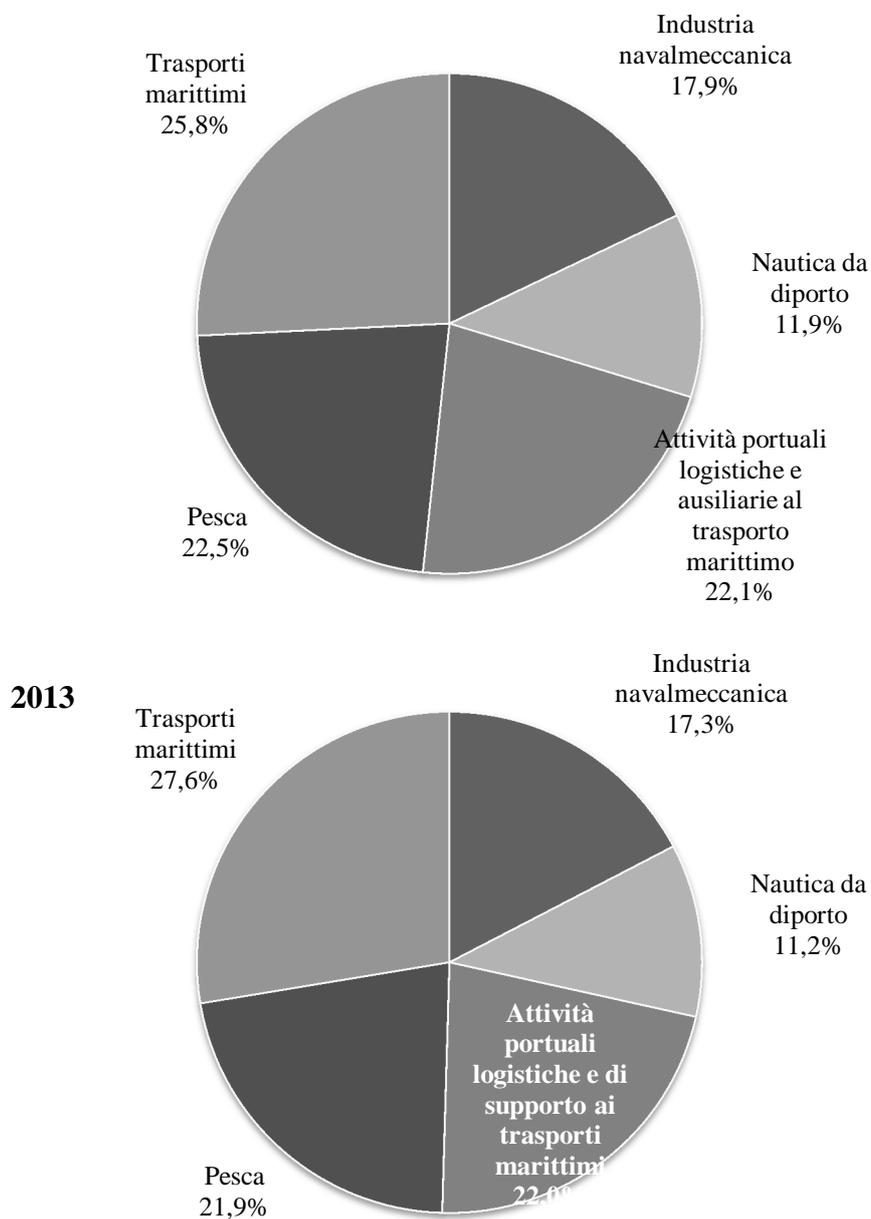


Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Assoport, Confitarma, Capitanerie di porto, Fincantieri, Inail, Marina Militare, Ucina

Rispetto alla rilevanza occupazionale dei diversi comparti nel *cluster* produttivo di beni e di servizi non vi sono evidenti differenze confrontando i dati del 2011 a quelli del 2013 (fig. 2.6).

I settori che impiegano più forza lavoro rimangono quelli che svolgono attività di servizio. Nel confronto temporale il primo comparto in ordine alla numerosità di occupati diretti, ossia i trasporti marittimi, fa registrare un considerevole aumento nella rilevanza all'interno del *cluster* passando da una quota del 25,8% al 27,6%. Al secondo posto e sostanzialmente stabile nel tempo l'altro comparto che offre attività di servizi, attività portuali logistiche e ausiliarie ai trasporti marittimi (22,0%). Una quota analoga per la pesca (21,9%) che tuttavia perde incidenza rispetto al 2011. La cantieristica vale il 17,3% del totale e la nautica da diporto l'11,2%.

Fig. 2.6 - Unità di lavoro dirette per compartimenti del cluster produttivo e di servizi, 2011 e 2013



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Assoport, Capitanerie di porto, Fincantieri, Inail, Marina Militare, Ucina

Guardando al “peso” dei diversi comparti del *cluster* si evidenzia il ruolo preponderante dei trasporti marittimi per quanto concerne la produzione di valore. Un ruolo che, in termini percentuali tende a crescere tra il 2011 e il 2013 e che determina andamento analogo nel comparto dei servizi ausiliari e della logistica portuale. Si contrae invece il contributo della navalmeccanica, della nautica da diporto e della pesca: i primi due comparti fortemente colpiti dalla crisi economica, il terzo alle prese con storiche debolezze strutturali e con la presenza di nuovi *competitor* asiatici.

Certamente il calo del valore della produzione in tutti i comparti segnala che gli effetti della crisi erano ancora in atto al 2013. I dati settoriali più recenti tuttavia, di cui si dà conto nel successivo capitolo 3 di questo Rapporto, inducono a ritenere che dal 2015 i dati macro-economici del *cluster* sono destinati a migliorare. In particolare, questo dovrebbe riguardare il settore della navigazione mercantile e dei trasporti marittimi (già in fase di miglioramento ma per ora limitatamente alle tonnellate movimentate più che al valore della produzione), la navalmeccanica (con la ripresa dell’industria cantieristica) ed anche la nautica da diporto.

Relativamente agli aspetti occupazionali, dove il rapporto tra i diversi componenti del *cluster* è sicuramente più equilibrato, l’andamento 2011-2013 riproduce, sia pure in modo meno accentuato, l’andamento del valore della produzione. Si segnala però che in questo caso il settore della navigazione mercantile presenta addirittura un saldo attivo nell’andamento delle unità di lavoro nell’intervallo considerato.

L’uscita della crisi determinerà sicuramente una stabilizzazione del quadro occupazionale attuale, mentre per il determinarsi di effetti di crescita, bisognerà attendere il consolidarsi della ripresa a partire dal 2016.

2.2. Le attività produttive del *cluster*: industria, manifattura e servizi

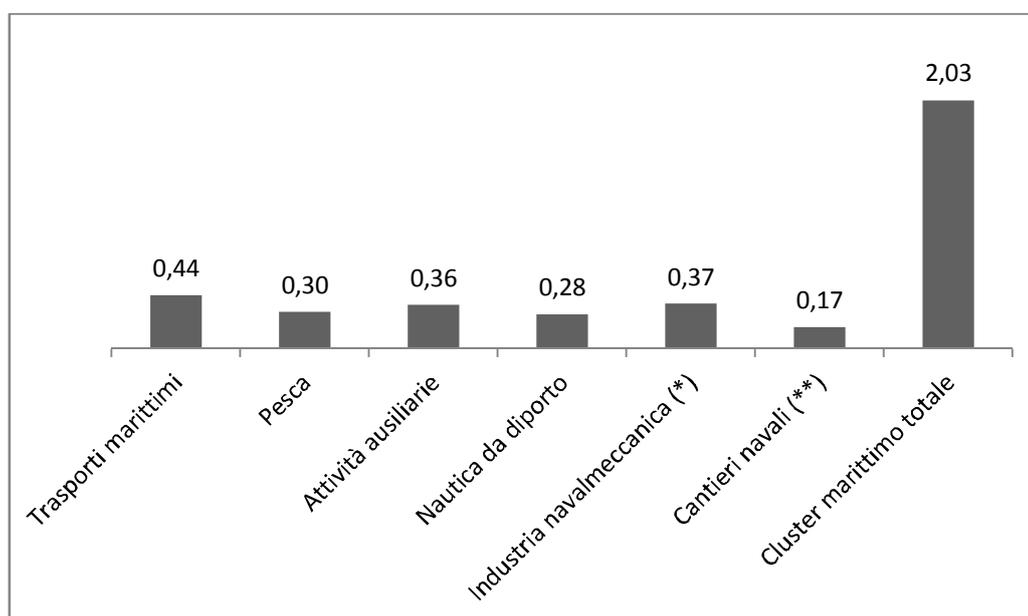
2.2.1. Il contributo al Pil e all’occupazione del Paese

Il peso economico assunto della componente di mercato del *cluster* marittimo resta ancora consistente, nonostante un ridimensionamento dovuto al lungo periodo di crisi. Il contributo al Pil, calcolato per il 2013 ammonta a circa 25,8 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 superano i 28 miliardi di euro, pari all' 1,7% del Pil nazionale.

In termini di contributo al Pil, il comparto dei trasporti marittimi si colloca, ancora una volta al primo posto, con 7,1 miliardi di euro, un dato che si discosta in modo rilevante da quello della produzione, a causa del peculiare impatto negativo (circa 5 miliardi) dei costi di distribuzione e delle imposte nette. Gli altri comparti del *cluster* si avvicinano comunque a questo valore. Nel dettaglio l'industria navalmeccanica, che include la cantieristica navale, fa registrare un contributo al Pil pari a 5,9 miliardi di euro, le attività marittime di logistica portuale e ausiliarie ai trasporti valgono 5,8 miliardi di euro, mentre la pesca e la nautica da diporto si attestano rispettivamente a 4,8 e a 4,5 miliardi di euro di contributo al Pil. Nella fig. 2.7 si riporta l'incidenza percentuale di ogni componente del *cluster* sul Pil nazionale.

Fig. 2.7 - Contributo al Pil delle attività marittime produttive e di servizi, 2013 (milioni di euro correnti)



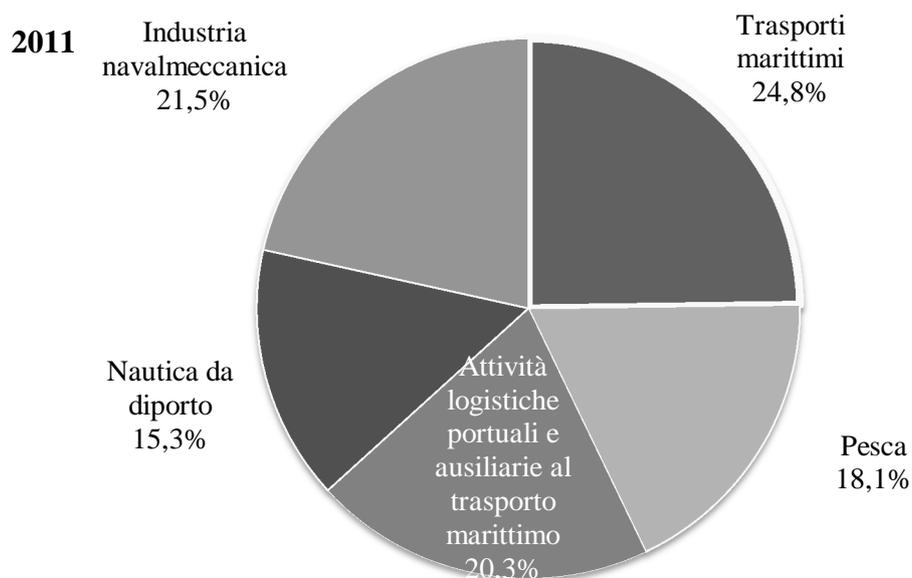
(*) Totalità delle imprese inserite nella categoria 301102 di Ateco 2007 "Cantieri navali"

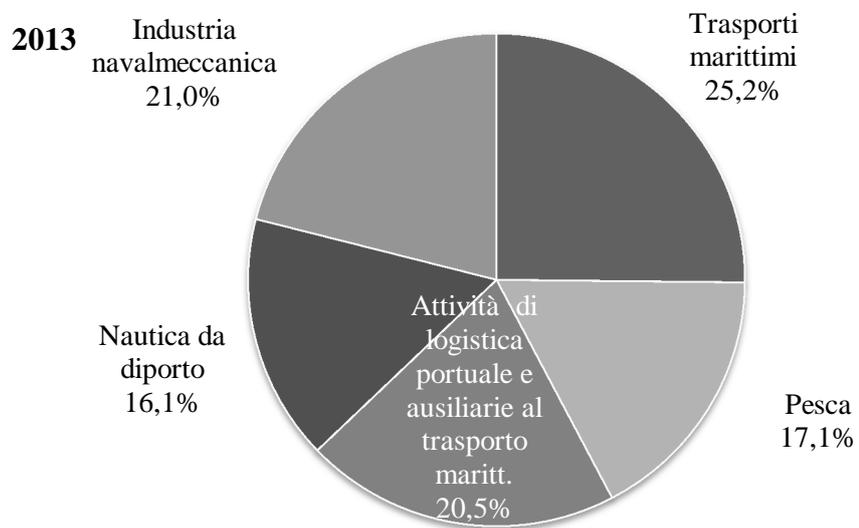
(**) Imprese iscritte all'Albo speciale delle Imprese di costruzione navale

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Clia, Fincantieri, Ucina

Il peso delle diverse componenti del *cluster* marittimo, quindi, si presenta sostanzialmente bilanciato. Leggermente indietro rimangono la pesca e la nautica da diporto. Quest'ultimo settore, indubbiamente ricco di potenzialità, dopo il pesante ridimensionamento legato alla crisi economica e al crollo della domanda interna, mantiene comunque nell'intervallo 2011-2013 il proprio peso percentuale in termini di contributo al Pil del cluster marittimo (fig. 2.8).

Fig. 2.8 - Distribuzione % del contributo al Pil dei comparti marittimi produttivi e di servizi, 2013





Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Clia, Fincantieri, Ucina

La capacità di generare occupazione è un secondo parametro rilevante per inquadrare nel complesso questa parte del *cluster* marittimo. La componente che presenta il più alto numero di unità di lavoro dirette è il trasporto marittimo (quasi 35.000 unità di lavoro), seguita dalle attività ausiliarie e di logistica portuale (27.611 unità), dalla pesca con 27.555 unità (si considera qui solo la pesca e la piscicoltura in mare o in laguna escludendo quella d'acqua dolce), dall'industria navalmecanica (con circa 21.800 unità). Chiude il settore della nautica da diporto, che impiega direttamente poco più di 14.000 unità di lavoro (tab.2.1).

Come si vedrà più avanti, il *cluster* pur essendo un sistema assai composito, ovvero formato da settori molto diversi l'uno dall'altro, presenta elevati livelli di integrazione interna ed esterna, generando pertanto effetti moltiplicativi, in primo luogo sui livelli occupazionali. Le unità di lavoro indirette (ovvero quelle a monte e a valle del processo produttivo) si stima ammontino a circa 108.000, che aggiunti agli occupati diretti, determinano il coinvolgimento complessivo di più di 234.000 unità. Tale valore aumenta considerevolmente se si considera l'occupazione generata dalle spese dei turisti dei viaggi in crociera e dalle spese dei diportisti. Includendo queste grandezze l'impatto lavorativo complessivo delle attività di produzione di beni e servizi del *cluster* supera le 400.000 unità.

Adottando la cautela di tenere in considerazione le duplicazioni nel conteggio delle unità di lavoro a monte e a valle tra settori, è possibile stimare un'occupazione totale che sfiora le 220.000 unità e che arriva a superare le 392.000 unità includendo gli effetti dell'indotto turistico.

Al netto dell'effetto turismo, il comparto che genera maggiore occupazione, diretta e indiretta, sono i trasporti marittimi. Seguono poi la pesca, le attività portuali ausiliarie ai trasporti marittimi e di logistica, la cantieristica navale e la nautica da diporto.

È bene sottolineare che gli occupati diretti rappresentano poco più dello 0,5% degli occupati totali in Italia, mentre se si considerano anche le unità di lavoro a monte e a valle e l'indotto turistico, l'incidenza sul totale dell'occupazione è dell'1,7%.

Tab. 2.1 - Unità di lavoro delle attività marittime industriali, 2013 (v.a.)

	Unità di lavoro dirette	Unità di lavoro a monte e a valle	Totale unità di lavoro
Trasporti marittimi	34.725	24.914	59.639
Trasporti marittimi (inclusa la spesa dei turisti in crociera)	34.725	127.781	162.506
Pesca	27.555	28.208	55.762
Attività ausiliarie	27.611	20.070	47.680
Nautica da diporto	14.017	12.919	26.936
Nautica da diporto (inclusa la spesa dei diportisti)	14.017	82.919	96.936
Industria navalmeccanica	21.799	22.769	44.568
<i>Cantieri navali</i>	<i>9.945</i>	<i>24.477</i>	<i>34.422</i>
Totale attività produttive e di servizi (senza spesa dei crocieristi e dei diportisti)	125.707	108.879	234.586
Totale attività produttive e di servizi (inclusa la spesa dei crocieristi e dei diportisti)	125.707	281.746	407.453
<i>Totale al netto delle duplicazioni tra settori (senza la spesa dei crocieristi e dei diportisti)</i>		<i>94.010</i>	<i>219.717</i>
<i>Totale al netto delle duplicazioni tra settori (inclusa la spesa dei crocieristi e dei diportisti)</i>		<i>266.877</i>	<i>392.584</i>

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Assoport, Capitanerie di porto, Clia, Fincantieri, Inail, Marina Militare, Ucina

In sintesi, l'analisi dei dati evidenzia a sufficienza che la crisi economica, esercitando i suoi effetti più pesanti tra 2009 e il 2013, ha interrotto la curva di crescita occupazionale del *cluster* che si era innescata nella prima metà degli anni 2000. Una crescita guidata sicuramente dall'aumento costante dei traffici marittimi, dall'adeguamento del nostro armamento, e dal buon posizionamento della nautica da diporto in un mercato internazionale che ha premiato la qualità e l'eccellenza.

I dati assoluti sull'occupazione al 2011 e al 2013 sono oggi migliori rispetto a quelli rilevati nel 2004, ma peggiori nel confronto con quelli relativi al 2009. Ad oggi non è dato sapere se e quando l'uscita dalla crisi riporterà l'occupazione del *cluster* marittimo su valori in assoluto mai raggiunti. Dipenderà fondamentalmente dalla capacità competitiva della nostra industria marittima nelle sue diverse espressioni. Quello che però vale oggi la pena di sottolineare è la persistente capacità del *cluster* di determinare

significativi impatti occupazionali in altri settori dell'economia. Una capacità che è rimasta in essere nonostante il ridimensionamento delle unità di lavoro dirette. Anche per questo è opportuno ribadire il “valore” occupazionale delle professioni del mare. Un valore da conservare e valorizzare che non smette di “riverberare” i suoi effetti positivi sull'occupazione di altri settori produttivi dell'economia italiana.

2.2.2. Efficienza, produttività e capacità competitiva: una valutazione delle *performance* settoriali

I dati fin qui analizzati consentono di restituire una caratterizzazione generale del *cluster* marittimo e del suo contributo all'economia italiana. E' però opportuno andare più nel dettaglio dei singoli settori che compongono il *cluster*. La *performance* di ciascun comparto è stata analizzata in termini di capacità di generare valore ed efficienza minimizzando i costi, ottimizzando la struttura organizzativa e migliorando il posizionamento sui mercati di riferimento.

Gli indicatori a cui si può ricorrere per questo tipo di analisi, sono diversi e riguardano, ad esempio:

- il valore della produzione e il suo rapporto con il lavoro necessario alla sua realizzazione;
- 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);
- alcuni 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.

In Europa, negli ultimi vent'anni (incorporando dunque gli anni della crisi), la produttività del lavoro è cresciuta quasi ovunque in misura superiore a quella del Pil. In Italia si è registrato invece un andamento opposto. Questo ha fatto sì che un tradizionale elemento di forza della nostra economia, ossia la capacità di generare ricchezza attraverso il lavoro, sia stato progressivamente ridimensionato ad un valore medio europeo. Oggi è evidente che la produttività del lavoro non dipende solo “dal lavoro” ma dal posizionamento delle aziende nel mercato, dalle competenze presenti (manageriali e non), dalla progressione e tempestività degli investimenti, dalla qualità incorporata nei beni prodotti o nei servizi erogati, dal

monitoraggio e miglioramento dell'ambiente organizzativo, dal sistema motivazionale (e non solo premiale). Proprio per questa ragione, le buone *performance* del *cluster* marittimo italiano in termini di rapporto tra valore della produzione e unità di lavoro segnalano ampi spazi per un recupero di competitività.

E' il trasporto marittimo il settore del *cluster* che, rispetto alla produttività del lavoro, si colloca al primo posto in graduatoria (339.000 euro/addetto).

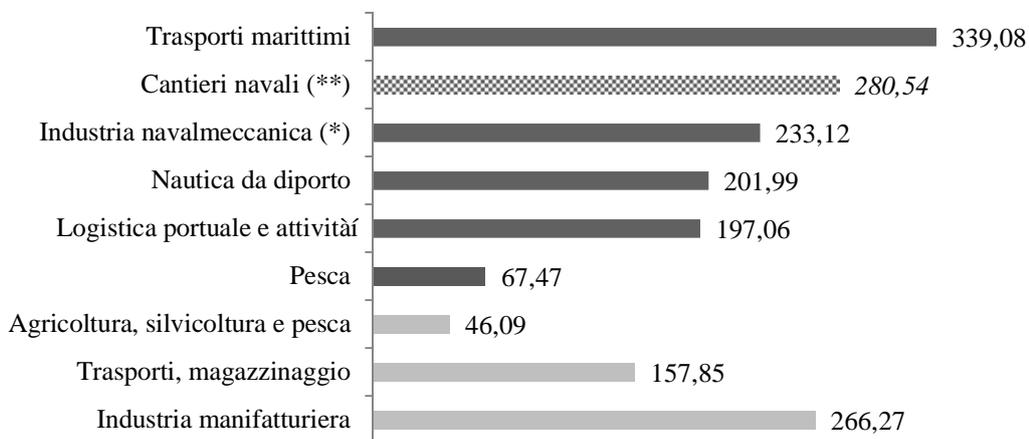
Seguono, a distanza, gli altri segmenti del *cluster* industriale. Nello specifico la cantieristica (280.000 euro/addetto), la navalmeccanica nel suo insieme (233.000 euro/addetto), la nautica da diporto e i servizi ausiliari e di logistica portuale con valori di produzione per addetto simili (circa 200.000 euro/addetto). Il valore più basso è attribuibile alla pesca (67.000 euro/addetto). Il confronto con altri comparti dell'economia italiana segnala nel complesso un buon posizionamento di tutti i componenti del *cluster* e in particolare per i due comparti terziari: il dato relativo all'industria armatoriale che produce servizi di trasporto marittimo è doppio rispetto a quello relativo all'ambito produttivo generale trasporti e magazzinaggio. Anche la logistica portuale si colloca più in alto. La cantieristica navale ha un coefficiente superiore a quello del comparto manifatturiero, sia pur di poco. Ciò non sorprende, se si considera che il prodotto principale dei cantieri navali italiani è costituito da grandi unità tecnologicamente avanzate dal valore elevato.

La stessa pesca ha valori di produzione per addetto superiori a quelli dell'agricoltura (fig. 2.9).

Per quanto concerne la capacità di presidiare i mercati esteri, il settore della nautica da diporto è sicuramente la componente del *cluster* più performante.

Le esportazioni per addetto (111.000 euro/addetto, circa) confermano l'apprezzamento internazionale della produzione nautica italiana (fig. 2.10). Su valori simili si attesta anche il settore dei trasporti marittimi, confermando la buona *performance* generale del comparto e la sua forte proiezione internazionale.

Fig. 2.9 - Valore della produzione per unità di lavoro, 2013 (migliaia di euro correnti)

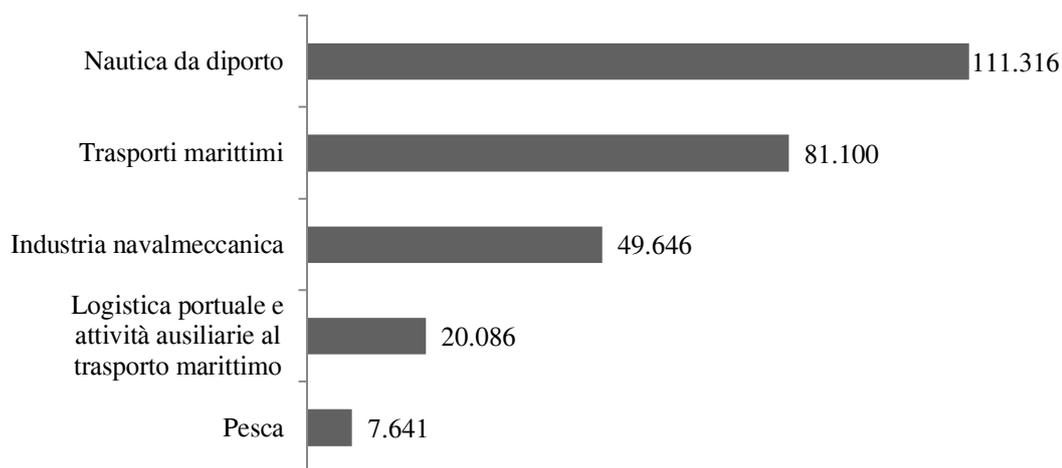


(*) Totalità delle imprese inserite nella categoria 301102 di Ateco 2007 "Cantieri navali"

(**) Imprese iscritte all'Albo speciale delle Imprese di costruzione navale

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Fincantieri, Ucina

Fig. 2.10 - Esportazioni per unità di lavoro, 2013 (migliaia di euro correnti)

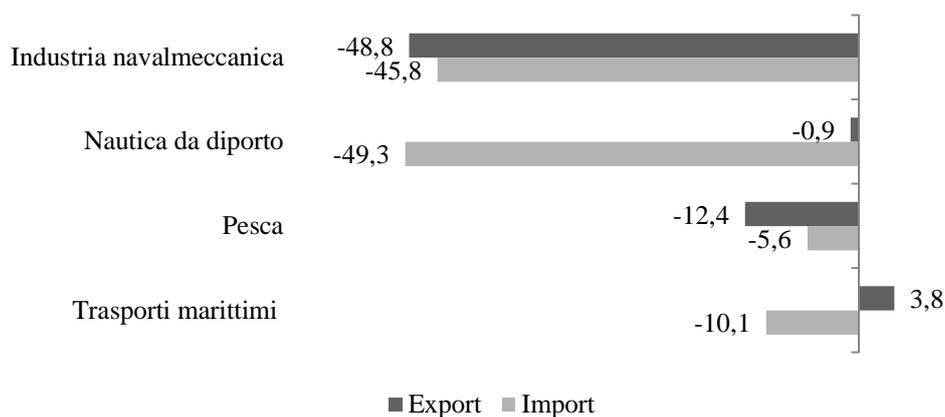


Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Fincantieri, Ucina

Il comparto della navalmeccanica si ferma a valori prossimi ai 50.000 euro di esportazioni per addetto confermando il 2013 come anno di difficoltà per il settore nel suo complesso. Ancora più limitato è il rapporto esportazioni/addetti per le attività di logistica portuale e di ausilio al trasporto marittimo, come era lecito aspettarsi trattandosi di un comparto con un prevalente ruolo di servizio. All'ultimo posto la pesca, che serve sostanzialmente il mercato interno.

Guardando all'andamento delle esportazioni e delle importazioni nel periodo di riferimento (2011-2013) si evidenzia un netto calo per quasi tutti i settori appartenenti al *cluster* marittimo (fig. 2.11). L'unico dato positivo è quello fatto registrare dalle branche dei trasporti marittimi e delle attività di logistica portuale, che vedono aumentare le esportazioni nel triennio considerato del 3,8%. Anche per quanto riguarda la nautica da diporto è possibile parlare di una sostanziale tenuta del settore, che in una situazione congiunturale come minimo complessa perde meno di un punto percentuale di *export* nel triennio. L'apprezzamento dei mercati esteri per il prodotto nautico italiano risulta chiaro, se si comparano i dati dell'*export* con quelli del mercato interno segnato da una profonda crisi.

Fig. 2.11 - Variazione % delle importazioni e delle esportazioni delle attività marittime industriali, 2011-2013



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Fincantieri, Ucina

La *performance* negativa della navalmeccanica è dovuta ad una progressiva diminuzione del *portfolio* ordini dei cantieri navali italiani causata dal crollo dei nuovi ordinativi negli anni subito precedenti il 2013. I segnali provenienti proprio dal numero dei nuovi ordini nel 2014 e nel primo semestre del 2015 delineano tuttavia una netta ripresa del comparto in atto in questo momento.

Anche se la proiezione sui mercati esteri del *cluster* marittimo presenta molte sfaccettature, nel complesso il giudizio è positivo: bisogna infatti considerare che l'*export* nel suo complesso pesa per quasi l'1,5% delle esportazioni nazionali. Inoltre, occorre ricordare che i comparti a maggiore vocazione internazionale, ovvero la produzione dei servizi di trasporto marittimo e tutta la parte manifatturiera dei cantieri e delle produzioni della nautica, rivelano una capacità esportativa ancora consistente, ridimensionata solo nel recente periodo, ovvero a partire dal 2008, con il prospettarsi della crisi che ha colpito tutti i paesi industrializzati. Come già detto per la cantieristica navale, ci sono segnali positivi che indicano una ripresa già in atto per tutto il *cluster* marittimo.

Un ultimo sguardo alle *performance* dei cinque comparti di mercato del *cluster* marittimo può essere desunto dall'esame di alcuni rapporti caratteristici, ovvero dai rapporti tra i dati economici e finanziari di ciascun comparto, tratti dalle Tavole *input-output* e dai dati di contabilità nazionale dell'Istat.

Se si effettua un confronto tra il 2011 e il 2013 (tab. 2.2) si osserva che:

- il *rapporto tra costi intermedi e valore aggiunto* aumenta nelle branche dei trasporti marittimi, della navalmeccanica e della nautica da diporto, mentre diminuisce nella branca della logistica portuale e in quella della pesca; l'incremento di tale indicatore sta a significare che si intensifica lo scambio di ciascun comparto con i settori industriali e di servizio che si collocano a monte dei processi produttivi;
- il *rapporto tra valore aggiunto e produzione* è leggermente diminuito per i trasporti marittimi, ciò a significare non solo la riduzione del grado di autonomia di questo comparto rispetto a quelli a monte, ma anche un leggero miglioramento di efficienza, nel periodo considerato, determinato da un rallentamento del costo dei fattori e dei costi intermedi rispetto al valore della produzione; questo rapporto per le altre branche rimane invariato o aumenta di poco;

- il *coefficiente di esportazione* segnala il miglioramento della *performance* dei comparti di nautica da diporto e dei trasporti marittimi. Per contro, si rileva una lieve flessione, già ricordata, nella navalmeccanica, dovuta al rallentamento dei nuovi ordini di navi nel periodo considerato, e una sostanziale stabilità per i settori delle attività di logistica portuale e della pesca;
- il *coefficiente di importazione*, viceversa si rivela in leggera flessione nel caso delle attività precipuamente manifatturiere, quali quelle della nautica da diporto e della navalmeccanica, ambiti nei quali, nella fase di crisi recente, la chiusura agli scambi con l'estero, seppure temporanea, è stata più evidente. Per branche deputate alla produzione di servizi quali i trasporti e le attività logistiche e ausiliarie, il coefficiente di importazione rimane simile nel triennio, mentre aumenta per il settore della pesca.

Tab. 2.2 - Rapporti caratteristici dei comparti marittimi industriali

	Trasporti marittimi	Logistica portuale e attività di ausilio al trasporto marittimo	Industria navalmeccanica	Nautica da diporto	Pesca
Anno 2013					
Costi intermedi/valore aggiunto	3,32	1,46	2,34	2,49	0,48
Valore aggiunto/produzione	0,23	0,41	0,30	0,29	0,67
Coefficiente di importazione (Import/risorse ai prezzi di mercato)	0,02	0,06	0,10	0,17	0,17
Coefficiente di esportazione (Export/totale impieghi)	0,44	0,09	0,16	0,42	0,04
Variazione 2011-2013					
Costi intermedi/valore aggiunto	+	-	+	+	-
Valore aggiunto/produzione	-	+	=	=	+
Coefficiente di importazione (Import/risorse ai prezzi di mercato)	=	=	-	-	+
Coefficiente di esportazione (Export/totale impieghi)	+	=	-	+	=

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Fincantieri, Ucina

I dati sopra riportati rivelano alcuni elementi particolarmente interessanti per ciò che concerne la capacità competitiva del *cluster* e gli equilibri tra le sue diverse componenti.

Il maggiore grado di apertura ai mercati esteri riguarda il comparto manifatturiero della nautica da diporto e quello terziario dei trasporti. Vista la ripresa dei traffici marittimi a livello mondiale, non solo in volume come nel 2010, ma in valore, e la fase di ripresa della domanda di grandi navi da crociera alla cantieristica italiana, l'andamento generale sembra evidenziare un rafforzamento delle posizioni del *cluster* marittimo nell'economia generale.

2.2.3. I moltiplicatori del reddito e dell'occupazione

Continuano ad essere rilevanti gli impatti sulla crescita economica ed occupazionale del Paese delle attività marittime industriali manifatturiere e terziarie.

Il livello di integrazione a monte, ovvero con altre branche produttrici, risulta essere molto alto, ponendo tutto il *cluster* marittimo in una posizione privilegiata nella fitta rete di relazioni fra i settori economici. Meno evidenti e dinamici risultano invece gli effetti di integrazione a valle, ovvero nella parte distributiva, ma ciò solo per il fatto che gran parte degli operatori qui considerati (i trasporti marittimi, e le attività di logistica portuale) sono essi stessi attori del processo a valle, ovvero operatori della distribuzione.

Il cambiamento avvenuto nel triennio 2011-2013 ha visto una leggera ripresa segnalata dal miglioramento dei moltiplicatori del reddito (con e senza indotto turistico) e un seppur minimo rafforzamento di quello dell'occupazione, anche se dovuto quasi esclusivamente all'impatto dell'indotto turistico croceristico e diportistico, in ripresa nel periodo considerato.

Questa parte del *cluster*, dunque, registra attualmente:

- un *moltiplicatore del reddito pari a 2,93*; 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 quasi 300 euro di spesa in tutto il sistema economico. Il moltiplicatore sale al 3,03 includendo la spesa dei croceristi e diportisti;
- un *moltiplicatore dell'occupazione, pari a 1,87*, il che significa che 100 nuovi occupati nel sistema marittimo qui considerato, generano in media

187 nuovi occupati nel sistema economico generale. Il moltiplicatore sale al 3,24 includendo la spesa dei croceristi e diportisti).

Al netto degli effetti di crescita indotti dalla spesa del turismo (crociere e nautica da diporto), il moltiplicatore del reddito più elevato è registrato dalla cantieristica navale (4,53), seguiti dai trasporti, la nautica, la pesca e logistica portuale e ausiliaria ai trasporti marittimi (fig. 2.12).

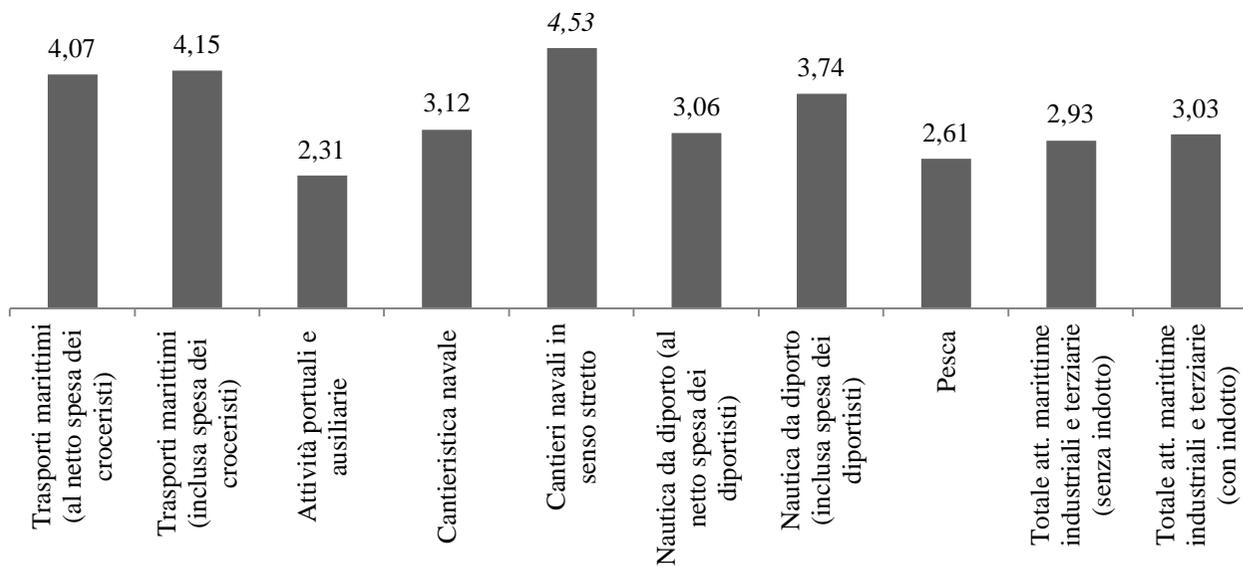
Il moltiplicatore occupazionale schizza verso l'alto per i comparti della nautica da diporto e del trasporto marittimo qualora si consideri l'impatto della spesa dei croceristi e dei diportisti (rispettivamente 6,92 e 4,68). Se invece si prescinde da questi effetti, al primo posto nell'induzione di effetti occupazionali spicca la cantieristica navale (3,46) mentre tutti gli altri comparti si attestano intorno ai 200 occupati ogni 100 nuovi posti di lavoro. (fig. 2.13).

I dati fin qui presentati evidenziano a sufficienza sia il buon livello di incardinamento del *cluster* marittimo nel sistema economico nazionale, sia la sua capacità di caratterizzarsi come elemento di propulsione e di sostegno alla crescita complessiva.

L'effetto moltiplicativo sull'occupazione, sia pur rilevante (circa due addetti nel sistema produttivo a seguito di un incremento di un addetto nel *cluster*) è sicuramente meno consistente di quello sul reddito, ma questo è riconducibile alla consolidata tendenza verso una *jobless growth* che, nell'economia italiana, non ha risparmiato neppure i settori più produttivi e vitali.

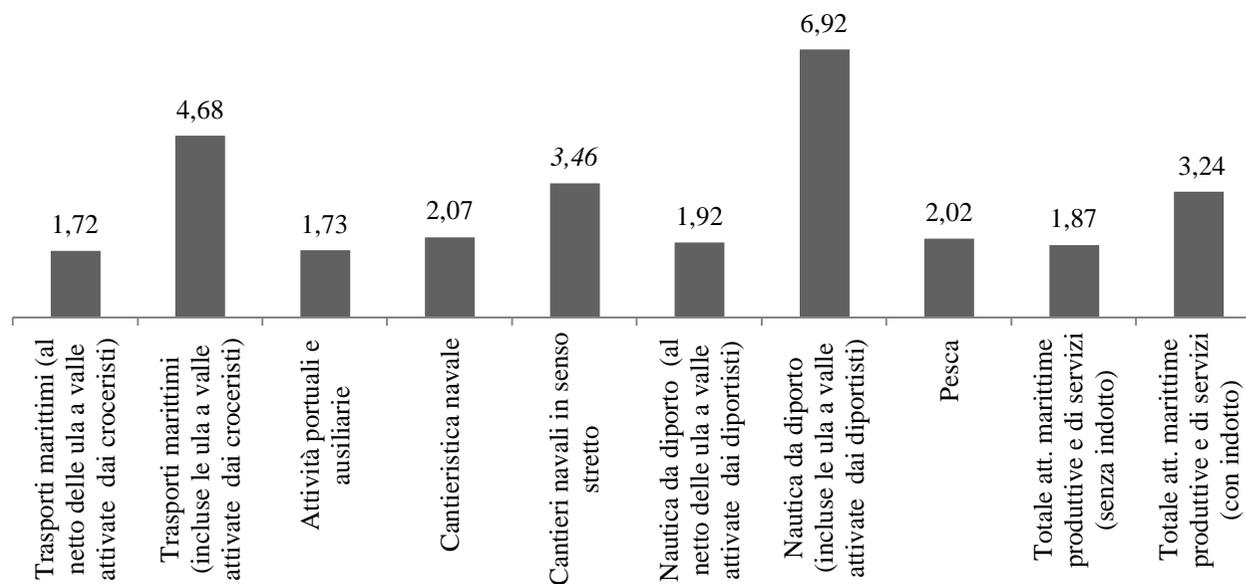
Colpiscono in positivo i moltiplicatori dei comparti manifatturieri, in particolare della cantieristica navale, che si dimostrano settori molto vitali, in grado di ripartire rapidamente dopo la stasi degli ordinativi. La loro capacità di traino su altri ambiti produttivi dovrebbe forse essere maggiormente considerata dalle *policy* orientate a contrastare il declino produttivo dell'intero sistema industriale italiano.

Fig. 2.12 - Moltiplicatori del reddito delle attività marittime industriali e di servizio



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Clia, Fincantieri, Ucina

Fig. 2.13 - Moltiplicatori dell'occupazione delle attività marittime industriali e di servizio



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Clia, Fincantieri, Ucina

2.2.4. Principali fornitori e acquirenti del cluster produttivo e di servizi

A complemento di questo *excursus* sui conti economici dei diversi comparti produttivi si dà conto, nelle tabelle 2.3 e 2.4, delle prime trenta branche fornitrici ed acquirenti del *cluster*. I dati vengono presentati in valore assoluto e in termini di incidenza percentuale. Si nota, in particolare, il peso preponderante delle forniture di carburante e delle vendite di servizi di trasporto e commercio all'ingrosso.

Tab. 2.3 - Principali branche fornitrici del cluster industriale, 2011 (milioni di euro e val %)

	v.a.	val. %
Fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio	3614	18,8
Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	1785	9,3
Attività di noleggio e leasing	1092	5,7
Fabbricazione di prodotti in metallo, esclusi macchinari e attrezzature	1092	5,7
Commercio all'ingrosso, escluso quello di autoveicoli e di motocicli	1067	5,6
Fabbricazione di altri mezzi di trasporto	980	5,1
Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	977	5,1
Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	653	3,4
Servizi di investigazione e vigilanza; attività di servizi per edifici e per paesaggio; attività amministrative e di supporto per le funzioni d'ufficio e altri servizi di supporto alle imprese	462	2,4
Attività legali e contabilità; attività di sedi centrali; consulenza gestionale	445	2,3
Attività ausiliarie dei servizi finanziari e delle attività assicurative	444	2,3
Attività metallurgiche	436	2,3
Fabbricazione di macchinari e apparecchiature n.c.a.	374	1,9
Attività immobiliari	363	1,9
Attività dei servizi delle agenzie di viaggio, dei tour operator e servizi di prenotazione e attività correlate	338	1,8
Prestazione di servizi finanziari (ad esclusione di assicurazioni e fondi pensione)	337	1,8
Fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e ottica	330	1,7
Attività degli studi di architettura e d'ingegneria; collaudi e analisi tecniche	318	1,7
Fabbricazione di prodotti chimici	260	1,4
Telecomunicazioni	249	1,3

(segue tab. 2.3.)

Fabbricazione di mobili; altre industrie manifatturiere	237	1,2
Fabbricazione di apparecchiature elettriche	229	1,2
Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	226	1,2
Servizi di alloggio; attività di servizi di ristorazione	215	1,1
Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	205	1,1
Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	174	0,9
Gestione delle reti fognarie; attività di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti; recupero dei materiali; attività di risanamento e altri servizi di gestione dei rifiuti	162	0,8
Programmazione, consulenza informatica e attività connesse; attività dei servizi d'informazione	150	0,8
Industrie tessili, confezione di articoli di abbigliamento e di articoli in pelle e simili	143	0,7
Riparazione e installazione di macchine e apparecchiature	138	0,7
<i>Totale prime trenta branche</i>	<i>17495</i>	<i>91,1</i>
<i>Altre branche</i>	<i>1708</i>	<i>8,9</i>
Totale	19.203	100

Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat

Tab. 2.4 - Principali branche acquirenti del cluster marittimo industriale, 2011 (val %)

	val. %
Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	13,8
Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	12,8
Commercio all'ingrosso, escluso quello di autoveicoli e di motocicli	10,0
Fabbricazione di altri mezzi di trasporto	8,7
Servizi di alloggio; attività di servizi di ristorazione	5,0
Costruzioni	4,3
Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	3,6
Trasporto aereo	3,5
Telecomunicazioni	2,6
Commercio al dettaglio, escluso quello di autoveicoli e di motocicli	2,5
Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	2,5
Riparazione e installazione di macchine e apparecchiature	2,2
Attività dei servizi delle agenzie di viaggio, dei tour operator e servizi di prenotazione e attività correlate	2,0
Trasporti marittimi e per vie d'acqua	1,9
Fabbricazione di macchinari e apparecchiature n.c.a.	1,8
Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	1,8
Commercio all'ingrosso e al dettaglio e riparazione di autoveicoli e motocicli	1,5
Servizi di investigazione e vigilanza; attività di servizi per edifici e per paesaggio; attività amministrative e di supporto per le funzioni d'ufficio e altri servizi di supporto alle imprese	1,3
Fabbricazione di prodotti in metallo, esclusi macchinari e attrezzature	1,3
Industrie tessili, confezione di articoli di abbigliamento e di articoli in pelle e simili	1,2
Attività legali e contabilità; attività di sedi centrali; consulenza gestionale	1,1
Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale obbligatoria	1,0
Attività metallurgiche	1,0
Attività di noleggio e leasing	0,9
Fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio	0,8
Fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	0,8
Fabbricazione di prodotti chimici	0,7
Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	0,7
Fabbricazione di mobili; altre industrie manifatturiere	0,6
Fabbricazione di apparecchiature elettriche	0,5
<i>Totale prime trenta branche</i>	<i>92,4</i>
<i>Altre branche</i>	<i>7,6</i>
Totale	100,0

Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat

2.2.5. I conti economici delle attività marittime industriali

L'attenzione in questo paragrafo è rivolta ai singoli comparti marittimi industriali (diversi dunque dai soggetti istituzionali) che compongono il *cluster* marittimo. Per ciascuno di questi comparti, verrà offerta una descrizione dei principali dati economici ed occupazionali. Tali dati sono in prevalenza desunti dalle analisi di contabilità nazionale dell'Istat e sono integrati con stime effettuate sulla base delle informazioni fornite dalle singole organizzazioni aderenti alla Federazione del Mare.

L'articolazione è in cinque sotto paragrafi, ciascuno dedicato ad un singolo comparto. In ognuno sono proposte una tavola contenente le informazioni circa le risorse, gli impieghi, e l'occupazione del settore e due tavole dove vengono riportate le principali branche, rispettivamente, fornitrici e acquirenti del comparto marittimo. Per approfondimenti sulla metodologia di costruzione delle tavole e sulle stime dei valori si rimanda alla nota metodologica a conclusione del capitolo.

I trasporti marittimi e lo shipping

Quasi l'83% delle merci (in quantità) importate ed esportate dall'Italia verso Paesi *extra-Ue* transitano via mare, a fronte del 4,4% che transita su strada. Considerata la forte apertura del Paese con l'estero e la rilevanza strategica che assume per l'industria nazionale il fenomeno dell'internazionalizzazione, data la sua caratteristica di industria di trasformazione, che importa materie prime o semilavorati ed esporta prodotti finiti, i trasporti marittimi rappresentano per molti versi una delle leve della crescita e del sostegno alla competitività. Un sistema marittimo sempre più qualificato, sia in termini di armamento e di flotta, che in termini di nodi infrastrutturali per merci e passeggeri costituiscono, dunque, fattori di sviluppo rilevanti per il Paese e su di essi occorre pertanto investire, in termini di agevolazioni alle imprese per assicurarne la competitività internazionale e di finanziamenti per la modernizzazione delle infrastrutture. Se, da un lato, con la crisi produttiva della nostra manifattura il quadro dei flussi marittimi italiani negli ultimi anni non è stato esaltante (il trasporto merci è calato dell'8,3% nel 2013 e del 4,8% nel 2014), in controtendenza rispetto a quanto è avvenuto in sede internazionale (e la situazione è resa ancora più complicata dal livello dei noli che si mantiene basso), e dall'altro lato i flussi di passeggeri restano in calo (anche nel 2013 sono diminuiti del 4,1%), le prospettive appaiono in ripresa, trainate dalle positive dinamiche mondiali che si diffonderanno anche nel mercato italiano.

Gli istituti di analisi più accreditati prevedono, nonostante la fase di recessione globale registrata nel biennio 2008-2009 e la lenta ripresa degli anni successivi, una ulteriore nuova crescita della domanda mondiale di prodotti energetici alternativi al petrolio, di *commodity* alimentari e di materie prime grezze, con un effetto di intensificazione dei traffici marittimi. A tal proposito, i dati a disposizione indicano un consolidamento della ripresa dei traffici marittimi mondiali di merci, avvenuta già a partire dal 2010. Dopo una flessione del 4,5% registrata nel 2009, i traffici marittimi sono cresciuti, infatti, l'anno successivo del 7%, superando le quantità scambiate nell'anno dell'avvio della crisi, e il *trend* si è mantenuto positivo per tutto il periodo. Per il 2014 le previsioni più verosimili indicano una crescita che si mantiene in linea con quanto rilevato negli ultimi anni, e dovrebbe attestarsi al 3,7%. Nel dettaglio, i tassi di crescita più elevati si sono registrati per il trasporto *container* e rinfuse secche, mentre un andamento stagnante ha riguardato i prodotti petroliferi.

L'armamento italiano, che esporta buona parte dei suoi servizi di trasporto marittimo, potrebbe, dunque, beneficiare di questa ripresa, e consolidare ulteriormente la *performance* non appena i noli si ricollocheranno a livelli più appetibili di quelli attuali.

Il valore al 2013 della produzione del comparto dei trasporti marittimi, che corrisponde in toto alla branca 50 Ateco, è di poco inferiore ad 11,8 miliardi di euro, in flessione di 2,4 punti percentuali rispetto al 2011 (12,1 miliardi (tab. 2.5). Una flessione maggiore (4,33%) registra invece il valore aggiunto, 2,7 miliardi nel 2013. Nonostante questi ridimensionamenti, sicuramente derivanti dalla crisi economica, il settore è di primaria rilevanza nel complesso del *cluster* marittimo: sempre con riferimento alla produzione i trasporti marittimi costituiscono al 2013 il 43,6% del *cluster* marittimo industriale, quota in lieve aumento rispetto a quella del 2011 (43,1%). La rilevanza di questo settore è ben evidenziata dai rapporti caratteristici, in particolare il rapporto tra costi intermedi e valore aggiunto (3,32). Questo valore, il più elevato di quelli del *cluster* produttivo, è quello che contribuisce maggiormente alla positività del valore medio dell'intero *cluster* (2,16).

Tab. 2.5 - Trasporti marittimi: risorse, impieghi e occupazione del settore, 2013 (milioni di euro correnti)

		Esclusa la spesa dei crocieristi	Inclusa la spesa dei crocieristi
Conto economico delle risorse			
A=B+C	Produzione ai prezzi base	11.774	11.774
B	Valore aggiunto ai prezzi base	2.726	2.726
C	Costi intermedi	9.049	9.049
D	Importazioni CIF	138	138
E	Costi di distribuzione	-1.805	-1.805
	Spesa dei crocieristi (*)	-	743
G=A+D+E+			
F	Risorse ai prezzi di mercato (**)	6.456	7.199
	Contributo al Pil	6.317	7.061
Rapporti caratteristici			
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto p.b.	3,32	3,32
I=B/A	Valore aggiunto p.b./produzione p.b.	0,23	0,23
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.p.b.)	0,77	0,77
K=D/G	Coefficiente di importazione	0,02	0,02
Misure di impatto			
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	1,0	1,0
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	4,2	4,2
N=E/A	Impatto a valle	-0,2	-0,1
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	4,1	4,1
Conto economico degli impieghi			
a	Consumi intermedi	1.850	1.850
b	Consumi finali	1.789	2.533
c	Investimenti fissi lordi	-	-
d	Variazione delle scorte	-	-
e	Esportazioni	2.816	2.816
f=b+c+d+e	Impieghi finali	4.606	5.349
g	Totale impieghi	6.456	7.199
h=e/g	Coefficiente di esportazione	0,44	0,39
Unità di lavoro			
a	Uladirette	34.725	34.725
b	Ulamonte	36.516	36.516
c	Ulavalle	-11.603	91.264
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	59.639	162.506

(Segue Tab. 2.3)

		Esclusa la spesa dei crocieristi	Inclusa la spesa dei crocieristi
MISURE DI IMPATTO			
e=b/a	Impatto a monte	1,05	1,05
f=c/a	Impatto a valle (***)	-0,33	2,63
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	1,72	4,68
RAPPORTI CARATTERISTICI			
Prod/Ula dir.	Produzione ai p.b. per addetto (migliaia di euro correnti)	339,08	339,08
VA/Ula dir.	Valore aggiunto ai p.b. per addetto (migliaia di euro correnti)	78,50	78,50

(*) I dati di riferimento sono quelli della *Cruise Line International Association*, che stima le spese effettuate dai crocieristi per escursioni, pernottamenti in hotel pre e post crociera e spese per *merchandising*. In Italia, la stima della spesa media per passeggero è di 71 euro. Vengono tenute in conto le spese nei porti di partenza e di transito italiani e le spese dell'equipaggio nei porti di transito italiani; sono escluse le spese per il viaggio aereo.

(**) Le risorse ai prezzi di mercato non corrispondono alla somma delle voci in quanto includono una voce residuale (F: "altro"), vedi nota metodologica.

(***) Nel calcolo dell'impatto a valle con indotto si è tenuto in considerazione anche la spesa derivante dal turismo crocieristico.

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Clia

Tra le misure di impatto, rilevanza assume il moltiplicatore della produzione (4,07) anch'esso di gran lunga superiore a quello della media del *cluster* (2,93). Il rilievo di questo valore si può cogliere valutando la differenza rispetto alla capacità moltiplicativa dell'industria navalmeccanica (3,12).

Con riferimento alle unità di lavoro, interessante è il rapporto tra il valore aggiunto e le unità di lavoro dirette, pari a 78.500 euro per addetto, secondo tra i settori legati alla produzione di beni e servizi, preceduto solo dal settore delle attività di logistica portuale e delle attività ausiliarie (80,2). Anche la tenuta rispetto agli ultimi "morsi" della crisi economica è migliore rispetto ad altri comparti: il valore della produzione diminuisce di soli 2,4 punti percentuali rispetto al 2011, secondo soltanto al settore delle Attività di logistica portuale ausiliarie ai trasporti (-1,6%). Ancora con riferimento all'occupazione, il settore impiega direttamente 34.725 unità di lavoro annuali, dimostrando un'elevata integrazione a monte (36.516 ula). Rispetto

al 2011, come registrato anche nella relazione annuale di Confitarma, l'occupazione diretta aumenta di 6,2 punti percentuali, indicando anche da questo punto di vista una crescita del settore. Tra i comparti delle attività industriali, questo settore è l'unico con una variazione positiva nel raffronto tra gli occupati diretti al 2013 e al 2011. Secondo in questa graduatoria è il settore complementare delle attività portuali ausiliarie ai trasporti marittimi, che tuttavia fa registrare una lieve flessione (-0,7%).

Tuttavia, al netto dell'indotto derivante dalla spesa dei crocieristi, il moltiplicatore dell'occupazione per il settore dei trasporti marittimi è contenuto (1,72).

Considerando la spesa effettuata sul territorio nazionale dai turisti in crociera (al di fuori di quanto già fornito dalla compagnia di navigazione), stimata per il 2013 in 743 milioni di euro annui, la rilevanza del settore acquista spessore non solo all'interno del *cluster* marittimo, ma anche dell'economia nazionale nel suo complesso.

La rilevanza di questo indotto sembra avere effetti moltiplicativi rilevanti non tanto sulla produzione, il cui moltiplicatore passa da 4,07 a 4,08 (considerando le spese dei turisti sul territorio nazionale), quanto soprattutto sull'occupazione, il cui moltiplicatore passa da 1,72 a 4,68. Le peculiarità di tale comparto è infatti quella di aumentare considerevolmente le unità di lavoro a valle, cioè le unità di lavoro utilizzate nelle attività economiche a valle dei servizi crocieristici. Secondo la stima effettuata per l'Italia dalla *Cruise Line International Association*, per il 2013 le unità a valle attivate sono 102.867 unità, il che denota, ancora una volta, la rilevanza economica di questo settore, anche in riferimento alle molteplici interazioni con altre branche di attività.

I dati delle Tavole *input-output* mettono in evidenza come al 2011 il principale fornitore del comparto (in termini di valore degli acquisti) è, com'è facile immaginare, il sistema di produzione di derivati dalla raffinazione del petrolio, seguito poi a grande distanza dalle attività di noleggio e *leasing* e dal commercio all'ingrosso (tab. 2.6). Appare abbastanza chiaro come uno degli ambiti che genera maggiore indotto, in termini di acquisti da altre branche produttrici (si guardi alle industrie alimentari e ai servizi delle agenzie turistiche), dovrebbe essere la crocieristica, che negli ultimi anni mostra cenni di espansione (l'indotto derivante dalla crocieristica passa dai 659 milioni del 2011 ai 743 milioni nel 2013). Tale particolare settore è sicuramente capace di stimolare la

crescita non solo del comparto nazionale dei trasporti, ma anche di quello delle grandi costruzioni navali.

Tab. 2.6 - Trasporti marittimi: branche fornitrici di beni e servizi intermedi, 2011 (val. %)

	val. %
Fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio	35,1
Attività di noleggio e leasing	10,4
Commercio all'ingrosso, escluso quello di autoveicoli e di motocicli	9,4
Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	6,2
Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	5,9
Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	5,3
Fabbricazione di prodotti in metallo, esclusi macchinari e attrezzature	4,1
Attività ausiliarie dei servizi finanziari e delle attività assicurative	3,9
Attività dei servizi delle agenzie di viaggio, dei tour operator e servizi di prenotazione e attività correlate	2,6
Attività immobiliari	1,9
Fabbricazione di mobili; altre industrie manifatturiere	1,7
Prestazione di servizi finanziari (ad esclusione di assicurazioni e fondi pensione)	1,6
Fabbricazione di macchinari e apparecchiature n.c.a.	1,4
Fabbricazione di altri mezzi di trasporto	1,0
Pesca e acquicoltura	0,9
<i>Totale prime quindici branche</i>	<i>91,3</i>
<i>Altre branche</i>	<i>8,7</i>
Totale	100,0

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Infine, tra le principali branche acquirenti del comparto figura innanzitutto un'altra attività di servizio: i trasporti terrestri. Seguono il commercio all'ingrosso e, ovviamente, le attività di magazzinaggio e di supporto ai trasporti (tab. 2.7).

Tab. 2.7 - Trasporti marittimi: branche acquirenti di servizi intermedi (*) (val. %)

	val. %
Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	17,1
Commercio all'ingrosso, escluso quello di autoveicoli e di motocicli	16,6
Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	14,6
Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	7,8
Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	5,2
Attività dei servizi delle agenzie di viaggio, dei tour operator e servizi di prenotazione e attività correlate	3,2
Commercio al dettaglio, escluso quello di autoveicoli e di motocicli	2,6
Fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio	2,2
Industrie tessili, confezione di articoli di abbigliamento e di articoli in pelle e simili	2,2
Costruzioni	2,1
Attività metallurgiche	2,0
Fabbricazione di macchinari e apparecchiature n.c.a.	1,7
Fabbricazione di prodotti in metallo, esclusi macchinari e attrezzature	1,7
Fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	1,7
Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale obbligatoria	1,5
<i>Totale prime quindici branche</i>	<i>82,3</i>
<i>Altre branche</i>	<i>17,7</i>
Totale	100,0

(*) Le branche acquirenti sono identificate attraverso i costi di distribuzione

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

I servizi di logistica portuale e le attività ausiliarie ai trasporti marittimi

Questa componente comprende la più ampia varietà di attività del *cluster* marittimo, il che si rispecchia nel consistente numero di addetti diretti, pari a 27.611 unità (tab. 2.8), con un livello di produttività piuttosto elevato, pari a 197.600 euro per unità di lavoro. Rispetto al 2011 si rileva una certa stabilità del settore dal punto di vista occupazionale, con una contrazione di circa 200 unità di lavoro dirette.

L'importanza di questo segmento del *cluster* marittimo è derivata da alcune funzioni-chiave che sono svolte da operatori quali:

- i terminalisti e le imprese per le operazioni portuali;
- gli agenti marittimi;
- gli spedizionieri;
- i rimorchiatori, il corpo dei piloti, gli ormeggiatori e i battellieri, tutti erogatori dei servizi tecnico-nautici determinanti per la sicurezza delle operazioni in porto;
- i gestori di magazzini di stoccaggio;
- i fornitori di bordo e le imprese di *bunkeraggio*.

Se si aggiungono le Autorità portuali e le Capitanerie di Porto, soggetti istituzionali di cui si parlerà più avanti, la lista sopra indicata fa riferimento alle attività *core* di gestione e realizzazione del ciclo logistico dei porti commerciali italiani. Alle attività essenziali di ciascun sistema portuale commerciale occorre aggiungere ulteriori attività di gestione di operazioni logistiche e soggetti istituzionali chiamati a effettuare controlli e a gestire la pubblica sicurezza. A tali attività essenziali, di gestione del ciclo logistico, si aggiungono alcuni servizi trasversali che possono essere elencate come segue, secondo le analisi di Assoport:

- gestori di depositi costieri per prodotti petroliferi e chimici;
- enti che svolgono attività di controllo, classificazione, collaudo e certificazione, con particolare riguardo al Rina;
- servizi di disinquinamento;
- imprese di guardianaggio e sorveglianza delle aree portuali;
- servizi integrativi antincendio;
- imprese di servizi a supporto delle navi merci e passeggeri (es.: riparazioni navali, lavanderie, recupero rottami, manovre ferroviarie portuali, periti, esercizi commerciali e di ristorazione collocati nell'area portuale);
- imprese per il servizio di ritiro rifiuti.

Tab. 2.8 - Attività di logistica portuale e altre ausiliarie dei trasporti marittimi: risorse, impieghi e occupazione del settore, 2013 (milioni di euro correnti)

Conto economico delle risorse		
A=B+C	Produzione ai prezzi base	5.441
B	Valore aggiunto ai prezzi base	2.213
C	Costi intermedi	3.228
D	Importazioni CIF	364
E	Costi di distribuzione	-
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato (*)	6.124
	Contributo al Pil	5.760
Rapporti caratteristici		
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto p.b.	1,46
I=B/A	Valore aggiunto p.b./produzione p.b.	0,41
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.p.b.)	0,59
K=D/G	Coefficiente di importazione	0,06
Misure di impatto		
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	0,94
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	2,31
N=E/A	Impatto a valle	-
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	2,31
Conto economico degli impieghi		
a	Consumi intermedi	4.236
b	Consumi finali	1.333
c	Investimenti fissi lordi	-
d	Variazione delle scorte	0
e	Esportazioni	555
f=b+c+d+e	Impieghi finali	1.888
g	Totale impieghi	6.124
h=e/g	Coefficiente di esportazione	0,09
Unità di lavoro		
a	Uladirette	27.611
b	Ulamonte	20.070
c	Ulavalle	-
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	47.680
MISURE DI IMPATTO		
e=b/a	Impatto a monte	0,73
f=c/a	Impatto a valle	-
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	1,73
RAPPORTI CARATTERISTICI		
Prod/Ula dir.	Produzione ai p.b. per addetto (migliaia di euro correnti)	197,06
VA/Ula dir.	Valore aggiunto ai p.b. per addetto (migliaia di euro correnti)	80,16

(*) Le risorse ai prezzi di mercato non corrispondono alla somma delle voci in quanto includono una voce residuale (F: "altro"), vedi nota metodologica.

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

A questo tipo di attività, afferenti essenzialmente le operazioni di logistica, si aggiungono gli operatori con funzioni di amministrazione attiva, indirizzo, controllo e mantenimento della pubblica sicurezza all'interno dei porti. Accanto alle Autorità portuali e alle Capitanerie di porto, operano infatti le Dogane, le attività di Sanità marittima, le attività di Veterinaria portuale, la Polizia di frontiera, la Guardia di Finanza, l'Arma dei Carabinieri, i Vigili del Fuoco, l'Ufficio del Genio Civile Opere marittime.

I molteplici elenchi ai quali si è fatto riferimento danno conto del vasto panorama di figure professionali operanti nei principali porti commerciali e turistici del Paese e lasciano immaginare come i porti siano ormai macchine complesse e soprattutto degli snodi essenziali del sistema logistico nazionale, se si tiene conto che attraverso di essi attualmente transita la maggior parte delle importazioni ed esportazioni italiane, un compito essenziale per un Paese come il nostro povero di materie prime, ma forte nella trasformazione manifatturiera.

Il nucleo essenziale delle attività di logistica portuale e dei servizi ausiliari ai trasporti marittimi, costituiti, come indicato in precedenza, dai servizi tecnico-nautici, da quelli di magazzinaggio, di carico e scarico, di stivaggio delle merci e bagagli, dalle attività degli spedizionieri e delle operazioni doganali, da quelle dei terminalisti e degli agenti marittimi, dalle agenzie di viaggio e di assistenza turistica, generano un valore della produzione di 5,4 miliardi di euro, con un valore aggiunto di 2,2 miliardi e un contributo al Pil di 5,8 miliardi di euro.

Ovviamente, il contributo in termini di efficienza, contenimento dei costi, qualità dei servizi forniti dai terminalisti, così come da molte imprese per operazioni portuali non concessionarie di aree e banchine, è determinante per la crescita e il consolidamento dei traffici di merci e passeggeri confluenti nei principali porti italiani. Dal 1994 al 2014 si è registrato un aumento significativo dei volumi movimentati dalle imprese portuali, a comprova della loro efficienza: più quattro volte nella movimentazione dei contenitori, più nove volte nei passeggeri crocieristi. Tale aumento è stato accompagnato da significativi investimenti da parte degli imprenditori portuali, anche in anni di congiuntura sfavorevole, sul demanio marittimo, in apparecchiature e mezzi operativi, in sovrastrutture portuali quali gru, magazzini/depositi e altre opere civili, talora anche in pavimentazioni di piazzali ed aree, nonché illuminazione di banchine, ammodernando e migliorando le dotazioni infrastrutturali degli scali marittimi. Altre risorse sono state impiegate per la *security* portuale e per il miglioramento della

sicurezza dei lavoratori, nonché in parecchi casi per investimenti nelle infrastrutture immateriali (es. informatica e telematica) e nell'innovazione per ridurre le emissioni e l'impatto sull'ambiente.

L'importanza strategica di questo settore è rinvenibile anche dal confronto sulla variazione percentuale del valore della produzione: rispetto al 2011 questo è il settore con una variazione inferiore, anche se pur sempre in negativo (-1,6) rispetto alle altre componenti non istituzionali del *cluster* marittimo. Rispetto al valore della produzione, questo compartimento è il secondo in percentuale (20,2%) dell'intero *cluster* produttivo di beni e servizi, preceduto soltanto dal settore dei trasporti marittimi (43,6%). Rispetto al 2011, la sua rilevanza all'interno del suddetto *cluster* è addirittura aumentata di 0,3 punti percentuali rispetto alle altre componenti (quota al 2011 pari a 19,8% del *cluster* industriale). Tuttavia, il moltiplicatore del reddito, pari a 2,31, è inferiore alla media di tutte le attività manifatturiere e terziarie (2,93).

L'attenzione dei terminalisti italiani è costantemente rivolta all'ambito internazionale. In un contesto di aumentata competizione nazionale e internazionale e senza poter contare su nessun aiuto diretto o indiretto da parte dello Stato e/o di soggetti pubblici, hanno sviluppato *business*, con benefici effetti lungo la catena logistica e quindi su altri operatori. I *terminal* portuali esistenti in Italia per le varie merceologie e tipologie di traffici (merci solide, liquide, varie, contenitori, passeggeri) sono in genere di dimensioni medio-piccole rispetto a quelli dei grandi scali del Nord Europa; fanno eccezione il VTE di Genova Voltri e il terminal di *transshipment* di Gioia Tauro. Assiterminal ritiene che i terminalisti e le principali imprese portuali nell'erogazione dei propri servizi alla clientela abbiano mediamente raggiunto un soddisfacente livello di affidabilità, qualità e competitività nei confronti dei concorrenti stranieri.

Dal punto di vista occupazionale, con un valore di 1,73 il moltiplicatore si posiziona ancora tra quelli sotto la media del *cluster* marittimo. Questo mancato allineamento agli altri settori del *cluster* è dovuto alla non eccessiva forbice tra le unità di lavoro direttamente impiegate dal settore (27.661) e le unità attivate a monte (20.070). Degno di nota è invece il valore aggiunto per unità di lavoro dirette, pari a 80.163 per addetto, superiore a quello di altri importanti settori quali la navalmeccanica, (69.800 circa) e la Marina Militare (63.800 circa) e inferiore soltanto ai trasporti marittimi (91.200 euro circa) e alle Autorità portuali (233,3 migliaia di euro).

Il periodo recessivo che ha colpito il Paese ha naturalmente influenzato negativamente il settore portuale, con un picco negativo nell'anno 2009. Nonostante l'andamento recessivo nei volumi di merci e passeggeri, i dati più recenti stanno mostrando segnali di ripresa. In sostanza si può asserire che le imprese portuali, meglio di altre attività, hanno saputo reggere in questo periodo di crisi, per cui gli organici complessivi non sono sostanzialmente diminuiti.

Certamente per attirare nuovi investimenti nel settore occorre un definito quadro di pianificazione nazionale, uno sviluppo da parte della pubblica amministrazione di progetti e procedure chiari che sappiano coinvolgere questi operatori privati con formule incentivanti prima che le decisioni finali siano assunte.

Sicuramente l'aumento delle dimensioni delle navi, in particolare quelle *portacontainer*, combinato con i cambiamenti nei modelli di traffico e nelle rotte ha impegnato e sta impegnando molti *terminal operator*, sia nei principali porti *gateway* che in quelli di *transshipment*, ma pure in taluni porti più piccoli. L'impegno dei *terminal operator* si è tradotto in acquisizioni di nuove attrezzature, innovazione nei processi, consapevolezza nei propri dipendenti dell'importanza di offrire buoni servizi. Ma l'efficienza e l'economicità delle operazioni portuali non possono da sole attrarre più traffico. Oltre ad interventi di carattere infrastrutturale nei nodi portuali e sulle reti, occorrono azioni ed incentivi, anche immateriali, relativi ad esempio alla semplificazione di procedure amministrative, accorpamento di compiti delle pubbliche autorità, miglioramento ed efficientamento delle loro prestazioni e dell'accesso alle informazioni.

Il livello di integrazione a monte rispecchia, per certi versi, 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 del magazzinaggio e delle attività di supporto ai trasporti, dei trasporti terrestri, le attività legali e di contabilità e la consulenza gestionale. Il valore complessivo dei beni acquistati dai settori a monte supera i 3,3 miliardi di euro, il che dà l'idea della capacità del reticolo dei porti di attivare ed utilizzare risorse economiche consistenti (tab. 2.9). La principale branca acquirente è rappresentata sempre dalle attività di magazzinaggio e di supporto ai trasporti, alla quale segue il trasporto terrestre (come per le branche fornitrici).

Tab. 2.9 - Attività di logistica portuale e servizi ausiliari al trasporto marittimo: branche fornitrici di beni e servizi intermedi, 2011 (val. %)

	Val. %
Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	31,1
Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	11,7
Attività legali e contabilità; attività di sedi centrali; consulenza gestionale	4,6
Commercio all'ingrosso, escluso quello di autoveicoli e di motocicli	3,5
Servizi di investigazione e vigilanza; attività di servizi per edifici e per paesaggio; attività amministrative e di supporto per le funzioni d'ufficio e altri servizi di supporto alle imprese	3,2
Fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio	3,1
Attività immobiliari	2,8
Attività degli studi di architettura e d'ingegneria; collaudi e analisi tecniche	2,6
Servizi di alloggio; attività di servizi di ristorazione	2,5
Stampa e riproduzione su supporti registrati	2,4
Telecomunicazioni	2,1
Prestazione di servizi finanziari (ad esclusione di assicurazioni e fondi pensione)	2,0
Attività di noleggio e leasing	1,9
Trasporto aereo	1,8
Attività dei servizi delle agenzie di viaggio, dei tour operator e servizi di prenotazione e attività correlate	1,7
<i>Totale prime quindici branche</i>	<i>76,9</i>
<i>Altre branche</i>	<i>23,1</i>
Totale	100,0

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Questa identità tra le prime due principali branche acquirenti e fornitrici dà l'idea di una forte interconnessione in termini di scambio di merci e servizi tra queste tre branche di attività. Seguono tra le principali branche acquirenti quella del commercio all'ingrosso, quella delle costruzioni e la branca del commercio al dettaglio (tab. 2.10).

Tab. 2.10 - Attività di logistica portuale e servizi ausiliari al trasporto marittimo: branche acquirenti di servizi intermedi, 2011 (val. %)

	Val. %
Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	22,1
Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	18,3
Commercio all'ingrosso, escluso quello di autoveicoli e di motocicli	13,9
Costruzioni	4,8
Commercio al dettaglio, escluso quello di autoveicoli e di motocicli	4,2
Telecomunicazioni	3,9
Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	3,4
Attività dei servizi delle agenzie di viaggio, dei tour operator e servizi di prenotazione e attività correlate	3,3
Commercio all'ingrosso e al dettaglio e riparazione di autoveicoli e motocicli	2,3
Attività di noleggio e leasing	1,8
Industrie tessili, confezione di articoli di abbigliamento e di articoli in pelle e simili	1,4
Trasporti marittimi e per vie d'acqua	1,4
Servizi di investigazione e vigilanza; attività di servizi per edifici e per paesaggio; attività amministrative e di supporto per le funzioni d'ufficio e altri servizi di supporto alle imprese	1,4
Trasporto aereo	1,3
Servizi di alloggio; attività di servizi di ristorazione	1,2
<i>Totale prime quindici branche</i>	<i>84,8</i>
<i>Altre branche</i>	<i>15,2</i>
Totale	100,0

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

L'industria navalmecanica e la cantieristica navale

Il comparto della navalmecanica è, storicamente, uno dei più importanti dell'intero *cluster* marittimo, sia per quanto riguarda il valore percentuale della produzione riferita al *cluster* manifatturiero e terziario (costituisce, infatti, il 18,8% del totale della produzione, in lieve flessione rispetto al 2011 (19,1%), sia per quanto riguarda il contributo al Pil, 21% del totale del *cluster*, in flessione di un punto percentuale rispetto al 2011.

Questi dati si riferiscono all'intero comparto navalmecanico che include sia le poche grandi aziende che possono essere propriamente definite "cantieri navali", sia la moltitudine di imprese manifatturiere e di servizio che

contribuiscono alle costruzioni navali con ruoli diversificati, spesso come *contractor* delle grandi aziende che organizzano i cantieri.

Solo le prime sono iscritte ad albi che le individuano inequivocabilmente come attività produttive di costruzione, riparazione e demolizione di grandi navi. Infatti, la legge n. 234 del 14 giugno 1989, regolamentata dal D.M. n. 280 del 18 febbraio 1992, ha portato nel 1993 all'istituzione (con decreto n. 221 del 22 marzo) di tre albi speciali delle imprese navalmeccaniche. I tre albi sono:

- Albo speciale delle imprese di Costruzione navale
- Albo speciale delle imprese di Riparazione navale
- Albo speciale delle imprese di Demolizione navale

Al fine di essere inseriti in questi albi, annualmente le imprese devono rinnovare l'iscrizione inviando apposita documentazione all'Amministrazione.

L'accezione di impresa navalmeccanica utilizzata in questo studio è più ampia ed include entrambe le categorie di aziende corrispondendo alla classificazione internazionale *Nace Rev. 2*, e di conseguenza la classificazione *Ateco 2007* (si veda la Nota metodologica)

Per queste ragioni si è scelto di restituire due diverse tavole del conto economico e occupazionale: la prima relativa alla cantieristica navale (tab. 2.11) e la seconda alla navalmeccanica nel suo complesso (tab. 2.12). Nel primo caso i dati generali sono stati forniti da Assonave e Fincantieri ha contribuito per la stima dei rapporti caratteristici. Nel secondo caso sono stati utilizzati i dati delle attività riferibili ai settori Ateco 30, 33 e 38.

Da un punto di vista generale, il settore della cantieristica navale italiana è all'avanguardia e tra i più competitivi soprattutto per quanto riguarda la costruzione di grandi navi da crociera. L'analisi economica di questo settore deve però tener conto di alcune peculiarità. Poiché i grandi cantieri navali producono esclusivamente su commessa e con cicli produttivi di durata superiore all'anno (18-20 mesi per una grande nave da crociera), è lecito attendersi che gli effetti della crisi, così come il suo superamento, possono essere scontati solo successivamente agli altri comparti del *cluster* marittimo. Nel periodo durante il quale la crisi economica ha raggiunto il suo apice, infatti, il settore stava ancora smaltendo ordini raccolti nel periodo pre-crisi, non accusando immediatamente ripercussioni sui livelli produttivi e occupazionali. E' noto che la crisi ha portato alla contrazione

della domanda di navi e dunque ad un ridimensionamento delle attività produttive negli anni immediatamente successivi. Confrontando i dati della produzione dei cantieri navali del 2013 con quelli del 2011 si evidenzia, infatti, un ridimensionamento del valore della produzione del 2,35%: si passa da quasi 2,9 miliardi di produzione a poco meno di 2,8 miliardi. Il settore sembra tuttavia più saldo di quello complessivo della navalmeccanica, che fa registrare un decremento della produzione di 4,3 punti percentuali.

La china decrescente del settore, già prevista nel rapporto del 2011 (dati 2009-2010) e confermata dai dati Assonave, è sintetizzabile attraverso i dati riguardanti i nuovi ordinativi, in netto calo sin dall'inizio della crisi economica internazionale del 2008. A partire dal 2013, però, si assiste ad una netta ripresa nelle tonnellate di stazza lorda compensata di nuova ordinazione, che rappresentano la produzione degli anni seguenti, e che fra il 2014 ed il 2015 ha assunto le caratteristiche di un vero e proprio boom.

Il contributo al Pil si attesta, comunque, su livelli apprezzabili anche nel 2013. Il valore riferibile alla cantieristica è pari a 2,8 miliardi di euro, mentre sale a 5,9 miliardi per la navalmeccanica nel suo complesso. Il valore aggiunto per unità di lavoro dirette è di 69.844 euro per addetto, superiore a quello della nautica di diporto ma inferiore a quello dei trasporti marittimi e della attività di logistica portuale. Il comparto navalmeccanico 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 3,12: ogni 100 euro di domanda aggiuntiva o di investimento, il comparto attiva nel sistema economico 312 euro. Ancora superiore è il moltiplicatore per la cantieristica navale: 4,53. Inoltre è da segnalare che questo settore effettua prevalentemente acquisti interni al territorio nazionale, con una quota prossima all'80% degli acquisti totali. Questo modello produttivo, simile a quello del panorama dei *competitor* internazionali, fa sì che vengano acquistati all'estero soltanto e quasi esclusivamente macchinari estremamente specialistici non prodotti sul territorio nazionale.

L'incidenza di questo settore sull'economia nazionale appare, pertanto, estremamente rilevante e deve fare riflettere sul suo carattere strategico; si configura infatti come uno dei principali settori industriali, per i quali occorrerebbe ragionare in termini di nuovi e consistenti investimenti.

Tab. 2.11 - Cantieri navali: risorse e occupazione del settore, 2013 (milioni di euro correnti)

		Cantieri navali in senso stretto
Conto economico delle risorse		
A=B+C	Produzione ai prezzi base	2.790
B	Valore aggiunto ai prezzi base	586
C	Costi intermedi	2.204
D	Importazioni CIF	141
E	Costi di distribuzione	
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato (*)	2.931
	Contributo al Pil	2.790
Rapporti caratteristici		
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto p.b.	3,76
I=B/A	Valore aggiunto p.b./produzione p.b.	0,21
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.p.b.)	0,79
K=D/G	Coefficiente di importazione	0,05
Misure di impatto		
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	0,95
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	4,53
N=E/A	Impatto a valle	-
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	4,53
Unità di lavoro		
a	Uladirette	9.945
b	Ulamonte	22.873
c	Ulavalle	1.604
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	34.422
MISURE DI IMPATTO		
e=b/a	Impatto a monte	2,30
f=c/a	Impatto a valle	0,16
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	3,46
RAPPORTI CARATTERISTICI		
Prod/Ula dir.	Produzione ai p.b. per addetto (migliaia di euro correnti)	280,54
VA/Ula dir.	Valore aggiunto ai p.b. per addetto (migliaia di euro correnti)	58,91

Fonte: elaborazione Censis su dati Assonave, Fincantieri

Tab. 2.12 - Industria navalmeccanica: risorse, impieghi e occupazione del settore, 2013 (milioni di euro correnti)

		Settore cantieristico
Conto economico delle risorse		
A=B+C	Produzione ai prezzi base	5.082
B	Valore aggiunto ai prezzi base	1.523
C	Costi intermedi	3.559
D	Importazioni CIF	673
E	Costi di distribuzione	620
F	Altro	199
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato (*)	6.573
	Contributo al Pil	5.900
Rapporti caratteristici		
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto p.b.	2,34
I=B/A	Valore aggiunto p.b./produzione p.b.	0,30
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.p.b.)	0,70
K=D/G	Coefficiente di importazione	0,10
Misure di impatto		
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	0,90
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	3,00
N=E/A	Impatto a valle	0,12
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	3,12
Conto economico degli impieghi		
a	Consumi intermedi	2.285
b	Consumi finali	1.041
c	Investimenti fissi lordi	2.196
d	Variazione delle scorte	-31
e	Esportazioni	1.082
f=b+c+d+e	Impieghi finali	4.288
g	Totale impieghi	6.573
h=e/g	Coefficiente di esportazione	0,16
Unità di lavoro		
a	Uladirette	21.799
b	Ulamonte	19.254
c	Ulavalle	3.515
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	44.568

Segue tab. 2.10

MISURE DI IMPATTO		
$e=b/a$	Impatto a monte	0,88
$f=c/a$	Impatto a valle	0,18
$g=1+e+f$	Moltiplicatore (a monte e a valle)	2,07
RAPPORTI CARATTERISTICI		
Prod/Ula dir.	Produzione ai p.b. per addetto (migliaia di euro correnti)	233,12
VA/Ula dir.	Valore aggiunto ai p.b. per addetto (migliaia di euro correnti)	69,84

(*) Le risorse ai prezzi di mercato non corrispondono alla somma delle voci in quanto includono una voce residuale (F: "altro"), vedi nota metodologica.

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

L'apertura del comparto produttivo italiano verso i mercati esteri è confermata dai valori delle esportazioni: Fincantieri resta, infatti, uno dei principali *player* italiani con posizioni di *leadership* consolidata sullo scenario internazionale.

Dal punto di vista occupazionale le unità di lavoro dirette dell'intero comparto navalmecanico sono in calo nel confronto tra il 2013 e il 2011 (-3,85%). Tale diminuzione è più accentuata per i cantieri navali (-11,65%). Con i suoi 21.799 occupati diretti, al 2013 la navalmecanica si configura come il terzo motore propulsivo del *cluster* produttivo e di servizi, seguito dalla nautica da diporto e dalla pesca. Di rilievo è anche il numero delle unità di lavoro attivate al monte del processo produttivo 19.254, che quota l'88% di quelle dirette, il che determina un elevato impatto del comparto sull'occupazione delle altre branche di attività. Il moltiplicatore dell'occupazione è pari a 2,07, superiore a quello di tutte le altre branche del *cluster* marittimo industriale, al netto delle unità a valle attivate dalle attività del turismo crocieristico e da diporto. Se si guarda poi alla sola cantieristica navale il valore del moltiplicatore cresce fino a 3,46.

I principali settori fornitori del comparto navalmecanico sono quelli della fabbricazione di mezzi di trasporto, presumibilmente parti di navi e componentistica, quello della realizzazione di prodotti in metallo, quello delle attività metallurgiche, oltre alle attività professionali (tab. 2.13). Anche rispetto alle principali branche acquirenti figura come principale la fabbricazione di altri mezzi da trasporto, denotando un forte scambio intra-

settoriale dell'attività produttiva, segue il settore delle costruzioni (tab. 2.14). 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. Ovviamente riferendosi direttamente ai "clienti" principali delle attività della cantieristica in senso stretto permangono la Pubblica Amministrazione, in particolare il settore militare, ed il settore crocieristico.

Tab. 2.13 – Industria navalmecanica: branche fornitrici di beni e servizi intermedi, 2011 (val. %)

	Val. %
Fabbricazione di altri mezzi di trasporto	14,4
Fabbricazione di prodotti in metallo, esclusi macchinari e attrezzature	11,1
Attività metallurgiche	8,1
Servizi di investigazione e vigilanza; attività di servizi per edifici e per paesaggio; attività amministrative e di supporto per le funzioni d'ufficio e altri servizi di supporto alle imprese	5,4
Fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e ottica	5,0
Attività legali e contabilità; attività di sedi centrali; consulenza gestionale	3,7
Fabbricazione di prodotti chimici	3,7
Fabbricazione di macchinari e apparecchiature n.c.a.	3,5
Attività degli studi di architettura e d'ingegneria; collaudi e analisi tecniche	3,1
Fabbricazione di apparecchiature elettriche	2,9
Telecomunicazioni	2,5
Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	2,4
Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	2,4
Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	2,2
Gestione delle reti fognarie; attività di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti; recupero dei materiali; attività di risanamento e altri servizi di gestione dei rifiuti	2,1
<i>Totale prime quindici branche</i>	<i>72,6</i>
<i>Altre branche</i>	<i>27,4</i>
Totale	100,0

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Tab. 2.14 – Industria navalmecanica: branche acquirenti di beni intermedi, 2011 (val. %)

	val. %
Fabbricazione di altri mezzi di trasporto	25,4
Costruzioni	9,3
Trasporto aereo	9,2
Riparazione e installazione di macchine e apparecchiature	6,5
Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	5,6
Telecomunicazioni	4,0
Fabbricazione di macchinari e apparecchiature n.c.a.	3,6
Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	3,1
Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale obbligatoria	2,2
Produzioni vegetali e animali, caccia e servizi connessi	2,1
Fabbricazione di prodotti in metallo, esclusi macchinari e attrezzature	2,1
Servizi di investigazione e vigilanza; attività di servizi per edifici e per paesaggio; attività amministrative e di supporto per le funzioni d'ufficio e altri servizi di supporto alle imprese	2,1
Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	1,8
Attività legali e contabilità; attività di sedi centrali; consulenza gestionale	1,5
Commercio all'ingrosso, escluso quello di autoveicoli e di motocicli	1,4
<i>Totale prime quindici branche</i>	<i>79,9</i>
<i>Altre branche</i>	<i>20,1</i>
Totale	100,0

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

La nautica da diporto

La fase di arresto dell'espansione del settore della nautica da diporto, già registrata nel precedente rapporto, trova conferma nel raffronto dei valori del conto economico delle risorse e degli impieghi relativi agli anni 2011 e 2013.

In questi due anni la produzione passa dai circa 3 miliardi del 2011 ai 2,8 nel 2013 (tab. 2.15), registrando un decremento nel valore percentuale di 6,8 punti, secondo solo a quello del settore della pesca (-7,7%). È indubbio, dunque, che l'impatto della crisi economica, di cui si dava conto già nel precedente rapporto sull'economia del mare (che però non incorporava i dati relativi agli anni peggiori), è perdurato negli anni in analisi e ha inciso in maniera rilevante con specifico riferimento a questo settore manifatturiero.

**Tab. 2.15 - Nautica da diporto: risorse, impieghi e occupazione del settore, 2013
(milioni di euro correnti)**

		Esclusa la spesa dei turisti del diporto	Inclusa la spesa dei turisti del diporto
Conto economico delle risorse			
A=B+C	Produzione ai prezzi base	2.831	2.831
B	Valore aggiunto ai prezzi base	811	811
C	Costi intermedi	2.020	2.020
D	Importazioni CIF	617	617
E	Costi di distribuzione	425	425
	Indotto turistico (*)		1.468
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato (**)	3.678	5.146
	Contributo al Pil	3.061	4.529
Rapporti caratteristici			
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto p.b.	2,49	2,49
I=B/A	Valore aggiunto p.b./produzione p.b.	0,29	0,29
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.p.b.)	0,71	0,71
K=D/G	Coefficiente di importazione	0,17	0,12
Misure di impatto			
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	0,83	0,88
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	2,91	3,07
N=E/A	Impatto a valle	0,15	0,67
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	3,06	3,74
Conto economico degli impieghi			
a	Consumi intermedi	594	594
b	Consumi finali	444	1.912
c	Investimenti fissi lordi	1.084	1.084
d	Variazione delle scorte	-5	-5
e	Esportazioni	1.560	1.560
f=b+c+d+e	Impieghi finali	3.084	4.552
g	Totale impieghi	3.678	5.146
h=e/g	Coefficiente di esportazione	0,42	0,30
Unità di lavoro			
a	Uladirette	14.017	14.017
b	Ulamonte	11.050	11.050
c	Ulavallo	1.869	71.869
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	26.936	96.936

Segue tab. 2.13

MISURE DI IMPATTO			
e=b/a	Impatto a monte	0,79	0,79
f=c/a	Impatto a valle (***)	0,13	5,13
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	1,92	6,92
RAPPORTI CARATTERISTICI			
Prod/Ula dir.	Produzione ai p.b. per addetto (migliaia di euro correnti)	201,99	201,99
VA/Ula dir.	Valore aggiunto ai p.b. per addetto (migliaia di euro correnti)	57,87	57,87

(*) Stima Ucina 2014, riferita all'anno 2012

(**) Le risorse ai prezzi di mercato non corrispondono alla somma delle voci in quanto includono una voce residuale (F: "altro"), vedi nota metodologica.

(***) Nel calcolo dell'impatto a valle con indotto si è tenuto in considerazione anche la spesa derivante dal turismo del diporto.

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Ucina

Come confermano le associazioni di categoria, l'entrata in recessione dell'economia internazionale ha inciso in maniera consistente sulla fase di espansione di cui godeva questo settore nei momenti precedenti a tale congiuntura economica. La fase di stabilizzazione prevista nel 2011 ha tardato ad arrivare. Il contributo di questo settore al Pil dell'intera economia italiana si attesta, per il 2013, come quello più modesto tra le altre attività del *cluster* marittimo produttivo di beni e servizi (16% del totale del *cluster*): circa 3,1 miliardi al netto dei proventi derivanti dall'industria del turismo da diporto, in lieve flessione rispetto al valore del 2011 (3,3 miliardi circa).

Tuttavia, i 2,8 miliardi di valore della produzione e gli 811 milioni di valore aggiunto determinano discreti livelli di produttività. Come per il 2011, il settore si attesta come il quarto comparto del *cluster* marittimo industriale in quanto a valore della produzione, preceduto da trasporti marittimi, dal settore delle attività logistiche portuali e da quello della navalmeccanica. Nonostante questa fase di ridimensionamento e di riorganizzazione forzata, la nautica resta uno degli elementi di eccellenza del sistema manifatturiero nazionale, caratterizzato, come mostrano le analisi di settore svolte negli ultimi anni, da elevate competenze tecniche, forte apertura all'innovazione e forte proiezione sui mercati esteri.

Nota sicuramente positiva, e forse indicatore di una futura ripresa, è la crescita dell'indotto derivante dalle attività di turismo da diporto. Per il 2013 il valore è di 1,5 miliardi di euro, in crescita del 33,5% rispetto al 2011. Le esportazioni, al contrario, nel confronto diretto tra questi due anni crollano dell'11% circa (1,1 miliardi contro i circa 1,2 miliardi del 2011). Tuttavia per valore delle esportazioni, all'interno del *cluster* manifatturiero e terziario è secondo solo al settore dei trasporti marittimi: il che contribuisce a determinare l'importanza di questo settore all'interno del *cluster* stesso. Il valore delle importazioni (617 milioni di euro) evidenzia invece come resti consistente la dipendenza da semilavorati e componenti provenienti dall'estero.

I rapporti caratteristici e le misure d'impatto, osservate anche in un'ottica di comparazione con le altre branche del *cluster* marittimo, rivelano molti elementi di forza. Il livello di integrazione a monte con altri comparti è simile a quello dei trasporti marittimi, il rapporto tra costi di intermediazione e valore aggiunto è pari a 2,49, il che indica l'attivazione di una consistente domanda di semilavorati e prodotti finiti da settori a monte del processo produttivo. Tale valore, nel *cluster* marittimo, è secondo solo a quello del settore dei trasporti marittimi.

Appaiono invece contenute le misure di produttività. In particolare, il valore aggiunto per addetto risulta, al 2013, di 57.900 euro, superiore soltanto al valore della pesca (45,5) e delle Capitanerie di porto (52,3). Tale valore è in lieve flessione rispetto al 2011 (59.000 euro per addetto circa) in quanto l'occupazione è cresciuta più che proporzionalmente rispetto al valore aggiunto.

Le misure di impatto rivelano, inoltre, degli effetti moltiplicativi elevati anche rispetto al resto del *cluster* marittimo, derivanti per l'appunto dai buoni effetti di integrazione a monte e a valle cui si è fatto riferimento. Il moltiplicatore della produzione risulta pari a 3,06 in netta ripresa rispetto al 2011 (2,65).

Per quanto riguarda l'occupazione si registra un ottimo livello di integrazione con i settori a monte e a valle del processo produttivo. Il moltiplicatore di 1,92, pari a quello della navalmeccanica, è secondo soltanto a quello della cantieristica e della pesca.

Il quadro dell'impatto del settore cambia poi in modo sostanziale se si tiene conto anche degli effetti generati dal turismo connesso alla nautica da diporto. La spesa dei diportisti (che come noto fanno riferimento a due grandi categorie: le spese per la barca comprendenti i servizi portuali, il carburante, l'acquisto di accessori e componenti per la barca, la manutenzione e l'alaggio; e le spese sul territorio che comprendono i trasporti, la ristorazione, lo *shopping*, le attività di intrattenimento e la cultura) sono stimate dall'Onn-Osservatorio Nautico Nazionale in oltre 1,4 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 miliardi di euro stimati per il 2013 passa, includendo le spese del turismo indotto dalla nautica, a 4,5 miliardi di euro. Parallelamente, il moltiplicatore della produzione aumenta da 3,06 a 3,74, secondo soltanto a quelli dei trasporti marittimi (con e senza indotto turistico). Per quanto riguarda l'occupazione, il moltiplicatore raggiunge un valore di 6,92, in quanto i lavoratori connessi al turismo nautico sono stimati da Ucina in circa 70 mila unità diffuse nel territorio nazionale. Tra tutti i moltiplicatori dell'occupazione del attività marittime produttive e di servizi, quello della nautica da diporto, tenuto conto delle unità di lavoro a valle del processo produttivo attivate dal turismo è il più elevato, seguito da quello dei trasporti marittimi (4,68, tenendo conto delle unità di lavoro a valle attivate dai crocieristi).

I principali fornitori del settore nautico sono quello della produzione di componenti per i mezzi di trasporto, i prodotti in metallo oltre alle attività metallurgiche (tab. 2.16). I principali clienti, sono rappresentati, in larga misura, dallo stesso comparto della produzione di mezzi di trasporto, seguito poi dal trasporto aereo e dalla riparazione e installazione di macchine e apparecchiature (tab. 2.17). Come per la cantieristica, anche per la nautica i principali clienti e fornitori sono quasi i medesimi cantieri di produzione di imbarcazioni, ciò in quanto è diffusa la propensione a ricorrere a sistemi di subfornitura. Raramente un singolo cantiere internalizza tutte le funzioni necessarie alla produzione, dovendo ricorrere pertanto ad altre imprese manifatturiere classificate nella branca "altri mezzi di trasporto".

**Tab. 2.16 - Nautica da diporto: branche fornitrici di beni e servizi intermedi, 2011
(val. %)**

	val. %
Fabbricazione di altri mezzi di trasporto	16,2
Fabbricazione di prodotti in metallo, esclusi macchinari e attrezzature	10,4
Attività metallurgiche	6,4
Servizi di investigazione e vigilanza; attività di servizi per edifici e per paesaggio; attività amministrative e di supporto per le funzioni d'ufficio e altri servizi di supporto alle imprese	6,0
Fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e ottica	4,9
Fabbricazione di prodotti chimici	3,9
Attività legali e contabilità; attività di sedi centrali; consulenza gestionale	3,8
Fabbricazione di macchinari e apparecchiature n.c.a.	3,5
Attività degli studi di architettura e d'ingegneria; collaudi e analisi tecniche	3,3
Telecomunicazioni	2,9
Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	2,8
Gestione delle reti fognarie; attività di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti; recupero dei materiali; attività di risanamento e altri servizi di gestione dei rifiuti	2,5
Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	2,4
Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	2,4
Fabbricazione di apparecchiature elettriche	2,2
<i>Totale prime quindici branche</i>	<i>73,4</i>
<i>Altre branche</i>	<i>26,6</i>
Totale	100,0

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Tab. 2.17 - Nautica da diporto: branche acquirenti di servizi intermedi, 2011 (val. %)

	val. %
Fabbricazione di altri mezzi di trasporto	40,6
Trasporto aereo	14,7
Riparazione e installazione di macchine e apparecchiature	9,9
Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	8,8
Fabbricazione di macchinari e apparecchiature n.c.a.	4,5
Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	4,0
Attività legali e contabilità; attività di sedi centrali; consulenza gestionale	2,3
Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	1,8
Attività di organizzazioni associative	1,4
Trasporti marittimi e per vie d'acqua	1,4
Fabbricazione di prodotti in metallo, esclusi macchinari e attrezzature	1,4
Attività metallurgiche	1,0
Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale obbligatoria	0,8
Attività degli studi di architettura e d'ingegneria; collaudi e analisi tecniche	0,7
Costruzioni	0,7
<i>Totale prime quindici branche</i>	<i>94,0</i>
<i>Altre branche</i>	<i>6,0</i>
Totale	100,0

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

La pesca

Il contributo del settore della pesca alla formazione di ricchezza e valore dell'intero *cluster* marittimo è sicuramente rilevante. Del totale del contributo al Pil dei comparti marittimi industriali manifatturieri e terziari, al 2013 la pesca costituisce il 17%, in flessione di 1 punto percentuale rispetto al 2011. Con una quota superiore a quella della nautica da diporto (16%) e solo poco inferiore a quella delle attività logistiche (22%), il settore dimostra una certa stabilità dal punto di vista delle *performance* economiche.

Il settore della pesca include anche gli allevamenti in mare e in laguna, la piscicoltura e l'acquacoltura e si discosta dell'intero settore 3 Ateco per l'esclusione delle attività fluviali e lacustri. Nel 2013 la pesca ha realizzato un valore di produzione prossimo a 1,9 miliardi di euro (tab. 2.18) in leggera flessione (-7,7%) rispetto ai circa 2 miliardi registrati per il 2011. Particolarmente consistente resta tuttavia il contributo al Pil, pari a 4,8

miliardi di euro. Ad incidere notevolmente sulla formazione delle risorse ai prezzi di mercato è il valore relativo ai costi di distribuzione, pari a 2,6 miliardi, con un'incidenza molto elevata sulle altre dimensioni economiche e finanziarie prese in considerazione, il che testimonia la forte penetrazione del settore nei comparti a valle del processo produttivo. Com'è facile comprendere, la natura di questo settore determina che i legami a monte siano meno determinanti nel processo produttivo rispetto a quelli delle altre branche del *cluster* marittimo. A testimonianza di ciò è il valore più contenuto, rispetto a quelli delle altre componenti, del rapporto tra costi intermedi e valore aggiunto (0,48). Di fondamentale importanza è invece l'impatto a valle del processo produttivo, che è dato dal rapporto tra costi di distribuzione e valore della produzione, e che per la pesca è sensibilmente più elevato (1,7) di quello degli altri componenti del *cluster* (oscillante tra 0,12 e 0,15). La catena distributiva del settore della pesca assume per il comparto, dunque, un assoluto rilievo, in grado di influire sui livelli di efficienza del settore e quindi anche sui margini di guadagno. Per tali motivi, il moltiplicatore della produzione risulta elevato (2,61) il che equivale ad affermare che per ogni 100 euro di spesa vengono generati complessivamente 261 euro di produzione nell'economia nazionale complessiva.

Andamenti simili si registrano anche per quanto riguarda il fronte occupazionale. Il moltiplicatore occupazionale è il più alto tra quelli dei componenti del *cluster* marittimo, quando non si tengono in considerazione la quota di occupati a valle derivanti dal turismo crocieristico e dalla nautica da diporto. Con un valore pari a 2,02, ad un incremento di 100 unità di lavoro nel settore della pesca può corrispondere una crescita nell'economia di 202 unità di lavoro. Il moltiplicatore è dunque più elevato di quello medio delle attività di mercato del *cluster* marittimo al netto dell'indotto turistico delle crociere e della nautica.

Pur essendo elevato il grado di integrazione a valle, il valore aggiunto per unità di lavoro diretta risulta il più contenuto tra quello degli altri settori del *cluster* marittimo (45,5 migliaia di euro).

Tab. 2.18 - Pesca: risorse, impieghi e occupazione del settore, 2013 (milioni di euro correnti)

Conto economico delle risorse		
A=B+C	Produzione ai prezzi base	1.859
B	Valore aggiunto ai prezzi base	1.255
C	Costi intermedi	604
D	Importazioni CIF	954
E	Costi di distribuzione	2.552
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato (*)	5.760
	Contributo al PIL	4.806
Rapporti caratteristici		
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto p.b.	0,48
I=B/A	Valore aggiunto p.b./produzione p.b.	0,67
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.p.b.)	0,33
K=D/G	Coefficiente di importazione	0,17
Misure di impatto		
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	0,83
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	1,24
N=E/A	Impatto a valle	1,37
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	2,61
Conto economico degli impieghi		
a	Consumi intermedi	738
b	Consumi finali	4.751
c	Investimenti fissi lordi	52
d	Variazione delle scorte	8
e	Esportazioni	211
f=b+c+d+e	Impieghi finali	5.022
g	Totale impieghi	5.760
h=e/g	Coefficiente di esportazione	0,04
Unità di lavoro		
a	Uladirette	27.555
b	Ulamonte	2.601
c	Ulavalle	25.607
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	55.762
MISURE DI IMPATTO		
e=b/a	Impatto a monte	0,09
f=c/a	Impatto a valle	0,93
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	2,02

Segue tab. 2.18

RAPPORTI CARATTERISTICI		
Prod/Ula dir.	Produzione ai p.b.. per addetto (migliaia di euro correnti)	67,47
VA/Ula dir.	Valore aggiunto ai p.b. per addetto (migliaia di euro correnti)	45,53

Le risorse ai prezzi di mercato non corrispondono alla somma delle voci in quanto includono una voce residuale (F: "altro"), vedi nota metodologica.

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Infine, per quanto riguarda l'intersezione tra il settore della pesca e le altre branche di attività fornitrici e acquirenti, spicca tra quelle fornitrici quello della vendita di carburanti (fabbricazione di *coke* e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio) necessario, evidentemente, allo svolgimento dell'attività stessa. Le altre principali branche fornitrici sono (tab. 2.19) le industrie alimentari, il settore dell'energia e della fabbricazione di prodotti in metallo.

Le principali branche acquirenti del comparto della pesca sono le attività dei servizi di alloggio e di ristorazione, dunque alberghi e ristoranti, le industrie alimentari e i trasporti marittimi e per vie d'acqua (tab. 2.20).

Tab. 2.19 -Pesca: branche fornitrici di beni e servizi intermedi, 2011 (val. %)

	val. %
Fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio	24,7
Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	12,0
Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	9,0
Fabbricazione di prodotti in metallo, esclusi macchinari e attrezzature	8,8
Industrie tessili, confezione di articoli di abbigliamento e di articoli in pelle e simili	8,5
Fabbricazione di altri mezzi di trasporto	4,4
Pesca e acquicoltura	3,3
Fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e ottica	3,1
Fabbricazione di apparecchiature elettriche	3,1
Assicurazioni, riassicurazioni e fondi pensione, escluse le assicurazioni sociali obbligatorie	2,4
Prestazione di servizi finanziari (ad esclusione di assicurazioni e fondi pensione)	2,4
Fabbricazione di prodotti chimici	2,2
Riparazione e installazione di macchine e apparecchiature	2,2
Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	2,1
Telecomunicazioni	1,6
<i>Totale prime quindici branche</i>	<i>89,8</i>
<i>Altre branche</i>	<i>10,2</i>
Totale	100,0

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Tab. 2.20 - Pesca: branche acquirenti di beni intermedi, 2011 (val. %)

	val. %
Servizi di alloggio; attività di servizi di ristorazione	53,9
Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	11,6
Trasporti marittimi e per vie d'acqua	10,5
Fabbricazione di prodotti chimici	6,1
Pesca e acquicoltura	3,1
Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	2,0
Attività sportive, di intrattenimento e di divertimento	1,9
Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale obbligatoria	1,3
Attività dei servizi sanitari	1,3
Attività di produzione cinematografica, di video e di programmi televisivi, di registrazioni musicali e sonore; attività di programmazione e trasmissione	1,0
Gestione delle reti fognarie; attività di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti; recupero dei materiali; attività di risanamento e altri servizi di gestione dei rifiuti	0,9
Istruzione	0,8
Commercio all'ingrosso, escluso quello di autoveicoli e di motocicli	0,8
Assistenza sociale	0,7
Commercio all'ingrosso e al dettaglio e riparazione di autoveicoli e motocicli	0,7
<i>Totale prime quindici branche</i>	<i>96,6</i>
<i>Altre branche</i>	<i>3,4</i>
Totale	100,0

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

2.3. Le attività dei soggetti istituzionali del *cluster* marittimo

2.3.1. L'impatto sul reddito e l'occupazione

La seconda macro-componente del comparto marittimo è quella di tipo istituzionale, rappresentata da strutture di natura pubblica chiamate ad esercitare funzioni di gestione delle infrastrutture per il mare o, ancor più, funzioni di controllo, sicurezza e difesa delle coste e delle attività marittime, oltre che di previdenza e assicurazione.

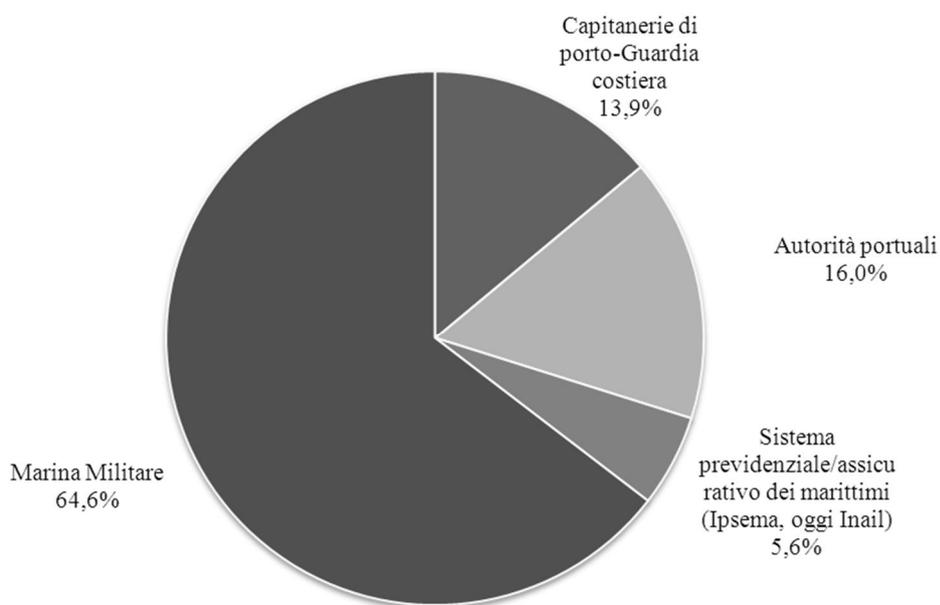
Le quattro componenti istituzionali sono: la Marina Militare italiana; il Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera; le Autorità portuali; il sistema assicurativo per gli infortuni sul lavoro dei marittimi. Per quanto

riguarda quest'ultima componente si osserva, ma si specificherà meglio in seguito, che le funzioni dell'ex Ipsema, a partire dal luglio del 2010 sono gradualmente confluite nell'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (Inail). Il processo è terminato nel 2013, anno cui le tavole fanno riferimento.

Complessivamente, queste attività forniscono un contributo al Pil pari a 4,6 miliardi di euro, in flessione di 3 punti percentuali rispetto al contributo fornito nel 2011. Considerando il *cluster* marittimo complessivamente, la macro-componente istituzionale fornisce in quota il 14% del contributo al Pil totale (comprendente cioè anche gli effetti generati dalle attività di turismo, crocieristico e nautico).

La parte più consistente di quello che potrebbe essere assimilato al valore della produzione è determinato dalla Marina Militare, che genera infatti il 64,6% dei 4,6 miliardi sopra richiamati. Con valore quasi equivalente, sempre rispetto al contributo al Pil, si collocano le Autorità portuali e le Capitanerie di porto-Guardia costiera, rispettivamente 16% e 13,9% della quota totale della macro-componente istituzionale. Il sistema assicurativo dei marittimi ha un ruolo limitato, contribuendo nella quota del 5,6% (fig. 2.14).

Fig. 2.14 -Distribuzione % del valore della produzione dei soggetti istituzionali del cluster marittimo, 2013

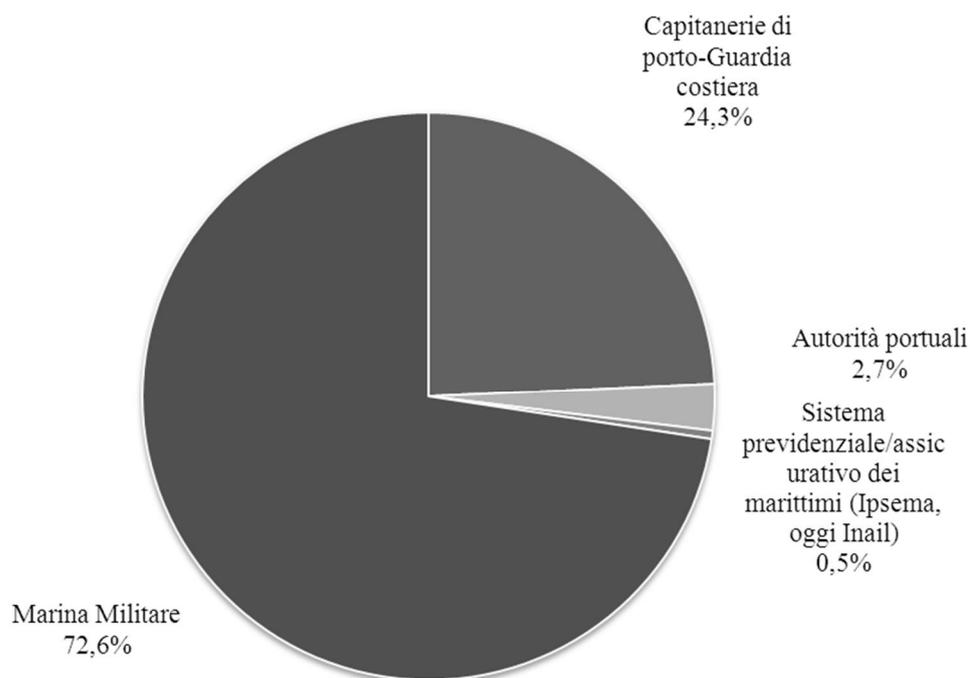


Fonte: elaborazione Censis su dati Assoport, Capitanerie di porto, Inail, Marina Militare

Dal punto di vista occupazionale è ancora una volta la Marina Militare che si presenta come il settore predominante. Delle 63.827 unità di lavoro direttamente impiegate da questi settori quasi i tre quarti (72,6%) sono addetti della Marina (32.125). Seguono, nella composizione del *cluster* istituzionale le Capitanerie di porto-Guardia costiera (24,3%, 10.739 ula dirette), le Autorità portuali (2,7%, 1.184) e l'Inail (0,5%, 210 ula dirette). (fig. 2.15).

Pur non essendo attività produttive, e dunque non sottostando ai meccanismi economici in cui operano le imprese del *cluster* marittimo industriale, i comparti istituzionali offrono un servizio di utilità e di rilevanza pubblica. Questi servizi sono, infatti, evidentemente utilizzati da altri operatori del mercato e dunque sostengono il sistema produttivo (è il caso, ad esempio, degli ordini della Marina Militare al settore della cantieristica navale o dei compiti di gestione e controllo del trasporto marittimo, della pesca e delle attività portuali) e i livelli occupazionali dei diversi comparti.

Fig. 2.15 - Distribuzione % delle Unità di lavoro dirette dei soggetti istituzionali del cluster marittimo, 2013

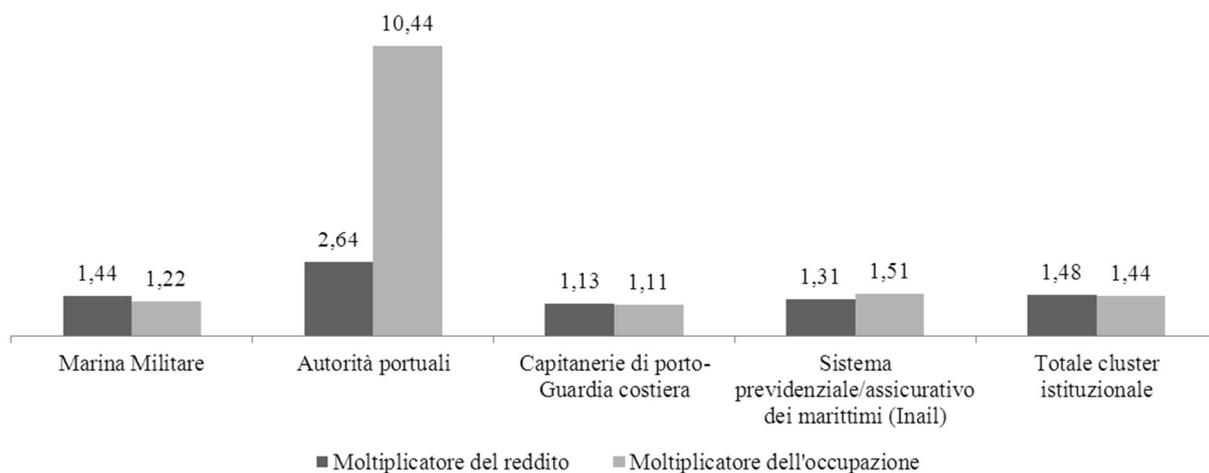


Fonte: elaborazione Censis su dati Assoport, Capitanerie di porto, Inail, Marina Militare

Tra tutte le componenti del macro-settore istituzionale, sono le attività delle Autorità portuali quelle che producono percentualmente i maggiori effetti indotti; ad evidenziarlo sono i valori elevati dei moltiplicatori del reddito e dell'occupazione. Le caratteristiche intrinseche di questo settore, cioè le molteplici connessioni di queste strutture con l'intero sistema economico nazionale, determinano un moltiplicatore del reddito pari a 2,64 e un moltiplicatore dell'occupazione pari a 10,44, i più alti dell'intero comparto istituzionale.

Su valori più contenuti si collocano le altre componenti istituzionali qui considerate (fig. 2.16).

Fig. 2.16 - Moltiplicatori del reddito e dell'occupazione del cluster istituzionale, 2013



Fonte: elaborazione Censis su dati Assoporti, Capitanerie di porto, Inail, Marina Militare

2.3.2. I conti economici delle attività istituzionali

La Marina Militare

Da sempre la Marina Militare italiana, oltre ad essere il componente principale fra quelli istituzionali, contribuisce in maniera rilevante al *cluster* marittimo complessivo. Il settore della difesa è strategico tanto dal punto di vista nazionale quanto da quello internazionale. L'integrazione della componente marittima nel sistema difensivo alleato concorre infatti alla sicurezza e alla stabilità dell'intera regione mediterranea. Basti pensare all'Operazione *Mare Nostrum*, oggi sostituita dall'operazione *Triton*, cui la Marina Militare, assieme all'Aeronautica, ha contribuito con un imponente dispiegamento di forze sin dall'ottobre del 2013.

Con un contributo al Pil di quasi 3 miliardi (tab.2.21) la Marina Militare è non solo il primo tra i settori istituzionali considerati, ma si porta all'incirca ai livelli delle componenti industriali del *cluster* marittimo. Dal punto di vista occupazionale, invece, la Marina si configura con le sue 32.125 unità di lavoro dirette annuali come la componente numericamente più importante. Entrando maggiormente nel dettaglio, i 3 miliardi di valore

prodotto sono il frutto delle spese d'esercizio e di personale (circa 2 miliardi) e dei costi intermedi (901 milioni), assimilabili agli investimenti utili al rinnovo e al riammodernamento della flotta e delle strutture in dotazione. In particolare gli investimenti registrano nel 2013 un lieve incremento rispetto al 2011 (901 contro 862 milioni di euro).

Dal punto di vista delle unità di lavoro, al fine di razionalizzare e dunque ottimizzare le risorse disponibili, nel 2012 la Marina Militare ha avviato un processo di ristrutturazione che ridurrà, entro il 2025, di circa un quinto il personale operativo. Tale processo, definito nei Decreti Legislativi adottati dal Governo il 10 gennaio 2014, è individuabile in controtelaio nella diminuzione dell'1% di unità di lavoro dirette registrata tra il 2013 e il 2011. Rilevante è ad ogni modo l'importanza di questa componente del *cluster* marittimo non solo internamente al *cluster* stesso, ma anche per l'economia nazionale: l'effetto moltiplicativo del reddito attivato dalla Marina Militare è pari a 1,44; per ogni 100 euro di spesa in nuovi investimenti vengono generati 144 euro di produzione nell'economia nazionale complessiva. Gli investimenti infatti incidono direttamente su settori strategici dell'economia italiana, per i quali il Paese è considerato internazionalmente all'avanguardia, quali il settore della cantieristica navale, delle tecnologie (belliche e non) e degli apparecchi di precisione.

Rispetto all'occupazione il moltiplicatore evidenzia come il comparto della Marina Militare consenta di impiegare anche una notevole quantità di unità di lavoro a monte (superiore alle 7.000 unità), generando così un moltiplicatore pari a 1,22.

**Tab. 2.21 - Marina Militare: risorse, impieghi e occupazione del settore, 2013
(milioni di euro correnti)**

Conto economico delle risorse		
A=B+C	Produzione ai prezzi base	2.951
B	Valore aggiunto ai prezzi base	2.050
C	Costi intermedi	901
D	Importazioni CIF	
E	Costi di distribuzione	
G=A+D+E	Risorse ai prezzi di mercato	2.951
Rapporti caratteristici		
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto p.b.	0,44
I=B/A	Valore aggiunto p.b./produzione p.b.	0,69
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.p.b.)	0,31
K=D/G	Coefficiente di importazione	
Misure di impatto		
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
Conto economico degli impieghi		
a	Consumi intermedi	
b	Consumi finali	2.951
c	Investimenti fissi lordi	
d	Variazione delle scorte	
e	Esportazioni	
f=b+c+d+e	Impieghi finali	2.951
g	Totale impieghi	2.951
h=e/g	Coefficiente di esportazione	
Unità di lavoro		
a	Uladirette	32.125
b	Ulamonte	7.067
c	Ulavalle	
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	39.192
MISURE DI IMPATTO		
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
RAPPORTI CARATTERISTICI		
Prod/Ula dir.	Produzione ai p.b. per addetto (migliaia di euro correnti)	91,87
VA/Ula dir.	Valore aggiunto ai p.b. per addetto (migliaia di euro correnti)	63,82

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Il Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera

I dati economici del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera, dopo essere stati desunti dalle note integrative al rendiconto generale dello Stato del Ministero dell'Economia e delle Finanze per gli anni 2011 e 2013, hanno subito un processo di validazione ad opera di esperti di queste attività del Ministero dello Sviluppo Economico e del Comando generale del Corpo.

Il valore delle attività generate dal sistema delle Capitanerie di porto ammonta, per il 2013, a 637 milioni di euro (tab.2.22), in flessione di circa il 17% rispetto al 2011 (765 milioni). Evidentemente questa flessione delle risorse ai prezzi di mercato ha interessato tanto le spese per gli investimenti e l'acquisto del materiale per il funzionamento, quanto le spese correnti per la gestione del personale. Le unità di lavoro dirette subiscono infatti una riduzione di 4,66 punti nel 2013 (10.739 unità di lavoro annuali dirette) rispetto ai valori registrati nel 2011 (11.264).

Nonostante l'incidenza del valore della produzione sia piuttosto contenuta rispetto al totale del *cluster* marittimo, è necessario notare come rilevante sia la portata occupazionale di tale compartimento. Inoltre la Capitanerie di porto rappresentano una componente di assoluto rilievo all'interno del *cluster* stesso con inderogabili funzioni di controllo, ispezione e salvaguardia di navi, porti e coste di tutto il territorio italiano. Tale settore è, infatti, di fondamentale utilità con riferimento a tutte le altre componenti del *cluster* marittimo. Tra le sue competenze infatti, oltre alla salvaguardia della vita umana in mare, troviamo funzioni di controllo della sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo ma anche la tutela dell'ambiente marino, come la vigilanza dell'intera filiera della pesca marittima. Data la struttura capillare su tutto il territorio italiano (costituita nel 2015 da 15 Direzioni Marittime, 55 Capitanerie di porto, 51 Uffici Circondariali Marittimi, 128 Uffici Locali Marittimi e 61 Delegazioni di Spiaggia), il Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera mostra un discreto livello di integrazione a monte con altri settori occupazionali (presumibilmente sull'intero territorio nazionale) generando, al 2013, più di un migliaio di unità di lavoro a monte, con un moltiplicatore pari a 1,11. Rispetto alla produzione, l'integrazione a monte con altre branche produttive determina un moltiplicatore di 1,13, meno spiccato di quello delle altre componenti del *cluster* marittimo. Ciò è dovuto principalmente alla cifra contenuta di investimenti dedicati dall'amministrazione centrale a questo particolare settore.

Tab. 2.22 - Capitanerie di porto-Guardia costiera: risorse, impieghi e occupazione del settore, 2013 (milioni di euro correnti)

Conto economico delle risorse		
A=B+C	Produzione ai prezzi base	635
B	Valore aggiunto ai prezzi base	561
C	Costi intermedi	74
D	Importazioni CIF	
E	Costi di distribuzione	
G=A+D+E	Risorse ai prezzi di mercato	635
Rapporti caratteristici		
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto p.b.	0,13
I=B/A	Valore aggiunto p.b./produzione p.b.	0,88
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.p.b.)	0,12
K=D/G	Coefficiente di importazione	
Misure di impatto		
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	1,00
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	1,13
N=E/A	Impatto a valle	-
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	1,13
Conto economico degli impieghi		
a	Consumi intermedi	
b	Consumi finali	635
c	Investimenti fissi lordi	
d	Variazione delle scorte	
e	Esportazioni	
f=b+c+d+e	Impieghi finali	635
g	Totale impieghi	635
h=e/g	Coefficiente di esportazione	
Unità di lavoro		
a	Uladirette	10.739
b	Ulamonte	1.218
c	Ulavalle	
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	11.957
MISURE DI IMPATTO		
e=b/a	Impatto a monte	0,11
f=c/a	Impatto a valle	-
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	1,11
RAPPORTI CARATTERISTICI		
Prod/Ula dir.	Produzione ai p.b. per addetto (migliaia di euro correnti)	59,14
VA/Ula dir.	Valore aggiunto ai p.b. per addetto (migliaia di euro correnti)	52,28

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Capitanerie di porto

Le Autorità portuali

I dati per questo comparto sono desunti dalla relazione annuale sulle Autorità portuali redatta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e riferita alle 24 Autorità portuali operanti in Italia al 2013.

Dopo la Marina Militare, il sistema delle Autorità portuali è il comparto del *cluster* marittimo istituzionale con la produzione, e dunque il contributo al Pil, più elevato. Per l'anno 2013 tale valore si attesta a 730 milioni (tab.2.23), in flessione dell'11,6% rispetto al 2011. Tale flessione è in parte imputabile alla contrazione degli investimenti dovuta alla crisi economica. Mentre le spese per la gestione corrente ed il personale crescono, seppur lievemente, durante il biennio 2011-2013, passando da 272 a 276 milioni, sono i costi intermedi a subire una forte contrazione, passando dai 555 milioni di euro del 2011 ai 454 milioni del 2013. Il ridursi della forbice tra valore aggiunto e costi intermedi porta ad una sensibile riduzione dei valori dell'indicatore che spiega il livello di integrazione a monte tra il comparto delle Autorità portuali e gli altri comparti produttivi e dunque la forte funzione di investitore che tali strutture esercitano su tutto il territorio nazionale. Evidentemente, la congiuntura economica nazionale e internazionale ha determinato una forte contrazione di questo valore che passa dal 2,04 a 1,64. Rimane tuttavia sensibilmente elevato il moltiplicatore della produzione (2,64), di molto superiore a quelli delle altre componenti del *cluster* marittimo istituzionale e ad alcuni del *cluster* industriale: 100 euro di nuove spese ed investimenti da parte delle Autorità portuali generano 264 euro nel circuito economico complessivo.

Strategico in funzione del processo di modernizzazione del sistema portuale nazionale, il ruolo delle Autorità portuali è estremamente interessante anche dal punto di vista dell'occupazione. Con un moltiplicatore di 10,44 è la componente del complessivo *cluster* marittimo con il valore più alto. Ciò è dovuto alla forte capacità del comparto di generare occupazione nelle branche necessarie allo svolgimento delle attività delle Autorità portuali stesse. A fronte di un numero di unità di lavoro dirette abbastanza contenuto (1.184) e in lieve flessione rispetto al 2011 (1.214) le unità di lavoro a monte sono 10 volte superiori, 11.177 nel 2013.

Alle Autorità portuali è affidato il compito strategico di avvicinare i porti agli *standard* internazionali in termini di profondità dei fondali, di adozione dei sistemi di *safety* e di *security*, di programmazione e pianificazione degli ambiti portuali e delle connessioni tra il porto e le infrastrutture stradali e ferroviarie, di miglioramento delle tecnologie disponibili per il processo di

erogazione dei servizi. La riflessione sulle dotazioni da destinare alle Autorità portuali e sulla definizione di un piano organico di interventi sul sistema dei nodi logistici, auspicata nel precedente rapporto, ha preso il via con il decreto legge n.133 del 2014 (noto come Decreto “Sblocca Italia”), nel quale si disponeva l’adozione di un “Piano strategico nazionale della portualità e della logistica”. Tale piano è stato approvato in via preliminare lo scorso 3 luglio 2015, su proposta del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tale piano, di cui si tratta nel prossimo capitolo, intende favorire la crescita economica dell’intero Paese attraverso il rafforzamento della competitività del sistema portuale e logistico italiano.

L’importanza di moltiplicatori del reddito e dell’occupazione così elevati fanno comprendere appieno la rilevanza e l’importanza di questo comparto, non solo all’interno delle strutture portuali ma anche per il suo diretto impatto nell’economia del territorio circostante, nazionale e internazionale, in un contesto di nuove forze economiche emergenti e vecchie forze che consolidano la loro posizione di *leadership*.

Tab. 2.23 - Autorità portuali: risorse, impieghi e occupazione del settore, 2013 (milioni di euro correnti)

Conto economico delle risorse		
A=B+C	Produzione ai prezzi base	730
B	Valore aggiunto ai prezzi base	276
C	Costi intermedi	454
D	Importazioni CIF	
E	Costi di distribuzione	
G=A+D+E	Risorse ai prezzi di mercato	730
Rapporti caratteristici		
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto p.b.	1,64
I=B/A	Valore aggiunto p.b./produzione p.b.	0,38
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.p.b.)	0,62
K=D/G	Coefficiente di importazione	
Misure di impatto		
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	1
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	2,64
N=E/A	Impatto a valle	-
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	2,64
Conto economico degli impieghi		
a	Consumi intermedi	
b	Consumi finali	730
c	Investimenti fissi lordi	
d	Variazione delle scorte	
e	Esportazioni	
f=b+c+d+e	Impieghi finali	730
g	Totale impieghi	730
h=e/g	Coefficiente di esportazione	
Unità di lavoro		
a	Uladirette	1.184
b	Ulamonte	11.177
c	Ulavalle	
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	12.361
MISURE DI IMPATTO		
e=b/a	Impatto a monte	9,44
f=c/a	Impatto a valle	0,00
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	10,44
RAPPORTI CARATTERISTICI		
Prod/Ula dir.	Produzione ai p.b. per addetto (migliaia di euro correnti)	616,81
VA/Ula dir.	Valore aggiunto ai p.b. per addetto (migliaia di euro correnti)	233,27

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assoporti

Il sistema previdenziale e assicurativo degli operatori marittimi

Il sistema previdenziale e assicurativo si configura come il comparto più contenuto dal punto di vista della produzione e da quello dell'occupazione.

Nel luglio del 2010 l'Ipsema (Istituto di previdenza per il sistema marittimo), è stato soppresso e incorporato nell'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (Inail). Tale soppressione si è configurata come un processo conclusosi totalmente soltanto nel 2013. Per tale motivo è ancora oggi possibile reperire alcuni dati precisi sul comparto marittimo, anche se non è più possibile individuare voci specifiche di bilancio. In futuro tale strada non sarà più perseguibile e dunque sarà necessario stimare il dato in proporzione all'intera attività dell'Inail.

Come per gli anni precedenti, anche nel biennio 2011-2013 le assicurazioni contro gli infortuni sul lavoro, la malattia e la maternità sono destinate mediamente a circa 100.000 addetti del sistema marittimo e della navigazione, generando un valore di prestazione pari a 255 milioni di euro (tab. 2.24). Tale valore tuttavia subisce una flessione rispetto a quello registrato per l'anno 2011 (299 milioni di euro), così come i valori registrati per le altre componenti del *cluster* istituzionale, ad eccezione della Marina Militare. In ciascun anno del triennio 2011-2013 sono stati assicurati mediamente circa 30.000 "addetti annui". Con questa locuzione si intende un numero teorico di lavoratori impegnati a tempo pieno per l'intero anno solare. Il dato è ottenuto dagli uffici contabili attraverso il computo delle giornate di lavoro complessivamente svolte nell'anno dai marittimi italiani imbarcati, delle giornate dichiarate dagli armatori in sede di autoliquidazione del premio assicurativo contro gli infortuni e delle malattie professionali.

Apprezzabili sono gli effetti indotti nel resto del sistema economico; il moltiplicatore della produzione è infatti pari a 1,31. Dal punto di vista occupazionale, data l'incorporazione dell'Ipsema nell'Inail, non è più possibile compiere un conteggio accurato delle unità di lavoro dirette. Tuttavia al 2013, anno di conclusione del processo di incorporazione, la stima è pari a 210 unità, in contrazione rispetto al 2011. Tale contrazione è sicuramente in parte dovuta alla confluenza all'interno del Istituto nazionale. Tuttavia il moltiplicatore occupazionale (1,51) indica una forte capacità di impiegare di unità di lavoro a monte (107) rispetto alle unità di lavoro dirette.

Tab. 2.24 - Inail (ex Ipsema): risorse, impieghi e occupazione del settore, 2013 (milioni di euro correnti)

Conto economico delle risorse		
A=B+C	Produzione ai prezzi base	255
B	Valore aggiunto ai prezzi base	194
C	Costi intermedi	61
D	Importazioni CIF	
E	Costi di distribuzione	
G=A+D+E	Risorse ai prezzi di mercato	255
Rapporti caratteristici		
H=C/B	Costi intermedi/valore aggiunto p.b.	0,31
I=B/A	Valore aggiunto p.b./produzione p.b.	0,76
J=C/A	Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod.p.b.)	0,24
K=D/G	Coefficiente di importazione	
Misure di impatto		
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
Conto economico degli impieghi		
a	Consumi intermedi	
b	Consumi finali	255
c	Investimenti fissi lordi	
d	Variazione delle scorte	
e	Esportazioni	
f=b+c+d+e	Impieghi finali	255
g	Totale impieghi	255
h=e/g	Coefficiente di esportazione	
Unità di lavoro		
a	Uladirette	210
b	Ulamonte	107
c	Ulavalle	
d=a+b+c	Totale unità di lavoro	317
MISURE DI IMPATTO		
e=b/a	Impatto a monte	0,51
f=c/a	Impatto a valle	-
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	1,51
RAPPORTI CARATTERISTICI		
Prod/Ula dir.	Produzione ai p.b. per addetto (migliaia di euro correnti)	1.212,71
VA/Ula dir.	Valore aggiunto ai p.b. per addetto (migliaia di euro correnti)	922,95

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Inail

APPENDICE METODOLOGICA

Premessa

Data l'importanza dell'anno 2011 per la produzione di dati economici e censuari, centrali per gli interessi di questa ricerca, il lavoro delle pagine precedenti è inquadrato principalmente su questo anno. Le fonti statistiche principali sono due: il 9° *Censimento generale dell'industria e dei servizi 2011* (al 31 dicembre dello stesso anno, i cui primi risultati sono stati resi pubblici nel luglio 2013) e le *Tavole input-output dell'anno 2011* (edizione del gennaio del 2015). A queste fonti si affiancano le informazioni derivate dai principali rapporti prodotti dalle Organizzazioni federate nonché altre fonti dei vari Ministeri e serie di dati Istat (per approfondimenti si veda oltre). Dunque, mentre i dati relativi al 2011 non sono stimati ma direttamente derivati dai rapporti, per quanto riguarda alcune delle informazioni economiche successive è stato necessario effettuare delle stime basate su fattori di tipo macro-economico e di settore.

Rispetto alle informazioni pubblicate nei precedenti rapporti è necessario specificare la non piena confrontabilità dei dati a causa di importanti modifiche effettuate alle unità di aggregazione (settori Ateco) e nei metodi di stima utilizzati per la costruzione delle tavole di *input-output* nonché della nuova classificazione *Nace*. Nello specifico, dal gennaio 2008 l'Istat ha introdotto, secondo una precisa calendarizzazione, il nuovo sistema di classificazione tassonomica delle attività economiche, volto a uniformare le statistiche ufficiali con quelle fiscali e camerali ai fini dell'integrazione e della semplificazione delle informazioni acquisite e gestite dai vari comparti della Pubblica Amministrazione. Questa classificazione sostituisce quella del 2002 utilizzata nei precedenti rapporti sull'economia del mare e quindi è necessario usare cautela nei confronti longitudinali tra dati. Molte delle voci della nuova classificazione, adoperata in questo rapporto, risultano più specifiche rispetto a quelle dei rapporti precedenti, altre sono presentate in forma più aggregata. Per queste particolari voci è stata operata una divisione tra settori del *cluster* marittimo di cui è dato conto nella nota metodologica a conclusione del capitolo. Inoltre la classificazione iniziale proposta dall'Istat ha subito delle lievi modifiche durante il percorso attuativo, modifiche entrate in vigore nel gennaio 2009.

Tuttavia la piena congruenza di unità tra *Ateco 2007* e *Nace Rev. 2*, la prima costruita sulla base della classificazione europea, ha permesso una perfetta raffrontabilità e integrazione dei dati censuari (base *Ateco 2007*) con quelli provenienti dal Conto delle risorse e degli impieghi (raggruppati per 63 branche *Nace Rev. 2*).

Lo schema contabile utilizzato

Per l'elaborazione delle stime riportate nelle pagine precedenti si è utilizzato lo schema del *Conto delle risorse e degli impieghi*. Questo schema raffronta, per l'intera economia nazionale suddivisa in branche (è stato utilizzato la suddivisione a 63 branche *Nace Rev. 2*), le entrate (prodotto interno lordo e importazioni) e le uscite di beni e servizi (consumi intermedi, consumi finali, investimenti fissi lordi, variazione delle scorte ed esportazioni). Trattandosi di un conto d'equilibrio, non origina pertanto alcun saldo. La ricostruzione dei conti economici di ciascun settore appartenente al *cluster* marittimo, essendo finalizzata ad una valutazione del sistema di interrelazioni economiche tra le branche, in particolare alla stima dell'impatto sull'economia che può essere generato da una variazione della domanda dei beni e servizi prodotto dalle branche dell'economia del mare, è stata svolta secondo lo schema della matrice intersettoriale dell'economia (Tavole *supply and use*). Per la valutazione analitica del grado di integrazione a monte e a valle del processo di produzione dei beni e servizi dei settori considerata si è proceduto ad una duplice distinzione. Per la valutazione dell'integrazione a *monte*, attraverso la considerazione dei costi intermedi, si sono analizzati i settori che forniscono i beni e i servizi necessari alla produzione, mentre per la valutazione dell'integrazione a *valle* si è tenuto conto delle attività economiche che collocano i beni e i servizi sul mercato, quantificate dai margini del commercio e dei trasporti e quindi rapportate ai consumi intermedi.

Schema contabile adottato

RISORSE (OFFERTA)			IMPIEGHI (DOMANDA)	
P R O D U Z I O N E	Costi intermedi	P I L	C O N S U M I	Consumi intermedi
	Valore aggiunto			Consumi finali (delle famiglie e collettivi)
	Costi di distribuzione		Investimenti fissi lordi	
	Altro: imposte nette		Variazione delle scorte	
	Importazioni		Esportazioni	

Fonte: Censis

Le Unità di lavoro (Ula)

Oltre alla ricostruzione dei conti economici, un obiettivo non secondario della ricerca è quello della valutazione delle *Unità di lavoro* coinvolte nelle attività economiche marittime (indicate nel seguito con Ula). Al fine di operare al meglio tale valutazione le Ula sono state distinte in:

- *Ula dirette*: unità di lavoro direttamente utilizzate nella produzione dei beni e servizi dei settori considerati;
- *Ula a monte*: unità di lavoro impiegate nelle produzioni a monte dei processi produttivi;
- *Ula a valle*: unità di lavoro utilizzate nelle attività economiche a valle.

Tale distinzione consente di valutare, questa volta in termini del fattore lavoro, il grado di integrazione e la capacità d'impatto dell'economia marittima nei confronti dell'intera economia nazionale. Da un punto di vista metodologico, tale stima è stata effettuata associando la produttività per unità di lavoro - a monte - ai costi intermedi, e - a valle - ai costi di distribuzione.

Grado di integrazione e capacità d'impatto dell'economia marittima nei confronti dell'economia nazionale

PRODUZIONE DI BENI E SERVIZI A MONTE DELLE ATTIVITA' MARITTIME (branche fornitrici)	⇒	ULA A MONTE	U L A T O T A L I
PRODUZIONE DI BENI E SERVIZI DELLE ATTIVITA' MARITTIME	⇒	ULA DIRETTE	
PRODUZIONE DI BENI E SERVIZI A VALLE DELLE ATTIVITA' MARITTIME (branche di trasformazione e distribuzione)	⇒	ULA A VALLE	

Le Ula dirette sono le unità di lavoro direttamente utilizzate dal settore. I valori per ciascuna branca di attività economica (*Nace Rev. 2*) provengono dalle tavole di Occupazione per settore istituzionale (Conti nazionali, edizione del Marzo 2015) relativi al 2011, anno del Censimento e delle Tavole *input-output*. Ovviamente le branche *Nace Rev. 2* (63) comprendono diversi sotto settori *Ateco 2007*. Tuttavia la piena congruenza della tassonomia ci ha permesso di ricavare la quota di ciascuna branca afferente a ciascun settore del *cluster* marittimo. Questa quota è stata desunta (per il 2011) dal numero di addetti dei micro-settori *Ateco 2007*, rilevato tramite Censimento, il relazione agli addetti del macro-settore. Ad esempio per il settore pesca (branca 3, *Ateco 2007*) si è avuto modo di constatare come la quasi totalità degli addetti (e delle imprese) sul territorio italiano faccia riferimento ad attività marittime. Attraverso i dati censuari si è pervenuti ad un fattore di ponderazione pari al 95,63% dell'intera branca 3 (Pesca) che è stato poi utilizzato per calcolare la quota di Ula e di produzione del settore pesca marittima. Unica eccezione il settore relativo al trasporto marittimo il quale corrisponde per intero alla branca 50 (*Ateco 2007*), e cui è riservato una delle 63 branche *Nace Rev. 2*. L'attività relativa al trasporto per vie d'acqua interne è residuale.

Le quote sono, ad ogni modo, state sottoposte alla valutazione da parte degli operatori del settore.

Occorre ricordare nuovamente la non confrontabilità diretta, anche per i valori relativi alle unità di lavoro, tra i dati del 2013 qui forniti e quelli del

2009 forniti nel “IV Rapporto sull’Economia del Mare”. La discrepanza, a volte contenuta, altre volte meno, è dovuta essenzialmente al cambio nel dettaglio del calcolo a seguito dell’introduzione del sistema *Nace Rev. 2*. Nel 2009, ad esempio, le Ula dirette per il settore della pesca erano calcolate per “pesca, piscicoltura e servizi connessi” mentre la nuova branca (3) *Nace Rev. 2* si riferisce esclusivamente a “pesca e acquacoltura”.

La strada seguita, sebbene metodologicamente corretta e validata in termini di coerenza dalle stime ottenute, presenta comunque dei limiti che è bene evidenziare. Con questa procedura infatti si è ragionevolmente ipotizzato che le produttività dei settori considerati siano analoghe a quelle riportate dai conti nazionali, i quali invece si riferiscono a gruppi di attività più vasti.

In particolare, in prima analisi si è dovuto ipotizzare che la produttività di:

- “Fabbricazione di altri mezzi di trasporto” fosse uguale a quella della “Cantieristica mercantile” e della “Nautica da diporto”;
- “Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti” fosse uguale a quella di “Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti relativa al settore marittimo”;
- “Attività di servizi delle agenzie di viaggio, dei *tour operator* e servizi di prenotazione e attività connesse” fosse uguale a quella “Attività di servizi delle agenzie di viaggio, dei *tour operator* e servizi di prenotazione e attività connesse relative al settore marittimo”.

Metodologia per il conto economico delle risorse e degli impieghi

Tecnicamente la ricostruzione del conto economico delle risorse e degli impieghi è avvenuta utilizzando le *Tavole input-output dell’anno 2011* (pubblicate nel gennaio del 2015). Per ricostruire l’economia marittima nel suo complesso si è quindi fatto riferimento alle seguenti sette branche *Ateco 2007*:

- Branca 3, “Pesca e acquacoltura”, per il settore della pesca;
- Branca 30, “Fabbricazione di altri mezzi da trasporto”, per il settore della cantieristica navale e per gran parte di quello della nautica da diporto;
- Branca 33, “Riparazione e manutenzione di navi e imbarcazioni”, per il settore della cantieristica navale;

- Branca 38, “Attività di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti; recupero dei materiali”, per il settore della cantieristica navale;
- Branca 50, “Trasporto marittimo e per vie d’acqua”, per il settore dei trasporti marittimi;
- Branca 52, “Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti”, per il settore delle attività ausiliarie dei trasporti marittimi;
- Branca 79, “Attività di servizi delle agenzie di viaggio, dei *tour operator* e servizi di prenotazione e attività connesse”, per il settore delle attività ausiliarie dei trasporti marittimi;

I precedenti rapporti facevano invece riferimento a cinque branche *Ateco 2002*:

- Branca 3, “Pesca”, per il settore della pesca;
- Branca 29, “Costruzioni navali”, per il settore della cantieristica navale e per gran parte di quello della nautica da diporto;
- Branca 40, “Trasporti marittimi e per vie d’acqua”, per il settore dei trasporti marittimi;
- Branca 42, “Attività ausiliarie dei trasporti”, per il settore delle attività ausiliarie dei trasporti marittimi;

La corrispondenza tra le branche *Ateco* utilizzate (dati del *Censimento generale dell’industria e dei servizi 2011*) e la classificazione *Nace Rev. 2* a 63 classi (dati delle *Tavole input-output dell’anno 2011*) è la seguente:

Codice <i>Nace Rev.</i> 2 (63)	Etichetta	Branca <i>Ateco 2007</i>	Etichetta
V03	Pesca e acquicoltura	3	Pesca e acquicoltura
V30	Fabbricazione di altri mezzi di trasporto	30	Fabbricazione di altri mezzi da trasporto
V33	Riparazione e installazione di macchine e apparecchiature	33	Riparazione e manutenzione di navi e imbarcazioni
V37_39	Gestione delle reti fognarie; attività di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti; recupero dei materiali; attività di risanamento e altri servizi di gestione dei rifiuti	38	Attività di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti; recupero dei materiali
V50	Trasporti marittimi e per vie d'acqua	50	Trasporto marittimo e per vie d'acqua
V52	Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	52	Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti
V79	Attività dei servizi delle agenzie di viaggio, dei <i>tour operator</i> e servizi di prenotazione e attività correlate	79	Attività di servizi delle agenzie di viaggio, dei <i>tour operator</i> e servizi di prenotazione e attività connesse

Poiché la *Tavola input-output* è in forma di matrice, essa consente di estrapolare informazioni da una duplice prospettiva. Da una lettura per colonne si può infatti risalire alla struttura del conto delle risorse così come è stato presentato per i settori analizzati. Da una lettura per righe invece si può ricavare la struttura del conto degli impieghi. Inoltre dall'analisi della struttura dei costi intermedi per branca è possibile risalire alla valutazione di quali siano le branche fornitrici di beni e servizi a monte dei cicli produttivi, mentre attraverso l'analisi dei consumi intermedi è possibile valutare quali sono le branche acquirenti dei beni e servizi.

Le branche della tavola intersettoriale, fatta eccezione per quella dei trasporti marittimi e per vie d'acqua, non coincidono esattamente con i settori analizzati.

Se la branca relativa alle attività di pesca e acquacoltura ha dovuto subire, come già detto, una ponderazione per escludere le attività relative alla pesca lacustre e di fiume (fattore di ponderazione 95,63%), per altri settori del *cluster* marittimo la procedura è stata più complessa. In particolare, le attività legate al settore marittimo della branca "Fabbricazione di altri mezzi da trasporto" è stata scomposta in due parti a causa della diversa natura e valenza della cantieristica navale (in quota il 18,37% dell'intera branca) e della nautica da diporto (in quota 10,89%). Inoltre per quest'ultima si è dovuto tenere conto anche della produzione di parti staccate, accessori e motori, la cui stima è stata ottenuta utilizzando informazioni desunte dalle serie storiche fornite dall'Ucina. Da sottolineare che per la nautica da diporto è stata effettuata una duplice stima: la prima tiene conto soltanto della produzione di imbarcazioni da diporto, comprensiva della produzione di accessori e motori, mentre la seconda anche dell'indotto derivante dal turismo nautico, ovvero dal valore dei consumi turistici generati dalla pratica diportistica. Inoltre per la cantieristica navale è stata utilizzata anche una quota di altre due branche *Ateco*: una relativa alla branca "Riparazione, manutenzione ed installazione di macchinari e apparecchiature" e specificamente la sotto-branca *Ateco 2007 33.15.0* "Riparazione e manutenzione di navi e imbarcazioni (esclusi i loro motori)"; la seconda relativa alle "Attività di raccolta, trattamento e smaltimento di rifiuti; recupero di materiali" e specificamente la sotto-branca *Ateco 2007 38.31.2* relativa ai "cantieri di demolizione navale" (per un resoconto sulle branche si veda oltre). La stima, basata sul numero degli addetti nella sotto-branca censiti dall'Istat, ha portato a considerare rispettivamente la quota del 5,69% e dello 0,0085% delle branche.

Per le attività di logistica portuale e ausiliarie dei trasporti marittimi si è dovuti partire da aggregati molto più ampi, ovvero dalle branche "Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti" e "Attività di servizi delle agenzie di viaggio, dei *tour operator* e servizi di prenotazione e attività connesse", precedentemente comprese in un'unica classe *Ateco 2002*. Al 2011 la ponderazione della quota di tali settori relative esclusivamente ad attività marittime si basa sulle precedenti stime elaborate nel 2009 che permettevano di identificare le attività ausiliarie relative al magazzino e custodia per attività marittime (*Ateco 2007*, codice 5.21) pari al 17,1% delle attività di magazzino e custodia totali. Per le attività di supporto ai

trasporti *Ateco 2007* prevede un codice dedicato alle “attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d’acqua” (codice 52.22) così come una voce relativa al movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali (codice 52.24.2). Per quanto riguarda invece le “altre attività di supporto connesse ai trasporti” (codice 52.29) quali “attività di spedizionieri e agenzie di operazione doganale” e “intermediari dei trasporti” è stata stimata una quota pari all’1%. Complessivamente le attività di Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti relative alle attività connesse a quelle marittime è stata stimata al 7,9% del totale di branca. Per quanto riguarda invece le “Attività di servizi delle agenzie di viaggio, dei tour operator e servizi di prenotazione e attività connesse”, che confluiscono anch’esse nel settore relativo alle attività di logistica portuale e ausiliarie, la quota sul totale delle attività rimane invariata rispetto a quelle passate (5%).

Per la costruzione delle stime degli aggregati del conto delle risorse e degli impieghi dell’anno 2013, oltre alle Tavole *input-output* 2011 sono state utilizzate anche altre fonti:

- Conti economici nazionali;
- Commercio estero e attività internazionali delle imprese, Coeweb-Istat;
- Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- Bilancio dello Stato;
- Documento programmatico pluriennale per la Difesa per il triennio 2013-2015, Ministero della Difesa
- Nota aggiuntiva allo stato di previsione per la Difesa per l’anno 2011, Ministero della Difesa;
- Nota di aggiornamento al Documento di economia e Finanza, 2011 e 2013, Ministero dell’Economia e delle Finanze;
- Relazione annuale sull’attività delle Autorità portuali, anni 2011 e 2013, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Per le voci di interesse non direttamente desumibili da fonti statistiche ufficiali, si è proceduto alla loro stima. In taluni casi, come ad esempio per il *valore aggiunto ai prezzi base* e per i *costi intermedi*, le stime sono state effettuate sulla base di dati settoriali forniti dalle principali associazioni di categoria e verificati con la Federazione del Mare. In altri casi invece, come ad esempio per i *costi di distribuzione* nel conto delle risorse e per i *consumi intermedi* in quello degli impieghi, la stima è stata effettuata ipotizzando la

stabilità di rapporti strutturali osservati in passato (rispettivamente nei confronti della produzione e delle risorse ai prezzi di mercato, per il lato delle risorse e degli impieghi finali, per il lato degli impieghi) o utilizzando informazioni sui rispettivi tassi di crescita.

Glossario dei termini economici utilizzati

Aggregati del conto economico delle risorse

- *Valore aggiunto ai prezzi base*: valore della retribuzione dei fattori produttivi e degli ammortamenti; comprende i salari, gli stipendi, i contributi sociali e gli altri redditi.
- *Costi intermedi*: valore dei consumi intermedi di beni e servizi necessari alla produzione e forniti da unità produttive di altre branche.
- *Produzione ai prezzi base*: somma del valore aggiunto ai prezzi base e dei costi intermedi.
- *Importazioni*: valore dei beni e servizi acquistati da unità non residenti. Valutate al prezzo CIF (*Cost, Insurance and Freight*, ovvero costo, assicurazione e nolo) comprendono il valore FOB (*Free on Board*, ovvero franco a bordo), le spese di trasporto e quelle assicurative tra la frontiera del paese esportatore e quella del paese importatore.
- *Costi di distribuzione*: rappresentano l'incremento di valore delle risorse dovuto alla loro collocazione sul mercato. Comprendono i margini di commercio e quelli di trasporto.
- *Altro*: comprende le imposte nette sulla produzione, ovvero le imposte indirette meno i contributi, le imposte sulle importazioni e l'IVA gravante sulle risorse.
- *Risorse ai prezzi di mercato*: valore complessivo dei beni e servizi generati dalla branca.
- *PIL ai prezzi di mercato*: rappresenta il risultato finale dell'attività di produzione delle unità residenti. E' quindi ottenuto sottraendo le importazioni alle risorse ai prezzi di mercato.

Aggregati del conto economico degli impieghi

- *Consumi intermedi*: valore dei beni e servizi venduti ad altre branche per essere utilizzati nei propri processi produttivi.
- *Consumi finali*: valore dei beni e servizi impiegati per soddisfare direttamente i bisogni umani, siano essi individuali (consumi delle famiglie) o collettivi (consumi delle P.A. e delle istituzioni sociali varie).
- *Investimenti fissi lordi*: valore dei beni durevoli acquistati (compreso quello dei servizi in essi incorporati) per essere utilizzati nel ciclo produttivo nel corso di un periodo superiore ad un anno.
- *Variazione delle scorte*: variazione del valore delle giacenze di prodotti finiti, di prodotti in corso di lavorazione e di materie prime tra l'inizio e la fine del periodo.
- *Esportazioni*: valore dei beni e servizi venduti ad unità non residenti. Esse sono valutate al prezzo FOB (*Free on Board*) che corrisponde al prezzo di mercato alla frontiera del paese esportatore.
- *Impieghi finali*: valore dei beni e servizi prodotti, non reimpiegati nel processo produttivo, e destinato pertanto ai consumi finali, agli investimenti, alle scorte e alle esportazioni.
- *Totale impieghi*: Somma dei consumi (finali e intermedi), degli investimenti fissi lordi, delle variazioni delle scorte e delle esportazioni.

E' bene ricordare che il valore degli impieghi totali coincide con quello delle risorse ai prezzi di mercato. In contabilità nazionale infatti l'identità fra risorse e impieghi viene indicata come *conto delle risorse e degli impieghi*, il quale essendo un conto di equilibrio pertanto non genera alcun saldo.

Rapporti caratteristici del conto delle risorse e degli impieghi

- *Costi intermedi / valore aggiunto ai prezzi base*: si tratta del rapporto tra le due componenti della produzione ai prezzi base. Pertanto, risulta tanto maggiore quanto più la branca necessita di beni e servizi delle altre branche. Risulta funzione diretta del grado di integrazione della branca a monte del processo produttivo.
- *Valore aggiunto ai prezzi base / produzione ai prezzi base*: è un rapporto di composizione che misura l'autonomia del processo di produzione della

branca dalle altre a monte. E' quindi funzione inversa del grado di integrazione a monte.

- *Coefficiente tecnico*: è il rapporto tra i costi intermedi e la produzione ai prezzi base ed è quindi il rapporto di composizione complementare a quello precedente. Risulta l'indicatore tipico del grado di integrazione della branca con le altre a monte del processo produttivo.
- *Coefficiente di importazione*: rapporto tra le importazioni e le risorse ai prezzi di mercato. Indica il grado di dipendenza dall'estero della branca.
- *Coefficiente di esportazione*: rapporto tra le esportazioni e il totale degli impieghi (il quale, come già detto, coincide con le risorse ai prezzi di mercato). Indica la vocazione all'*export* della branca, ovvero l'importanza relativa della domanda estera.

Misure di impatto del reddito prodotto

- *Impatto diretto sulla produzione*: è il complemento a uno del coefficiente di importazione. Indica l'aumento di produzione interna che deriva da un euro di domanda aggiuntiva finale. Ad esempio un valore pari a 1 indica che un incremento unitario della domanda del bene genera un incremento unitario della produzione del settore. Qualora tale valore sia invece pari a 0,8 indica che un incremento unitario di domanda è in grado di generare un aumento della produzione pari a 0,80 euro; in questo la dipendenza dall'estero è limitata (0,2).
- *Impatto totale sulla produzione*: è il rapporto tra il precedente indicatore di impatto diretto e il complemento ad uno del coefficiente tecnico. Indica l'aumento di produzione *interna* che deriva da un euro di domanda aggiuntiva finale, considerando sia quella del settore che quella di tutte le altre branche a monte; esso quindi è il "moltiplicatore a monte" del settore (ovvero la somma dell'impatto diretto e di quello a monte). Ad esempio, un valore pari a 1,5 indica che un aumento di un euro di domanda consentirà un aumento della produzione nazionale di 1,50 euro, che si ripartirà tra il settore che lo ha stimolato e tutte le branche che forniscono beni e servizi necessari alla sua produzione.
- *Impatto a valle*: è il rapporto fra i costi di distribuzione e la produzione ai prezzi base. Indica l'incremento di produzione nelle branche a valle (tipicamente trasporti e commercio, ma anche tutte quelle che possono trasformare o conservare il prodotto). Misura l'aumento di produzione delle branche distributrici che deriva da un euro di domanda aggiuntiva

finale. Un valore pari a 0,6 indica che 100 euro di produzione domandata in più mettono in moto a valle 60 euro.

- *Moltiplicatore del reddito prodotto*: si tratta del coefficiente di impatto a monte e a valle. Indica pertanto l'aumento di produzione delle branche a monte e a valle dei processi produttivi che deriva da un euro di domanda aggiuntiva finale. Un valore pari a 2 indica che un aumento di un euro dei consumi delle famiglie, o delle esportazioni, o ancora di un nuovo investimento nella branca provoca complessivamente - a monte e a valle - un incremento di 2,00 euro nell'intera economia.

Misure di impatto delle Ula

- *Impatto a monte*: rapporto tra le Ula a monte e le Ula dirette. Indica il numero di Ula che corrispondono nei cicli produttivi a monte del settore, per ogni Ula utilizzata direttamente nel settore.
- *Impatto a valle*: rapporto tra le Ula a valle e le Ula dirette. Indica il numero di Ula che corrispondono a valle del settore, per ogni Ula utilizzata direttamente nel settore.
- *Moltiplicatore delle Ula*: si tratta del coefficiente di impatto a monte e a valle. Indica, quale potrebbe essere, a parità di produttività del lavoro, l'incremento complessivo di Ula, a monte e a valle, generato da un aumento di una Ula diretta, derivante a sua volta da un aumento della domanda.

Rapporti caratteristici delle Ula

- *Produzione ai prezzi base per addetto*: rapporto fra la produzione ai prezzi base e le Ula dirette. E' una misura della produttività del lavoro che quantifica (in migliaia di euro) la produzione media per ogni Ula diretta. Ad esempio, un valore pari a 200 indica che ogni Ula mediamente produce 200.000 euro all'anno.
- *Valore aggiunto ai prezzi base per addetto*: rapporto fra il valore aggiunto ai prezzi base e le Ula dirette. E' anche questa una misura della produttività del lavoro che quantifica (in migliaia di euro) il valore aggiunto medio per ogni Ula diretta. Un valore pari a 100 indica che ogni Ula mediamente genera valore aggiunto per 100.000 euro all'anno.

Dettaglio delle componenti industriali e di servizio del cluster marittimo

Per la definizione del settore dei trasporti marittimi sono state considerate le attività comprese nei seguenti codici Ateco

Area Ateco 2007	Sotto classificazione Ateco 2007	Corrispondenza Ateco 2002	Descrizione classificazione Ateco
50			TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA
	50.1		TRASPORTO MARITTIMO E COSTIERO DI PASSEGGERI
	50.10		Trasporto marittimo e costiero di passeggeri
	50.10.0	61.10.0p	Trasporto marittimo e costiero di passeggeri Questa classe comprende: - trasporto di linea e non, di passeggeri su natanti progettati per navigare in mare aperto e in acque costiere: servizi di trasporto su motonavi da escursione, da crociera o natanti panoramici, servizi di trasporto su traghetti, lance-taxi eccetera - noleggio di natanti da diporto con equipaggio per trasporto in mare aperto e in acque costiere (ad esempio escursioni, con attività di pesca a bordo) Dalla classe 50.10 sono escluse: - trasporto marittimo di merci, cfr. 50.20 - trasporto mediante rimorchiatori, chiatte, piattaforme petrolifere, cfr. 50.20 - servizi di ristorazione e bar a bordo dei natanti, se effettuati da altre imprese, cfr. 56.10, 56.30 - noleggio di natanti da diporto e yacht senza equipaggio, cfr. 77.21 - noleggio di imbarcazioni e natanti adibiti ad operazioni commerciali senza equipaggio, cfr. 77.34 - gestione di case da gioco galleggianti, cfr. 92.00
	50.2		TRASPORTO MARITTIMO E COSTIERO DI MERCI
	50.20		Trasporto marittimo e costiero di merci
	50.20.0	61.10.0p	Trasporto marittimo e costiero di merci Questa classe comprende: - trasporto, di linea e non, di merci in mare aperto e in acque costiere - trasporto, mediante rimorchiatori o spintori, di chiatte, piattaforme petrolifere eccetera - noleggio di imbarcazioni con equipaggio per il trasporto di merci marittimo e costiero Dalla classe 50.20 sono escluse: - magazzinaggio delle merci, cfr. 52.10 - attività portuali ed altre attività ausiliarie quali attracco, pilotaggio, segnalazione marittima, recupero marittimo, cfr. 52.22 - movimentazione merci, cfr. 52.24 - noleggio di natanti adibiti ad operazioni commerciali senza equipaggio, cfr. 77.34
	50.3		TRASPORTO DI PASSEGGERI PER VIE D'ACQUA INTERNE
	50.30		Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne
	50.30.0	61.20.0p	Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne (inclusi i trasporti lagunari) Questa classe comprende: - trasporto di passeggeri lungo fiumi, canali, laghi ed altre vie d'acqua interne, inclusi bacini portuali e moli interni - servizi di trasporto per vie d'acqua interne su motonavi da escursione o natanti panoramici - noleggio di natanti da diporto con equipaggio per trasporto per vie d'acqua interne Dalla classe 50.30 sono escluse: - trasporto merci per vie d'acqua interne, cfr. 50.40 - noleggio di natanti da diporto e yacht senza equipaggio, cfr. 77.21
	50.4		TRASPORTO DI MERCI PER VIE D'ACQUA INTERNE
	50.40		Trasporto di merci per vie d'acqua interne
	50.40.0	61.20.0p	Trasporto di merci per vie d'acqua interne Questa classe comprende: - trasporto di merci lungo fiumi, canali, laghi ed altre vie d'acqua interne, inclusi bacini portuali e moli interni - noleggio di imbarcazioni con equipaggio per il trasporto di merci per vie d'acqua interne Dalla classe 50.40 sono escluse: - movimentazione merci, cfr. 52.24 - noleggio di natanti commerciali senza equipaggio, cfr. 77.34

(p) parte

Fonte: Istat

Per la definizione del settore della logistica portuale e delle attività ausiliarie dei trasporti marittimi sono state considerate le attività comprese nei seguenti codici Ateco

Area Ateco 2007	Sotto classificazione Ateco 2007	Corrispondenza Ateco 2002	Descrizione classificazione Ateco
52			MAGAZZINAGGIO E ATTIVITÀ DI SUPPORTO AI TRASPORTI
	52.1		MAGAZZINAGGIO E CUSTODIA
	52.10		Magazzinaggio e custodia
	52.10.1	63.12.1	Magazzini di custodia e deposito per conto terzi - gestione di magazzini e depositi per merci di ogni tipo: gestione di silos, magazzini generali, depositi doganali, serbatoi eccetera - depositi giudiziari di veicoli
	52.10.2	63.12.2	Magazzini frigoriferi per conto terzi Questa classe comprende: - gestione di magazzini frigoriferi - magazzinaggio con surgelazione tramite abbattitori di temperatura Dalla classe 52.10 sono escluse: - gestione di parcheggi per autoveicoli, cfr. 52.21 - gestione di strutture per la custodia di beni, cfr. 68.20 - affitto di spazi vuoti, cfr. 68.20
52.2			ATTIVITÀ DI SUPPORTO AI TRASPORTI
	52.21		Attività dei servizi connessi ai trasporti terrestri
	52.22		Attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua
	52.22.0	11.10.0p 61.10.0p 63.22.0p	Attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua: Tenuto conto della rilevanza delle attività presenti in questa categoria la stessa viene dettagliata nelle seguenti sottocategorie Liquefazione e rigassificazione di gas a scopo di trasporto marittimo e per vie d'acqua effettuata al di fuori del sito di estrazione
	52.22.01		Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua
	52.22.09		Questa classe comprende: - attività connesse al trasporto per via d'acqua di passeggeri, animali o merci: gestione di porti e banchine, gestione di chiuse eccetera, attività di navigazione, pilotaggio e ancoraggio, servizi su chiatta, attività di recupero in acqua, attività di segnalazione marittima (fari), rimessaggio imbarcazioni - servizi privati di lotta contro gli incendi e di prevenzione degli incendi nei porti e a bordo di navi Dalla classe 52.22 è esclusa: - movimentazione merci, cfr. 52.24
	52.24		Movimentazione merci
	52.24.2	63.11.2	Movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali
	52.29		Altre attività di supporto connesse ai trasporti
	52.29.1	63.40.1	Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali
	52.29.2	63.40.2 74.87.7p	Intermediari dei trasporti, servizi logistici: Tenuto conto della rilevanza delle attività presenti in questa categoria la stessa viene dettagliata nelle seguenti sottocategorie
	52.29.21		Intermediari dei trasporti Questa classe comprende: - organizzazione dei trasporti terrestri, ferroviari, marittimi o aerei - organizzazione di consegne di gruppo o individuali (inclusa la raccolta e la consegna di merci e il raggruppamento delle consegne) - emissione e ottenimento di documenti di trasporto e polizze di carico - attività di intermediazione per spazi su navi e aerei - operazioni relative alle merci, ad esempio: l'imballaggio temporaneo finalizzato alla protezione delle merci in transito, operazioni di apertura degli imballaggi, di campionatura, di pesatura delle merci eccetera - agenti e raccomandatori marittimi

(Segue)

52.29.22		Servizi logistici relativi alla distribuzione delle merci Dalla classe 52.29 sono escluse: - attività di corriere, cfr. 53.20 - fornitura di servizi di assicurazione per il trasporto terrestre, marittimo e aereo, cfr. 65.12 - attività delle agenzie di viaggio, cfr. 79.11 - attività di tour operator, cfr. 79.12 - attività di assistenza turistica, cfr. 79.90
79		ATTIVITÀ DEI SERVIZI DELLE AGENZIE DI VIAGGIO, DEI TOUR OPERATOR E SERVIZI DI PRENOTAZIONE E ATTIVITÀ CONNESSE
79.1		ATTIVITÀ DELLE AGENZIE DI VIAGGIO E DEI TOUR OPERATOR
79.11		Attività delle agenzie di viaggio
79.11.0	63.30.1p	Attività delle agenzie di viaggio Questa classe comprende: - attività delle agenzie principalmente impegnate nella vendita di viaggi, tour, servizi di trasporto e alloggio, per il pubblico e per clienti commerciali - attività delle agenzie di viaggio: fornitura di informazioni e consigli, pianificazione dei viaggi, organizzazione di viaggi su misura Dalla classe 79.11 sono escluse: - vendita di biglietti per trasporto passeggeri non connessa con l'attività delle agenzie di viaggio, cfr. 52.2 - attività dei tour operator, cfr. 79.12 - attività degli uffici di informazioni sul turismo locale e sugli alloggi per turisti, cfr. 79.90 - attività delle guide e degli accompagnatori turistici, cfr. 79.90
79.12.0	63.30.1p	Attività dei tour operator - attività di organizzazione e gestione di viaggi turistici vendute da agenzie di viaggio o direttamente dai tour operator. I viaggi possono includere uno o più dei seguenti servizi: trasporto, alloggio, pasti, visite a musei e ad aree di interesse storico culturale, eventi teatrali, musicali o sportivi
79.9		ALTRI SERVIZI DI PRENOTAZIONE E ATTIVITÀ CONNESSE
79.90		Altri servizi di prenotazione e altre attività di assistenza turistica non svolte dalle agenzie di viaggio
79.90.1	63.30.1p	Altri servizi di prenotazione e altre attività di assistenza turistica non svolte dalle agenzie di viaggio
79.90.2	63.30.2p	Attività delle guide e degli accompagnatori turistici Dalla classe 79.90 sono escluse: - attività delle agenzie di viaggio e tour operator, cfr. 79.11 e 79.12 - organizzazione e gestione di eventi come meeting, convegni e conferenze, cfr. 82.30 - attività delle guide alpine, cfr. 93.19

(p) parte

Fonte: Istat

Per la definizione del settore della navalmeccanica sono state considerate le attività comprese nei seguenti codici Ateco

Area Ateco 2007	Sotto classificazione Ateco 2007	Corrispondenza Ateco 2002	Descrizione classificazione Ateco
30			FABBRICAZIONE DI ALTRI MEZZI DI TRASPORTO
	30.1		COSTRUZIONE DI NAVI E IMBARCAZIONI
	30.11		Costruzione di navi e di strutture galleggianti
	30.11.0	35.11.1	Cantieri navali per costruzioni metalliche e non metalliche
		35.11.2	Questa classe comprende:
		36.11.1p	- costruzione di navi per uso commerciale: navi per trasporto di navi- navi da carico, navi-cisterna, rimorchiatori eccetera
			- costruzione di navi da guerra
			- costruzione di pescherecci e imbarcazioni per la lavorazione del pesce
			- costruzione di natanti a cuscino d'aria (hovercraft - esclusi quelli da diporto)
			- costruzione di piattaforme di trivellazione, galleggianti o sommergibili
			- costruzione di strutture galleggianti: bacini galleggianti, pontoni, cassoni, pontili galleggianti, boe, serbatoi galleggianti, chiatte, barche di alleggio, gru galleggianti, gommoni gonfiabili non da diporto eccetera
			- fabbricazione di sezioni di navi e di strutture galleggianti
			- attività di impiantistica per costruzioni navali
			Dalla classe 30.11 sono escluse:
			- fabbricazione di parti di imbarcazioni, che non siano parti della chiglia principale come:
			- fabbricazione di vele, cfr. 13.92
			- fabbricazione di eliche per navi, cfr. 25.99
			- fabbricazione di ancore in ferro o acciaio, cfr. 25.99
			- fabbricazione di strumenti di navigazione, cfr. 26.51
			- fabbricazione di apparecchiature per illuminazione di navi, cfr. 27.40
			- fabbricazione di motori marini, cfr. 28.11
			- fabbricazione di veicoli anfibi, cfr. 29.10
			- fabbricazione di barche gonfiabili o gommoni da diporto, cfr. 30.12
			- riparazione e manutenzione specialistica di navi e strutture galleggianti, cfr. 33.15
			- demolizione di navi, cfr. 38.31
33			RIPARAZIONE, MANUTENZIONE ED INSTALLAZIONE DI MACCHINE ED APPARECCHIATURE
33.1			RIPARAZIONE E MANUTENZIONE DI PRODOTTI IN METALLO, MACCHINE ED APPARECCHIATURE
33.15			Riparazione e manutenzione di navi e imbarcazioni (esclusi i loro motori)
	33.15.0	35.11.3	Riparazione e manutenzione di navi e imbarcazioni (esclusi i loro motori)
		35.12.0p	Questa classe comprende:
			- riparazione e manutenzione ordinaria di navi
			- riparazione e manutenzione di imbarcazioni da diporto
			Dalla classe 33.15 sono escluse:
			- ricostruzione industriale di navi, cfr. 30.1
			- riparazione di motori di navi e imbarcazioni, cfr. 33.12
			- disincrostazione e smontaggio di navi, cfr. 38.31
			- cantieri di demolizione navali, cfr. 38.31
38			ATTIVITÀ DI RACCOLTA, TRATTAMENTO E SMALTIMENTO DEI RIFIUTI; RECUPERO DEI MATERIALI
38.3			RECUPERO DEI MATERIALI
	38.31.2	37.10.2	Cantieri di demolizione navali
			Dalla classe 38.31 sono escluse:
			- smaltimento di beni usati quali frigoriferi, per eliminare i rifiuti dannosi, cfr. 38.22
			- smantellamento di automobili, computer, televisori ed altre apparecchiature per ottenere e rivendere parti che sono direttamente riutilizzabili come pezzi di ricambio, cfr. 46.77

(p) parte

Fonte: Istat

Per la definizione del settore della nautica da diporto sono state considerate le attività comprese nei seguenti codici Ateco

Area Ateco 2007	Sotto classificazione Ateco 2007	Corrispondenza Ateco 2002	Descrizione classificazione Ateco
30			FABBRICAZIONE DI ALTRI MEZZI DI TRASPORTO
	30.1		Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive
	30.12		Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive
	30.12.0	35.12.0p	Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive - costruzione di barche o gommoni gonfiabili - costruzione di imbarcazioni a vela con o senza motore ausiliario - costruzione di imbarcazioni a motore - costruzione di natanti a cuscino d'aria (hovercraft) da diporto - costruzione di altre imbarcazioni da diporto e sportive: canoe, kayak, barche a remi, skiff (barche per canottaggio) - costruzione di remi per imbarcazioni di ogni tipo Dalla classe 30.12 sono escluse: - fabbricazione di parti di imbarcazioni da diporto e sportive come: - fabbricazione di vele, cfr. 13.92 - fabbricazione di ancore in ferro o acciaio, cfr. 25.99 - fabbricazione di motori marini, cfr. 28.11 - fabbricazione di tavole da surf e windsurf, cfr. 32.30 - manutenzione, riparazione e trasformazione di imbarcazioni da diporto, cfr. 33.15

(p) parte

Fonte: Istat

Per la definizione del settore della pesca sono state considerate le attività comprese nei seguenti codici Ateco

Area Ateco 2007	Sotto calssificazione Ateco 2007	Corrispondenza Ateco 2002	Descrizione classificazione Ateco
3			PESCA E ACQUACOLTURA
	03.1		PESCA
	03.11		Pesca marina
	03.11.0	05.01.1	Pesca in acque marine e lagunari e servizi connessi Questa classe comprende: - pesca commerciale nell'oceano o in acque costiere - raccolta di crostacei e molluschi marini - cattura di balene - cattura di animali acquatici marini: tunicati, ricci di mare eccetera - attività di navi impegnate sia nella pesca, sia nella lavorazione e nella conservazione dei pesci - raccolta di altri organismi e materiali marini: perle naturali, spugne, coralli e alghe Dalla classe 03.11 sono escluse: - cattura di mammiferi marini (escluse le balene), ad esempio trichechi, foche, cfr. 01.70 - lavorazione di pesci, crostacei e molluschi su navi-industria o in strutture a terra, cfr. 10.20 - affitto di imbarcazioni da diporto con equipaggio per il trasporto marino o in acque costiere (ad esempio per crociere di pesca), cfr. 50.10 - pesca praticata per sport o per divertimento e relativi servizi, cfr. 93.19 - gestione di allevamenti destinati alla pesca sportiva, cfr. 93.19
	03.2		ACQUACOLTURA
	03.21		Acquacoltura marina
	03.21.0	05.02.1	Acquacoltura in acqua di mare, salmastra o lagunare e servizi connessi Questa classe comprende: - allevamento di pesci in acque marine, incluso l'allevamento di pesci ornamentali - produzione di uova di molluschi bivalvi (ostriche eccetera), giovani aragoste, gamberi post-larva, avannotti e pesciolini - coltivazione di ulva ed altre alghe commestibili - allevamento di crostacei bivalvi, altri molluschi ed altri animali acquatici in acqua di mare - attività di acquacoltura in acque salmastre - attività di acquacoltura in riserve o bacini di acqua salata - gestione di vivai (marini) - gestione di allevamenti di vermi marini Dalla classe 03.21 sono escluse: - allevamento di rane, cfr. 03.22 - gestione di allevamenti destinati alla pesca sportiva, cfr. 93.19

Fonte: Istat

Parte seconda

**L'ECONOMIA DEL MARE
NELLE ANALISI DEI DATI SETTORIALI**

3. LE DINAMICHE DEI DIVERSI COMPARTI

3.1. Commercio marittimo e portualità

Come già evidenziato, di fronte alla pronta ripresa degli scambi marittimi internazionali e al consolidarsi di alcune direttrici del commercio che osservano uno sviluppo senza precedenti, il mare si ritaglia un ruolo sempre più centrale. La gran parte dell'interscambio mondiale, infatti, avviene via mare: per la sempre più frequente necessità di connettere mercati lontani e per le economie di scala che esso è in grado di sfruttare. I traffici intercontinentali, pertanto, sono oggi saldamente nelle mani degli operatori del mare.

Di pari passo con il procedere della mondializzazione e dello sviluppo di mercati nuovi e sempre più lontani, le merci in navigazione marittima sono cresciute a ritmi molto elevati negli ultimi quindici anni, passando da 6 a 9,9 miliardi di tonnellate, con un incremento del 65,4%. Soltanto il 2009 ha fatto registrare un calo congiunturale dei traffici marittimi, che tuttavia hanno ripreso la loro inarrestabile corsa già a partire dal 2010, rispetto al quale i flussi odierni sono cresciuti di un ulteriore 17,7% (tab. 3.1 e fig. 3.1).

Il processo che colloca nel mare lo spazio privilegiato per le relazioni commerciali mondiali è in atto da ormai diversi anni, tanto in Europa quanto nei Paesi con cui essa intrattiene relazioni economiche: basti pensare che se nel 2003 si muoveva su nave il 68% delle merci in entrata e in uscita dal continente europeo, tale quota è salita al 72,7% nel 2009 ed ha raggiunto quota 75,3% nel 2014, per circa 1,7 miliardi di tonnellate di merci scambiate via mare dall'Europa.

È in particolare per l'*export* che i *cargo* marittimi si ritagliano un ruolo più importante in Europa (79,4%), e lo stesso vale per l'Italia: l'85,2% della quantità di merce esportata dall'Italia fuori dall'Ue si muove per mare (era l'82,7% nel 2009), a fronte dell'82,2% delle importazioni (era il 79,3%), per un totale di 194,5 milioni di tonnellate di merci (tabb. 3.2 e 3.3).

Tab. 3.1 - Evoluzione del traffico marittimo mondiale, anni 2000-2014 (v.a.)

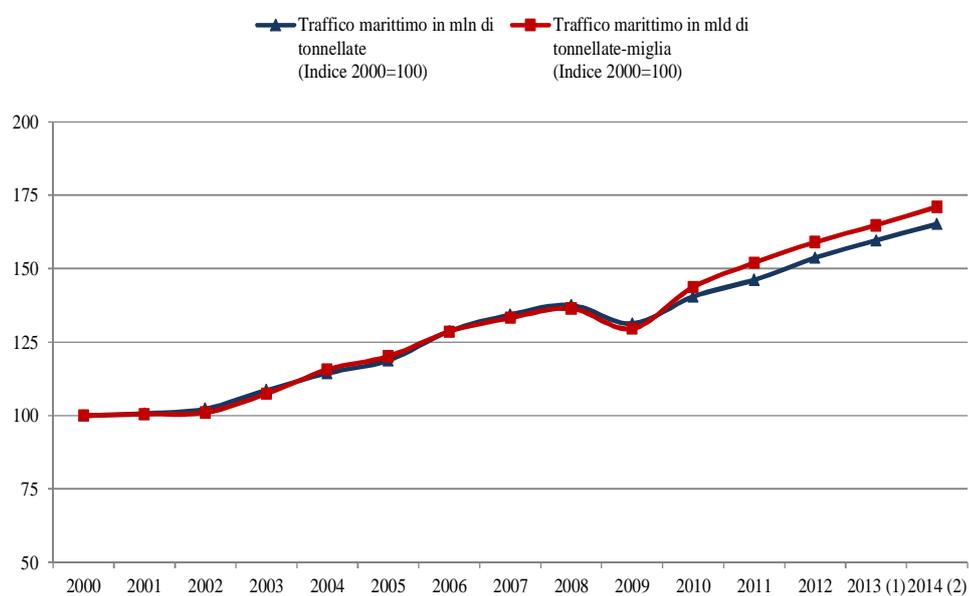
Anni	Milioni di tonnellate	Miliardi di tonnellate-miglia
2000	5.984	30.648
2001	6.020	30.804
2002	6.120	30.958
2003	6.500	32.908
2004	6.846	35.451
2005	7.109	36.830
2006	7.700	39.401
2007	8.038	40.830
2008	8.230	41.818
2009	7.858	39.719
2010	8.409	44.057
2011	8.748	46.579
2012	9.197	48.750
2013 (1)	9.548	50.500
2014 (2)	9.900	52.418

(1) Dato al 2013 in miliardi di tonnellate-miglia stimato.

(2) Dato al 2014 previsionale.

Fonte: dati UNCTAD

Fig. 3.1 - Evoluzione del traffico marittimo mondiale, anni 2000-2014 (1) (2) (n. indice 2000=100)



(1) Dato al 2013 in miliardi di tonnellate-miglia stimato.

(2) Dato al 2014 previsionale.

Fonte: elaborazione Censis su dati UNCTAD

Tab. 3.2 - Esportazioni extra-Ue degli Stati membri dell'Unione Europea per sistema di trasporto, 2014 (tonnellate, val. % e rank mare)

Paesi	Totale		Tonnellate						
	v.a. (tonnellate)	val. %	Mare	rank Mare	Treno	Strada	Aereo	Idrovie	Altro
Spagna	74.763.289	11,7	68.468.412	1	31.279	2.639.391	3.502.207	301	121.699
Paesi Bassi	68.261.113	10,6	60.542.367	2	117.301	4.620.087	1.404.921	1.411.529	164.908
Germania	88.910.941	13,9	58.455.808	3	4.287.191	19.846.449	4.019.485	1.433.402	868.606
Italia	57.808.619	9,0	49.267.962	4	825.945	6.791.630	816.009	123	106.950
Francia	55.112.721	8,6	43.048.660	5	430.020	8.378.544	1.595.880	977.231	682.386
Regno Unito	42.565.374	6,6	41.573.212	6	1.806	469.906	518.884	0	1.566
Belgio	49.030.589	7,6	41.203.660	7	385.836	3.422.353	870.426	3.147.238	1.076
Svezia	30.617.941	4,8	23.949.866	8	551.216	5.312.592	100.421	55	703.791
Grecia	25.961.216	4,1	23.538.308	9	102.283	2.051.783	254.383	7	14.452
Romania	20.783.353	3,2	17.193.095	10	739.358	2.131.516	101.813	616.925	646
Portogallo	15.455.253	2,4	14.657.409	11	3.742	208.067	584.574	168	1.293
Finlandia	16.993.966	2,7	14.008.347	12	427.668	2.382.983	132.914	31.847	10.207
Bulgaria	13.289.514	2,1	10.619.728	13	572.516	2.000.962	32.475	62.157	1.676
Polonia	20.104.811	3,1	10.370.064	14	2.301.480	7.303.936	57.048	937	71.346
Danimarca	8.174.684	1,3	6.350.231	15	509	1.194.664	77.282	33	551.965
Lituania	9.165.843	1,4	5.099.760	16	1.712.071	2.242.516	15.055	0	96.441
Austria	9.825.835	1,5	4.238.354	17	1.360.297	3.906.063	86.520	223.197	11.404
Irlanda	3.797.555	0,6	3.104.559	18	100	34.830	657.441	0	625
Lettonia	4.169.135	0,7	2.771.247	19	703.320	664.593	29.326	25	624
Estonia	3.095.208	0,5	2.035.918	20	469.906	539.915	49.452	0	17
Croazia	5.322.897	0,8	1.956.130	21	277.710	2.881.145	2.452	50.334	155.126
Slovenia	3.308.116	0,5	1.884.385	22	37.254	1.365.951	6.533	0	13.993
Cipro	1.800.339	0,3	1.726.598	23	0	10.353	63.387	0	1
Repubblica Ceca	4.456.909	0,7	1.353.701	24	1.124.709	1.860.740	106.298	2.380	9.081
Lussemburgo	1.095.883	0,2	770.099	25	98.839	219.946	6.637	158	204
Slovacchia	2.202.488	0,3	563.333	26	774.412	823.027	11.690	27.377	2.649
Malta	156.079	0,0	153.520	27	0	0	2.554	0	5
Ungheria	4.761.243	0,7	0	28	719.237	2.716.685	80.142	588.197	656.982
EU28	640.990.914	100,0	508.904.733		18.056.005	86.020.627	15.186.209	8.573.621	4.249.719

Fonte: elaborazione Censis su dati Eurostat

Tab. 3.3 - Importazioni extra-Ue degli Stati membri dell'Unione Europea per sistema di trasporto, anno 2014 (tonnellate, val. % e rank mare)

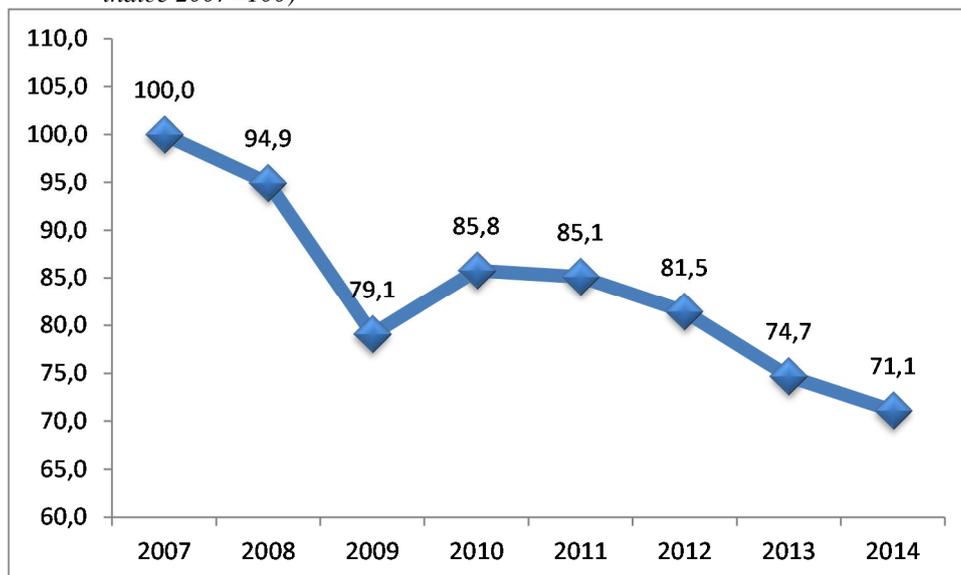
Paesi	Totale		Tonnellate						
	v.a. (tonnellate)	val. %	Mare	rank Mare	Treno	Strada	Aereo	Idrovie	Altro
Paesi Bassi	248.866.607	15,5	207.463.472	1	743.655	2.468.351	780.877	513.631	36.896.621
Regno unito	175.674.125	10,9	155.115.512	2	71	416.123	740.037	0	19.402.382
Spagna	165.254.708	10,3	149.636.186	3	3.900	824.379	203.332	0	14.586.911
Italia	176.672.051	11,0	145.199.535	4	654.282	3.460.020	218.480	0	27.139.734
Francia	140.581.857	8,7	128.109.681	5	65.281	6.009.334	343.822	227.322	5.826.417
Germania	227.153.119	14,1	120.172.664	6	1.344.953	11.124.100	922.766	369.469	93.219.167
Belgio	81.411.069	5,1	63.847.767	7	26.858	4.099.241	202.915	1.594.777	11.639.511
Grecia	35.133.078	2,2	32.646.577	8	43.163	815.132	11.427	0	1.616.779
Svezia	36.865.208	2,3	27.752.268	9	2.615.446	5.462.925	81.577	0	952.992
Portogallo	24.956.068	1,6	24.849.359	10	6.845	68.253	30.398	0	1.213
Polonia	65.043.435	4,0	22.455.149	11	20.963.536	3.818.779	58.807	2.389	17.744.775
Finlandia	34.858.603	2,2	22.188.397	12	7.531.295	2.538.655	20.307	437.475	2.142.474
Danimarca	21.531.644	1,3	17.982.327	13	6.401	755.729	45.164	0	2.742.023
Romania	20.346.287	1,3	13.804.927	14	3.410.356	2.027.026	21.274	696.755	385.949
Irlanda	13.304.557	0,8	13.184.879	15	43	60.518	41.957	0	17.160
Bulgaria	16.012.066	1,0	10.904.875	16	346.742	2.039.538	6.680	1.068.304	1.645.927
Lituania	17.897.069	1,1	9.539.942	17	5.622.907	910.423	3.233	0	1.820.564
Austria	23.325.915	1,5	4.824.428	18	1.714.976	2.606.414	51.555	2.349.834	11.778.708
Slovenia	6.815.538	0,4	4.695.550	19	507.735	1.282.053	4.396	0	325.804
Croazia	7.016.977	0,4	4.171.191	20	164.715	2.412.363	2.700	243.751	22.257
Lettonia	4.844.183	0,3	1.539.212	21	1.924.733	443.751	3.986	0	932.501
Cipro	1.405.037	0,1	1.401.695	22	0	2	3.328	0	12
Estonia	3.099.249	0,2	1.098.139	23	749.394	765.305	6.017	0	480.394
Malta	927.305	0,1	925.346	24	0	0	1.959	0	0
Slovacchia	19.292.966	1,2	710.611	25	9.225.595	612.415	43.370	9.225	8.691.750
Lussemburgo	151.702	0,0	84.995	26	6.796	39.316	19.695	0	900
Repubblica Ceca	20.969.835	1,3	43.483	27	7.978.893	2.171.783	15.516	0	10.760.160
Ungheria	17.920.938	1,1	0	28	3.652.515	2.441.447	48.523	787.183	10.991.270
EU28	1.607.331.196	100,0	1.184.348.167		69.311.086	59.673.375	3.934.098	8.300.115	281.764.355

Fonte: elaborazione Censis su dati Eurostat

Questo processo che colloca il mare sempre più al centro del commercio mondiale, e al quale l'Italia si allinea, si inserisce, tuttavia, in un contesto che vede rallentare nel nostro Paese quel dinamismo economico e quelle vivaci relazioni commerciali con altri Paesi che hanno caratterizzato gli anni passati.

Dal 2007, infatti, i flussi di merce importata ed esportata dall'Italia per via marittima hanno imboccato una spirale negativa che tuttora non si è interrotta. Fatto 100 il volume di traffico marittimo del 2007 (299,7 milioni di tonnellate di merci importate ed esportate), dopo la pesante battuta d'arresto del 2009 (79,1) e il "rimbalzo" dell'anno successivo, si è osservato un calo lineare, che ha portato a registrare oggi valori minimi nel commercio marittimo italiano (71,1), pari a 213 milioni di tonnellate di merci. Varie sono state le ragioni del calo, riconducibile per certi versi a fattori endogeni al *cluster* marittimo, come la forte concorrenza subita da porti e operatori stranieri più competitivi (grazie soprattutto ai minori costi della manodopera locale), ma in molti più casi a questioni ad esso esogene, come ad esempio la riduzione di una produzione che ha nella via marittima la sua principale fonte di approvvigionamento, nonché i processi di delocalizzazione produttiva che hanno colpito numerosi settori della manifattura italiana e il calo dei consumi interni (fig. 3.2).

Fig. 3.2 - Quantità di merci importate ed esportate dall'Italia per via marittima (num. indice 2007=100)



Fonte: elaborazione Censis su dati Assoport-Istat

Guardando alla componente *extra-Ue*, gli scambi commerciali dell'Italia si sono contratti sensibilmente e faticano a tornare ai livelli pre-crisi, ma nonostante la dinamica nel complesso negativa i traffici marittimi tengono anche rispetto alle altre modalità di trasporto delle merci. Ed è questo il dato sostanziale da trarre in un periodo come quello attuale, in cui la congiuntura economica penalizza gli scambi commerciali dell'Italia, ma il mare conferma tutta la sua vitalità.

Se anche nel 2014 l'interscambio italiano verso i Paesi terzi si è chiuso in flessione rispetto all'anno precedente (-5,4%, per 234,5 milioni di tonnellate di merci scambiate) e ben lontani restano i valori del 2008 (316,2 milioni), il mare ancora una volta si è dimostrato ben più vitale della congiuntura economica e, soprattutto, della altre modalità di trasporto delle merci.

Quella marittima, infatti, oltre a confermarsi la modalità di trasporto di riferimento nell'ambito delle operazioni commerciali intercontinentali e, come ricordato, la principale via di approvvigionamento della nostra industria manifatturiera, stante la scarsità di materie prime nazionali, sta dimostrando una capacità di tenuta notevole, tanto che nel corso della difficile congiuntura i trasporti marittimi sono persino riusciti a consolidare il proprio peso relativo. A fronte del calo tendenziale delle merci che dall'Italia sono state esportate al di fuori del mercato Ue (-0,6% nell'ultimo anno), infatti, il mare ha registrato un incremento dei traffici (+0,3%), che oggi raggiungono i 49,3 milioni di tonnellate (l'85,2% del totale). Sul lato delle importazioni *extra-Ue*, invece, le merci trasportate via mare sono calate su base annuale (-5,8%, per 145,2 milioni di tonnellate importate nel 2014), ma in maniera più contenuta di quanto si sia osservato a livello generale (-6,9%) (tabb. 3.4 e 3.5).

Anche sul versante dei traffici interni, non mancano buoni segnali per l'economia marittima. Per ovvie ragioni, negli scambi nazionali il peso della gomma è più ampio (57%), tuttavia il *trend* più recente premia ancora una volta il ruolo giocato dal mare, peraltro proprio a discapito della gomma. Le navi mercantili, infatti, pur ritagliandosi un ruolo secondario (seppure significativo, dal momento che detengono una quota pari al 26,4% delle merci movimentate sul territorio nazionale, al secondo posto dopo la strada), mantengono intatte le potenzialità anche come vettore per gli scambi intranazionali: la quota di traffico riconducibile al mare e alle vie d'acqua interne, infatti, pur essendosi contratta su base tendenziale di 1,2 punti percentuali nell'ultimo anno, ha guadagnato terreno rispetto al 2010 (muovendo una quota di merci cresciuta dal 24,6% al 26,4%, mentre nel

2009 era “appena” del 22,2%), e nello stesso periodo si è contratta sensibilmente la quota del trasporto stradale (dal 61,9% al 57%) (tab. 3.6).

Tab. 3.4 - Importazioni *extra-Ue* dell'Italia per modalità di trasporto, anni 2013-2014
(milioni di tonnellate)

	2013	2014
Mare	154,2	145,2
Treno	0,7	0,7
Strada	3,3	3,5
Aria	0,2	0,2
Idrovie	0,0	0,0
Altri	31,5	27,1
Totale	189,8	176,7

Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma – Eurostat

Tab. 3.5 - Esportazioni *extra-Ue* dell'Italia per modalità di trasporto, anni 2013-2014
(milioni di tonnellate)

	2013	2014
Mare	49,1	49,3
Treno	0,9	0,8
Strada	6,9	6,8
Aria	1,0	0,8
Idrovie	0,0	0,0
Altri	0,1	0,1
Totale	58,1	57,8

Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma – Eurostat

Tab. 3.6 - Traffico totale interno di merci per modalità di trasporto, 2010-2013 (val. %)

	2010	2011	2012	2013
Mare e vie d'acqua	24,6	27,1	27,6	26,4
Strada	61,9	57,7	55,5	57,0
Ferrovia e oleodotti	13,0	14,7	16,4	16,1
Aereo	0,5	0,5	0,5	0,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: elaborazione Censis su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

L'Italia, tuttavia, se per un verso tuttora figura tra i principali Paesi europei per le quantità di merci scambiate con Paesi terzi via mare, sia in *import* (preceduta nell'ordine da Paesi Bassi, Regno Unito e Spagna) che in *export* (la precedono Spagna, Paesi Bassi e Germania) – peraltro dopo un lungo periodo durato fino al 2012 in cui ha occupato la prima posizione – d'altra parte sembra non cogliere fino in fondo le enormi potenzialità offerte dalla posizione strategica che occupa nel bacino del Mediterraneo.

Se il *cluster* marittimo e il sistema Paese riuscissero a cambiare definitivamente rotta, a partire da una piena valorizzazione del sistema portuale e logistico e da una incisiva opera di semplificazione delle procedure amministrative connesse ai traffici, si potranno dischiudere grandi *chance* già a partire dai prossimi anni, a beneficio sia degli operatori del mare che per l'ampio indotto ad essi collegato. E il sistema portuale italiano potrebbe anche tornare a coltivare l'ambizione di contendere a quelli olandese e britannico la *leadership* delle merci movimentate in Europa.

Al 2013, infatti, i Paesi Bassi figurano saldamente in testa, detenendo una quota del traffico marittimo di merci pari al 14,8% del totale europeo; seguono Regno Unito (13,5%) e Italia (12,3%), che tuttavia ha perso rispetto al 2008 una quota pari a un punto percentuale, registrando la *performance* peggiore nel quadro europeo.

Altri Paesi rivieraschi a noi vicini, come ad esempio la Spagna (che insieme a Paesi Bassi e Grecia ha visto crescere maggiormente la quota di merci movimentate nei propri porti sul totale di quelle movimentate nei porti europei), sfruttano in misura ancora più proficua le opportunità offerte dal

mare, oggi cruciali per accedere a nuovi mercati di sbocco e di approvvigionamento, e per utilizzare il trasporto marittimo a pieno titolo come una leva di competizione per le imprese che operano su mercati globali. Per un pieno decollo del *cluster* marittimo e puntare a quanto già oggi altri Paesi europei riescono a realizzare, il nostro Paese deve:

- in primo luogo, recuperare quella vitalità economica e quel livello di competitività che l'hanno posta al centro di relazioni e traffici, i quali hanno permesso al *cluster* marittimo italiano di crescere e, a sua volta, di contribuire in maniera incisiva all'ulteriore sviluppo dell'economia italiana;
- in seconda battuta, dotarsi di una cornice infrastrutturale, ma anche amministrativa, che consenta un pieno decollo del sistema logistico e portuale, e agevoli una volta per tutte un percorso che, al contrario, è quotidianamente rallentato da inefficienze, ostacoli e criticità di varia natura.

Per quanto attiene più strettamente al sistema logistico-portuale, infatti, le difficoltà che si riscontrano nel dragaggio dei fondali, nella predisposizione di collegamenti ferroviari e piattaforme logistiche che siano il vero valore aggiunto degli scali italiani - e non una annosa criticità - fino ad arrivare a questioni di livello *macro*, come la farraginosità delle procedure amministrative connesse ai traffici marittimi, rappresentano un elemento di debolezza dell'offerta italiana, un ostacolo spesso insormontabile per quanti già intrattengono o desiderano avviare relazioni commerciali con l'Italia sfruttando la risorsa del mare.

In questo scenario, in un numero crescente di casi gli scali portuali ed i servizi logistici offerti da altri Paesi europei possono perfino risultare convenienti per il traffico delle merci, che raggiungono il territorio italiano viaggiando poi su gomma o su ferro – attraverso le reti intermodali collocate in prossimità dei principali porti europei – e riducendo l'indotto connesso alle attività portuali. Tali strategie, peraltro, non soltanto sono già in atto, ma sempre più potranno consolidarsi nei prossimi anni: se da un lato, infatti, i processi di efficientamento e ulteriore potenziamento sia dei porti del *Northern Range* sia di quelli nordafricani procedono spediti, ampliando il *gap* del nostro Paese e attirando quote crescenti di merci, dall'altro lato l'apertura dei corridoi alpini renderà sempre più plausibile tale opzione, nell'attesa che le politiche italiane per il mare consentano agli operatori di recuperare attrattività e competitività.

Questa grave minaccia ai commerci marittimi italiani si colloca, peraltro, all'interno di una congiuntura difficile per il nostro Paese, che ha subito impatti particolarmente pesanti e con fatica prova a superarne i contraccolpi.

In prospettiva, tuttavia, considerando la favorevole posizione e conformazione territoriale del nostro Paese, anche nell'ottica dei traffici marittimi nazionali, e alla luce delle iniziative già sviluppate nell'ambito delle Autostrade del Mare – come l'*ecobonus*, che pur mostrando qualche criticità in fase di attuazione, ha prodotto discreti risultati nel trasferire sul mare quella quota minoritaria del trasporto stradale che si svolge su lunghe distanze – potranno dipanarsi spiragli ancora più incoraggianti per i traffici di merci sia internazionali che in cabotaggio, purché si implementino politiche realmente efficaci e si metta a sistema l'offerta di quei porti di eccellenza, presenti anche in Italia, ma che tuttavia risulta dispersa sul territorio.

Per un verso, appare oggi imprescindibile ammodernare e potenziare i servizi logistici ed i collegamenti (anche intermodali) sia all'interno dei porti sia nei retroporti, concependo gli scali non come entità a se stanti, bensì come nodi all'interno di una rete logistica ed infrastrutturale integrata e dinamica; occorre, altresì, procedere alla rivisitazione e al riassetto dell'organizzazione e della *governance* dei porti stessi. Sono, questi, temi rispetto ai quali il recente *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica* detta linee-guida innovative per il quadro italiano, nell'attesa che vengano effettivamente messe in pratica.

Per altro verso, il governo è attualmente al lavoro per la reintroduzione di incentivi per favorire il trasferimento su navi delle merci che oggi viaggiano su strada, sulla falsariga di quanto avvenuto con l'esperienza dell'*ecobonus*, attivo fino a qualche anno fa ed inserito dall'Ue tra le buone pratiche in materia (anche se poi da censurata da essa per le modalità di realizzazione).

Se il mare dimostra una solida tenuta al cospetto della crisi, anzi vede crescere la propria competitività rispetto alle altre modalità di trasporto, sia a livello mondiale che per quanto attiene al nostro Paese, al suo interno sono molteplici le variabili da tenere in considerazione, che possono mutare in maniera repentina e talvolta imprevedibile.

È il caso, ad esempio, dei prodotti energetici, verso i quali i traffici marittimi, ed in particolare quelli italiani, presentano una spiccata vocazione. Il 43,8% delle merci in navigazione internazionale imbarcate o sbarcate nei porti italiani è, infatti, di tipo petrolifero: una buona fetta dell'economia marittima italiana è, dunque, direttamente connessa alla

domanda di tali prodotti, che tuttavia risulta piuttosto volatile e collegata a dinamiche internazionali difficilmente controllabili.

Il trasporto mondiale di greggio è risultato assai fluttuante nel corso degli anni: ad eccezione del 2009 - anno in cui la crisi ha prodotto impatti difficilmente eguagliabili - lo *stock* di petrolio trasportato via mare nel 2013 ha raggiunto il livello minimo degli ultimi 10 anni. Gli operatori del comparto si sono dunque trovati a fronteggiare una situazione alquanto complicata, determinata da una domanda strutturalmente altalenante e resa ancora più complessa dai processi in atto nel settore dei trasporti marittimi. In esso, l'innalzamento degli *standard* di sicurezza e il necessario rinnovamento della flotta hanno richiesto importanti investimenti, che uniti alla forte esposizione bancaria degli armatori, all'ingresso di nuovi grandi *player* collegati ai mercati finanziari e al sensibile calo dei noli, hanno creato difficoltà ulteriori agli operatori più piccoli e più esposti alla concorrenza.

A parziale compensazione di questo scenario piuttosto complicato si è osservato un costante allungamento delle rotte marittime percorse per connettere i luoghi di estrazione del petrolio da quelli di raffinazione o consumo – come mostra l'incremento più marcato del traffico marittimo mondiale di petrolio espresso in tonnellate-miglia – e che specialmente dal 2009 in poi si sono progressivamente allontanati, generando ricavi potenzialmente più alti per le *shipping company* (tab. 3.7).

Ben più incoraggiante, invece, è il quadro riferito al trasporto marittimo di gas naturale liquefatto (LNG) e gas da petrolio liquefatto (LPG), trainato da una domanda in piena crescita, che per certi versi tende a compensare il calo del petrolio. L'esigenza di fonti energetiche alternative al petrolio e meno inquinanti rispetto a questo, peraltro sempre più utilizzate anche nell'alimentazione delle navi, ha dato vita al rapido sviluppo di traffici marittimi assai interessanti non soltanto per gli armatori, ma anche per le connesse tecnologie di estrazione *offshore*, stoccaggio e trasporto via mare.

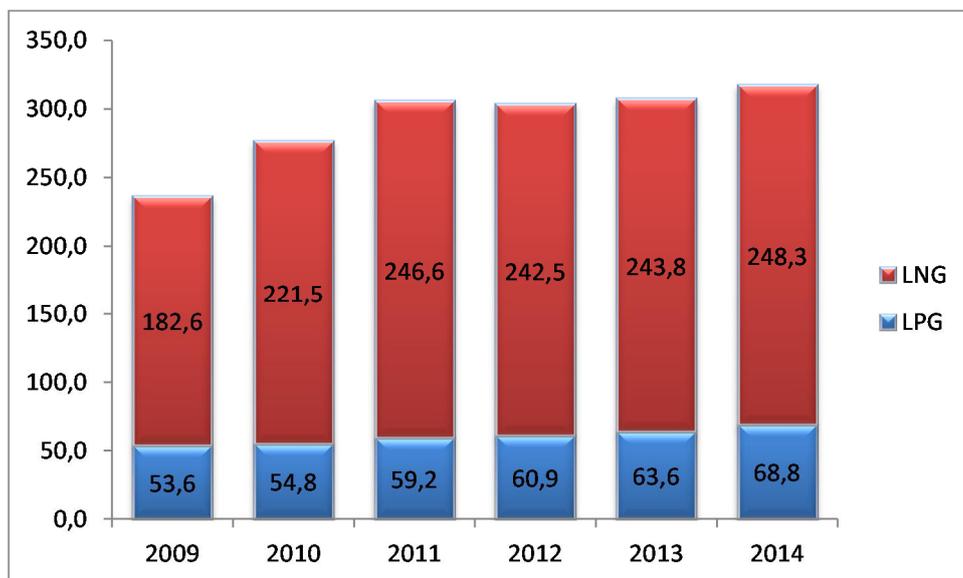
Tab. 3.7 - Evoluzione del traffico marittimo mondiale di petrolio, anni 2000-2014
(milioni tonnellate, miliardi di tonnellate-miglia)

Anno	Petrolio greggio	
	mln tonnellate	mld tonnellate-miglia
2000	1.605	9.627
2001	1.678	9.355
2002	1.637	8.963
2003	1.690	9.693
2004	1.770	10.408
2005	1.857	10.732
2006	1.783	11.037
2007	1.813	10.997
2008	1.785	11.203
2009	1.711	10.616
2010	1.788	11.226
2011	1.760	11.452
2012	1.786	11.928
2013	1.755	11.936
2014	-	12.117

Fonte: dati UNCTAD

Dal 2009 ad oggi i volumi di LPG e LNG trasportati via mare sono cresciuti rispettivamente del 28,4% (68,8 milioni di tonnellate) e del 36% (248,3 milioni), e sono in particolare i traffici marittimi riferiti alla prima fonte energetica ad aver mantenuto un *trend* di crescita particolarmente interessante anche nel corso dell'ultimo anno (+8,2%) (fig. 3.3).

Alla luce delle interessanti dinamiche registrate fino ad ora e delle notevoli prospettive di crescita, è in atto verso questi segmenti del trasporto una vivace riconversione delle flotte, con gli armatori mondiali che si stanno attrezzando per presidiare gli attrattivi spazi di mercato offerti dal trasporto marittimo riferito a questi prodotti energetici. Sono 1.277 le navi adibite al trasporto di LPG, per una capacità di portata pari a 16,9 milioni di tonnellate (+11,9% negli ultimi 5 anni), mentre le 415 navi operanti nel trasporto di LNG totalizzano una portata di 32,7 milioni di tonnellate, e il *trend* di crescita rilevato nell'ultimo quinquennio è stato analogo (+12,8%) (tab. 3.8).

Fig. 3.3 - Traffico marittimo di LNG e LPG, 2009-2014 (milioni di tonnellate)

Fonte: Confitarma

Tab. 3.8 - Flotta mondiale per il trasporto di LPG (gas da petrolio liquefatto) ed LNG (gas naturale liquefatto), anni 2010-2014 (v.a., v.a. in milioni, v.a. in migliaia di metri cubi)

Anni	LPG			LNG		
	N. navi	Mln dwt	1.000 mc	N. navi	Mln dwt	1.000 mc
2010	1.189	15,1	19,3	362	29,0	51,5
2011	1.213	15,1	19,6	373	29,0	52,9
2012	1.233	16,3	19,9	372	29,0	53,2
2013	1.254	16,6	21,3	385	30,4	55,2
2014	1.277	16,9	22,3	415	32,7	60,3

Fonte: Elaborazione Censis su dati Confitarma

Al netto degli interessanti *trend* riferiti al trasporto marittimo di gas e pur confermandosi i prodotti petroliferi una componente fondamentale della domanda di trasporto marittimo delle merci, la loro incidenza sui traffici che connettono l'Italia ai mercati internazionali tende in questa fase a calare (pesavano per il 45,3% nel 2008 a fronte del 43,8% attuale), in funzione dei prezzi, ma anche di processi strutturali in atto. A fronte di 135,1 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi imbarcati e sbarcati tra porti italiani e porti esteri vi sono, peraltro, ben 173,3 milioni di tonnellate di prodotti non petroliferi, il cui trasporto è incardinato su dinamiche, rotte, *partnership* commerciali e *player* ben diversi dai precedenti.

Ad un primo sguardo, se il traffico marittimo di prodotti petroliferi presenta una vocazione prettamente internazionale (solo il 16,4% del trasporto, quasi 26,5 milioni di tonnellate movimentate, avviene in navigazione di cabotaggio), il quadro riferito ai prodotti non petroliferi si presenta leggermente più equilibrato tra navigazione internazionale e di cabotaggio (il 25% delle merci è scambiato tra porti italiani), e anche i *trend* più recenti appaiono nettamente differenziati. Alla forte contrazione del trasporto marittimo di prodotti petroliferi registrata tra 2011 e 2012 (-5,1%), e marcata soprattutto nella sua componente interna (-16,9%), non è corrisposto un calo altrettanto forte per i prodotti non petroliferi (-2,7%), che hanno tenuto complessivamente meglio (tab. 3.9).

Tab. 3.9 - Merci trasportate per forma di navigazione nei porti italiani. Anno 2011-2012 (v.a. in migliaia di tonnellate e var. %)

Forma di navigazione	Prodotti petroliferi	Altro	Totale
	<i>2012 (v.a. mgl tonnellate)</i>		
Cabotaggio	26.485	57.695	84.180
Internazionale	135.153	173.311	308.464
Totale	161.638	231.006	392.644
	<i>var. % 2011-2012</i>		
Cabotaggio	-16,9	-4,5	-8,7
Internazionale	-2,4	-2,0	-2,2
Totale	-5,1	-2,7	-3,7

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Andando ancora più nel dettaglio, emergono delle ulteriori differenziazioni rispetto alle due macro-componenti del trasporto marittimo. Se per il comparto petrolifero, infatti, gli scambi si localizzano quasi esclusivamente all'interno del bacino del Mediterraneo, e oltre la metà (il 53,7%) è realizzata da quattro Paesi (Libia, Russia, Turchia ed Egitto), è più assortito il novero dei Paesi, delle rotte e degli operatori che alimentano il traffico di prodotti non petroliferi. Tra questi, si conferma l'importanza del mercato turco, il principale *partner* "marittimo" dell'Italia (10,5%), che a 17,8 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi scambiati col nostro Paese, aggiunge 14,7 milioni di tonnellate di merci di altro tipo (l'8,5% dei traffici marittimi in questo segmento). Seguono, nell'ordine, le rotte verso la Spagna (8,4%) e quelle transatlantiche verso Usa (8,1%) e Brasile (6,7%), anch'esse fortemente caratterizzate dai traffici del comparto *non-oil* (tab. 3.10).

Se il trasporto di prodotti petroliferi appare in calo e risulta piuttosto complicato da presidiare, sono risultate più soddisfacenti, per le industrie marittime, le dinamiche di altri due comparti del trasporto su nave: da un lato, quello delle merci secche alla rinfusa - la modalità più tradizionale del trasporto merci via mare e che vale il 17% dei volumi di merce movimentata nei porti italiani - cresciuto ad una media mondiale del 7,9% all'anno negli ultimi 9 anni, ed oggi sfiora i 3 miliardi di tonnellate; dall'altro lato, il traffico mondiale di *container*, che ha osservato *trend* di crescita esponenziali nel lungo periodo (tab. 3.11).

Le nuove dinamiche che si osservano all'interno del trasporto marittimo, che vede un forte sviluppo delle merci *containerizzate*, non compromettono, dunque, le modalità di trasporto più tradizionali, anzi, si affermano in continuità con esse. Le esigenze legate alla sicurezza alimentare, lo sviluppo della multimodalità nei traffici e la convenienza economica del trasporto di merci unitizzate conferiscono, infatti, un vantaggio competitivo al segmento dei *container*, che tuttavia non hanno soppiantato il trasporto di merci alla rinfusa, anch'esse in crescita. Ma è sempre più spesso all'interno dei *container* che le merci sono imbarcate sulle navi, movimentate nei porti e a loro volta trasferite su altri mezzi di trasporto: basti pensare che dal 1995 ad oggi sono più che quadruplicate le merci trasportate in *container*, e dal 2000 a fronte di un incremento dei traffici marittimi mondiali pari al 65,4%, quelli in *container* sono cresciuti del 154,8%, fino agli attuali 1,5 miliardi di tonnellate di merce (tab. 3.12 e fig. 3.4).

Tab. 3.10 - Merci trasportate in navigazione internazionale per Paese di origine o destinazione (porti di imbarco-sbarco italiani) (*), 2012 (mgl tonnellate e val. %)

Paesi	Prodotti petroliferi		Prodotti non petroliferi		Totale	
	v.a. (mgl tonnellate)	val. %	v.a. (mgl tonnellate)	val. %	v.a. (mgl tonnellate)	val. %
Turchia	17.762	13,1	14.664	8,5	32.427	10,5
Libia	23.434	17,3	1.645	0,9	25.080	8,1
Russia	17.915	13,3	4.116	2,4	22.030	7,1
Egitto	13.511	10,0	7.240	4,2	20.752	6,7
Spagna	3.788	2,8	14.596	8,4	18.383	6,0
Usa	2.216	1,6	13.990	8,1	16.207	5,3
Brasile	249	0,2	11.569	6,7	11.818	3,8
Ucraina	2.956	2,2	7.604	4,4	10.560	3,4
Grecia	1.357	1,0	8.672	5,0	10.028	3,3
Arabia Saudita	3.291	2,4	5.564	3,2	8.855	2,9
Malta	4.456	3,3	2.680	1,5	7.137	2,3
Algeria	4.242	3,1	2.378	1,4	6.619	2,1
Cina	124	0,1	6.385	3,7	6.509	2,1
Francia	2.003	1,5	4.171	2,4	6.175	2,0
Tunisia	1.501	1,1	4.464	2,6	5.966	1,9
Slovenia	1.825	1,4	3.616	2,1	5.440	1,8
Georgia	5.047	3,7	226	0,1	5.274	1,7
Nigeria	4.619	3,4	155	0,1	4.774	1,5
Qatar	4.257	3,1	71	0,0	4.328	1,4
Singapore	431	0,3	3.816	2,2	4.247	1,4
Indonesia	197	0,1	3.926	2,3	4.123	1,3
Africa Del Sud	254	0,2	3.739	2,2	3.993	1,3
Croazia	719	0,5	2.448	1,4	3.168	1,0
Canada	102	0,1	3.064	1,8	3.166	1,0
Gibilterra	1.783	1,3	1.275	0,7	3.058	1,0
Albania	1.027	0,8	1.917	1,1	2.943	1,0
Olanda	1.467	1,1	1.419	0,8	2.888	0,9
Regno Unito	1.239	0,9	1.519	0,9	2.759	0,9
Australia	16	0,0	2.527	1,5	2.542	0,8
Emirati Arabi Uniti	490	0,4	1.999	1,2	2.489	0,8
Colombia	1	0,0	2.371	1,4	2.372	0,8
Israele	298	0,2	1.979	1,1	2.278	0,7
India	287	0,2	1.681	1,0	1.968	0,6
Argentina	51	0,0	1.728	1,0	1.780	0,6
Mauritania	13	0,0	1.617	0,9	1.629	0,5
Panama	32	0,0	1.492	0,9	1.524	0,5
Lettonia	63	0,0	1.422	0,8	1.485	0,5
Messico	718	0,5	729	0,4	1.449	0,5
Iraq	1.346	1,0	11	0,0	1.357	0,4
Germania	299	0,2	1.015	0,6	1.315	0,4
Belgio	336	0,2	943	0,5	1.279	0,4
Ghana	1.177	0,9	68	0,0	1.246	0,4
Libano	728	0,5	516	0,3	1.244	0,4
Marocco	122	0,1	1.072	0,6	1.194	0,4
Taiwan	10	0,0	1.079	0,6	1.088	0,4
<i>Altri Paesi</i>	<i>7.396</i>	<i>5,5</i>	<i>14.123</i>	<i>8,1</i>	<i>21.518</i>	<i>7,0</i>
Totale	135.153	100,0	173.311	100,0	308.464	100,0

(*) Paesi che trattano annualmente, nel complesso della navigazione, più di 1.000.000 di tonnellate di merci (direttiva comunitaria n. 42/09, art- 4, comma 2)

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Tab. 3.11 - L'evoluzione del traffico marittimo di merci secche alla rinfusa, anni 2005-2014 (milioni tonnellate, miliardi di tonnellate-miglia)

Anni	Merci secche alla rinfusa	
	mln tonnellate	mld tonnellate-miglia
2005	1.709	9.239
2006	1.814	9.988
2007	1.953	10.618
2008	2.065	11.081
2009	2.085	11.445
2010	2.335	12.942
2011	2.486	13.663
2012	2.742	14.643
2013	2.920	15.298
2014	-	16.081

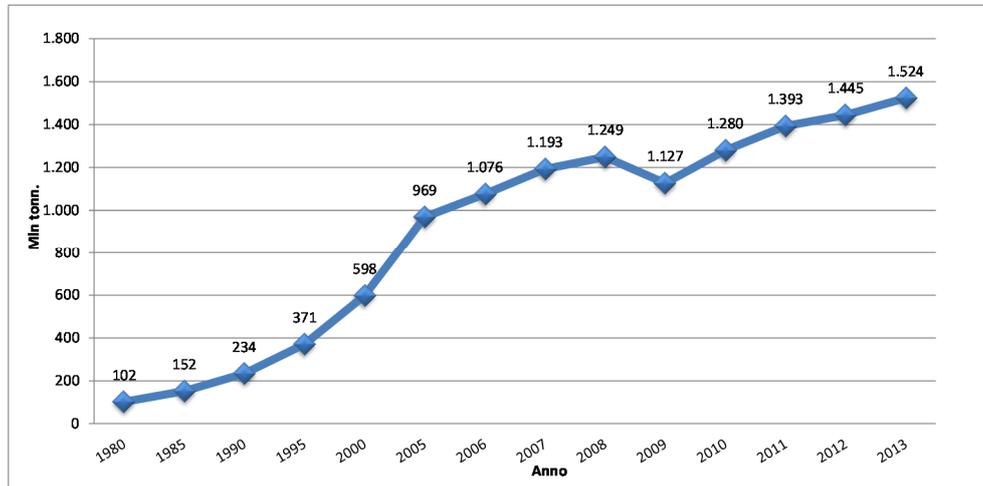
Fonte: elaborazione Censis su dati UNCTAD

Tab. 3.12 - Traffico mondiale di contenitori anni 1980-2013 (v.a. in milioni di tonnellate trasportate)

Anno	Mln tonn.
1980	102
1985	152
1990	234
1995	371
2000	598
2005	969
2006	1.076
2007	1.193
2008	1.249
2009	1.127
2010	1.280
2011	1.393
2012	1.445
2013	1.524

Fonte: elaborazione Censis su dati UNCTAD - Clarkson Research Services

Fig. 3.4 - Evoluzione del traffico mondiale di contenitori, 1980-2013 (v.a. in milioni di tonnellate trasportate)

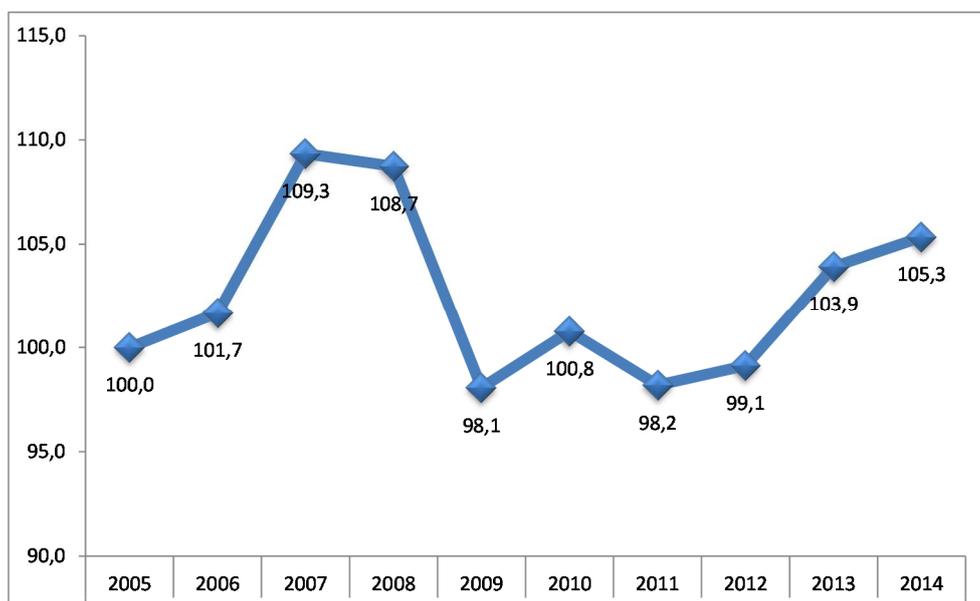


Fonte: elaborazione Censis su dati UNCTAD - Clarkson Research Services

L'Italia, dal canto suo, sta cercando di conservare orgogliosamente un ruolo da protagonista su questo segmento del trasporto, che sicuramente riserverà anche per i prossimi anni interessanti opportunità di *business*, ma che al momento registra una certa instabilità nei nostri scali, dove non si è rilevata l'impennata di flussi che altrove si è manifestata.

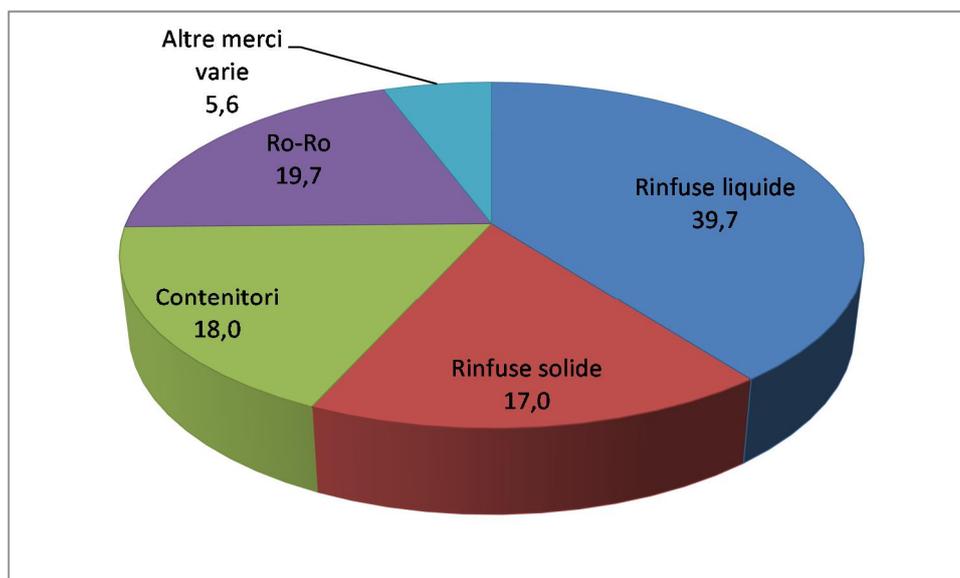
La recente ripresa del traffico di contenitori nei porti italiani, infatti, è stata preceduta da anni caratterizzati da una forte instabilità, oltretutto *performance* non sempre positive (nel biennio 2008-2009 e nel 2011 i *container* movimentati sono diminuiti rispetto agli anni precedenti), dalle quali scaturisce un ruolo delle *portacontainer* tutto sommato contenuto all'interno degli scali portuali italiani: non più del 18% delle merci movimentate, infatti, rientra in questa categoria, a fronte delle merci liquide alla rinfusa che tuttora rappresentano la tipologia di carico di gran lunga dominante (39,7%) (figg. 3.5 e 3.6).

Fig. 3.5 - Movimento di container nei principali porti italiani (num. indice 2005=100)



Fonte: elaborazione Censis su dati Assoport

Fig. 3.6 - Distribuzione delle merci movimentate nei porti italiani, per tipologia, 2014 (val. %)



Fonte: elaborazione Censis su dati Assoport

I porti italiani detengono attualmente una quota pari al 12,7% del traffico europeo di *container* all'interno degli scali principali, peraltro in costante flessione (nel 2014 era del 14,4%): scontano su questo fronte un *deficit* di competitività rispetto ai poli maggiormente attrattivi (per via delle condizioni economicamente più vantaggiose che possono offrire i porti nordafricani, ad esempio), meglio attrezzati a livello logistico e che possono vantare mercati di riferimento ben più dinamici alle loro spalle (come quelli del Nord Europa).

Negli anni più recenti alla concorrenza dei porti del *Northern Range* si è aggiunta quella degli scali del Nord Africa, che hanno osservato dinamiche di crescita particolarmente sostenute, grazie agli importanti piani di investimento pubblico e privato avviati, con i quali oggi puntano a conquistare nuove quote di mercato.

Proprio in questa fase, caratterizzata da una rivalutazione del ruolo del Mediterraneo anche nella direttrice Europa-*Far East* e da un forte sviluppo del traffico di *container*, l'Italia non ha saputo cogliere fino in fondo le *chance* di rilancio che si sono prospettate, ma piuttosto ha subito la forte concorrenza di Paesi più attrezzati a livello portuale e retroportuale.

Ne discende un mercato tendenzialmente oligopolistico nel segmento del traffico *container*, che premia la gamma di servizi e infrastrutture offerte dai porti più efficienti, verso i quali tendono a concentrarsi sempre più i traffici. Quattro porti del *Northern Range* totalizzano quasi la metà del traffico europeo di *container*, pari a 79,3 milioni di *teu* (*Twenty-feet Equivalent Unit*, unità pari a un *container* da 20 piedi, circa 6 metri): Rotterdam su tutti, che movimentata quasi 12,3 milioni di *teu* (il 15,5% del traffico europeo) – più di quanti ne siano movimentati in tutti i porti italiani – seguito da Amburgo (9,7 milioni di *teu*) e Anversa (9 milioni), e più distante Bremerhaven (5,8 milioni), l'unico tra i maggiori scali che ha registrato una flessione del traffico nell'ultimo anno (-0,6%).

Se gli scali del Nord Europa presentano dimensioni e flussi di traffico eccezionali nel panorama europeo, i più forti incrementi nell'ultimo periodo si sono evidenziati nel bacino del Mediterraneo, che ha beneficiato del consolidamento delle rotte verso il *Far East*, per le quali il Mediterraneo rappresenta un bacino di riferimento privilegiato. Lo scalo spagnolo di Algeciras, ad esempio, ha visto crescere il traffico di *container* del 62,2% nell'ultimo quinquennio, e dopo aver scalato varie posizioni occupa oggi il quinto posto tra i principali porti europei per volumi di traffico; quello del Pireo, che dall'essere un porto sostanzialmente marginale nello scacchiere

europeo, sta acquisendo un ruolo sempre più centrale proprio in questi ultimi anni per le rotte delle *portacontainer* (il traffico è cresciuto del 601,3% tra 2010 e 2014).

Quanto all'Italia, il quadro è assai frammentato. Sino ad ora il sistema portuale italiano si è posto sulla difensiva, non riuscendo ad intercettare appieno la crescita del mercato, di fronte alle eccezionali *performance* dei porti *competitor*. Basti pensare che, a fronte di un aumento a doppia cifra negli ultimi cinque anni del traffico di *container* nei principali porti europei (+17,9%), i più importanti scali italiani hanno fatto registrare una crescita assai più contenuta (+4,1%), e anche nell'ultimo anno hanno fatto registrare dinamiche ben poco entusiasmanti (+0,8%), a fronte della continua crescita dei flussi di contenitori attirati dai porti europei (+4,8%), verso i quali il *gap* continua ad ampliarsi, anche a causa dell'agguerrita concorrenza dei porti nord africani specializzati nel *transshipment*.

Gioia Tauro è il punto di riferimento per le *portacontainer* che fanno rotta verso l'Italia – il nono in Europa per volumi di traffico in questo segmento – grazie al ruolo che si è ritagliato come porto di *transshipment*; gli altri scali, invece, ad eccezione di Genova (tredicesimo in Europa), occupano posizioni secondarie.

In questo quadro, se la profonda crisi avvertita nel 2011 dallo scalo calabrese (quando i *teu* movimentati calarono di quasi il 20% su base annua) sembra ormai alle spalle e il traffico è tornato su livelli interessanti (nel 2013 si sono superati i 3 milioni di *teu*), la situazione riferita a Genova induce a osservazioni ancora più ottimistiche: lo scalo ligure è arrivato a movimentare 2,2 milioni di *teu* e proprio negli ultimi anni sta conoscendo una fase di sviluppo assai incoraggiante (+23,5%).

Spostando il *focus* sui porti italiani che hanno un ruolo secondario nello scenario europeo, sembra avere portata irreversibile la crisi che sta affrontando il porto di Taranto (i *teu* movimentati sono calati del 74,5% dal 2010), mentre se il ruolo di Napoli si sta ridimensionando sensibilmente (-18,9%), a trarne vantaggio è lo scalo di Salerno, che si candida ad occuparne lo spazio, grazie ad una crescita dei traffici che proprio nell'ultimo periodo si è incrementata ulteriormente (+36,3% la variazione 2010-2014).

Infine, se i porti dell'Alto Adriatico (Trieste e Venezia su tutti, che oggi possono vantare volumi anche superiori a quelli di Napoli) dopo avere investito per anni su questo segmento del mercato, stanno finalmente cogliendo risultati molto importanti (a Venezia i *container* movimentati

sono cresciuti del 57,3% nell'ultimo decennio e si registrano oggi 456mila *teu*, a Trieste 506mila, cresciuti del 155,2%), è il sistema portuale dell'Alto Tirreno, baricentrato sugli scali di Genova, La Spezia e Livorno (rispettivamente secondo, terzo e quinto porto italiano per traffico di *container*) ad intercettare le più importanti rotte delle navi *portacontainer* che navigano verso l'Italia (detengono una quota pari al 40,2% dei *teu* complessivamente movimentati in Italia) (tab. 3.13).

Più complesso è il quadro riferito ai traffici di merci alla rinfusa: se per un verso l'elevata frammentazione merceologica rende complessa la restituzione di un quadro aggregato del comparto, per altro verso la specializzazione del mercato permette ad alcuni scali con una vocazione merceologica più forte di spiccare nel panorama nazionale.

Il porto di Trieste, ad esempio, oltre ad essere il sesto scalo italiano per il traffico di contenitori, è il più importante per merci complessivamente movimentate (57,1 milioni di tonnellate), grazie al ruolo primario nel traffico di rinfuse liquide (detiene il 24,9% del traffico nei porti italiani, pari a 42,4 milioni di tonnellate). Lo stesso vale per Cagliari-Sarroch, terzo porto italiano per traffico di merci (33,4 milioni di tonnellate), gran parte delle quali rinfuse liquide (21,2 milioni), e per lo scalo di Augusta, specializzato anch'esso per le rinfuse liquide (24,1 milioni), secondo porto italiano in questo mercato.

Se il porto di Taranto, invece, dopo il picco di *container* movimentati nel 2006 (892mila *teu*) ha definitivamente perso ogni ruolo in questo segmento, ma resta strategico, dato il ruolo delle sue acciaierie, per il traffico di rinfuse solide (16 milioni le tonnellate, pari al 22% movimentato dai porti italiani), assai rilevante è anche il contributo di altri scali assai specializzati nel traffico di rinfuse solide – cruciali per il sistema portuale italiano – come Ravenna (10,1 milioni di tonnellate), Venezia (7 milioni), Brindisi (5,6 milioni) e Civitavecchia (5,4 milioni) (tab. 3.14).

Un'altra voce particolarmente importante per i *cargo* marittimi, e verso la quale l'Italia presenta una forte vocazione, attiene ai trasporti *Ro-Ro*, cui è riconducibile quasi un quinto delle merci movimentate all'interno dei porti italiani (il 19,7%), una quota peraltro superiore al flusso di *container*. In questo segmento, è Livorno lo scalo di riferimento, con 10,8 milioni di tonnellate di merci movimentate a fronte di 84,2 milioni a livello nazionale.

Tab. 3.13 - Il traffico di container nei principali porti europei, 2010-2014 (mgl teu e var. %)

	2010	2011	2012	2013	2014	var. % 2013-2014	var. % 2010-2014
Rotterdam	11.148	11.877	11.866	11.664	12.298	5,4	10,3
Amburgo	7.900	9.014	8.635	9.300	9.700	4,3	22,8
Anversa	8.468	8.664	8.635	8.578	8.978	4,7	6,0
Bremerhaven	4.871	5.915	6.115	5.831	5.796	-0,6	19,0
Algeciras	2.807	3.603	4.071	4.343	4.554	4,9	62,2
Valencia	4.207	4.327	4.470	4.328	4.442	2,6	5,6
Felixstowe	3.416	3.740	3.327	3.500	4.050	15,7	18,6
Pireo	513	491	2.709	3.163	3.600	13,8	601,3
Gioia Tauro	2.852	2.305	2.721	3.087	2.970	-3,8	4,1
Malta	2.200	2.360	2.440	2.560	2.560	0,0	16,4
Marsiglia	954	950	1.061	1.099	1.174	6,8	23,1
Le Havre	2.358	2.215	2.306	2.504	2.504	0,0	6,2
Genova	1.759	1.847	2.064	2.039	2.173	6,6	23,5
Zeebrugge	2.500	2.207	1.953	2.000	2.000	0,0	-20,0
Barcellona	1.946	2.034	1.757	1.720	1.894	10,1	-2,7
Southampton	1.563	1.613	1.651	1.650	1.650	0,0	5,6
Marsaxlokk	2.371	2.360	2.400	2.550	2.900	13,7	22,3
La Spezia	1.285	1.307	1.248	1.300	1.303	0,2	1,4
Sines	382	410	570	900	1.180	31,1	208,9
Cagliari	629	603	628	702	717	2,1	13,9
Livorno	628	638	549	559	577	3,3	-8,1
Trieste	292	393	408	458	506	10,4	73,5
Venezia	394	460	428	448	456	1,8	15,8
Napoli	532	527	547	477	432	-9,5	-18,9
Salerno	235	235	209	270	320	18,5	36,3
Ravenna	183	215	208	225	223	-1,1	21,6
Ancona	110	121	142	153	165	8,0	49,4
Taranto	582	604	263	197	149	-24,7	-74,5
Savona	196	170	75	74	82	10,4	-58,4
Totale	67.283	71.207	73.456	75.681	79.350	4,8	17,9
Totale porti italiani	9.679	9.426	9.490	9.991	10.072	0,8	4,1
<i>Incidenza porti italiani su totale porti europei</i>	<i>14,4</i>	<i>13,2</i>	<i>12,9</i>	<i>13,2</i>	<i>12,7</i>	-	-

(*) Stime

Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma

Tab. 3.14 - Movimento merci nei principali porti italiani, 2014 (v.a.)

Porti	Rinfuse liquide (mgl tonn)	Rinfuse solide (mgl tonn)	Totale merci varie (mgl tonn)	<i>di cui:</i>			Totale complessivo (mgl. tonn)	Teu (numero)	Passeggeri (numero)
				In contenitori (mgl tonn)	Ro-Ro (mgl tonn)	Altre merci varie (mgl tonn)			
Savona-Vado	5.905	2.209	3.972	827	2.231	915	12.087	81.755	1.389.915
Genova	16.945	3.787	30.236	21.643	8.011	582	50.968	2.172.944	2.744.968
La Spezia	842	1.406	13.499	13.181	-	319	15.747	1.303.017	483.564
Marina di Carrara	-	276	1.391	2	-	1.389	1.668	384	1.550
Livorno	7.850	858	19.628	6.694	10.795	2.139	28.335	577.470	2.504.413
Piombino (1)	77	2.257	3.879	-	3.879	-	6.213	-	5.968.816
Civitavecchia	964	5.375	4.531	545	3.949	38	10.870	64.387	3.613.308
Fiumicino	2.825	-	-	-	-	-	2.825	-	-
Gaeta	1.179	579	134	-	-	134	1.893	-	1.156
Napoli	4.672	5.341	10.111	4.615	5.496	-	20.125	431.682	7.191.385
Salerno	-	131	12.080	4.110	6.995	976	12.212	320.044	675.178
Gioia Tauro	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	2.969.802	-
Taranto	4.138	16.040	7.677	1.701	-	5.977	27.855	148.519	582
Brindisi	2.583	5.564	2.726	512	2.178	36	10.873	407	492.447
Bari	-	1.959	2.719	317	2.397	4	4.677	35.932	1.686.403
Barletta	299	579	14	-	0	13	892	-	-
Monopoli	222	206	-	-	-	-	428	-	330
Ancona	4.779	638	3.152	1.134	2.018	-	8.569	164.882	1.080.116
Ravenna	4.426	10.120	9.915	2.453	1.792	5.669	24.460	222.548	62.028
Chioggia	-	637	894	-	-	894	1.530	-	-
Venezia	6.890	7.002	7.887	4.561	1.116	2.211	21.779	456.068	1.945.322
Portonogaro (2)	-	195	816	-	-	816	1.011	-	-
Monfalcone	-	2.774	1.512	-	184	1.329	4.286	753	139
Trieste	42.401	790	13.963	6.153	7.287	523	57.154	506.011	129.691
Messina-Milazzo	16.324	170	5.599	-	5.599	-	22.092	-	8.025.529
Catania	41	139	6.611	360	6.080	171	6.791	33.162	232.954
Augusta	24.156	1.052	-	-	-	-	25.208	-	-
Palermo-Termini I merese	746	318	5.466	156	5.310	-	6.530	14.344	1.816.806
Cagliari-Sarroch	21.210	864	11.359	8.276	3.045	38	33.432	717.016	328.823
Olbia-Golfo Aranci-P.Torres	549	1.685	5.860	-	5.860	-	8.094	-	3.562.230
TOTALE	170.022	72.952	185.631	77.238	84.221	24.171	428.605	10.221.127	43.937.653

(1) Comprende i porti di Portoferraio, Rio Marina e Cavo.

(2) Stime.

Fonte: Assoport

Le direttrici di riferimento delle *Autostrade del mare*, operate soprattutto da imprese armatoriali nazionali, sono le due isole maggiori (Sardegna e Sicilia), verso le quali esistono collegamenti ben radicati, mentre è tuttora in fase di potenziamento l'offerta di rotte internazionali, che riscuotono un crescente successo. La Sicilia anche grazie ad un più vasto mercato di riferimento e ad un sistema produttivo più consistente, coagula un'offerta di collegamenti particolarmente capillare (16 linee e 64 collegamenti settimanali), che tende a concentrarsi principalmente sulle rotte Napoli-Palermo e Salerno-Messina ed ha movimentato nell'ultimo anno 839mila *TIR* e oltre 1,1 milioni di semirimorchi. Più contenuto è il traffico *Ro-Ro* che gravita sulla Sardegna (711mila *TIR* e 966mila semirimorchi), che tuttavia ha subito una drastica riduzione dei collegamenti settimanali, passati dai 90 del 2004 ai 61 odierni, e fortemente concentrati sul porto di Olbia, sul quale gravita oltre la metà dei collegamenti settimanali (38).

Come già accennato, sono in forte crescita, invece, i servizi di trasporto *Ro-Ro* operati verso destinazioni internazionali, considerando l'efficienza di questa tipologia di collegamento per i trasporti di medio-corto raggio, sia in termini economici che logistici. Da 46 collegamenti andata/ritorno settimanali si è passati in un decennio a 69, che connettono i porti italiani in primo luogo con quelli greci (Igoumenitsa e Patrasso), spagnoli (Barcellona e Valencia) e tunisini (Tunisi), e in misura meno assidua anche quelli corsi (Bastia), marocchini (Tangeri) e maltesi, sviluppando un volume complessivo di trasporto che si attesta su 1,1 milioni di *TIR* trasportati e 1,5 milioni di semirimorchi (tabb. 3.15, 3.16 e 3.17).

Oltre al traffico delle merci, grossa rilevanza hanno per i porti italiani i flussi di passeggeri, che danno vita ad un'attività particolarmente importante in un Paese, come l'Italia, in cui oltre ai sostenuti flussi stagionali di crocieristi e turisti, vi sono anche considerevoli esigenze di mobilità collegate alla popolazione che risiede sulle isole maggiori o minori.

Al netto dei crocieristi in transito, nel 2013 si sono registrati 39,3 milioni di passeggeri nei porti italiani: un dato che si è contratto in maniera inesorabile negli ultimi anni, se si considerano i quasi 46,9 milioni del 2010. Ma anche considerando la forte contrazione, l'Italia resta pur sempre il primo Paese in Europa per numero di passeggeri trasportati.

Tab. 3.15 - Autostrade del Mare: servizi di trasporto Ro-Ro per la Sardegna, 1999-2015 (*) (v.a. e var. %)

Origine	Destinazione	Viaggi a/r settimanali	Metri Lineari a settimana
Civitavecchia	Cagliari (via Arbatax 2)	7	28.000
Civitavecchia	Olbia	7	28.000
Genova	Olbia - Arbatax	3	12.000
Genova	Porto Torres	7	28.000
Livorno	Olbia	14	56.000
Napoli	Cagliari	2	9.000
Palermo	Cagliari	1	4.500
Piombino	Olbia	14	56.000
Salerno-Cagliari	Valencia	3	23.100
Vado Ligure	Cagliari	3	16.200
Totale		61	260.800
<i>Linee</i>		<i>10</i>	
<i>Partenze</i>		<i>124</i>	
<i>Semirimorchi</i>		<i>965.926</i>	
<i>TIR</i>		<i>711.273</i>	
Totale 1999			117.800
Var. % 1999-2014			121,4

(*) Dato ad Aprile 2015.

Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma

Tab. 3.16 - Autostrade del Mare: servizi di trasporto Ro-Ro per la Sicilia, 1999-2015
 (*) (v.a. e var. %)

Origine	Destinazione	Viaggi a/r settimanali	Metri Lineari a settimana
Civitavecchia	Palermo-Tunisi	1	4.700
Civitavecchia	Termini Imerese	2	9.400
Genova	Palermo	6	28.800
Genova	Catania	1	7.700
Genova-Catania	Malta	1	7.700
Genova-Livorno	Catania-Malta	2	15.400
Genova-Livorno	Catania-Patrasso-Bar	1	7.700
Genova-Livorno	Palermo	4	30.800
Livorno	Catania	1	7.700
Napoli	Catania	7	28.700
Napoli	Palermo	14	51.968
Palermo	Cagliari	1	4.500
Ravenna-Brindisi	Catania	3	21.900
Salerno	Catania	6	23.400
Salerno	Messina	12	49.224
Salerno-Palermo	Tunisi	2	8.000
Totale		64	307.592
<i>Linee</i>		<i>16</i>	
<i>Partenze</i>		<i>128</i>	
<i>Semirimorchi</i>		<i>1.139.230</i>	
<i>TIR</i>		<i>838.887</i>	
Totale 1999			118.200
Var. % 1999-2014			160,2

(*) Dato ad Aprile 2015.

Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma

Tab. 3.17 - Autostrade del Mare: servizi di trasporto Ro-Ro internazionali, 1999-2015
 (*) (v.a. e var. %)

Origine	Destinazione	Viaggi a/r settimanali	Metri Lineari a settimana
Ancona	Igoumenitsa-Patrasso	3	20.200
Brindisi	Igoumenitsa-Patrasso	7	44.800
Civitavecchia	Palermo-Tunisi	1	4.700
Civitavecchia	(Porto Torres)-Barcellona	6	36.000
Civitavecchia	Tunisi	1	4.000
Genova	Barcellona-Tangeri	2	8.800
Genova	Tunisi	3	15.600
Genova-Catania	Malta	1	7.700
Genova-Livorno	Catania-Malta	2	15.400
Genova-Livorno	Catania-Patrasso-Bar	1	7.700
Livorno	Barcellona-Tangeri	1	4.260
Livorno	Bastia	7	28.000
Livorno-Savona	Barcellona-Valencia (Circ.)	3	23.100
Livorno-Savona	Valencia (Circ.)	3	23.100
Ravenna-Brindisi	Catania	3	21.900
Salerno	Malta	1	3.900
Salerno-Cagliari	Valencia	3	23.100
Salerno-Palermo	Tunisi	2	8.000
Savona	Barcellona	3	12.780
Savona	Bastia	3	12.000
Sete	Barcellona-Tangeri	2	8.200
Sete	Nador	2	8.200
Trieste-Ancona	Igoumenitsa-Patrasso	3	18.000
Trieste-Ancona-Ravenna	Igoumenitsa-Patrasso	3	20.200
Trieste-Marghera-Ravenna	Patrasso	3	22.800
Totale		69	402.440
<i>Linee</i>		<i>25</i>	
<i>Partenze</i>		<i>138</i>	
<i>Semirimorchi</i>		<i>1.490.519</i>	
<i>TIR</i>		<i>1.097.564</i>	
Totale 1999			30.000
Var. % 1999-2014			1.241,5

(*) Dato ad Aprile 2015.

Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma

I passeggeri di navi, aliscafi e traghetti sono in grossa prevalenza provenienti o diretti verso altri porti italiani: il traffico di cabotaggio pesa, infatti, per circa l'86,1% sul totale dei passeggeri. Sostanzialmente il traffico di passeggeri soddisfa le esigenze di mobilità di residenti e turisti diretti verso le isole italiane e le principali città portuali della Penisola; tuttavia, il trasporto di passeggeri in cabotaggio ha visto calare in misura più marcata i flussi (-16,9%) rispetto a quelli internazionali (-10,9%). Questi ultimi, peraltro, sono riusciti ad invertire il calo di passeggeri già nel 2013, recuperando rispetto all'anno precedente il 3% dei volumi (tab. 3.18).

Tab. 3.18 - Passeggeri (1) (2) nei porti italiani per forma di navigazione, 2010-2013 (v.a. e var. %)

	v.a. (migliaia)			var. %		
	Cabotaggio	Internazionale	Totale	Cabotaggio	Internazionale	Totale
2010	40.766	6.128	46.894	-5,5	-4,8	-5,4
2011	38.024	5.849	43.873	-6,7	-4,6	-6,4
2012	35.716	5.304	41.020	-6,1	-9,3	-6,5
2013	33.889	5.461	39.350	-5,1	3,0	-4,1

(1) Il dato riferito al cabotaggio è stato ottenuto dividendo per due il dato sui movimenti di passeggeri dell'Istat

(2) Il traffico passeggeri esclude i crocieristi in transito

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Un *focus* più ampio sui passeggeri transitati nei principali porti italiani, e che consideri anche i flussi di crocieristi, fornisce ulteriori spunti di approfondimento, collegati alle peculiarità dei singoli scali. A fronte di 44 milioni di passeggeri transitati nel corso dell'anno nei principali scali italiani, i porti di Messina, Napoli e Piombino sono gli unici a poter vantare oltre 4 milioni di passeggeri, grazie al contributo dei collegamenti tra le isole e il continente che ha evidentemente un forte impatto. Più indietro, nel *range* 2-4 milioni di passeggeri figurano i porti di Olbia-Golfo Aranci-Porto Torres, Civitavecchia, Genova, Livorno e Venezia (prossima ai 2 milioni): se i servizi di collegamento verso le isole anche in questo caso raccolgono

un'ampia fetta di movimenti, nel caso di Civitavecchia e Venezia il contributo dei crocieristi tende verosimilmente a farsi più rilevante.

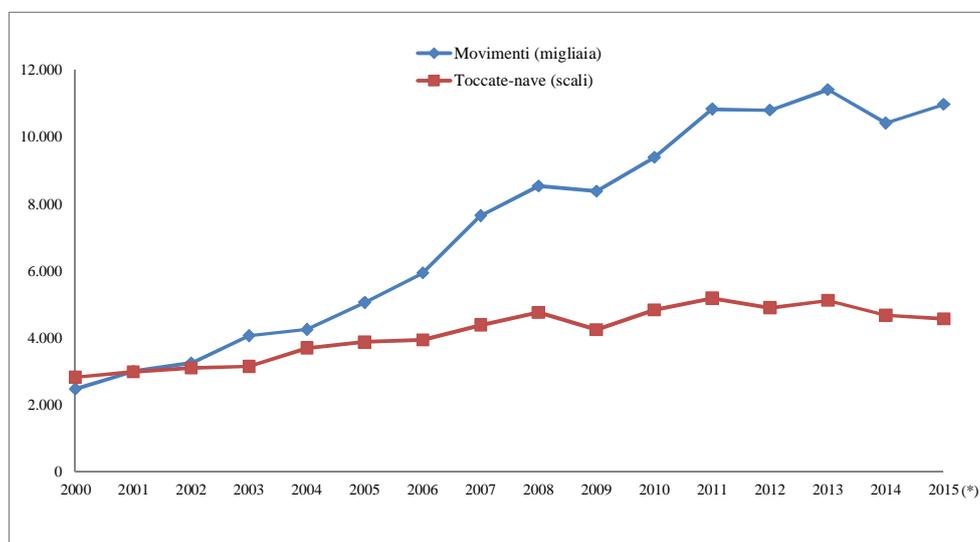
L'industria delle crociere, dal canto suo, genera impatti fondamentali non soltanto per l'economia marittima, ma per quella del Paese in generale. È indubbio il contributo economico diretto e indiretto generato dagli 11 milioni di movimenti portuali riconducibili al segmento *cruise* e dagli oltre 4.500 scali effettuati dalle navi. Tali flussi innescano grandi impatti economici sulle attività portuali di supporto, gli approvvigionamenti, i servizi turistici in banchina, l'indotto nelle città portuali e, ad un livello macro, sulla cantieristica del segmento *cruise*, che vede le industrie italiane primeggiare (tab. 3.19 e fig. 3.7).

Tab. 3.19 - Movimento crocieristi nei porti italiani, anni 2000-2015 (v.a. in migliaia e v.a.)

Anni	Imbarco, sbarco e transito di passeggeri (v.a. mgl)	Toccate nave (scali)
2000	2.470	2.821
2001	3.001	2.981
2002	3.250	3.100
2003	4.062	3.145
2004	4.252	3.695
2005	5.053	3.873
2006	5.940	3.940
2007	7.650	4.382
2008	8.534	4.758
2009	8.378	4.243
2010	9.391	4.830
2011	10.835	5.181
2012	10.798	4.897
2013	11.416	5.113
2014	10.413	4.673
2015 (2)	10.975	4.566

(2) Dato previsionale.

Fonte: Cemar

Fig. 3.7 - Movimento crocieristi nei porti italiani, 2000-2015 (*) (v.a., va. a in migliaia)

(*) Dato previsionale

Fonte: Cemar

Se si sommano, infatti, le spese per beni e servizi (alloggio e ristorazione, trasporti, visite turistiche, ecc.) sostenute dai turisti nei porti di imbarco, di sbarco e di transito si ottengono flussi di denaro assai rilevanti, calcolati per il solo mercato europeo in oltre 3,6 miliardi di euro, una buona parte dei quali affluisce proprio in Italia. L'Italia rappresenta, infatti, un richiamo talmente forte da porci al primo posto nell'offerta europea (il 21,3% dei crocieristi in Europa è giunto in Italia, per 6,2 milioni di passeggeri in totale), con Spagna (16,8%) e Grecia (14,8%) che inseguono ben distanziate (tab. 3.20).

Quello di Civitavecchia è lo scalo di riferimento in Italia e in Europa nel segmento *cruise*: se si considerano i passeggeri imbarcati, sbarcati e transitati si raggiungono i 2,1 milioni – più che raddoppiati nell'ultimo decennio – e soltanto Venezia, nel nostro Paese, può vantare numeri in qualche misura paragonabili (1,8 milioni, anche in questo caso raddoppiati). Più indietro, la sensibile flessione dei movimenti crocieristici più recenti riferiti a Genova e Livorno, fa da contraltare allo sviluppo di Savona, che quest'anno ha superato per la prima volta un milione di movimenti *cruise*, e

rappresenta oggi lo scalo di riferimento nel quadrante dell'Alto Tirreno (fig. 3.8).

Tab. 3.20 - Crocieristi (1) in Europa per Paesi di destinazione, 2014 (v.a. e val. %)

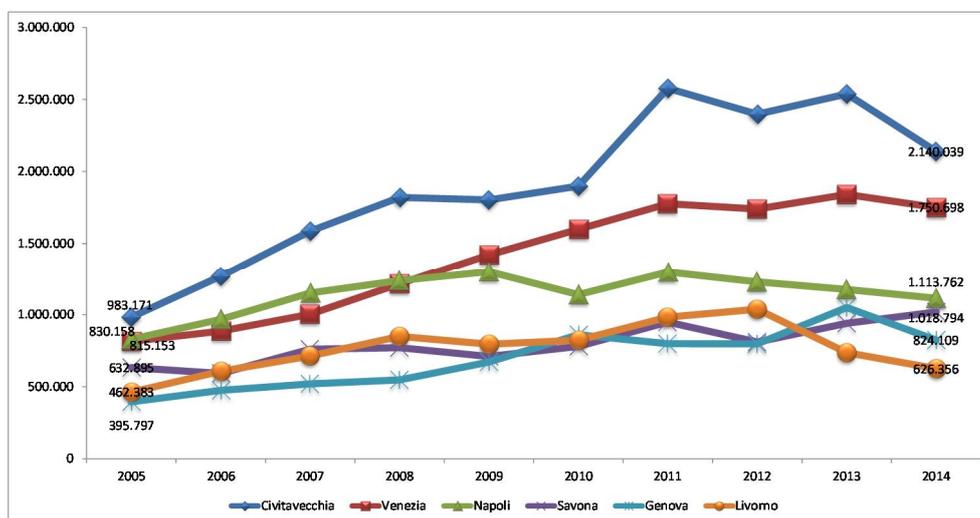
Paesi	Passeggeri	Val. % del totale
Italia	6.174.100	21,3
Spagna	4.890.700	16,9
Grecia	4.075.700	14,1
Norvegia	2.618.900	9,0
Francia	2.439.300	8,4
Croazia	1.118.900	3,9
Portogallo	1.105.800	3,8
Regno Unito	922.000	3,2
Svezia	562.100	1,9
Estonia	471.700	1,6
Benelux	461.300	1,6
Malta	426.000	1,5
Finlandia	416.000	1,4
Danimarca	359.800	1,2
Germania	358.100	1,2
Gibilterra	299.900	1,0
Islanda	234.500	0,8
Irlanda	179.500	0,6
Slovenia	118.900	0,4
Cipro	106.600	0,4
Polonia	105.200	0,4
<i>Altri EU 28 (2) + 3</i>	<i>209.300</i>	<i>0,7</i>
UE 28	27.654.300	95,5
Altri Europa (2)	1.312.500	4,5
Totale	28.966.800	100,0

(1) Al netto degli imbarchi

(2) Include: Russia, Montenegro, Monaco, Turchia.

Fonte: CLIA

Fig. 3.8 – Movimenti (*) di crocieristi nei principali porti italiani, 2005-2014 (v.a.)



(*) Sbarchi, imbarchi e transiti

Fonte: elaborazione Censis su dati Assoport

Nonostante il turismo abbia cambiato significativamente i propri connotati, il movimento crocieristico mantiene, dunque, intatto il suo *appeal* ed è in grado di generare flussi di ricchezza di primaria importanza, che alimentano un indotto assai articolato e interconnesso.

3.2. Industria armatoriale e *shipping*

Anche nell'ultimo quinquennio la progressiva espansione della flotta mondiale è continuata senza soluzione di continuità, stimolata dal forte sviluppo dei traffici marittimi. Sia negli anni di crisi più acuta sia in quelli immediatamente successivi, l'incremento del naviglio mondiale ha avvertito soltanto un rallentamento, per poi tornare prontamente a crescere a ritmi sostenuti, trainato da un andamento dei traffici che ha ripreso pieno vigore.

La flotta mondiale è ormai prossima a superare la soglia di 110mila navi, alla luce dell'incremento del 6% registrato nell'ultimo quinquennio a livello di naviglio e del 21,8% per quanto concerne la stazza lorda, che oggi ammonta a quasi 1,2 miliardi di tonnellate.

L'ampliamento della flotta e l'impiego di navi sempre più grandi - come dimostra la crescita più che proporzionale della stazza complessiva delle navi rispetto al loro numero - sono le risposte che gli armatori hanno adottato di fronte alla ininterrotta crescita dei traffici marittimi, che oggi connettono economie sempre più integrate e mercati geograficamente sempre più ampi. Il forte sviluppo dei traffici marittimi ha dunque creato buone opportunità per gli operatori dello *shipping* tra i quali, tuttavia, inizia a porsi qualche interrogativo circa la futura capacità della domanda di trasporto di assorbire un'offerta di stiva che segua le attuali dinamiche di crescita, che a loro volta impattano sui noli e su mercati marittimi molto concorrenziali.

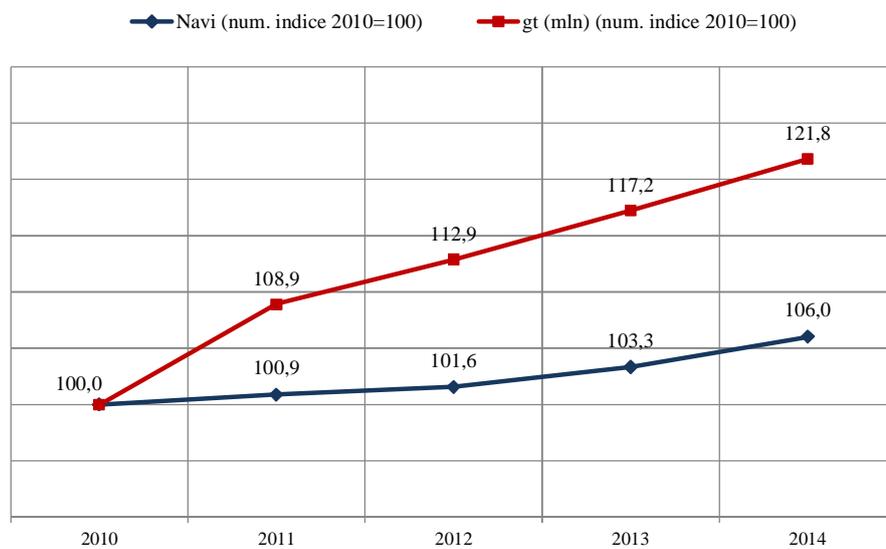
A ben guardare, qualche segnale in tal senso già si registra. Rispetto al periodo 2005-2009, infatti, l'inarrestabile ascesa dell'offerta di stiva ha registrato un leggero rallentamento nell'ultimo quinquennio: a fronte di una crescita della stazza lorda della flotta mondiale che si è attestata a 30,3 punti percentuali tra 2005 e 2009, l'ultimo periodo (2010-2014) ha fatto registrare un sensibile rallentamento (+21,8%), pur mantenendosi ampiamente positivo (tab. 3.21 e fig. 3.9).

Delle quasi 110mila navi di cui si compone la flotta mondiale, oltre 8mila (il 7,4%) sono iscritte nel registro marittimo panamense, che detiene il 18,6% della stazza lorda mondiale, seguito da Liberia e Isole Marshall. Nell'elenco delle principali flotte mondiali, accanto a Paesi rivieraschi dalla radicata tradizione marinara ed economicamente forti, figurano ai primi posti anche altre piccole realtà oltre a quelle già citate, come Bahamas, Malta e Cipro, che possono vantare flotte sproporzionate rispetto al loro peso economico e demografico, grazie ai vantaggi economici ed amministrativi offerti dai loro ordinamenti.

Tab. 3.21 - Evoluzione della flotta mondiale: anni 2010-2014 (navi di 100 gt ed oltre)

Anni	Navi (v.a.)	Gt (mln)	Var. % gt
2010	103.392	957,9	8,5
2011	104.305	1.043,1	8,9
2012	105.004	1.081,2	3,7
2013	106.833	1.122,6	3,8
2014	109.627	1.166,8	3,9

Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma

Fig. 3.9 - Evoluzione della flotta mondiale (numeri indice 2010= 100)

Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma

Dal canto suo, il registro marittimo italiano conta 1.573 navi mercantili, per una stazza lorda complessiva di 16,2 milioni di tonnellate (l'1,4% del totale mondiale), in calo del 10,5% rispetto allo scorso anno, a fronte di una flotta mondiale che, invece, fa registrare un *trend* positivo (+3,9%). Quello italiano, peraltro, è il calo più sostenuto tra i principali registri marittimi, e riflette l'azione combinata di due processi differenti, tendenzialmente indipendenti l'uno dall'altro (tab. 3.22).

Da un lato, la contrazione di naviglio osservata nei registri italiani si accompagna ad una effettiva riduzione delle navi controllate dal nostro Paese, come conseguenza della lunga crisi economica e finanziaria, che ha colpito in particolare un settore che aveva effettuato nei primi anni 2000 cospicui investimenti.

Dall'altro lato, è ben visibile l'effetto della cancellazione di navi dai registri marittimi italiani da parte di armatori che trasferiscono il proprio naviglio sotto altre giurisdizioni, cogliendo i vantaggi economici, ma soprattutto di tipo amministrativo e burocratico connessi alla gestione delle navi, che risultano particolarmente *appealing* al cospetto di un sistema gravoso come quello italiano.

Se si considerano soltanto le navi unità più grandi (oltre 1.000 tonnellate di stazza lorda), infatti, l'Italia controlla una flotta di 773 navi (appena due in meno rispetto al 2013), con una portata lorda totale pari a 21,9 milioni di tonnellate, ridottasi del 2,4% nell'ultimo anno.

Un calo, questo, che peraltro appare congiunturale se si considera che, rispetto al 2009, il saldo si mantiene ampiamente positivo (con 23 navi in più e oltre 1,5 milioni di tonnellate di portata lorda aggiuntive); le variazioni negative sembrano pertanto riconducibili ad assestamenti dovuti alle strategie dei singoli armatori, piuttosto che a processi di più ampia portata in atto.

Nonostante il calo riferito all'ultimo anno disponibile, l'Italia mantiene il proprio ruolo da protagonista: a livello sia europeo (è la sesta flotta) che mondiale, dove occupa la quindicesima posizione per capacità di carico controllata (l'1,3% del totale), in una classifica guidata da "colossi del mare", come Grecia (16,5%), Giappone (14,2%) e Cina (9,3%) e fortemente sbilanciata sul potenziale dei Paesi del *Far East* (Corea del Sud, Hong Kong, Taiwan e Singapore figurano ai primi posti per capacità di carico controllato). È da sottolineare, peraltro, che essa è tuttora la terza bandiera marittima tra i Paesi industrializzati riuniti nel G20, dopo Cina e Giappone.

Tab. 3.22 - Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri, 2013-2014 (v.a., v.a. in milioni di gt, val. %, var. %)

Bandiera	Numero di navi	Mln gt	Val. %	Var. % gt 2013-2014
Panama	8.092	217,6	18,6	-0,3
Liberia	3.062	127,0	10,9	0,4
Isole Marshall	2.579	109,4	9,4	15,1
Hong Kong	2.322	92,4	7,9	7,9
Singapore	3.270	77,0	6,6	11,1
Malta	1.936	56,2	4,8	13,1
Bahamas	1.363	54,9	4,7	3,7
Cina	4.242	44,5	3,8	3,3
Grecia	1.305	42,3	3,6	1,5
Cipro	1.036	21,1	1,8	0,1
Giappone	5.506	21,1	1,8	6,4
ITALIA	1.573	16,2	1,4	-10,5
Norvegia	1.953	15,9	1,4	-3,0
Isola di Man	407	15,3	1,3	-3,3
Danimarca	849	14,6	1,2	17,5
Indonesia	8.470	13,5	1,2	6,8
Regno Unito	1.432	13,5	1,2	-8,7
Corea del Sud	2.978	12,1	1,0	1,0
USA	6.516	11,5	1,0	2,2
Germania	678	11,1	1,0	-10,4
Bermuda	157	11,0	0,9	-0,4
Antigua e Barbuda	1.123	9,5	0,8	-5,0
India	1.553	9,2	0,8	-0,2
Russia	3.517	8,3	0,7	5,6
Paesi Bassi	1.352	7,6	0,7	-0,8
Malesia	1.523	7,1	0,6	2,0
Turchia	1.313	5,9	0,5	-1,0
Francia	824	5,8	0,5	0,0
Belgio	245	5,3	0,5	31,2
Portogallo	550	4,6	0,4	111,1
<i>Altri</i>	<i>37.901</i>	<i>105,2</i>	<i>9,0</i>	<i>7,3</i>
Totale mondiale	109.627	1.166,8	100,0	3,9

(*) Navi di 100 gt ed oltre

Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma e *IHS Fairplay*

A differenza di Grecia e Regno Unito, tuttavia, che fanno registrare una forte espansione del naviglio controllato e della relativa capacità di carico

(quest'ultima è cresciuta rispettivamente dell'8,4% e del 16,5% solo nell'ultimo anno), anche altri Paesi europei, al pari dell'Italia, affrontano oggi una riduzione della flotta (Germania e Danimarca su tutti), e mostrano più di una difficoltà a tenere il passo di un mercato assai dinamico e sempre più concentrato, nel quale i primi tre Paesi detengono oggi il 40% al potenziale di carico navale del mondo (tab. 3.23).

Le grosse disponibilità finanziarie, la capacità di investire e l'adozione di strategie competitive a tratti spregiudicate sono i caratteri che oggi guidano gli armatori mondiali, a differenza di quelli italiani che, invece, mantengono atteggiamenti necessariamente più oculati. Questi ultimi, dal canto loro, oltre a subire la concorrenza da parte di flotte iscritte in registri che offrono condizioni economiche e normative più attraenti, soffrono la forte esposizione creditizia nei confronti del sistema bancario - che ne limita le strategie di investimento - e la presenza sempre più pervasiva di *player* del mondo della finanza, attirati dalle opportunità offerte dallo *shipping* e dai bassi prezzi delle navi.

Ne discende un assetto in tendenziale trasformazione per quanto concerne gli armatori e che vede, da una parte, quote crescenti delle flotte mondiali controllate da fondi di investimento connessi al mondo della finanza, e dall'altra parte, una progressivo venire meno del tradizionale controllo delle flotte da parte di famiglie di armatori, che tuttavia sembra mantenersi ben saldo nel contesto italiano.

Andando ad analizzare i vari settori dell'industria armatoriale, l'assoluto protagonismo della Grecia e del Giappone nei mari del mondo scaturisce dalla *leadership* che i due Paesi detengono in quasi tutti i segmenti. È giapponese, infatti, la principale flotta di navi portarinfuse: oltre un quinto della portata mondiale è controllata da armatori giapponesi (il 20,7%), anche se quelli greci possono contare su un numero di navi più ampio (1.677); messe insieme, le due flotte coprono il 39,1% della capacità di carico delle portarinfuse al mondo.

Tab. 3.23 - Flotta mondiale: tonnellaggio da carico controllato dai principali Paesi marittimi, 2013-2014 (*) (v.a., v.a. in migliaia, val.%, var. %, rank)

Rank dwt		Paese	Flotta controllata 2014			Var. % 2013-2014 DWT
2013	2014		Numero di navi	1.000 dwt	% dwt sul totale	
1	1	Grecia	3.609	272.706	16,5	8,4
2	2	Giappone	4.044	234.726	14,2	3,3
3	3	Cina	3.714	154.614	9,3	7,5
4	4	Germania	3.384	114.669	6,9	-6,8
5	5	Corea del Sud	1.371	73.983	4,5	1,7
6	6	Regno Unito	1.304	67.003	4,0	16,5
7	7	USA	2.354	66.832	4,0	16,6
10	8	Singapore	1.367	46.953	2,8	15,8
9	9	Taiwan	762	41.221	2,5	-5,2
8	10	Hong Kong	869	40.995	2,5	-12,7
11	11	Norvegia	2.131	40.178	2,4	0,6
12	12	Danimarca	904	34.399	2,1	-8,1
14	13	Canada	505	26.110	1,6	16,4
13	14	Turchia	1.162	24.919	1,5	1,1
15	15	ITALIA	773	21.858	1,3	-2,4
16	16	India	600	20.350	1,2	-2,2
20	17	Belgio	265	19.161	1,2	28,2
17	18	Russia	1.665	19.050	1,2	-2,0
18	19	Svizzera	383	17.691	1,1	-0,1
19	20	Iran	194	17.478	1,1	-1,0
21	21	Monaco	195	16.335	1,0	9,7
22	22	Indonesia	1.257	13.384	0,8	2,2
24	23	Malesia	522	13.379	0,8	6,4
23	24	Arabia Saudita	252	13.374	0,8	4,4
25	25	Brasile	195	13.085	0,8	11,7
26	26	Francia	505	11.654	0,7	6,6
27	27	Paesi Bassi	1.003	10.548	0,6	1,8
-	28	Kuwait	81	8.563	0,5	26,0
28	29	Emirati Arabi Uniti	471	8.047	0,5	-3,1
29	30	Svezia	318	6.445	0,4	-4,9
<i>Totale 30 paesi</i>			<i>36.159</i>	<i>1.469.711</i>	<i>88,8</i>	<i>4,2</i>
<i>Altri</i>			<i>5.253</i>	<i>81.886</i>	<i>4,9</i>	<i>0,3</i>
<i>Non attribuibile</i>			<i>8.004</i>	<i>104.003</i>	<i>6,3</i>	<i>-1,5</i>
Totale mondiale			49.416	1.655.599	100,0	3,6

(*) Navi di almeno 1.000 gt

Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma

È di nazionalità greca, invece, la gran parte delle navi-cisterna che solcano i mari: oltre un quarto della capacità di carico delle petroliere (il 25,4%, per 97,6 milioni di tonnellate di portata lorda), il 13,9% di quella riconducibile alle navi-cisterna che trasportano prodotti petroliferi (7,7 milioni di tonnellate) e, infine, il 13,4% della portata delle chimichiere (12,2 milioni di tonnellate) è controllato dalla Grecia (tabb. 3.24 e 3.25).

È nel segmento delle *portacontainer* che invece Grecia e Giappone figurano piuttosto indietro rispetto alla Danimarca, ma soprattutto alla Germania, che si contraddistingue come *player* di riferimento in quello che si qualifica come uno dei settori dello *shipping* a più forte sviluppo e, al tempo stesso, caratterizzato da un assetto tendenzialmente più oligopolistico rispetto agli altri.

Se, infatti, alle 1.464 *portacontainer* della Germania, che controlla il 26,2% di questa tipologia di navi e il 26,8% della relativa capacità di carico (61,3 milioni di tonnellate), si aggiungono le *portacontainer* danesi (262), greche (302), giapponesi (290) e cinesi (332) si totalizza una quota pari al 56,1% della portata lorda complessiva al mondo (tab. 3.26).

Oltre ad essere riconducibile alla flotta mercantile di alcuni specifici Paesi, il traffico di merci unitizzate via mare è controllato da alcuni colossi mondiali, dalle cui politiche discendono le sorti non soltanto degli armatori *competitor* e di interi sistemi portuali, ma di gran parte del traffico marittimo mondiale, che sempre più spesso riguarda prodotti agricoli e manifatturieri finiti o semilavorati e avviene in *container*.

Basti considerare che proprio per intercettare un mercato che si sta dimostrando così dinamico e offre opportunità assai interessanti per il comparto dello *shipping*, dal 1990 la flotta di *portacontainer* nel mondo ha più che decuplicato la propria capacità di carico, e negli ultimi 10 anni l'ha più che raddoppiata, raggiungendo oggi una portata lorda pari a 227,7 milioni di tonnellate (tab. 3.27 e fig. 3.10).

In questo scenario l'Italia, che pure in passato poteva vantare un ruolo di un certo rilievo nella stiva controllata di *portacontainer*, ha perso quote di mercato fino ad uscire definitivamente dal novero dei Paesi di riferimento, mantenendo però posizioni di tutto rispetto in altri segmenti del trasporto marittimo.

Tab. 3.24 - Principali flotte mondiali di navi portarinfuse, 2013-2014 (*) (v.a., v.a. in migliaia, rank)

Rank dwt		Paese	N	1.000 dwt
2013	2014			
1	1	Giappone	1.600	148.985
2	2	Grecia	1.677	131.899
3	3	Cina	1.423	96.112
4	4	Corea del Sud	380	45.092
7	5	USA	322	26.395
9	6	Regno Unito	218	26.360
5	7	Germania	359	24.983
6	8	Hong Kong	375	24.689
8	9	Taiwan	289	22.334
11	10	Singapore	242	18.067
10	11	Turchia	245	13.005
13	12	Brasile	43	10.311
12	13	India	132	9.443
14	14	ITALIA	119	9.171
15	15	Norvegia	126	8.232
16	16	Monaco	58	6.752
17	17	Belgio	56	5.985
18	18	Danimarca	84	4.225
19	19	Canada	67	3.295
21	20	Tailandia	68	2.911
20	21	Indonesia	48	2.442
23	22	Svizzera	69	2.403
24	23	Vietnam	110	2.220
22	24	Polonia	55	2.205
25	25	Iran	33	1.931
27	26	Paesi Bassi	39	1.905
26	27	Croazia	33	1.698
-	28	Cipro	31	1.628
-	29	Oman	4	1.602
28	30	Emirati Arabi Uniti	35	1.582
Totale mondiale			9.587	718.706

(*) Navi controllate di almeno 1.000 gt.

Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma

Tab. 3.25 - Principali flotte mondiali di navi cisterna, 2013-2014 (*) (v.a., v..a in migliaia, rank)

Rank dwt		Paese	Petrolio greggio		Rank dwt		Paese	Prodotti petroliferi		Rank dwt		Paese	Prodotti chimici	
2013	2014		N	1.000 dwt	2013	2014		N	1.000 dwt	2013	2014		N	1.000 dwt
1	1	Grecia	621	97.600	1	1	Grecia	197	7.742	1	1	Grecia	354	12.250
2	2	Giappone	138	31.616	2	2	Giappone	241	6.127	2	2	USA	252	8.980
3	3	Cina	137	25.920	3	3	Cina	168	5.091	3	3	Giappone	364	6.636
4	4	Regno Unito	107	21.051	4	4	Danimarca	45	2.742	5	4	Norvegia	256	5.729
5	5	USA	126	20.390	6	5	Singapore	232	2.438	6	5	Germania	232	5.477
6	6	Iran	53	13.749	5	6	Germania	45	2.237	4	6	Danimarca	205	5.372
7	7	Corea del Sud	55	13.530	8	7	Indonesia	177	1.978	7	7	ITALIA	190	5.367
13	8	Canada	81	11.375	7	8	India	33	1.809	12	9	Corea del Sud	198	2.517
18	9	Belgio	48	11.369	9	9	Russia	204	1.615	8	8	Hong Kong	72	2.547
11	10	Arabia Saudita	48	11.153	11	10	Emirati Arabi Uniti	48	1.556	16	10	Regno Unito	99	2.451
10	11	Russia	102	11.043	10	11	Norvegia	18	1.510	21	11	Monaco	53	2.444
8	12	Germania	70	10.336	12	12	Regno Unito	53	1.484	11	12	Singapore	112	2.012
9	13	Singapore	72	9.730	13	13	Hong Kong	59	1.333	13	13	Cina	209	1.865
15	14	Malesia	61	9.415	14	14	USA	27	1.214	14	14	Turchia	178	1.798
14	15	Norvegia	64	7.470	16	15	Svezia	29	1.125	10	15	Svezia	75	1.666
17	16	India	48	7.029	15	16	ITALIA	23	696	15	16	Emirati Arabi Uniti	61	1.576
12	17	Hong Kong	35	5.589	18	17	Taiwan	21	689	17	18	Arabia Saudita	41	1.405
20	18	Turchia	41	5.443	20	18	Vietnam	40	672	18	17	Russia	87	1.412
24	19	Kuwait	24	5.194	17	19	Monaco	12	649	19	19	Paesi Bassi	70	1.110
21	20	Oman	16	5.036	19	20	Brasile	22	616	9	20	Cipro	31	1.042
16	21	Taiwan	22	4.807	22	21	Cile	13	592	20	21	Indonesia	81	969
22	22	Monaco	40	4.612	23	22	Canada	9	419	22	22	Taiwan	25	856
23	23	ITALIA	29	3.284	30	23	Kuwait	8	404	23	23	Lettonia	16	778
25	24	Indonesia	37	2.845	24	24	Corea del Sud	25	389	24	24	Messico	18	697
-	25	Tailandia	12	2.061	26	25	Tailandia	86	357	27	25	Vietnam	34	648
27	26	Libia	15	1.891	27	26	Azerbaijan	43	327	28	26	Svizzera	21	625
28	27	Angola	13	1.883	28	27	Malesia	40	325	25	29	Malesia	32	544
26	28	Emirati Arabi Uniti	22	1.873	25	28	Turchia	46	311	26	27	Francia	33	562
29	29	Brasile	13	1.868	29	29	Venezuela	7	304	29	28	India	21	548
19	30	Danimarca	12	1.489	-	30	Nigeria	29	292	30	30	Romania	11	445
Totale mondiale			2.395	384.499				2.960	55.648				4.202	91.474

(*) Navi controllate di almeno 1.000 gt.

Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma

Tab. 3.26 - Principali flotte mondiali di navi portacontainer, 2013-2014 (*) (v.a., v.a. in migliaia e rank)

Rank dwt		Paese	N	1.000 gt	1.000 dwt
2013	2014				
1	1	Germania	1.464	52.483	61.295
2	2	Danimarca	262	17.261	19.331
4	3	Grecia	302	15.190	17.305
3	4	Giappone	290	13.646	14.882
6	5	Cina	332	13.504	15.253
5	6	Svizzera	176	11.363	12.861
9	7	Singapore	229	10.091	11.316
7	8	Taiwan	226	9.848	10.797
8	9	Francia	115	8.028	8.815
10	10	Corea del Sud	163	5.830	6.705
12	11	Regno Unito	125	5.594	6.359
11	12	Canada	81	5.201	5.838
13	13	Hong Kong	83	4.104	4.541
14	14	USA	104	3.569	3.988
16	15	Kuwait	26	2.227	2.351
15	16	Israele	33	1.821	2.133
18	17	Cipro	43	1.328	1.581
20	18	Cile	19	1.250	1.383
19	19	Indonesia	147	1.182	1.543
21	20	Iran	26	1.003	1.210
22	21	Turchia	68	920	1.144
23	22	Norvegia	31	810	975
25	23	Paesi Bassi	47	548	690
24	24	Tailandia	41	525	682
26	25	Emirati Arabi Uniti	27	403	510
-	26	Lussemburgo	7	363	454
17	27	Monaco	6	296	370
-	28	Belgio	9	265	341
27	29	Australia	5	256	295
28	30	Spagna	5	254	272
Totale mondiale			5.005	200.320	228.375

(*) Navi controllate di almeno 1.000 gt

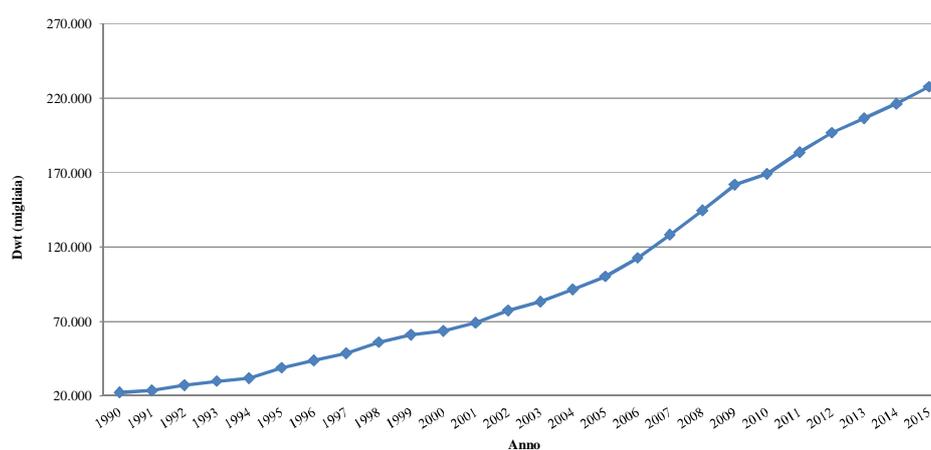
Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma

Tab. 3.27 - Evoluzione della flotta mondiale di portacontainer, anni 1990-2015 (v.a. in migliaia di dwt)

Anno	Dwt (migliaia)
1990	22.346,0
1995	38.923,4
2000	63.580,5
2001	69.124,0
2002	77.328,7
2003	83.281,4
2004	91.621,1
2005	100.226,4
2006	112.702,2
2007	128.321,5
2008	144.654,7
2009	161.919,0
2010	169.157,5
2011	183.691,4
2012	196.821,0
2013	206.546,6
2014	216.344,8
2015	227.741,4

Fonte: elaborazione Censis su dati UNCTAD

Fig. 3.10 - Evoluzione della flotta mondiale di portacontainer (1990-2015) (v.a. in migliaia di dwt)



Fonte: elaborazione Censis su dati UNCTAD, DB UNCTADstat

Certamente più importante è il ruolo rivestito dagli armatori italiani nel comparto del trasporto di merci alla rinfusa, sia solide che liquide. L'Italia controlla, infatti, la settima flotta mondiale di chimichiere (190 navi per 5,4 milioni di tonnellate di portata lorda, pari al 5,8% del totale mondiale), la quattordicesima flotta mondiale di portarinfuse (quarta in Europa, con 119 navi che realizzano una portata di quasi 9,2 milioni di tonnellate) e la sedicesima di navi-cisterna per il trasporto di prodotti petroliferi (settima in Europa), per quasi 700 mila tonnellate di portata totalizzate dalle 23 navi.

Ma più centrale ancora è il ruolo giocato dall'Italia nel panorama delle navi-traghetto, nel quale la nostra flotta spicca rispetto a tutte le altre sia nel comparto del trasporto merci che in quello promiscuo *merci-passeggeri*, e sul quale sono risultati strategici i forti investimenti effettuati per lo sviluppo delle Autostrade del Mare. Sono gli armatori italiani, infatti, a detenere saldamente la *leadership* a livello mondiale dell'offerta di stiva di navi-traghetto, controllando 245 navi (la maggior parte delle quali dedite al trasporto promiscuo merci-passeggeri) e una stazza lorda di quasi 4,8 milioni di tonnellate (tab. 3.28).

Se altri Paesi possono vantare un numero di traghetti anche più rilevante del nostro, la flotta italiana primeggia in termini di stazza lorda complessiva, per la presenza di navi dalle dimensioni mediamente più grandi delle altre, a differenza di quanto avviene in genere per gli altri segmenti.

In questo ambito risulta decisivo l'impulso ulteriore fornito dallo sviluppo delle Autostrade del Mare, in un segmento in cui tradizionalmente l'Italia ha rivestito un ruolo da protagonista. E gli armatori, dal canto loro, hanno saputo prontamente cogliere le opportunità offerte da rotte sempre più numerose ed hanno sviluppato una sempre più spiccata proiezione internazionale, specialmente verso i mercati a tasso di crescita più sostenuto del bacino del Nord Africa.

Esaminando più nel dettaglio la composizione della flotta mercantile italiana, le 1.503 navi (di oltre 100 tonnellate di stazza) controllate realizzano complessivamente quasi 17,2 milioni di tonnellate di stazza lorda. Rispetto agli anni scorsi il loro numero è in costante contrazione: da 1.581 del 2012 si è scesi a 1.564 del 2013, e nell'ultimo anno il processo ha registrato un'evidente accelerazione. Prima ancora del numero delle navi, tuttavia, a colpire è stata la riduzione della stazza complessiva, che dopo un ciclo di crescita a ritmi sostenuti (solo nel 2009 la stazza lorda della flotta italiana era pari a quasi 15,8 milioni di tonnellate) ha iniziato a calare in maniera sostanziale.

Tab. 3.28 - Principali flotte mondiali di navi-traghetto, 2014 (v.a., v.a. in migliaia, rank)

Rank gt 2014	Paese	Passeggeri/ Ro-Ro cargo		Ro-Ro cargo		Totale	
		Numero di navi	1.000 gt	Numero di navi	1.000 gt	Numero di navi	1.000 gt
1	ITALIA	190	2.361	55	2.396	245	4.757
2	Giappone	263	909	77	565	340	1.474
3	Svezia	58	817	23	597	81	1.414
4	Cina	117	1.224	10	57	127	1.281
5	Regno Unito	109	918	15	326	124	1.244
6	Panama	58	550	84	555	142	1.105
7	Finlandia	46	561	32	518	78	1.079
8	Grecia	184	1.001	5	33	189	1.035
9	Norvegia	296	655	5	289	301	944
10	Danimarca	75	502	15	416	90	917
11	Francia	48	733	10	137	58	870
12	Turchia	72	158	34	612	106	770
13	Malta	14	152	25	563	39	715
14	USA	105	291	11	372	116	663
15	Paesi Bassi	18	280	18	333	36	613
16	Cipro	36	486	8	116	44	602
17	Bahamas	29	513	9	87	38	600
18	Indonesia	205	423	33	175	238	598
19	Spagna	44	529	6	47	50	576
20	Arabia Saudita	14	95	12	347	26	442
Totale mondiale		2.825	16.400	820	11.468	3.645	27.868

Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma

Ma il dato assume una connotazione ancora più peculiare se si considera che nell'ultimo anno, a fronte di una contrazione del numero delle navi pari al 3,9%, la flotta italiana ha visto ridurre la stazza lorda dell'8,1%, peraltro per il secondo anno consecutivo, se si considera che anche nel 2013 la stazza si era contratta su base annuale in misura più che proporzionale rispetto al numero delle navi (rispettivamente -2,4% e -1,1%).

Contrariamente a quanto si riscontra nel resto del mondo, dunque, la flotta italiana tende a comporsi di imbarcazioni mediamente più piccole o, verosimilmente, a riconvertirsi verso tipologie di navi che non sono

caratterizzate dalle dimensioni sempre più grandi, come invece accade alle *portacontainer*, ad esempio.

Ragionando in termini di stazza, la flotta italiana presenta un netto sbilanciamento per le navi da carico secco, cui è riconducibile il 41,3% della stazza lorda complessiva, anche se queste rappresentano appena il 13,4% delle imbarcazioni: un numero contenuto di navi, ma evidentemente dalle grandi dimensioni. In questo segmento, la vocazione per il trasporto di merci solide alla rinfusa è un tratto caratterizzante degli armatori italiani, che controllano 79 navi portarinfuse (pari al 23,9% della stazza lorda della flotta italiana), le quali tuttavia si sono ridotte notevolmente nell'ultimo anno (-24 navi). Anche il contributo dei traghetti *Ro-Ro cargo* è di particolare importanza: anche in questo caso, più in termini di stazza (15,9%) che di navi (4,5%). È trascurabile, invece, il peso delle 19 *portacontainer*, che rappresentano appena il 4,4% della stazza lorda della flotta italiana, un settore verso il quale non sono stati effettuati investimenti nella stessa misura che all'estero.

Nonostante quasi il 40% delle merci movimentate nei porti italiani sia riconducibile alle rinfuse liquide, è più contenuto il contributo alla flotta italiana delle navi da carico liquido, almeno in termini di stazza lorda, mentre è consistente per numero di unità. La stazza lorda delle 273 navi operative, quasi tutte chimichiere (115) e petroliere (101), ammonta a 4,7 milioni di tonnellate (27,7%), ed è in netta riduzione rispetto all'anno precedente (-10,7%), sul quale hanno pesato le importanti dismissioni che si sono osservate tra le petroliere (-11 navi, per una riduzione della stazza lorda pari al 16,4%). Soltanto per le gassiere si è registrato un aumento delle navi operanti - peraltro l'unico segmento in crescita all'interno del comparto *cargo* italiano - grazie alla sostenuta domanda mondiale di gas naturale e alla tradizionale forza della flotta italiana in questo settore.

In una fase in cui gli armatori italiani sembrano disallinearsi rispetto alle tendenze in atto nello *shipping*, e mostrano una progressiva riduzione della stazza media, quanto si rileva per le navi adibite al trasporto passeggeri appare, invece, maggiormente in linea col *trend* mondiale. Rispetto all'anno passato, infatti, cala il numero delle navi ma cresce la loro stazza, trainata in particolare dalle navi da crociera, che hanno visto crescere sensibilmente le dimensioni (la stazza lorda nell'arco di un solo anno è aumentata del +6,9%), pur avendo mantenuto immutato il numero di navi. Nel corso degli ultimi anni, evidentemente, il varo di alcune navi da crociera, che hanno sostituito precedenti unità decisamente più piccole, ha portato le 26 unità

navali delle compagnie italiane a totalizzare una stazza lorda pari a oltre 2 milioni di tonnellate (tab. 3.29).

Tab. 3.29 - La flotta mercantile italiana, 2013-2014 (*) (v.a, v.a. in migliaia e var. %)

	2013		2014		var. % 2013-2014	
	N	1.000 gt	N	1.000 gt	N	1.000 gt
Navi da carico liquido	286	5.319	273	4.751	-4,5	-10,7
Petroliere	112	3.197	101	2.673	-9,8	-16,4
Gasiere	26	417	28	433	7,7	3,8
Chimichiere	117	1.671	115	1.615	-1,7	-3,4
Altre cisterne	31	33	29	31	-6,5	-6,1
Navi da carico secco	232	8.135	202	7.092	-12,9	-12,8
Carico generale	41	287	37	221	-9,8	-23,0
Portacontenitori	19	763	19	763	0,0	0,0
Portarinfuse	103	4.466	79	3.375	-23,3	-24,4
Traghetti	69	2.619	67	2.732	-2,9	4,3
Navi miste da passeggeri	444	4.476	440	4.583	-0,9	2,4
Crociera	26	1.908	26	2.039	0,0	6,9
Aliscafi, catamarani e unità veloci	73	23	72	22	-1,4	-4,3
Traghetti	207	2.484	203	2.465	-1,9	-0,8
Altre navi trasporto passeggeri	138	61	139	57	0,7	-6,6
Portarinfuse polivalenti	1	33	1	33	0,0	0,0
Navi per servizi ausiliari	601	696	587	696	-2,3	0,0
Rimorchiatori e navi appoggio	361	251	352	245	-2,5	-2,4
Altri tipi di navi	240	445	235	450	-2,1	1,1
Totale	1.564	18.657	1.503	17.155	-3,9	-8,1

(*) Navi oltre i 100 gt

Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma

Il fermento che ha contraddistinto negli anni recenti le strategie degli armatori italiani, e che a cascata ha influenzato le dinamiche interne all'industria cantieristica – anche se quella italiana ha beneficiato quasi esclusivamente dei positivi *trend* del segmento *cruise*, che presidia saldamente – ha indotto i *player* del mercato ad effettuare nuovi ordini di navi, procedere al *refitting* di alcune tra quelle già operative e attuare frequenti dismissioni, smantellamenti e operazioni varie, che hanno avuto effetti ben visibili sull'anzianità della flotta.

Su questo fronte, quella italiana continua ad essere caratterizzata da navi tendenzialmente nuove rispetto a quanto si osservi nel resto del mondo, seppure nel corso degli anni questo vantaggio competitivo sia andato riducendosi, in realtà più per gli sforzi profusi dai nostri *competitor*, che hanno potuto effettuare importanti investimenti, che per un radicale cambio di strategia degli armatori italiani, condizionati invece dalle difficoltà economiche generali e dalla stretta creditizia.

Se nel 2013 ben il 40,2% delle navi italiane aveva meno di 5 anni di età (nel 2012 era persino il 44,3%), il dato riferito al 2014 vede la quota delle navi più nuove ridursi al 32,5%, come conseguenza di una fase caratterizzata da grossi investimenti, che tuttavia non è stato possibile reiterare nel tempo. Nel resto del mondo, invece, la quota delle navi varate negli ultimi 4 anni è più ampio (37,1%), segno evidente dei grandi investimenti effettuati proprio di recente dagli armatori stranieri per rinnovare le rispettive flotte.

Soltanto nel 2009 il 22% delle navi al mondo aveva più di 20 anni di età: in soli 5 anni il dato si è dimezzato, a seguito di ampi programmi di smantellamento di navi ormai non più efficienti, sostituite da unità a ridotte emissioni ed energeticamente efficienti. Mentre in Italia, dunque, è calata la quota di navi di più recente costruzione e gli intensi programmi di rinnovamento degli anni precedenti hanno richiesto una inevitabile fase di assestamento, anche a causa del pronunciato calo dei fatturati marittimi, all'estero gli investimenti in nuove unità si sono mantenuti sostanzialmente stabili, grazie all'apporto di capitali freschi e di relazioni con il sistema creditizio e finanziario che si sono dimostrate meno problematiche (tab. 3.30).

Tab. 3.30 - Età media della flotta italiana e mondiale, 2013-2014 (val. %)

	0-4 anni	5-9 anni	10-14 anni	15-19 anni	Oltre 20 anni	Totale
2013						
Italia	40,2	21,6	20,5	9,1	8,6	100,0
Mondo	39,4	23,7	14,3	9,7	12,9	100,0
2014						
Italia	32,5	27,5	22,1	9,7	8,2	100,0
Mondo	37,1	26,1	15,0	10,0	11,9	100,0

Fonte: dati Confitarma

Il processo di rinnovamento della flotta italiana, che negli anni ha comportato importanti investimenti per mantenere un vantaggio competitivo in termini di tecnologia, sicurezza ed efficienza dei trasporti (tuttora un carattere distintivo della navigazione italiana), è progressivamente rallentato nell'ultima fase. Non tanto la crisi economica, che ha impattato solo marginalmente sui volumi dei traffici marittimi, quanto piuttosto, i noli troppo bassi a causa del perdurante eccesso di offerta di stiva rispetto alla domanda, da un lato, e dall'altro lato la progressiva marginalizzazione dell'Italia dal consesso dei Paesi più dinamici, la crisi di liquidità e la forte esposizione bancaria degli armatori italiani, hanno costretto questi ultimi a rivedere i piani di investimenti e ad adottare politiche più conservative nel breve periodo. In sostanza, per gli armatori italiani è questo il momento di attendere, vedere come evolve il quadro economico nazionale da una parte, e finanziario dall'altra, pur nella consapevolezza che l'economia del mare e i traffici marittimi non possano essere concepiti se non in un'ottica sempre più mondializzata e competitiva.

Il quadro odierno riflette questa sostanziale stasi per quanto concerne gli ordini di navi riconducibili ad armatori italiani.

Al 2014 nel mondo risultavano in costruzione "solo" 46 navi a loro destinate, per 1,2 milioni di tonnellate di stazza lorda: appena il 6,9% della stazza lorda e il 3,1% delle navi oggi operanti sono in fase di rinnovamento. Peraltro ben 14 unità attualmente in fase di completamento afferiscono ad

ordini per il segmento delle navi per servizi ausiliari (rimorchiatori, navi appoggio, ecc.), in parte indipendente da quello del trasporto mercantile.

Il rallentamento degli ordini e dei completamenti per la committenza italiana, peraltro, assume ancora più rilevanza se lo si confronta con quanto è avvenuto nel decennio scorso (2005-2014), caratterizzato nei primi anni da una significativa floridezza economica dei mercati marittimi, e nel corso del quale i cantieri navali - soprattutto coreani e cinesi per le unità destinate al trasporto merci - hanno consegnato agli armatori italiani 436 nuove navi, per una stazza lorda di nuova costruzione che rappresentava il 53% di quella operativa.

Anche se gli ordini attuali di nuove navi dovessero subire un'improvvisa accelerazione nei prossimi anni, difficilmente si potranno cogliere i risultati del decennio scorso, che hanno rappresentato volumi davvero interessanti in termini di investimenti effettuati, rinnovamento della flotta e commesse per i cantieri navali del mondo.

La brusca frenata rilevata nella domanda di nuovo naviglio espressa dagli armatori italiani si è accompagnata ad una generale riconversione della flotta, alla luce dei recenti mutamenti nei traffici e delle strategie degli armatori, alla ricerca di nuovi spazi di mercato e nel tentativo di consolidare le rispettive posizioni di forza.

Sono svariati, infatti, gli elementi di novità rispetto al decennio scorso, a certificare come gli ordini degli armatori italiani abbiano cambiato sostanzialmente rotta, non soltanto in termini di quantità di produzione richiesta (in netto calo), ma anche di qualità e tipologia delle navi commissionate ai cantieri, ancora una volta soprattutto cinesi e coreani.

In primo luogo, la domanda espressa dall'armamento italiano ha visto calare bruscamente il peso delle navi da carico liquido: se circa una nave su tre, tra quelle consegnate nel corso del decennio passato (soprattutto chimichiere e petroliere), e oltre il 35% della stazza lorda, rientrava in questa categoria, oggi lo *shipping* italiano è interessato soprattutto alle navi da carico secco (oltre una su tre tra quelle in costruzione e quasi il 73% della stazza lorda), che hanno visto consolidare ulteriormente la loro importanza all'interno della flotta mercantile italiana.

In particolare, dopo avere investito con decisione negli anni scorsi sulle portarinfuse e sui traghetti, anche in questa fase gli armatori italiani dimostrano di continuare a guardare con particolare interesse al segmento dei traghetti (8 quelli in costruzione, per 446mila tonnellate di stazza lorda),

e con un certo ritardo puntano a incrementare anche lo *stock* di *portacontainer* (3 in costruzione, per 306mila tonnellate), che andranno a rinforzare il ruolo della flotta italiana in questo segmento sempre più importante per i traffici marittimi, con particolare riferimento a quelli con il Mediterraneo e il continente africano.

Infine, è anche sul fronte delle navi passeggeri, tradizionale punto di forza del trasporto marittimo italiano, che si rilevano ordini importanti. Dopo gli investimenti effettuati dagli armatori italiani nello scorso decennio (che hanno portato alla consegna di 62 navi), gli stessi sono in attesa della consegna di 6 ulteriori unità adibite al trasporto passeggeri, peraltro di dimensioni notevoli se si considera che avranno una stazza lorda complessiva pari a 245mila tonnellate, a fronte delle 29 consegnate nel periodo 2005-2014 ma che totalizzavano appena 814mila tonnellate (tab. 3.31).

Se grazie agli investimenti effettuati negli scorsi anni e al vigoroso processo di rinnovamento della flotta che ne è scaturito, gli armatori hanno a disposizione qualche anno per respirare, pur mantenendo invariato un vantaggio competitivo nel medio termine, l'industria cantieristica, non potendo contare sugli ordini dell'armamento nazionale, si è da tempo riposizionata su segmenti di prodotto (ad esempio *cruise*) richiesti per lo più da committenti stranieri.

Tab. 3.31 - Rinnovamento della flotta italiana, 2005-2014 (v.a., val. in migliaia, val. %)

	Navi consegnate dal 2005 al 2014		% su flotta esistente	Navi in costruzione al 31/12/2014		% su flotta esistente
	N	1.000 gt		N	1.000 gt	
Navi da carico liquido	138	3.198	67,3	9	53	1,1
Petroliere	39	1.530	57,2	3	11	0,4
Gasiere	24	170	39,2	2	8	1,9
Chimichiere	75	1.499	92,8	4	34	2,1
Navi da carico secco	108	4.115	58,0	16	857	12,1
Carico generale	19	162	73,3	0	0	0,0
Portacontenitori	3	102	13,4	3	306	40,1
Portarinfuse	55	2.509	74,3	5	106	3,1
Traghetti	31	1.342	49,1	8	446	16,3
Navi miste da passeggeri	62	1.618	35,3	7	245	5,4
Navi passeggeri	29	814	38,4	6	245	11,6
Traghetti	33	804	32,6	1	0	0,0
Navi per servizi ausiliari	128	169	24,2	14	21	3,0
Rimorchiatori e navi appoggio	45	10	4,3	0	0	0,0
Altri tipi di navi	83	158	35,2	14	21	4,7
			0,0			
Totale	436	9.099	53,0	46	1.176	6,9

Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma

3.3. Industria cantieristica

Ampliando lo sguardo sulle dinamiche che si osservano nella cantieristica mondiale e sulle tendenze che caratterizzano gli ordinativi di nuove navi nel mondo, il mercato attraversa in questo momento una fase di transizione, evidenziando da qualche anno una vitalità che fino a qualche tempo fa, specie in alcuni comparti, era tutt'altro che immaginabile.

Alla lunga fase espansiva culminata nel 2007, quando gli ordini di nuove navi raggiunsero 85,9 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata, avvantaggiando soprattutto i cantieri coreani (i cui ordini sono saliti da 15 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata del 2004 a 32,4) e cinesi (da 6,4 milioni a 29,1), grazie anche al sostegno dei rispettivi governi, è seguita una lunga crisi.

Del resto, era chiaro agli addetti ai lavori che i livelli raggiunti dalla domanda di nuove navi nel 2006 e 2007 configuravano un *overordering*, che si è, infatti, puntualmente trasformato in eccesso di stiva, penalizzando il mercato dello *shipping*.

In questo ciclo non poche sono state le difficoltà affrontate sia dalle industrie di Paesi con una forte vocazione cantieristica - come il Giappone e alcuni Paesi europei (Italia, Germania e Norvegia) che hanno sofferto l'effetto combinato della contrazione di ordini e dell'agguerrita concorrenza delle industrie asiatiche (soprattutto cinese) - sia dalle stesse potenze emergenti nel settore (Cina e Corea), che hanno visto crollare il mercato a fronte dei grandi investimenti effettuati molto spesso, come detto, con il diretto supporto degli Stati.

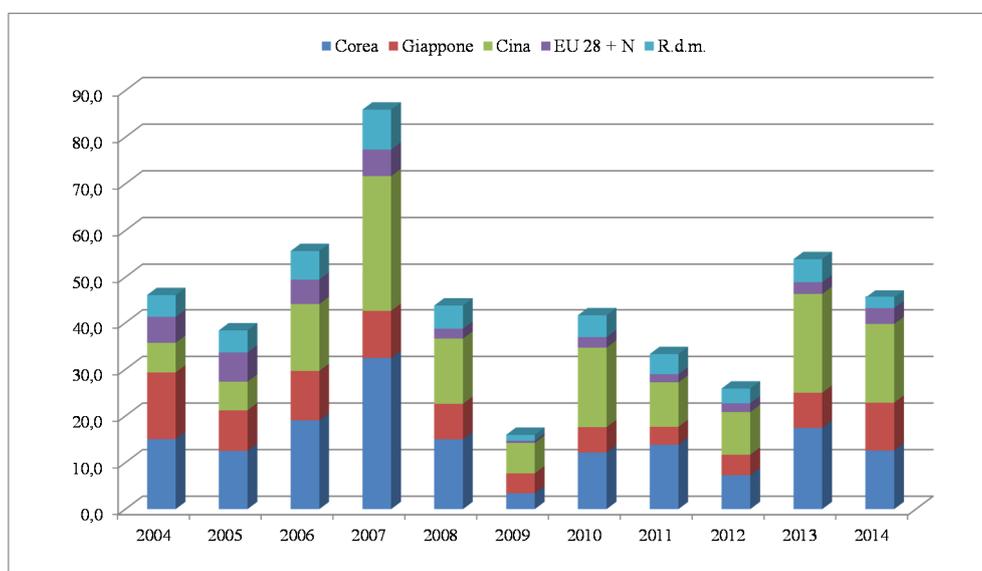
I primi effetti di quella che si sarebbe configurata come una pesante crisi per l'industria navale si sono registrati nel 2008, quando gli ordini si sono contratti nell'arco di un solo anno del 49,1% (43,7 milioni di stazza lorda compensata), e dopo anni di costante sviluppo anche le industrie coreane e cinesi hanno visto dimezzarsi gli ordinativi. Anche nel 2009 lo *stock* di nuove commesse ha subito un vero e proprio tracollo: si sono, infatti, totalizzati nuovi ordini complessivi per 15,9 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata (-81,5% rispetto al 2007), con la Cina che ha ottenuto commesse pari ad un quinto di quelle ricevute appena due anni prima (6,5 milioni di tonnellate) e la Corea un decimo (3,4 milioni). I cantieri europei non hanno sostanzialmente ricevuto nuove commesse ed hanno lavorato al solo completamento dei rispettivi portafogli (lo *stock* di nuove commesse è ammontato ad appena 500mila tonnellate di stazza lorda compensata) – che a loro volta si andavano progressivamente riducendo in mancanza di nuove commesse – con molte ombre che nel frattempo si sono addensate sul futuro di un comparto industriale così rilevante, anche per l'Italia.

Dopo lo *shock* del 2009 i nuovi ordini di navi hanno mostrato qualche timido segnale di crescita, ma le successive flessioni registrate già nel 2011 (33,3 milioni) e 2012 (25,9 milioni) hanno mostrato come l'ormai perdurante eccesso di stiva compromettesse ogni *chance* di ripresa del mercato.

Il *trend* più recente, tuttavia, ha nuovamente rilanciato le aspettative del settore (53,8 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata ordinate nel 2013 e 45,6 nel 2014), che dal canto suo vede tornare alla ribalta anche le industrie europee (3,4 milioni di tonnellate) e giapponesi (10,3), che sono riuscite a riportarsi quanto meno ai livelli di nuovi ordini pre-crisi, grazie

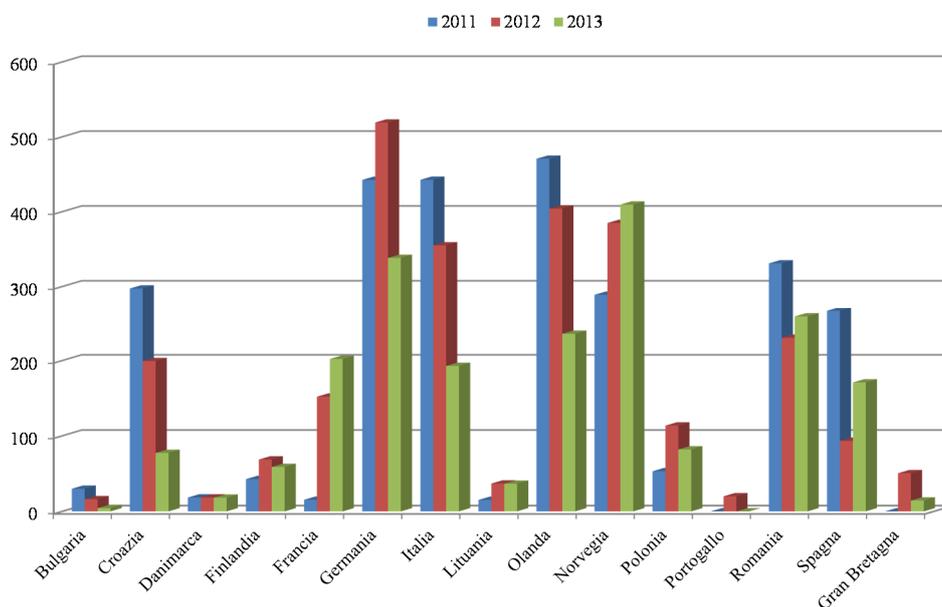
rispettivamente alla specializzazione nel settore delle navi *cruise* – la cui domanda ha ripreso vigore – e ai nuovi favorevoli tassi di cambio dello Yen (figg. 3.11 e 3.12).

Fig. 3.11 - Ordini di navi per area, anni 2004-2014 (Mil. Tslc)



Fonte: Assonave, *Seaeurope*, su dati *IHS Lloyd Register – Fairplay*

Fig. 3.12 - Completamenti di navi in Europa, 2011-2013 (migliaia di Tslc)



Fonte: *SeaEurope*

L'*orderbook* mondiale riflette, dunque, andamenti fortemente instabili, sui quali impattano le strategie e gli investimenti deliberati dagli armatori, a loro volta influenzati dal clima economico mondiale, e dal livello dei prezzi e dei noli. E i contraccolpi si avvertono principalmente sui Paesi del *Far East*, ormai sempre più *leader* incontrastati nella costruzione di navi da trasporto, con Cina, Corea e Giappone che detengono una quota di produzione di naviglio che si attesta stabilmente oltre l'85%.

L'Europa, dal canto suo, ha visto progressivamente ridimensionare il proprio ruolo a livello complessivo, passando da quote di nuovi ordini che se fino al decennio scorso si attestavano in volume ben oltre il 10% del mercato mondiale, oggi si collocano tra il 5% e il 7%. Prima ancora che degli effetti della crisi, tuttavia, i cantieri europei sembrano risentire della forte concorrenza dei Paesi asiatici e si sono riconvertiti progressivamente verso comparti meno aggredibili e a più alto valore aggiunto (tab. 3.32).

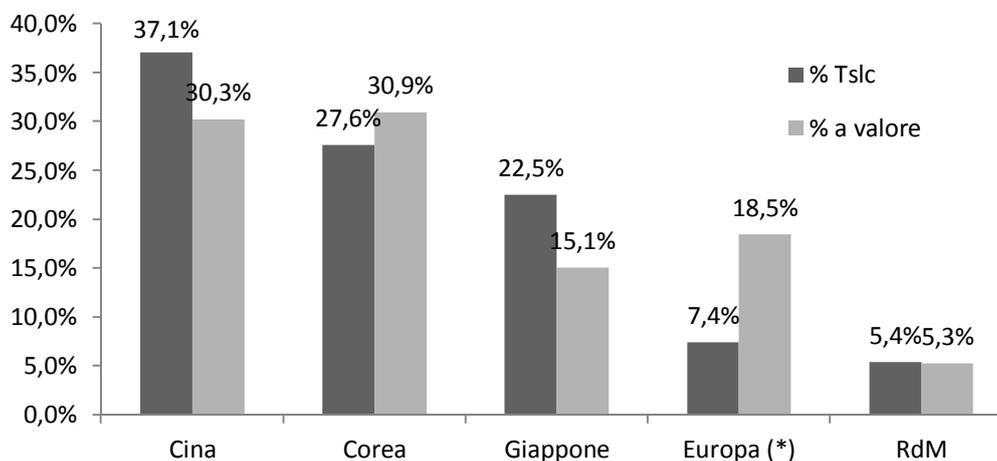
Tab. 3.32 - Nuovi ordini di navi per aree di produzione nel mercato mondiale (Mil. Tslc), 2009 -2014 (v.a. in milioni di Tslc e val. %)

Aree	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<i>valori assoluti (mln Tslc)</i>						
Corea	3,4	12,2	13,8	7,3	17,4	12,6
Giappone	4,3	5,4	3,9	4,4	7,6	10,3
Cina	6,5	17,1	9,5	9,2	21,4	16,9
EU 28 + N	0,5	2,3	1,7	1,9	2,5	3,4
RdM	1,2	4,7	4,3	3,2	4,9	2,5
Totale	15,9	41,6	33,3	25,9	53,8	45,6
<i>valori percentuali</i>						
Corea	21,4	29,2	41,5	28,2	32,4	27,6
Giappone	26,8	13,1	11,6	16,9	14,0	22,5
Cina	40,9	41,0	28,7	35,4	39,8	37,1
EU 28 + N	3,1	5,4	5,2	7,2	4,7	7,4
RdM	7,8	11,3	13,0	12,2	9,2	5,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Assonave, *Seaeurope*, su dati *IHS Lloyd Register - Fairplay*

Se, infatti, si considerano i dati a valore riferiti agli ordini acquisiti nel 2014, i cantieri asiatici cedono posizioni (la loro quota è pari al 76%), mentre quella dei cantieri europei (18,5%) risulta più che doppia rispetto ai dati in volume, a testimonianza di un posizionamento truardato sui segmenti a maggiore complessità e valore (fig. 3.13).

Fig. 3.13 - Distribuzione dei nuovi ordini di navi per aree di produzione nel mercato mondiale, per Tslc e valore, 2014 (val. %)



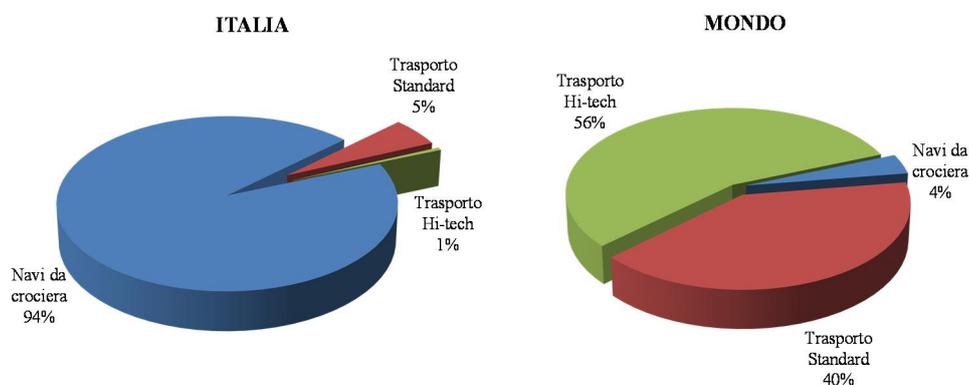
(*) EU28+Norway

Fonti: *IHS Fairplay e Clarksons*

Tra i processi di riposizionamento affrontati dalle industrie in ridimensionamento e i grandi investimenti effettuati dalle realtà che invece si dimostrano più competitive, la cantieristica italiana si è ritagliata una nicchia di produzione navale che la pone al riparo dalla concorrenza asiatica ed assume una forte specializzazione, anche se ciò la espone ai rischi derivanti da un eventuale indebolimento del principale mercato di riferimento il quale, al contrario, ha mostrato una forte resilienza rispetto alla crisi economica globale.

Se, infatti, le commesse in fase di completamento presso i cantieri navali del mondo riguardano per lo più navi di trasporto *standard* (portarinfuse, navicisterna e *portacontainer*) e *high tech* (chimichiere, gassiere, traghetti e navi refrigerate) – rispettivamente il 56,1% e il 40% del portafoglio ordini mondiale afferisce a queste due tipologie di navi – la produzione italiana si caratterizza per la forte incidenza delle navi da crociera, che pesano per il 94% delle navi in fase di completamento (a livello mondiale rappresentano il 4%) (fig. 3.14).

Fig. 3.14 -Portafoglio ordini di navi Italia-Mondo, 2014 (per tipologia, % dati in Tslc)



Fonte: Assonave, *Seaeurope*, su dati *IHS Lloyd Register – Fairplay*

La forte specializzazione e l'alto livello tecnologico offerto dalla cantieristica italiana, uniti alla domanda mondiale di navi da crociera a ridotti consumi e minori impatti ambientali, fanno dell'Italia uno dei *player* di riferimento per questo comparto. Il settore, peraltro, non sembra conoscere crisi al momento, come peraltro conferma il costante incremento del numero dei crocieristi, ed è riuscito a salvaguardare un'industria, la cantieristica italiana, che oltre a vantare una lunga tradizione e un forte sviluppo tecnologico, ha saputo leggere il mercato e adottare gli accorgimenti necessari per mantenersi competitiva, anche al cospetto di concorrenti molto agguerriti e di *trend* aggregati assai instabili.

La *leadership* dei cantieri navali italiani nella costruzione delle navi da crociera consente di alimentare un settore ad alto valore economico ed occupazionale, fondamentale per il nostro Paese, anche se in valore ha un peso limitato all'interno della domanda mondiale di nuove navi.

Le navi da crociera, infatti, rappresentano appena il 4,4% della stazza lorda compensata commissionata alle industrie di costruzione navale: 2 milioni di tonnellate a fronte di nuovi ordini che per il segmento *standard* ammontano a 25,6 milioni di tonnellate e per quello *high tech* a 18. Ma seppure circoscritto in termini di domanda complessiva, il settore delle navi da crociera sta dimostrando un forte sviluppo, fino a raddoppiare i nuovi ordini nell'ultimo anno, trainati dalle esigenze *green* poste dalle normative più stringenti, dalla necessità di risparmio energetico e dalla domanda di

tecnologia e innovazioni espressa dal mercato, che dunque pone le industrie e i lavoratori al riparo dai forti contraccolpi che si verificano negli altri segmenti (tab. 3.33).

In questo quadro, si dimostra vitale per il settore navalmeccanico e cantieristico italiano il ruolo di Fincantieri, *player* di assoluto rilievo sui mercati mondiali, dai quali deriva l'82% del fatturato. Oltre alla *leadership* saldamente mantenuta nel settore *cruise* (in cui detiene il 50% del mercato mondiale), Fincantieri ottiene *performance* di assoluto rilievo in vari comparti della cantieristica – da quello *off-shore*, in cui detiene il 20% del mercato mondiale, alla costruzione di *mega-yachts*, dalle operazioni di manutenzione e *refitting* alla progettazione di sistemi tecnologici per la navigazione, che contribuiscono a mantenere vitale e assolutamente competitiva un'industria che colloca il nostro Paese ai vertici mondiali.

Tab. 3.33 - Nuovi ordini di navi per tipologia d'imbarcazione nel mercato mondiale, 2009-2014 (milioni Tslc e val. %)

Aree	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	<i>v.a. (mln Tslc)</i>					
Crociera	0,1	0,9	0,9	0,7	0,9	2,0
High Tech	3,5	9,5	13,0	13,4	19,4	18,0
Standard	12,3	31,2	19,4	11,8	33,5	25,6
Totale	15,9	41,6	33,3	25,9	53,8	45,6
	<i>val. %</i>					
Crociera	0,8	2,2	2,6	2,8	1,7	4,4
High Tech	22,0	22,8	39,2	51,6	36,0	39,5
Standard	77,2	75,0	58,2	45,5	62,2	56,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Assonave, *Seaeurope*, su dati *IHS Lloyd Register - Fairplay*

3.4. Nautica da diporto

L'Italia rappresenta per il comparto della nautica uno dei punti di riferimento a livello continentale e non solo. Non soltanto per il buon numero di imprese *leader* del mercato che hanno sede nel nostro Paese, ma in maniera più ampia è il movimento che si è coagulato intorno al settore a destare forte interesse tra gli addetti ai lavori. Quello della nautica da diporto è un aggregato di imprese, operatori e appassionati che dà vita ad eventi tra i più prestigiosi a livello mondiale, alimenta un segmento turistico che si mantiene vitale e più in generale anima un mercato che, anche se colpito dalla crisi, ha mantenuto intatto il suo *appeal* a livello internazionale.

Del resto il movimento diportistico ha radici profonde nel nostro Paese, nel quale la passione per il mare resta diffusa e le coste esercitano un forte richiamo turistico, favorendo il proliferare di svariate attività connesse alla nautica. Oltre agli interessanti sviluppi prodotti in chiave turistica ed infrastrutturale, infatti, il legame con il mare ha favorito il consolidarsi nel tempo di una cantieristica da diporto che vede le imprese italiane distinguersi in tutto il mondo per *design*, affidabilità e tecnologia, e occupare stabilmente le fasce più alte del mercato.

Una prima evidenza della forte vocazione italiana per il mare si coglie nella consistenza del parco nautico. Quello italiano è il quarto in Europa per numero di imbarcazioni: le quasi 600mila unità da diporto pesano per il 10,1% sul totale delle imbarcazioni presenti in Europa, dove soltanto i Paesi scandinavi fanno rilevare una consistenza del parco nautico ancora più ampia (oltre 100 unità da diporto ogni 1.000 abitanti) e mostrano non soltanto un approccio totalmente diverso verso il diportismo, ma anche una correlazione diretta tra possesso della barca e livelli di reddito più elevati.

Nonostante la crisi economica, il parco nautico italiano non ha registrato grosse contrazioni: rispetto al 2012, quando il numero di imbarcazioni era superiore alle 600mila unità (608.915), è calato del 2,6%, e se si risale a qualche anno prima - al 2008 ad esempio - la riduzione si fa ancora più consistente (-4,2%), anche se non raggiunge livelli preoccupanti (tab. 3.34).

Tab. 3.34 - Il parco delle imbarcazioni per la nautica da diporto nel mondo, anno 2013 (v.a. in migliaia, v.a., v.a. per 1.000 abitanti)

Paesi	Popolazione (mgl)	Unità da diporto ogni 1.000 abitanti	Totale parco nautico
Svezia	9.645	91,3	881.000
Norvegia	5.108	168,2	859.000
Finlandia	5.451	148,0	807.000
Italia	60.783	9,8	593.738
Regno Unito	64.308	8,4	541.560
Paesi Bassi	16.829	30,9	520.000
Germania	80.767	6,3	505.795
Francia	65.836	7,3	483.051
Spagna	46.512	4,1	192.730
Grecia	10.904	14,3	156.413
Croazia	4.247	24,1	102.475
Svizzera	8.140	12,2	99.301
Polonia	38.018	1,8	68.940
Irlanda	4.606	5,9	27.010
Rep. Ceca	10.512	1,9	19.980
<i>EUROPA</i>	<i>431.665</i>	<i>13,6</i>	<i>5.857.993</i>
Canada	35.300	121,8	4.300.000
Australia	23.100	74,8	1.728.000
Nuova Zelanda	4.500	114,3	514.284
Giappone	127.300	1,7	217.350
Argentina	41.300	4,5	184.341
Turchia	76.100	1,1	81.975
Brasile	195.500	0,4	75.310
Cina	1.357.400	0,0	53.836
<i>ALTRI PAESI</i>	<i>1.860.500</i>	<i>3,8</i>	<i>7.155.096</i>
Stati Uniti	316.200	50,3	15.906.067
TOTALE	2.608.365	11,1	28.919.156

Fonte: dati Ucina/ICOMIA

È innegabile che un assottigliamento del movimento diportistico sia in atto, per svariate ragioni: l'effetto della crisi economica, di politiche non sempre incentivanti verso questo comparto, ma anche di un pregiudizio diffuso verso chi possiede un'imbarcazione. Se a ciò si aggiunge il notevole impegno economico connesso non soltanto all'acquisto di una barca, ma anche alla sua gestione e manutenzione, si può comprendere come la contrazione del parco nautico possa assumere negli anni a venire una dimensione ancora più diffusa che, in assenza di contromisure adeguate, non potrà che iniziare a preoccupare gli operatori del comparto e il connesso indotto.

La nautica da diporto è praticata in Italia principalmente con imbarcazioni piccole, di fascia tendenzialmente medio-bassa: il 60% del parco nautico italiano, infatti, è composto da unità con motore fuori bordo e unità rigide (poco più di 356mila unità) e il 21% da unità pneumatiche (quasi 125mila). La quota di barche a vela (poco più di 28mila) e unità a motore entro bordo o entrofuoribordo (quasi 85,5mila), tuttavia, rappresenta ben più di una nicchia, pesando per il 19% sul parco nautico italiano, che dunque conferma una componente di gamma medio-alta che tuttora lo caratterizza.

Il movimento diportistico tende a comporsi sostanzialmente di due anime: una che costituisce lo zoccolo duro di questo mondo, la più numerosa e forse anche più appassionata, che coltiva questo interesse possedendo imbarcazioni meno "impegnative" sia sul piano economico che gestionale; un'altra, invece, che verosimilmente attinge dalle fasce di popolazione a più alto reddito, e che oltre a non apparire troppo residuale rispetto alla prima, si orienta verso tipologie di barche di gamma più elevata.

Quest'ultimo segmento di diportisti, peraltro, rappresenta un universo particolarmente importante per la cantieristica nautica italiana, che se per un verso è caratterizzata da una produzione di fascia medio-alta e fortemente vocata all'*export* - come si vedrà - per altro verso può contare anche su una domanda interna particolarmente appetibile, seppure i dati più recenti mostrino come questo segmento in particolare sia alle prese con gravi difficoltà a seguito della crisi.

Delle quasi 10.500 imbarcazioni prodotte dai cantieri nautici italiani nel 2012, quasi la metà è riconducibile ad unità pneumatiche (4.912 unità prodotte), mentre i segmenti a maggiore valore aggiunto realizzano numeri più limitati: sono state 411 le barche a vela prodotte e 1.963 le imbarcazioni a motore entro bordo o entrofuoribordo. A queste si aggiungono, infine, quasi 3.200 imbarcazioni a motore fuori bordo o unità minori, che pur offrendo margini più contenuti, possono contare sulle fasce di mercato numericamente più ampie (tab. 3.35).

Tab. 3.35 - Produzione di imbarcazioni per la nautica da diporto nel mondo, anno 2013 (v.a. e val. %)

Paesi	Tipologie unità da diporto				Totale (1)	%
	a vela	a motore eb e efb	a motore fb e unità minori	unità pneumatiche		
Francia	1.151	2.632	0	2.482	20.994	2,0
Polonia	1.723	513	14.100	254	16.590	1,6
Finlandia	19	1.148	7.783	Nd	13.397	1,3
Italia (2)	411	1.963	3.192	4.912	10.478	1,0
Regno Unito	7.353	1.141	375	830	9.699	0,9
Germania	1.274	1.081	6.083	0	8.438	0,8
Svezia	129	229	5.055	Nd	5.413	0,5
Norvegia	0	500	1.950	100	2.550	0,2
Grecia	0	48	1.150	227	1.425	0,1
Croazia	38	77	265	160	540	0,1
EUROPA	12.098	9.332	39.953	8.965	89.524	8,7
Cina	1.128	670	179.625	nd	181.423	17,7
Canada	2.344	1.635	162.794	5.479	172.252	16,8
Giappone	134	244	3.414	1.855	32.971	3,2
Australia	367	256	25.505	858	26.986	2,6
Nuova Zelanda	742	922	4.080	2.456	8.200	0,8
Argentina	29	194	6.131	1.459	7.813	0,8
Brasile	186	3.820	740	140	4.886	0,5
Turchia	95	165	2.220	525	3.005	0,3
ALTRI PAESI	5.025	7.906	384.509	12.772	437.536	42,7
Stati Uniti	5.900	23.500	441.350	26.500	497.250	48,5
TOTALE	23.023	40.738	865.812	48.237	1.024.310	100,0

(1) Comprende una quota di *PWCs* ed *altro*

(2) Dati anno 2012

Fonte: Ucina/ICOMIA

Pur in mancanza di dati puntuali che possano permettere un confronto analitico, la produzione dei cantieri nautici italiani si è contratta pesantemente negli ultimi anni, a causa di una domanda di mercato che specie nella fase più a ridosso dell'inizio della crisi ha subito una forte recessione.

Resta, tuttavia, assai importante anche in chiave continentale il contributo italiano alla produzione di imbarcazioni da diporto, che tende a focalizzarsi sugli estremi del mercato, e precisamente sul segmento più elevato

(*superyacht*) e su quello più basso (fuoribordo e gommoni), entrambi estremamente interessanti per ragioni varie.

Ma probabilmente ancora più rilevante è il valore della cantieristica nautica in termini di fatturato, occupazione ed esportazioni per l'economia italiana, che continua a trarre da questo comparto un grande contributo. Nonostante le recenti turbolenze del mercato, la nautica continuerà a rappresentare un settore imprescindibile per la manifattura italiana anche in futuro, grazie ad alcune specificità che hanno permesso agli operatori di affrontare la grave crisi, pagando anche un caro prezzo, e di rilanciare fin da ora la sfida ai mercati, per intercettare i segnali di ripresa che già si manifestano.

Tra questi, si segnala la ripresa del fatturato generato dal comparto nautico, che nel 2014 è tornato a salire (da 2,43 miliardi di euro a 2,48), trainato soprattutto dal livello di eccellenza raggiunto dalla produzione italiana di *superyacht* (unità >24 metri), che mantiene intatta la *leadership* mondiale, collezionando oltre il 37% degli ordini mondiali di nuove imbarcazioni di questa categoria.

Secondo un'indagine campionaria svolta da Ucina nel 2015, inoltre, la ripresa del settore è destinata a consolidarsi ulteriormente anche in questa fase: gli operatori stimano, infatti, che l'anno nautico 2014-2015 produrrà un incremento del fatturato di ulteriori 10 punti percentuali rispetto al 2013-2014.

Nonostante la pesante contrazione delle commesse – che peraltro si è interrotta negli ultimi anni - abbia determinato un netto calo del controvalore economico della produzione, tale riduzione è stata in parte contenuta grazie all'elevato posizionamento sul mercato della cantieristica italiana, che le ha consentito di porsi al riparo dalla concorrenza almeno per alcuni comparti produttivi, e mantenere margini interessanti nonostante il calo del fatturato.

Il valore della produzione della cantieristica da diporto italiana è stato pari a 1,3 miliardi di euro nel 2014 e per il secondo anno consecutivo ha registrato andamento positivo. Un segnale importantissimo, questo, che interrompe un prolungato calo e che, oltre a ridare ossigeno alle imprese del settore, trasmette la necessaria fiducia per guardare al futuro con maggiori stimoli e rilanciare gli investimenti.

Se il volume di affari collegato alla produzione di imbarcazioni da diporto è in stabile ripresa (+2,2% su base annua), il livello del 2009 resta tuttora molto lontano: la produzione del 2014 risulta, infatti, del 48% inferiore al valore di sei anni fa, quando le imbarcazioni prodotte superarono il valore di 2,5 miliardi di euro e l'anno precedente sfiorarono i 3 miliardi. Il quadro

attuale, dunque, mostra tutta la sua criticità, nonostante i tenui segnali di ripresa.

Guardando all'interno dei singoli comparti, a fronte di una perdurante difficoltà che attanaglia la produzione di imbarcazioni a vela e le unità fuoribordo minori (che se oggi hanno arginato l'emorragia di commesse, hanno visto calare il valore della produzione di 72 punti percentuali dal 2009), il segmento delle unità pneumatiche da un lato, e degli *yacht* e dei *mega-yachts* dall'altro (è significativa la crescita della domanda di *mega-yachts* superiori agli 80 metri, i cui ordini sono passati da 11 a 14 unità tra 2013 e 2014), sembrano avere intercettato la ripresa.

In particolare, il valore della produzione riferito al comparto più importante della cantieristica nautica italiana per il secondo anno consecutivo è cresciuto, e nel 2014 ha colto un incremento del 3,6% su base annua, riportandosi alla soglia di 1,2 miliardi di euro. È questo un segnale fondamentale per l'intera cantieristica nautica, dal momento che circa il 91% del valore della produzione è riconducibile al segmento alto, nonostante rappresenti appena il 18,7% delle imbarcazioni da diporto prodotte in Italia (tab. 3.36).

Tab. 3.36 - Produzione italiana di unità da diporto per comparti, anni 2009-2014 (v.a. in mgl € e var. %)

Comparti	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Var. %	
							2013-2014	2009-2014
Entrobordo, entrofuoribordo e idrogetto	2.273.890	1.646.380	1.775.980	1.113.040	1.154.390	1.195.380	3,6	-47,4
Fuoribordo e minori	65.030	46.020	33.760	20.980	18.360	18.240	-0,7	-72,0
Vela	103.250	108.370	82.060	83.100	72.570	53.660	-26,1	-48,0
Unità pneumatiche	88.920	79.380	68.880	47.540	41.850	48.080	14,9	-45,9
Totale	2.531.090	1.880.150	1.960.680	1.264.660	1.287.170	1.315.360	2,2	-48,0

Fonte: elaborazione Censis su dati Ucina

Se la produzione di *yacht* è una voce imprescindibile per la tenuta della cantieristica da diporto, altrettanto significativo è il ruolo dei mercati esteri, che rappresentano uno sbocco cruciale per la produzione italiana di imbarcazioni. Basti considerare che nel 2014 il 93,5% del valore della produzione italiana di imbarcazioni da diporto è derivato dai mercati esteri, che valgono 1,2 miliardi di euro, e nel segmento più alto, quello delle imbarcazioni a motore entro bordo o entrofuoribordo, la quota si attesta al 94,7%.

La forte vocazione all'*export* della cantieristica da diporto italiana – che detiene il 21,7% del totale delle esportazioni mondiali del settore e si classifica al primo posto, seguita dagli Stati Uniti (14,5%) e dalla Germania (11,4%) – e lo scarso peso delle importazioni (appena 18,4 milioni di euro), fiaccate da una domanda interna sostanzialmente asfittica, mantengono il saldo commerciale del settore ampiamente positivo (1,2 miliardi di euro). Questo, peraltro, è cresciuto rispetto al 2013 (+3%), per l'effetto combinato dell'aumento del valore delle esportazioni (+2,7% rispetto al 2013) e del contestuale e ulteriore calo delle importazioni (-13,2%).

Ancora una volta determinante, per realizzare le positive *performance* del comparto della nautica, è il contributo offerto dal segmento delle imbarcazioni a motore più grandi (i cosiddetti "*mega-yacht*"), che torna ad essere competitivo sui mercati e consolida ulteriormente il saldo commerciale con l'estero. Il valore dell'*export* riferito alle imbarcazioni a motore entro bordo o entrofuoribordo, infatti, è cresciuto su base annua del 3,8%, raggiungendo 1,1 miliardi, e pesa per il 92,2% sulla *performance* complessiva del settore della cantieristica da diporto sui mercati esteri (tab. 3.37).

Tab. 3.37 - Saldo commerciale dell'Italia con l'estero delle unità da diporto per comparti, anni 2013-2014 (v.a. in mgl €)

Comparti	2013 (mgl €)			2014 (mgl €)		
	export	import	saldo	export	import	saldo
Entrobordo, entrofuoribordo e idrogetto	1.091.830	15.910	1.075.920	1.133.110	15.110	1.118.000
Fuoribordo e minori	11.960	2.150	9.810	13.250	880	12.370
Vela	61.720	1.700	60.020	44.320	1.460	42.860
Unità pneumatiche	31.460	1.440	30.020	38.590	960	37.630
Totale	1.196.970	21.200	1.175.770	1.229.270	18.410	1.210.860

Fonte: Ucina

Emblematico del clima in chiaroscuro che caratterizza l'attuale fase della nautica da diporto, è quanto emerge dall'analisi delle nuove immatricolazioni, che mostra segnali significativi.

A tal proposito, è necessario dapprima distinguere un piano economico da uno pratico, e in secondo luogo, guardare ai mercati esteri con un'ottica totalmente diversa rispetto ai *trend* riferiti alla domanda interna di imbarcazioni. Se, infatti, i numeri sottolineano come vi sia un'effettiva ripresa del comparto, in termini di *export*, di valore prodotto e di produzione collocata sul mercato, è anche vero che il movimento nautico italiano stia attraversando una fase di affanno, come confermano il parco delle imbarcazioni (in contrazione) e le nuove immatricolazioni (in calo anch'esse). L'Italia, a differenza di quanto avviene all'estero, sembra perdere poco a poco l'interesse per il mare, fiaccato dalla difficile congiuntura economica, dalla complessa gestione e manutenzione che un'imbarcazione comporta, ma soprattutto, dall'impatto della tassa di possesso introdotta nel recente passato e dalla conseguente sensazione diffusa che la barca sia considerata un indicatore di ricchezza, che ha portato soltanto in Italia, a ritardare la ripresa del mercato della nautica, a differenza di quanto è avvenuto nel resto d'Europa.

Sostanzialmente, stiamo esportando la passione italiana per la nautica, ma rinunciamo a coltivarla e a trasmetterla alle giovani generazioni. Sempre più la passione per la nautica resta circoscritta all'abilità di progettare, costruire barche e collocarle sui mercati internazionali. Il tradizionale interesse italiano per la nautica si legge, in altri termini, meramente in termini di fatturato, *export* e commesse, e sempre meno nell'esperienza di vivere in prima persona una giornata in barca, con le emozioni che essa è in grado di regalare.

Soffre il mercato interno della nautica da diporto, e con esso il desiderio di possedere una barca, e non possono non porsi seri interrogativi circa il rischio di delocalizzazione e di chiusura di cantieri nautici che, in alternativa, dovrebbero mantenere la produzione in Italia, pur realizzando il grosso delle vendite e del fatturato all'estero.

Le nuove immatricolazioni di imbarcazioni da diporto in Italia si mantengono a livelli minimi e non accennano a risollevarsi. Dalle oltre 4mila unità stabilmente immatricolate prima del 2009, la crisi ha innescato una spirale negativa che ha portato ad appena 679 le nuove registrazioni nel 2013, con una perdita di oltre 2mila nuove immatricolazioni rispetto al 2010 (-74,8%).

Quel che è significativo è che le navi immatricolate non hanno subito scostamenti di sorta (10 immatricolate nel 2013), anzi nel corso degli anni

hanno anche incrementato la quota sulle nuove immatricolazioni, passata dallo 0,4% all'1,5%. È questo il segmento più elevato della nautica da diporto, che per nulla è scalfito dalla crisi, dall'aumento della pressione fiscale connessa al possesso di imbarcazioni e dai costi di manutenzione, a differenza di quanto avvenuto per le altre tipologie di imbarcazioni, tra le quali sono state soprattutto le barche a motore a registrare una netta contrazione delle immatricolazioni, calate dell'81,1% dal 2010, e in termini assoluti dalle quasi 2mila del 2010 alle attuali 374.

All'interno del crollo delle immatricolazioni, peraltro, si è evidenziato anche un fenomeno nuovo, che vede un progressivo bilanciamento tra imbarcazioni a motore e a vela, con le seconde che tendono a recuperare quote di mercato in Italia ed oggi ben il 43,6% delle nuove immatricolazioni riguarda queste imbarcazioni (solo nel 2010 detenevano una quota di appena il 25,9%) (tab. 3.38).

Tab. 3.38 - Nuove immatricolazioni di imbarcazioni da diporto in Italia, anni 2010-2013 (v.a., var. ass. e var. %)

Comparti	2010	2011	2012	2013	Variazione 2010-2013	
					assoluta	%
A motore	1.984	1.216	556	374	-1.610	-81,1
A vela (con o senza motore ausiliario)	696	515	365	295	-401	-57,6
Navi	10	16	11	10	0	0,0
Totale	2.690	1.747	932	679	-2.011	-74,8

Fonte: elaborazione Censis su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Il parco nautico e le immatricolazioni che si contraggono, la cantieristica nautica che rafforza ulteriormente la sua vocazione all'*export*, a fronte di una domanda interna sostanzialmente ferma, hanno come corollario un calo tendenziale delle nuove patenti nautiche rilasciate, che sono passate dalle oltre 27mila del 2012 a poco più di 26mila del 2013, facendo registrare un calo di 3,2 punti percentuali. Di contro, l'unica tipologia di patenti nautiche in crescita sono quelle rinnovate e sostituite, che hanno superato quota 35mila (+9%).

Tali fenomeni che si colgono all'interno del movimento diportistico sono piuttosto sintomatici della fase di transizione in atto. Da un lato, il calo delle nuove patenti nautiche, del parco nautico e la crisi della domanda interna di imbarcazioni, evidenziano una certa fatica ad ampliare i contorni del settore, ad intercettare nuove schiere di diportisti, di appassionati che possano garantire adeguato ricambio a quelle generazioni che fino ad oggi hanno amato il mare e "l'andare per mare". Dall'altro lato, il numero di patenti rinnovate che non conosce battute d'arresto, ma al contempo le sempre più numerose imbarcazioni smantellate o vendute all'estero e non rimpiazzate da altrettante unità acquistate (calano le importazioni e i cantieri italiani vendono ormai quasi esclusivamente all'estero), mostrano come chi già gravita all'interno dell'universo della nautica desideri mantenere ben saldo il legame, ma affronta forti difficoltà di natura sostanzialmente economica.

Se i processi analizzati non si dovessero invertire e la fase di stagnazione economica perdurasse, a fronte di un contestuale rallentamento delle patenti nautiche rilasciate per la prima volta, si può intravedere una tendenza per la quale il diporto nautico si vada progressivamente professionalizzando, e "l'andare per mare" sempre più spesso si collegherà all'acquisto di servizi e all'intermediazione di società che forniranno pacchetti *all inclusive*, internalizzando tutti i costi e le competenze connessi alla navigazione. Se, dunque, alcuni segmenti collegati alla nautica potranno andare in sofferenza, ve ne saranno altri che vedranno dischiudersi scenari nuovi e interessanti, verso i quali si indirizzeranno gli attori del mercato.

Le aree in cui la relazione con la nautica si mantiene ben salda e il movimento diportistico accoglie nuovi potenziali praticanti sono in particolare la Liguria e la Campania, dove è stato rilasciato il maggior numero di nuove patenti nautiche (rispettivamente circa 3mila nella prima e quasi 5.500 nella seconda).

Oltre a figurare ai primi posti per le nuove patenti rilasciate, Liguria e Campania sono anche tra le poche regioni in cui la variazione si mantiene positiva rispetto all'anno precedente (rispettivamente +12,1% e +8,7%), accanto a Calabria (+21,3%) e Sicilia (+19,6%), mentre Lazio, Toscana e Puglia, che pure hanno una vocazione tradizionalmente forte per "l'andare per mare", fanno registrare cali anche sensibili nel numero di nuove patenti nautiche rilasciate, entro valori compresi tra -4,7% del Lazio e -9,7% della Toscana.

Solo considerando i dati di Campania, Liguria, Lazio e Puglia si raggiunge più della metà delle nuove patenti nautiche rilasciate in Italia (50,7%): quattro regioni che vantano una radicata tradizione nautica e all'interno delle quali si colgono delle peculiarità rispetto al tipo di diportismo in esse

praticato. Facendo riferimento soltanto alle nuove patenti rilasciate, infatti, in Campania e Puglia si rileva il maggiore numero di tali documenti rilasciati per le sole unità a motore limitate alle 12 miglia dalla costa, mentre è il Lazio che spicca per le unità a motore senza limiti; la Liguria, invece, non ha eguali per la passione per la vela, e ben il 30,5% delle nuove patenti nautiche che abilitano anche alla navigazione a vela, senza alcun limite, sono state rilasciate in questa regione (poco più di mille, cui si aggiungono le 584 entro le 12 miglia) (tab. 3.39).

Coerentemente con il più elevato numero di patenti nautiche rilasciate per la prima volta, rinnovate o sostituite, anche sul fronte delle unità da diporto iscritte presso gli Uffici Marittimi la Liguria riveste un ruolo di assoluto rilievo nel panorama italiano e dove, al contempo, si evidenziano delle peculiarità rispetto al tipo di imbarcazioni possedute e ai caratteri assunti dal turismo nautico.

Che siano a vela o a motore, la Liguria detiene la quota più numerosa di imbarcazioni da diporto iscritte presso gli Uffici Marittimi: delle oltre 103mila imbarcazioni registrate in Italia, 5.610 barche a vela (il 27,8%) e 14.035 a motore (16,9%), cui si aggiungono 72 navi di oltre 24 metri sono iscritte in questa regione. Soltanto la Campania fa registrare un numero di imbarcazioni non troppo distante (15.270), e che nel segmento delle imbarcazioni a motore risulta anche superiore.

Sempre analizzando i tratti peculiari delle singole regioni, se in Emilia Romagna e Friuli Venezia Giulia è particolarmente elevata l'incidenza delle imbarcazioni a vela (per una quota pari rispettivamente al 41,4% e al 43,2% delle unità da diporto iscritte nei registri regionali), è la Campania che spicca, invece, per le unità a motore (95,5%), mentre in Toscana sono iscritte ben 91 delle 247 navi di oltre 24 metri.

Un dato assai interessante, anche per determinare la dotazione di servizi richiesti in porto e le infrastrutture necessarie per l'ormeggio, concerne le dimensioni delle imbarcazioni, oltre alla tipologia. E per questo aspetto emerge come siano la Liguria e la Toscana a differenziarsi all'interno del parco di imbarcazioni da diporto italiano per la più ampia presenza di imbarcazioni di grandi dimensioni. Il 76,9% delle barche a vela più grandi (18-24 metri) è infatti iscritto negli Uffici Marittimi liguri (911), così come il 29,2% di quelle a motore, seguito dal 20,6% della Toscana (tab. 3.40).

Tab. 3.39 - Patenti nautiche rilasciate per la prima volta, rinnovate e sostituite dagli Uffici Marittimi e Provinciali (Uffici della Motorizzazione Civile) per regione, anno 2013 (v.a.)

Regione	Patenti rilasciate per la prima volta						Patenti rinnovate e sostituite						Totale complessivo
	Entro le 12 Mg dalla costa		Senza alcun limite		Nave da diporto	Totale	Entro le 12 Mg dalla costa		Senza alcun limite		Nave da diporto	Totale	
	Sole unità a motore	Abilitazione completa	Sole unità a motore	Abilitazione completa			Sole unità a motore	Abilitazione completa	Sole unità a motore	Abilitazione completa			
Liguria	1.231	584	91	1.038	19	2.963	723	107	694	4.220	64	5.808	8.771
Toscana	729	298	27	100	90	1.244	1.053	145	554	723	89	2.564	3.808
Lazio	1.422	456	184	516	10	2.588	1.812	528	587	634	49	3.610	6.198
Campania	5.138	74	99	104	48	5.463	1.820	85	727	607	53	3.292	8.755
Calabria	1.101	93	11	40	3	1.248	806	24	94	80	6	1.010	2.258
Puglia	2.087	99	43	106	24	2.359	974	9	126	127	11	1.247	3.606
Molise	42	7	1	5	1	56	14	1	4	6	5	30	86
Abruzzo	168	22	42	90	5	327	130	8	97	163	8	406	733
Marche	199	48	47	146	3	443	138	19	226	325	21	729	1.172
Emilia Romagna	730	225	37	647	2	1.641	1.465	34	238	1.014	36	2.787	4.428
Veneto	1.146	304	44	365	32	1.891	1.403	109	423	785	26	2.746	4.637
Friuli Venezia Giulia	250	118	15	127	7	517	513	214	230	488	20	1.465	1.982
Sardegna	691	92	27	35	16	861	1.372	75	231	170	42	1.890	2.751
Sicilia	1.870	50	97	88	46	2.151	1.771	50	562	313	68	2.764	4.915
Basilicata	35	-	-	-	-	35	19	-	-	-	-	19	54
Piemonte e Valle d'Aosta	295	159	-	-	-	454	332	26	-	-	-	358	812
Lombardia	1.659	261	-	-	-	1.920	4.512	259	-	-	-	4.771	6.691
Trentino Alto Adige	14	53	-	-	-	67	31	112	-	-	-	143	210
Umbria	107	44	-	-	-	151	82	22	-	-	-	104	255
Italia	18.914	2.987	765	3.407	306	26.379	18.970	1.827	4.793	9.655	498	35.743	62.122

Fonte: Osservatorio Nautico Nazionale su base dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Tab. 3.40 - Unità da diporto iscritte negli Uffici Marittimi e Provinciali (Uffici della Motorizzazione Civile) al 31/12/2013, per regione (v.a.)

Regione	A vela (con o senza motore)					A motore					Navi oltre 24 mt	Unità da diporto totali
	Fino a 10 mt	Da 10,01 a 12 mt	Da 12,01 a 18 mt	Da 18,01 a 24 mt	Totale	Fino a 10 mt	Da 10,01 a 12 mt	Da 12,01 a 18 mt	Da 18,01 a 24 mt	Totale		
Liguria	618	2.282	1.799	911	5.610	5.842	3.627	3.884	682	14.035	72	19.717
Toscana	312	1.177	1.017	69	2.575	4.254	1.892	2.163	480	8.789	91	11.455
Lazio	464	952	746	31	2.193	5.127	1.576	1.564	381	8.648	44	10.885
Campania	79	299	284	17	679	10.728	2.085	1.610	153	14.576	15	15.270
Calabria	16	40	53	-	109	795	124	73	11	1.003	1	1.113
Puglia	80	188	146	9	423	2.248	356	212	14	2.830	-	3.253
Molise	1	-	3	-	4	27	10	15	1	53	-	57
Abruzzo	35	81	63	5	184	576	91	51	10	728	2	914
Marche	123	322	202	15	662	1.301	601	719	108	2.729	3	3.394
Emilia Romagna	228	1.112	779	28	2.147	1.662	703	596	77	3.038	1	5.186
Veneto	285	804	518	16	1.623	3.508	825	706	62	5.101	8	6.732
Friuli Venezia Giulia	215	1.030	683	35	1.963	1.021	669	760	127	2.577	2	4.542
Sardegna	111	375	382	26	894	1.974	917	924	148	3.963	5	4.862
Sicilia	140	312	317	22	791	3.297	517	332	78	4.224	3	5.018
Piemonte e Valle D'Aosta	66	4	2	-	72	3.698	4	1	-	3.703	-	3.775
Lombardia	183	8	1	-	192	6.554	155	118	-	6.827	-	7.019
Trentino Alto Adige	29	6	2	-	37	25	2	-	-	27	-	64
Umbria	6	1	-	-	7	230	-	-	-	230	-	237
Italia	2.991	8.993	6.997	1.184	20.165	52.867	14.154	13.728	2.332	83.081	247	103.493

Fonte: Osservatorio Nautico Nazionale su base dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Un tale scenario comporta delle esigenze di carattere pratico a livello portuale e dotazioni dei posti barca che debbono essere in grado di alimentare i numeri del turismo nautico e l'indotto economico ad esso collegato, oltretutto assicurare livelli di *comfort* adeguati ai *target* dei fruitori.

Ancora una volta, in linea con la maggiore ampiezza del parco nautico che può vantare, è la Liguria a detenere la maggiore disponibilità di posti barca in Italia, ben 24.177 (il 16,4% dei posti barca nazionali) a fronte di un'offerta nazionale che è in grado di offrire stazionamento a quasi 148mila imbarcazioni ed è cresciuta nell'ultimo decennio di circa 1.600 unità.

Tuttavia, se si considerano le imbarcazioni registrate in Liguria, appare evidente come in realtà l'offerta di posti barca della regione sconti un evidente sottodimensionamento, e poco si presti ad intercettare i flussi di diportisti provenienti da aree fuori regione, se si considera che ben l'81,2% dei posti barca della regione può potenzialmente essere saturato dalle imbarcazioni registrate presso la stessa.

La Toscana e la Sardegna, al contrario, che figurano tra le regioni con la più ampia disponibilità di posti barca (rispettivamente di 19.382 e 17.140), appaiono meglio attrezzate ad ospitare il turismo connesso alla nautica. La regione sarda, in particolare, ha saputo intercettare un fiorente turismo nautico che sviluppa un indotto assai consistente. Inevitabilmente, sono stati necessari importanti investimenti infrastrutturali per alimentare una simile strategia, e tra questi le dotazioni di posti barca hanno ricoperto un ruolo importante, se si considera che al netto delle imbarcazioni registrate presso gli Uffici Marittimi della Sardegna, ben il 73% dei posti barca è potenzialmente disponibile ad ospitare imbarcazioni provenienti da fuori regione.

I porti turistici rappresentano le strutture più complete e meglio attrezzate per l'ormeggio delle imbarcazioni: quasi tutti offrono un'ampia gamma di servizi a supporto dei diportisti, anche se non del tutto in linea con gli *standard* internazionali appare la diffusione dei servizi di vigilanza (84,5%), degli uffici di informazioni turistiche (80%) e delle stazioni per il rifornimento di carburante (72,2%), tendenzialmente non proprio diffusi come dovrebbero.

Più essenziale è l'offerta di servizi presso approdi turistici e punti di ormeggio, con questi ultimi che oltre all'attracco (96%) e alla fornitura di luce (78,1%) e acqua (86,3%), raramente offrono servizi aggiuntivi. Si tratta spesso di porti canale posti all'estuario dei corsi d'acqua e utilizzati insieme

alle imbarcazioni da pesca, i quali spesso presentano problemi di dragaggio che la complessa normativa italiana in materia spesso acuisce.

È comunque presso i porti turistici che si concentra la maggior parte dei posti barca disponibili in Italia (il 39,3%, per poco più di 58mila postazioni). A ben guardare, però, soltanto un terzo dell'offerta complessiva di posti barca in Italia (il 33,6%) è in grado di ospitare barche superiori a 10 metri di lunghezza; appena il 2,3% (per 3.425 posti barca complessivi) – il 40% dei quali si trova in Liguria – è invece attrezzato per l'ormeggio delle navi (tabb. 3.41 e 3.42).

Tab. 3.41 - Posti barca per regione al 31/12/2013, per tipologia di struttura e classi di lunghezza in metri
(v.a.)

Regione	Tipologia di struttura			Classi di lunghezza			Posti barca totali
	Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio	Fino a 10 mt o non specificati	Da 10,1 a 24 mt	Oltre 24 mt	
Liguria	10.169	5.677	8.331	15.832	6.988	1357	24.177
Toscana	5.763	3.510	10.109	14.087	4.947	348	19.382
Lazio	1.535	3.260	2.696	4.346	2.930	215	7.491
Campania	4.603	2.609	4.715	7.078	4.489	360	11.927
Calabria	3.560	1.521	906	4.780	1.138	69	5.987
Puglia	2.939	3.882	6.535	10.330	2.906	120	13.356
Molise	435	153	-	344	239	5	588
Abruzzo	1.402	1.647	-	2.348	683	18	3.049
Marche	3.702	1.153	538	3.446	1.901	46	5.393
Emilia-Romagna	2.212	1.611	802	1.882	2.649	94	4.625
Veneto	2.220	3.459	379	2.215	3.731	112	6.058
Friuli-Venezia Giulia	5.762	5.344	4.798	11.423	4.390	91	15.904
Sardegna	11.935	3.605	1.600	11.152	5.625	363	17.140
Sicilia	1.912	5.464	5.351	8.827	3.673	227	12.727
Totale	58.149	42.895	46.760	98.090	46.289	3.425	147.804

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Tab. 3.42 - Numero di posti barca per tipologia di struttura e dotazione dei servizi al 31/12/2013 (v.a., val. %)

	Attracco	Acqua	Luce	Carburante	Vigilanza	Informazioni turistiche	Servizi Igienici	Parcheggio	Alaggio	Rifiuti	Totale posti barca
	<i>v.a.</i>										
Porto turistico	56.193	57.546	55.153	41.965	49.146	46.538	53.959	51.766	52.689	53.184	58.149
Approdo turistico	41.263	40.189	38.195	20.462	31.482	22.407	34.663	31.211	28.659	34.726	42.895
Punto di ormeggio	44.881	40.341	36.516	6.358	21.064	9.302	24.132	15.522	20.353	29.492	46.760
Totale	142.337	138.076	129.864	68.785	101.692	78.247	112.754	98.499	101.701	117.402	147.804
	<i>val. %</i>										
Porto turistico	96,6	99,0	94,8	72,2	84,5	80,0	92,8	89,0	90,6	91,5	100,0
Approdo turistico	96,2	93,7	89,0	47,7	73,4	52,2	80,8	72,8	66,8	81,0	100,0
Punto di ormeggio	96,0	86,3	78,1	13,6	45,0	19,9	51,6	33,2	43,5	63,1	100,0
Totale	96,3	93,4	87,9	46,5	68,8	52,9	76,3	66,6	68,8	79,4	100,0

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Se la Liguria, dunque, risulta la regione italiana con le più ampie dotazioni a disposizione dei diportisti, è invece la Sardegna che sembra offrire una gamma di servizi qualitativamente più elevata e mediamente più ricca rispetto alla media italiana. Sul versante adriatico, inoltre, livelli particolarmente buoni nelle dotazioni dei posti barca si riscontrano in Veneto, Emilia Romagna, Marche e Abruzzo, che tuttavia assomigliano a delle piccole “isole felici”: messe insieme, infatti, totalizzano appena il 12,9% dei posti barca disponibili lungo le coste italiane, pur vantando un buon livello qualitativo dell’offerta (tab. 3.43).

Tab. 3.43 - Numero di posti barca per dotazione dei servizi e per regione al 31/12/2013 (v.a., val. %)

Regione	Attracco	Acqua	Luce	Carburante	Vigilanza	Informazioni turistiche	Servizi Igienici	Parcheggio	Alaggio	Rifiuti	Totale posti barca
						<i>v.a.</i>					
Liguria	22.819	22.835	20.581	12.213	12.607	12.820	21.456	13.911	15.807	18.804	24.177
Toscana	18.249	17.158	16.018	8.789	11.049	8.120	12.123	11.699	11.966	17.239	19.382
Lazio	7.371	7.121	6.602	4.395	3.942	3.377	5.567	5.615	5.330	3.409	7.491
Campania	11.569	11.585	11.159	4.944	11.149	5.590	8.172	6.009	8.409	10.827	11.927
Calabria	4.899	5.715	4.796	2.783	4.145	3.965	4.900	4.235	4.513	4.470	5.987
Puglia	13.315	12.243	11.454	3.347	11.601	5.677	10.191	7.941	6.787	11.264	13.356
Molise	588	588	588	70	505	270	430	435	345	588	588
Abruzzo	2.678	3.049	3.049	2.413	2.678	2.399	2.517	2.503	2.517	2.888	3.049
Marche	5.393	5.205	5.205	4.806	4.425	4.225	4.909	5.151	4.951	4.279	5.393
Emilia-Romagna	4.424	4.587	4.464	1.548	4.191	3.609	4.223	3.658	3.831	4.445	4.625
Veneto	6.058	5.930	5.666	4.067	5.695	5.185	5.632	5.238	5.580	6.058	6.058
Friuli-Venezia Giulia	15.174	14.339	13.677	4.916	6.963	6.906	10.917	12.240	9.726	9.468	15.904
Sardegna	17.136	16.748	16.028	9.420	12.353	10.916	14.021	13.562	12.725	15.835	17.140
Sicilia	12.664	10.973	10.577	5.047	10.389	5.188	7.696	6.302	9.214	7.828	12.727
Totale	142.337	138.076	129.864	68.758	101.692	78.247	112.754	98.499	101.701	117.402	147.804

Segue tab. 3.43 - Numero di posti barca per dotazione dei servizi e per regione al 31/12/2013 (v.a., val. %)

Regione	Attracco	Acqua	Luce	Carburante	Vigilanza	Informazioni turistiche	Servizi Igienici	Parcheggio	Alaggio	Rifiuti	Totale posti barca
	<i>val. %</i>										
Liguria	94,4	94,4	85,1	50,5	52,1	53,0	88,7	57,5	65,4	77,8	100,0
Toscana	94,2	88,5	82,6	45,3	57,0	41,9	62,5	60,4	61,7	88,9	100,0
Lazio	98,4	95,1	88,1	58,7	52,6	45,1	74,3	75,0	71,2	45,5	100,0
Campania	97,0	97,1	93,6	41,5	93,5	46,9	68,5	50,4	70,5	90,8	100,0
Calabria	81,8	95,5	80,1	46,5	69,2	66,2	81,8	70,7	75,4	74,7	100,0
Puglia	99,7	91,7	85,8	25,1	86,9	42,5	76,3	59,5	50,8	84,3	100,0
Molise	100,0	100,0	100,0	11,9	85,9	45,9	73,1	74,0	58,7	100,0	100,0
Abruzzo	87,8	100,0	100,0	79,1	87,8	78,7	82,6	82,1	82,6	94,7	100,0
Marche	100,0	96,5	96,5	89,1	82,1	78,3	91,0	95,5	91,8	79,3	100,0
Emilia-Romagna	95,7	99,2	96,5	33,5	90,6	78,0	91,3	79,1	82,8	96,1	100,0
Veneto	100,0	97,9	93,5	67,1	94,0	85,6	93,0	86,5	92,1	100,0	100,0
Friuli-Venezia Giulia	95,4	90,2	86,0	30,9	43,8	43,4	68,6	77,0	61,2	59,5	100,0
Sardegna	100,0	97,7	93,5	55,0	72,1	63,7	81,8	79,1	74,2	92,4	100,0
Sicilia	99,5	86,2	83,1	39,7	81,6	40,8	60,5	49,5	72,4	61,5	100,0
Totale	96,3	93,4	87,9	46,5	68,8	52,9	76,3	66,6	68,8	79,4	100,0

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

3.5. Pesca

Il quadro attuale riferito al comparto della pesca e il relativo scenario di medio-lungo periodo appaiono piuttosto complessi da interpretare, alla luce del consolidamento di alcuni *trend* ormai ben noti agli operatori e delle strategie di riposizionamento adottate dai Paesi alle prese con le maggiori difficoltà.

Il settore della pesca, infatti, sta attraversando una fase di tendenziale trasformazione a livello mondiale, che sta producendo un rimescolamento degli equilibri in gioco. Il progressivo impoverimento delle risorse ittiche, il sostanziale potenziamento della capacità produttiva in Paesi che possono contare su manodopera a basso costo, oltretutto mezzi e tecnologie più evoluti, e il forte sviluppo dell'acquacoltura, hanno consolidato il ruolo dell'Asia come *player* di riferimento mondiale per la pesca, dal quale proviene il 69,1% della produzione globale di pesce.

I tradizionali equilibri del mercato tendono ad essere rimessi in discussione, dunque, e nuove realtà oggi si affiancano al ruolo tradizionalmente giocato da Paesi con una più forte vocazione per la pesca.

In questo quadro, l'Italia si è ritagliata un ruolo da comprimario: se per un verso può contare su una tradizione marinara che ha radici lontane, oltre a posizione geografica e morfologia del territorio assai favorevoli alle attività ittiche, per un altro la flotta peschereccia e l'*output* complessivo del comparto appaiono oggi di gran lunga ridimensionati rispetto ai Paesi oggi *leader* nel mercato.

Peraltro, sul quadro odierno impattano anche assestamenti interni al mercato ittico, che per svariate ragioni ha mutato sensibilmente i propri caratteri. Gli allevamenti, ad esempio, si sono ritagliati un ruolo sempre più rilevante, ed oggi rappresentano una voce fondamentale per il comparto. Se la produzione mondiale di pesce è aumentata costantemente tra 2008 e 2012 (+10,4%), fino a raggiungere 158 milioni di tonnellate, ad alimentare questo *trend* ha contribuito ampiamente il forte sviluppo dell'acquacoltura (+25,9%), e assai meno le catture (+1,3%), che nell'ultimo anno preso a riferimento hanno fatto registrare un calo (-2,6%), che è stato ancora più marcato per il comparto della pesca in mare (-3,5%) (tab. 3.44).

Tab. 3.44 - Produzione mondiale di pesce, 2008-2012 (v.a. mln tonnellate)

	2008	2009	2010	2011	2012
Pesca	90,1	90,1	89,1	93,7	91,3
Acquacoltura	52,9	55,7	59,0	62,0	66,6
Totale produzione	143,1	145,8	148,1	155,7	158,0
Acque interne	10,3	10,5	11,3	11,1	11,6
Acque marine	79,9	79,6	77,8	82,6	79,7
Totale pesca	90,2	90,1	89,1	93,7	91,3
Acque interne	32,4	34,3	36,8	38,7	41,9
Acque marine	20,5	21,4	22,3	23,3	24,7
Totale acquacoltura	52,9	55,7	59,0	62,0	66,6

Fonte: dati Fao

L'acquacoltura gioca, dunque, un ruolo sempre più centrale nelle forniture di pesce: con 66,6 milioni di tonnellate di *output* pesa per il 42,2% sulla produzione mondiale, e le aree come quella asiatica che prima delle altre si sono allineate a questo *trend*, si collocano oggi ai vertici della produzione ittica mondiale. L'Asia, infatti, è l'unico continente in cui gli allevamenti di pesce situati negli oceani o nelle acque interne forniscono un apporto alla produzione (58,9 milioni di tonnellate) superiore di quello del pescato (50,2 milioni di tonnellate). In tutte le altre aree, invece, sono le catture a giocare un ruolo primario (in Europa pesano per l'82%), sebbene anche per questa voce le *performance* dell'Asia restino inarrivabili. Se, infatti, la produzione asiatica pesa per l'88,4% sull'acquacoltura mondiale, anche sul fronte delle catture la *leadership* appartiene all'Asia, con il 55% della produzione.

Il ruolo di assoluto protagonismo degli allevamenti asiatici nella produzione ittica mondiale è riconducibile in buona sostanza all'espansione dell'acquacoltura in Cina, che con 41,1 milioni di tonnellate di pesce detiene una quota del 61,7% della produzione mondiale del comparto. E benché siano molto distanti dalle *performance* cinesi, anche Indonesia e Bangladesh (rispettivamente quarto e quinto Paese al mondo per la produzione di pesce da allevamenti) hanno fatto registrare livelli di crescita di assoluto rilievo nell'ultimo quinquennio, pari rispettivamente all'81,5% e al 71,7% (tab. 3.45).

Tab. 3.45 - Acquacoltura mondiale per Paese, 2008-2012 (v.a. mgl tonnellate)

	2008	2009	2010	2011	2012
Cina	32.730	34.780	36.734	38.621	41.108
India	3.851	3.792	3.786	3.673	4.209
Vietnam	2.462	2.556	2.672	2.846	3.086
Indonesia	1.690	1.733	2.305	2.718	3.068
Bangladesh	1.006	1.064	1.309	1.524	1.726
Norvegia	848	962	1.020	1.144	1.321
Thailandia	1.331	1.417	1.286	1.201	1.234
Cile	843	793	701	955	1.071
Egitto	694	705	920	987	1.018
Myanmar	675	778	851	817	885
Filippine	741	737	745	767	791
Brasile	365	416	480	630	707
Giappone	730	787	718	557	633
Repubblica di Corea	474	473	476	507	484
Stati Uniti	501	481	497	397	420
Taiwan	324	286	310	314	344
Ecuador	172	218	272	309	322
Iran	155	180	220	247	297
Malesia	243	334	373	287	284
Spagna	250	267	252	272	264
Nigeria	143	153	201	221	254
Turchia	153	160	168	189	213
Francia	238	234	224	207	205
Regno Unito	179	179	201	198	203
Canada	152	154	161	162	173
Italia	149	162	153	164	163
Federazione Russa	115	117	120	129	145
Messico	159	157	126	137	144
Pakistan	135	138	140	142	143
Grecia	115	122	121	137	138
Totale primi 30 paesi	51.626	54.335	57.542	60.461	65.053
Altri paesi	1.322	1.382	1.496	1.551	1.581
Totale	52.948	55.717	59.037	62.012	66.633

Fonte: elaborazione Censis su dati Fao

L'Europa, dal canto suo, si posiziona alle spalle anche del continente americano in termini di produzione totale di pesce (16 milioni di tonnellate

contro 21,6), tuttavia a differenza di quest'ultima area – l'unica in cui la produzione è in calo (-11,7%) – ha dimostrato negli ultimi 5 anni di poter incrementare i volumi di produzione (+4,1%), grazie alla crescita dell'acquacoltura (+23,4%) e alla contestuale tenuta delle catture (+0,6%), che invece nel continente americano hanno subito una importante battuta d'arresto (-16,1%).

Su questo versante, anche l'area africana dimostra un dinamismo tutt'altro che trascurabile sul fronte della produzione ittica (+17,5% dal 2008), e rispetto alle altre può vantare uno *stock* di risorse negli oceani che permettono ancora interessanti margini di sfruttamento (+12,3% le catture). Peraltro, grazie anche alla contestuale e assai forte espansione dell'acquacoltura nell'ultimo quinquennio (+57,5%), è proprio il continente africano che si candida a rappresentare il nuovo bacino di produzione mondiale di pesce nel lungo periodo, oltretutto un'area assai attrattiva per le imprese ittiche e della trasformazione (tabb. 3.46, 3.47 e 3.48).

Se si restringe il quadro d'analisi al continente europeo, l'Italia occupa la sesta posizione (escludendo la Russia) in termini di produzione continentale di pesce, con 363mila tonnellate di prodotto (il 6,2% del totale continentale). Ben distante da colossi come Spagna e Regno Unito, che possono vantare produzioni imponenti (rispettivamente 1,2 milioni e 834mila tonnellate), peraltro in continua crescita (rispettivamente del 2,1% e 7,7% nell'ultimo quinquennio), ma indietro anche rispetto a Francia, Danimarca e Paesi Bassi, che tuttavia nell'ultimo periodo hanno osservato cali di produzione più evidenti anche rispetto all'Italia, e compresi tra i 9,7 e i 26,1 punti percentuali.

Anche la produzione ittica italiana, dal canto suo, è scesa di svariati punti percentuali dal 2008 (-5,7%), sebbene siano state soprattutto le difficoltà affrontate negli ultimi due anni ad avere compromesso il dato complessivo (tab. 3.59).

Tab. 3.46 - Produzione mondiale di pesce, 2008-2012 (v.a. mgl tonnellate)

	2008	2009	2010	2011	2012
Africa	8.279	8.479	9.023	9.064	9.727
America	24.507	23.629	20.158	25.563	21.646
Asia	93.496	96.442	101.095	103.651	109.124
Europa	15.365	15.857	16.393	16.035	15.989
Oceania	1.413	1.400	1.396	1.369	1.447
Totale	143.060	145.807	148.065	155.682	157.932

Fonte: elaborazione Censis su dati Fao

Tab. 3.47 - Catture mondiali di pesce per continente, 2008-2012 (v.a. mgl tonnellate)

	2008	2009	2010	2011	2012
Africa	7.335	7.489	7.736	7.667	8.241
America	22.008	21.114	17.577	22.615	18.459
Asia	46.495	46.903	48.654	48.862	50.224
Europa	13.035	13.357	13.849	13.349	13.113
Oceania	1.238	1.226	1.211	1.176	1.262
Totale	90.112	90.089	89.027	93.670	91.299

Fonte: elaborazione Censis su dati Fao

Tab. 3.48 - Acquacoltura mondiale per continente, 2008-2012 (v.a. mgl tonnellate)

	2008	2009	2010	2011	2012
Africa	943	990	1.287	1.397	1.485
America	2.499	2.514	2.581	2.948	3.187
Asia	47.001	49.539	52.440	54.789	58.900
Europa	2.330	2.500	2.544	2.685	2.876
Oceania	175	174	186	193	184
Totale	52.948	55.717	59.037	62.012	66.633

Fonte: elaborazione Censis su dati Fao

Tab. 3.49 - Produzione di pesce per Paese dell'Unione Europea, 2008-2012 (v.a. mgl tonnellate)

	2008	2009	2010	2011	2012
Austria	2	2	3	3	3
Belgio	23	22	23	23	25
Bulgaria	14	16	19	15	16
Croazia	63	70	67	84	75
Cipro	5	5	6	6	6
Repubblica Ceca	25	24	24	25	25
Danimarca	726	812	863	751	536
Estonia	102	98	96	81	68
Finlandia	162	168	168	165	180
Francia	698	652	650	655	631
Germania	318	283	284	273	234
Grecia	204	205	192	201	198
Ungheria	23	21	20	23	22
Irlanda	250	317	365	258	312
Italia	385	416	388	381	363
Lettonia	159	164	165	156	95
Lituania	186	176	153	142	71
Malta	4	4	5	4	6
Paesi Bassi	464	438	501	414	393
Polonia	179	260	220	227	231
Portogallo	232	206	231	225	208
Romania	18	17	12	12	14
Federazione Russa	3.499	3.943	4.190	4.384	4.476
Slovacchia	3	3	2	3	3
Slovenia	2	2	2	2	2
Spagna	1.170	1.194	1.224	1.277	1.194
Svezia	239	212	223	195	165
Regno Unito	775	770	814	799	834
Unione Europea (28)	9.929	10.501	10.911	10.783	10.384

Fonte: elaborazione Censis su dati Fao

Osservando i singoli comparti, è la pesca vera e propria che sta affrontando le difficoltà più pesanti in Italia. La produzione di pescato è inesorabilmente scesa nell'ultimo triennio (da 253mila tonnellate a 201mila) e non sembra in grado di riprendersi. Peraltro, il calo del volume d'affari è reso ancora più pesante dal contestuale incremento del costo per carburante e dall'oneroso

processo di adeguamento delle marinerie alle normative comunitarie, sempre più stringenti sul fronte della pesca.

Di segno completamente opposto – seppure anche questo comparto abbia registrato dei cali congiunturali – è stato il *trend* riferito all’acquacoltura (la produzione è cresciuta del 9,1% dal 2008), che se all’inizio del periodo pesava sulla produzione ittica italiana per il 38,7%, oggi con quasi 163mila tonnellate di prodotto (a fronte delle circa 200mila di pescato) sfiora il 45%, ed esercita una forte attrazione su quelle imprese che, alle prese con le difficoltà strutturali della pesca, potrebbero intraprendere processi di riconversione indirizzati proprio verso l’acquacoltura (tab. 3.50).

Tab. 3.50 - Produzione ittica in Italia, 2008-2012 (v.a. tonnellate e val.%)

	2008	2009	2010	2011	2012
	v.a. (tonnellate)				
Pesca	236.212	253.406	234.651	216.939	200.816
Acquacoltura	149.003	162.432	153.494	164.151	162.618
Produzione totale	385.215	415.838	388.145	381.090	363.434
	val. %				
Pesca	61,3	60,9	60,5	56,9	55,3
Acquacoltura	38,7	39,1	39,5	43,1	44,7
Produzione totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: elaborazione Censis su dati Fao

Un indizio che questo processo sia per certi versi già in atto si riscontra nel lento ma progressivo ridimensionamento della flotta peschereccia italiana, alle prese con vari tentativi di consolidamento per meglio competere e con complessi passaggi generazionali da gestire.

Dal 2008 è diminuito del 6,6% il numero dei pescherecci e del 15,6% la stazza lorda complessiva riconducibile alla marineria italiana, che mantiene dimensioni medie delle imbarcazioni più contenute rispetto a quelle degli altri Paesi Ue. Se, infatti, per numero di pescherecci in attività siamo secondi solo alla Grecia (12.783 pescherecci, pari al 15,8% della flotta

europea per numero di unità), nel computo della stazza lorda contribuiamo solo per il 10,1% al potenziale continentale, e siamo superati dalle marinerie spagnola, inglese e francese, che detengono quote rispettivamente del 23,7%, 12,3% e 10,4% (tab. 3.51).

Tab. 3.51 - La flotta peschereccia dei Paesi dell'Unione Europea, 2008-2012 (v.a., val. % e var. %)

	Numero			Gross tonnage		
	v.a. 2012	val. % 2012	var. % 2008-2012	v.a. 2012	val. % 2012	var. % 2008-2012
Belgio	83	0,1	-17,0	15.053	0,9	-20,8
Bulgaria	2.352	2,9	-17,5	7.091	0,4	-21,6
Repubblica Ceca	-	-	-	-	-	-
Danimarca	2.747	3,4	-5,1	64.370	3,9	-11,9
Germania	1.559	1,9	-14,7	64.182	3,9	-7,2
Estonia	1.357	1,7	40,5	15.149	0,9	-14,9
Irlanda	2.239	2,8	10,7	65.096	4,0	-6,8
Grecia	16.249	20,0	-6,4	80.783	4,9	-9,0
Spagna	10.143	12,5	-11,2	387.503	23,7	-16,0
Francia	7.148	8,8	-10,0	169.683	10,4	-14,8
Italia	12.783	15,8	-6,6	165.619	10,1	-15,6
Cipro	1.074	1,3	-8,1	4.250	0,3	-21,0
Lettonia	719	0,9	-14,5	33.797	2,1	-11,6
Lituania	148	0,2	-33,0	27.187	1,7	-46,1
Lussemburgo	-	-	-	-	-	-
Ungheria	-	-	-	-	-	-
Malta	1.043	1,3	-9,5	7.998	0,5	-27,0
Paesi Bassi	849	1,0	2,9	145.451	8,9	-1,0
Austria	-	-	-	-	-	-
Polonia	792	1,0	-4,9	33.337	2,0	-18,6
Portogallo	8.291	10,2	-3,4	100.670	6,2	-5,5
Romania	273	0,3	-37,7	628	0,0	-62,4
Slovenia	177	0,2	-2,2	654	0,0	-33,5
Repubblica Slovacca	-	-	-	-	-	-
Finlandia	3.240	4,0	0,0	16.130	1,0	0,5
Svezia	1.401	1,7	-5,7	30.705	1,9	-26,6
Regno Unito	6.406	7,9	-2,3	200.976	12,3	-2,4
Unione Europea (27)	81.073	100,0	-6,4	1.636.312	100,0	-12,5

Fonte: elaborazione Censis su dati Eurostat

A fronte del calo sensibile del numero dei pescherecci e della produzione, il mercato ittico italiano ricorre sempre più ampiamente ad approvvigionamenti dall'estero per far fronte alla crescente domanda espressa dalle imprese alimentari e dei consumatori finali, sbilanciando un saldo commerciale che se nel 2008 registrava un passivo di 3,2 miliardi di euro oggi è pari quasi a 4 miliardi.

Nonostante l'*export* in valore sia cresciuto a ritmi sostenuti dal 2008 ad oggi (+9%) – soprattutto quello riferito ai prodotti ittici trasformati – e generi un *surplus* commerciale di quasi 600 milioni di euro, non riesce a compensare il *trend* delle importazioni (4,6 miliardi di euro), cresciute a ritmi più che doppi nell'arco del periodo (+20,9%) (tab. 3.52).

Tab. 3.52 - Bilancia commerciale del settore ittico italiano, 2008-2014 (v.a. mln euro)

	v.a. mln euro						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Esportazioni							
Prodotti ittici freschi	217	187	206	241	198	211	224
Prodotti ittici trasformati	327	319	324	328	321	347	373
Totale prodotti ittici	544	507	530	569	519	559	597
Importazioni							
Prodotti ittici freschi	843	843	966	1.031	955	973	1.020
Prodotti ittici trasformati	2.946	2.807	3.087	3.445	3.320	3.349	3.561
Totale prodotti ittici	3.790	3.650	4.054	4.476	4.275	4.322	4.581
Saldo commerciale							
Prodotti ittici freschi	-626	-655	-760	-790	-757	-762	-797
Prodotti ittici trasformati	-2.620	-2.488	-2.763	-3.117	-2.999	-3.002	-3.188
Totale prodotti ittici	-3.246	-3.143	-3.524	-3.907	-3.756	-3.763	-3.984

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Trova, pertanto, conferma l'attrattività del mercato italiano per le imprese attive nell'ambito non soltanto della pesca, ma anche nell'indotto da essa generato (lavorazione, conservazione, distribuzione, ristorazione, ecc.). Peraltro, quello ittico è un prodotto sempre più differenziato, a seconda non soltanto della tipologia di prodotto, ma anche delle tecniche di produzione e delle aree di provenienza, e crea oggi spazi crescenti di attività ai più disparati attori posti ai vari livelli della filiera e specializzati nelle varie gamme di offerta.

L'Italia in questo ambito offre delle interessanti opportunità agli operatori, come dimostra la sua presenza tra i sei principali Paesi importatori di pesce al mondo, per un valore complessivo di oltre 5,5 miliardi di dollari. In Europa è preceduta soltanto dai mercati francese e spagnolo, ma rispetto a questi ultimi ha visto aumentare il volume di importazioni a tassi di crescita medi annui più sostenuti nel periodo 2002-2012 (6,7 punti) (tab. 3.53).

Tab. 3.53 - I principali 10 Paesi importatori di prodotti ittici, 2002-2012 (mln US\$ e tasso)

	v.a. (mln US\$) 2002	v.a. (mln US\$) 2012	Tasso di crescita medio annuo
Giappone	13.646	17.991	2,8
Stati Uniti d'America	10.634	17.561	5,1
Cina	2.198	7.441	13,0
Spagna	3.853	6.428	5,3
Francia	3.207	6.064	6,6
Italia	2.906	5.562	6,7
Germania	2.420	5.305	8,2
Regno Unito	2.328	4.244	6,2
Repubblica di Corea	1.874	3.739	7,2
Hong Kong	1.766	3.664	7,6
Primi 10 Paesi	44.830	77.998	5,7
Resto del Mondo	17.323	51.390	11,5
Totale Mondo	62.153	129.388	7,6

Fonte: dati Fao

4. INDICI REGIONALI DI INTENSITÀ MARITTIMA

Per focalizzare il contributo delle singole regioni al *cluster* marittimo italiano o, *mutatis mutandis*, l'impatto che l'economia marittima produce all'interno dei singoli territori, sono stati elaborati per ciascuno dei macrosettori del *cluster* degli indici aggregati, a loro volta ricompresi in un *indice sintetico di intensità marittima*.

In questa maniera, le analisi dei precedenti capitoli riferite al *cluster* marittimo e alle sue singole componenti, svolte secondo una lettura che nella maggior parte dei casi ha messo a fuoco la dimensione nazionale, si arricchiscono di valutazioni riferite alle peculiarità e alle vocazioni di ciascuna regione italiana.

Secondo questo approccio, è la Liguria a risultare la regione in cui la vocazione per il mare e il ruolo economico svolto dalle attività ad esso connesse risultano sensibilmente più accentuati. L'indice sintetico regionale di intensità delle attività marittime registra, infatti, in prossimità della Liguria un valore pari a 120,3, che distacca nettamente Friuli-Venezia Giulia (112,8), Campania (110,5), Veneto (109,3) e Sicilia (108,8), che seguono nella graduatoria (fig. 4.1).

A premiare la regione ligure è il buon livello raggiunto in quasi tutti gli indici aggregati settoriali, a differenza delle altre regioni che, invece, presentano una forte vocazione solo in alcuni specifici settori del *cluster* marittimo. In effetti, se nel comparto dell'attività diportistica la Liguria ottiene l'indice settoriale più elevato (118,1), si colloca al secondo posto per gli indici riferiti alla consistenza armatoriale, alla portualità e trasporto marittimo e, infine, all'attività navalmeccanica e cantieristica (fig. 4.2).

Il valore del diportismo per la Liguria in termini di infrastrutture, imbarcazioni e patenti nautiche rilasciate, peraltro, era apparso in tutta la sua portata già dalle analisi svolte nel precedente capitolo, nel quale si evidenziava una eccezionale concentrazione di spazi e opere dedicate al diportismo e di unità da diporto (anche nel segmento di dimensioni più grandi), e infine una potenziale passione per il mare riconducibile all'elevato numero di patenti nautiche rilasciate.

Passando agli altri settori del *cluster*, il Friuli-Venezia Giulia ricopre un ruolo di primaria importanza a livello nazionale nel comparto della cantieristica e della navalmeccanica (l'indice è pari a 128), grazie al traino di Fincantieri che proprio in questa regione vanta alcuni dei cantieri più

importanti che detiene sul territorio italiano. In questo ambito, il contributo del tessuto di imprese regionali in termini di addetti, valore prodotto ed *export* sia in un'ottica regionale, che settoriale, sono decisivi (fig. 4.3).

La Campania, dal canto suo, vanta una consistenza armatoriale che non ha eguali nel Paese (l'indice è pari a 130). In questa regione si collocano alcuni dei più importanti armatori italiani, che controllano quote rilevanti della flotta impiegata sia per il trasporto di merci che di passeggeri (fig. 4.4).

Nel traffico merci e passeggeri, inclusi i flussi di crocieristi, sono il Veneto e la Liguria a contendersi il primato, con il primo che fa registrare un indice di qualche punto superiore al secondo (rispettivamente 121,2 e 120,3). Il metodo applicato, che attribuisce un peso anche alla dimensione dinamica dei fenomeni osservati (le variazioni rilevate negli ultimi anni) e contiene al suo interno un particolare fattore di ponderazione dei risultati ottenuti, riconosce un ruolo preminente ai porti di Venezia e Chioggia rispetto a quelli di Genova, Savona e La Spezia nella branca della portualità e trasporti marittimi. In particolare, sono il forte sviluppo che si è rilevato nel traffico di *container* nello scalo veneziano e la sua centralità per il settore *cruise* (secondo solo a Civitavecchia) a premiare la regione veneta (fig. 4.5).

Per quanto concerne la pesca, infine, l'unico settore in cui la Liguria non figura nelle prime posizioni, è la Sicilia a far registrare il valore più alto a livello nazionale (123,3). Oltre alla presenza di alcune delle marinerie più consistenti della Penisola, sono la produzione, il valore aggiunto della pesca, anche in termini di addetti e imprese, e la quota di *export* ad attribuire alla regione un primato rispetto a tutte le altre regioni (fig. 4.6).

Fig. 4.1 - Indice sintetico regionale di intensità delle attività marittime

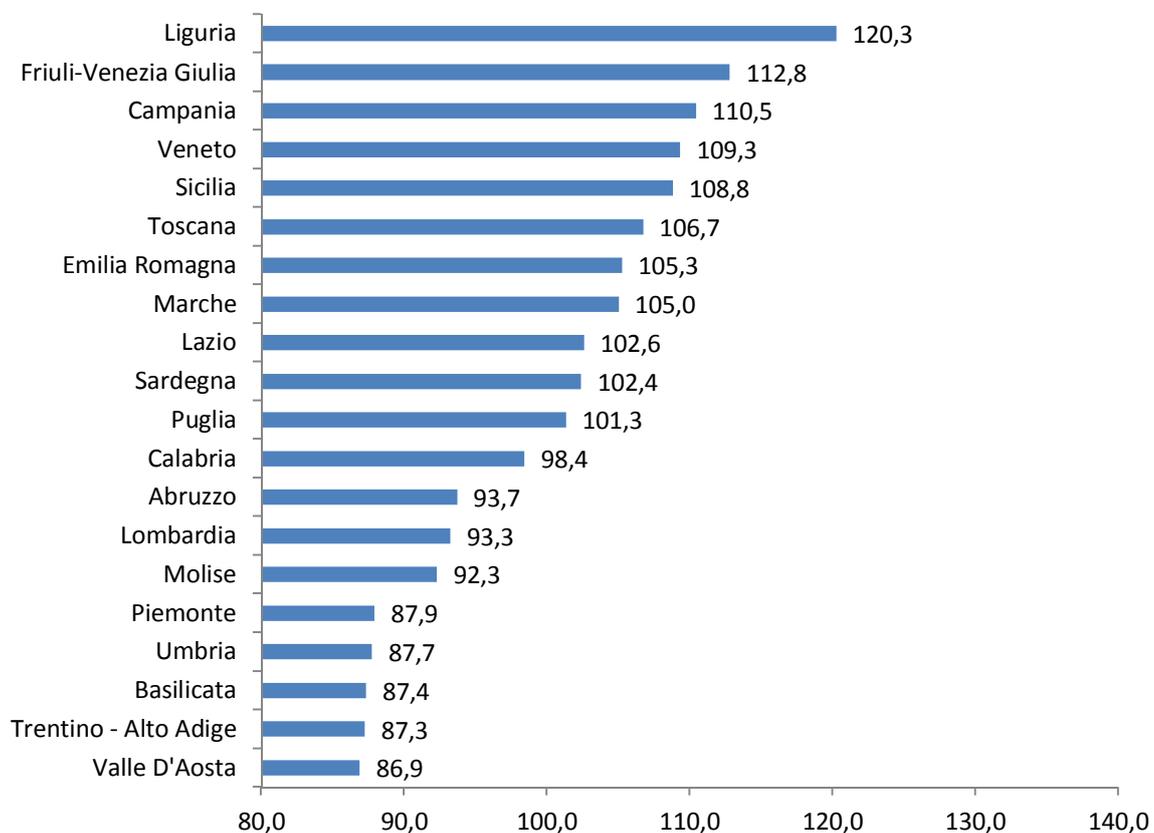


Fig. 4.2 - Indice regionale di attività diportistica

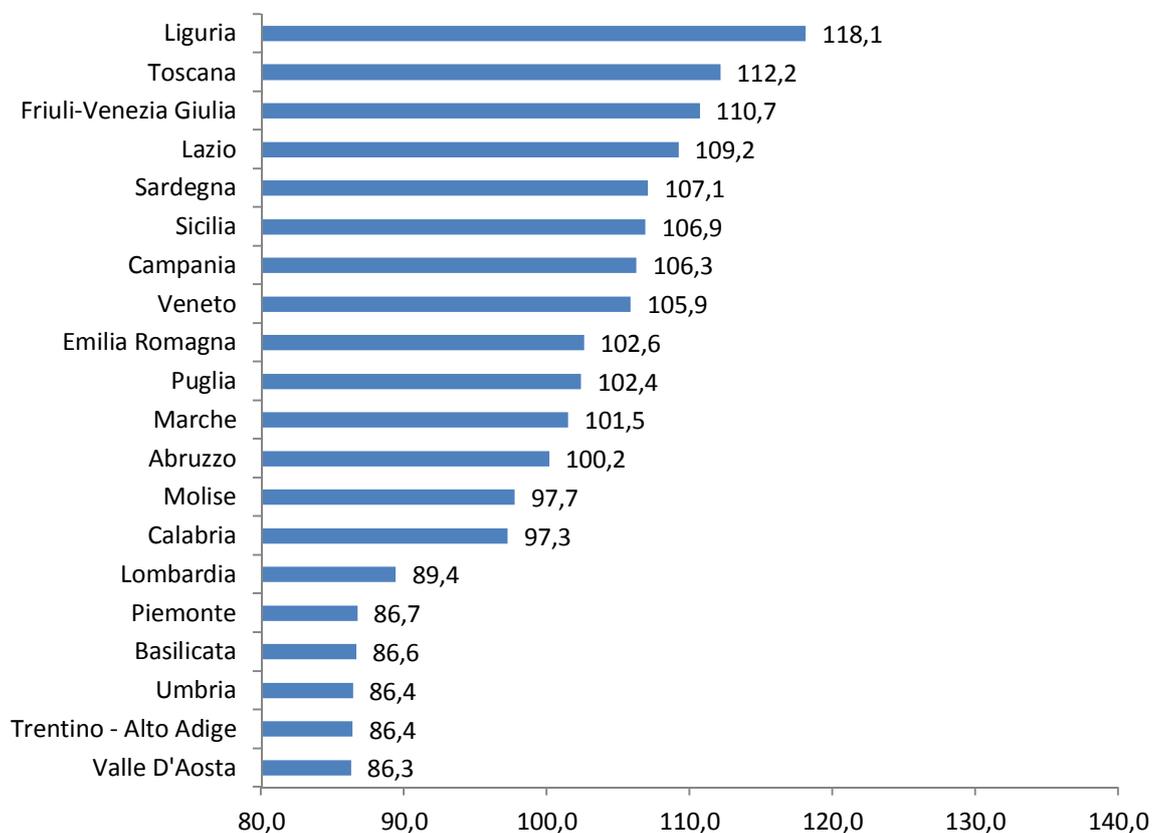


Fig. 4.3 - Indice regionale di attività navalmeccanica e cantieristica

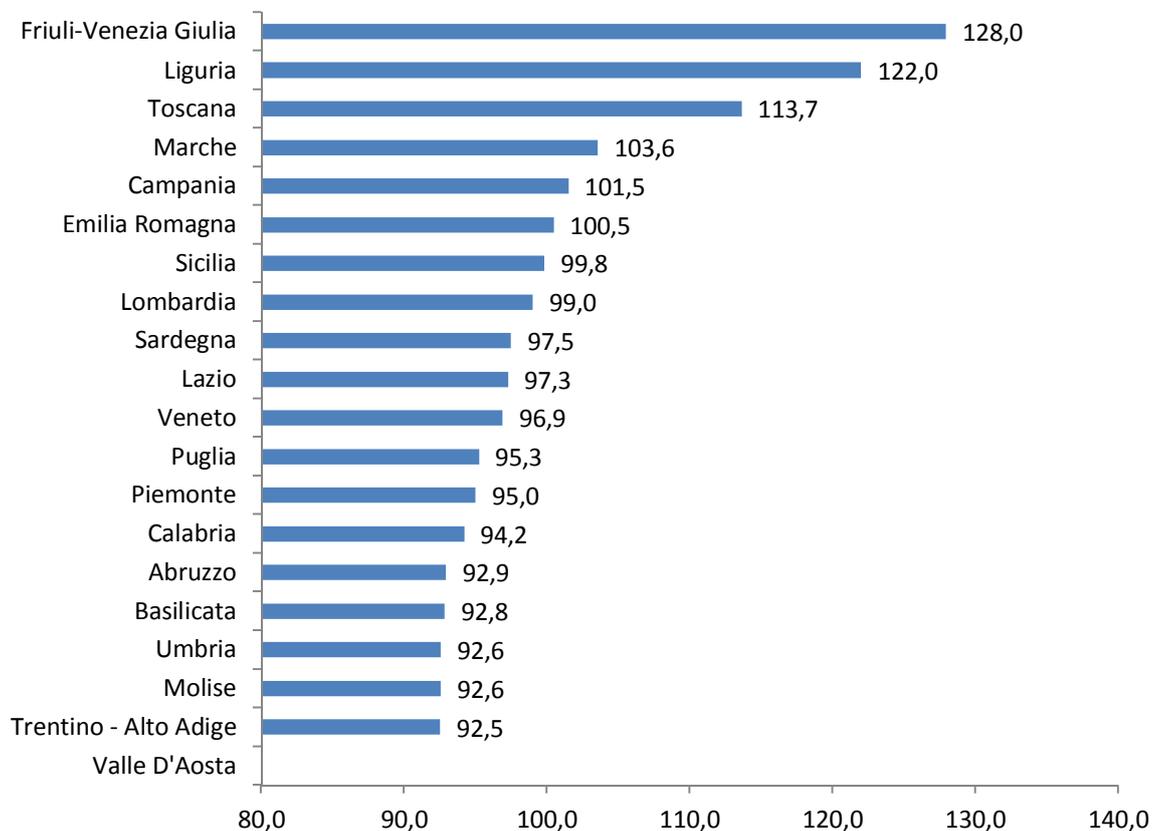


Fig. 4.4 - Indice regionale di consistenza armatoriale

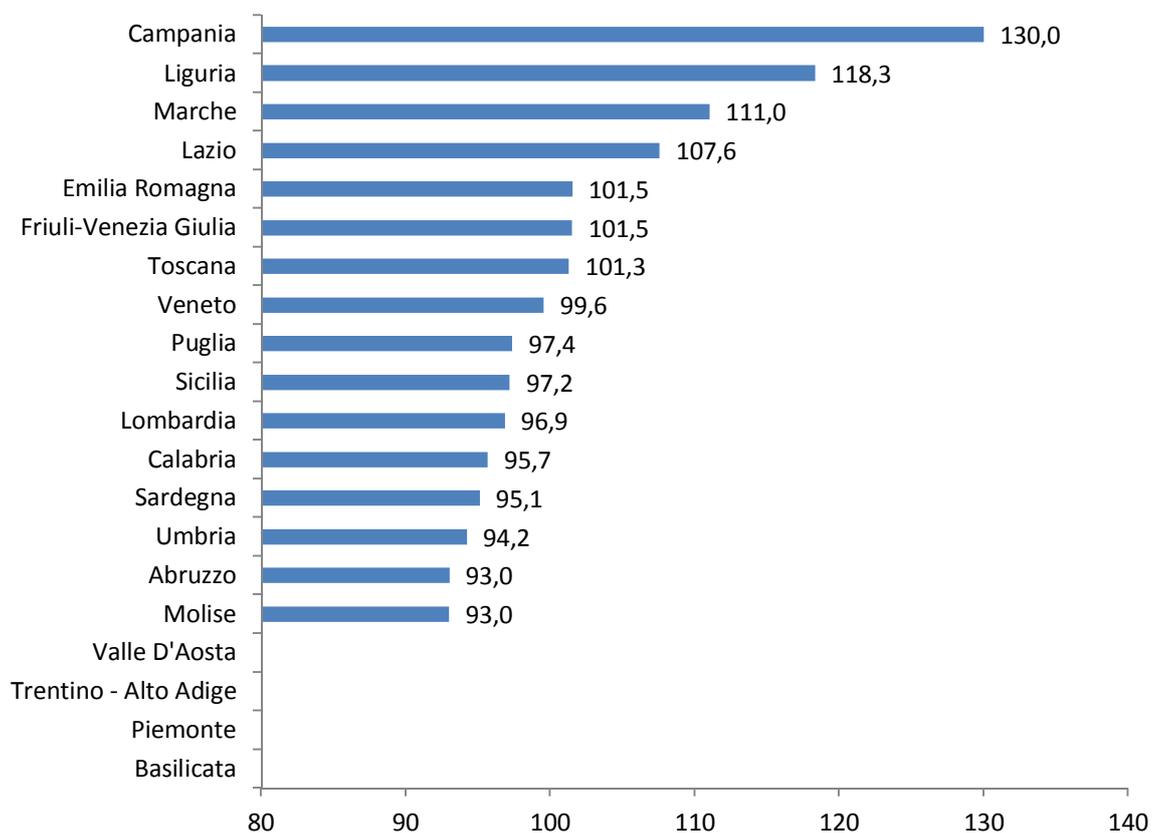


Fig. 4.5 - Indice regionale di portualità e trasporto marittimo

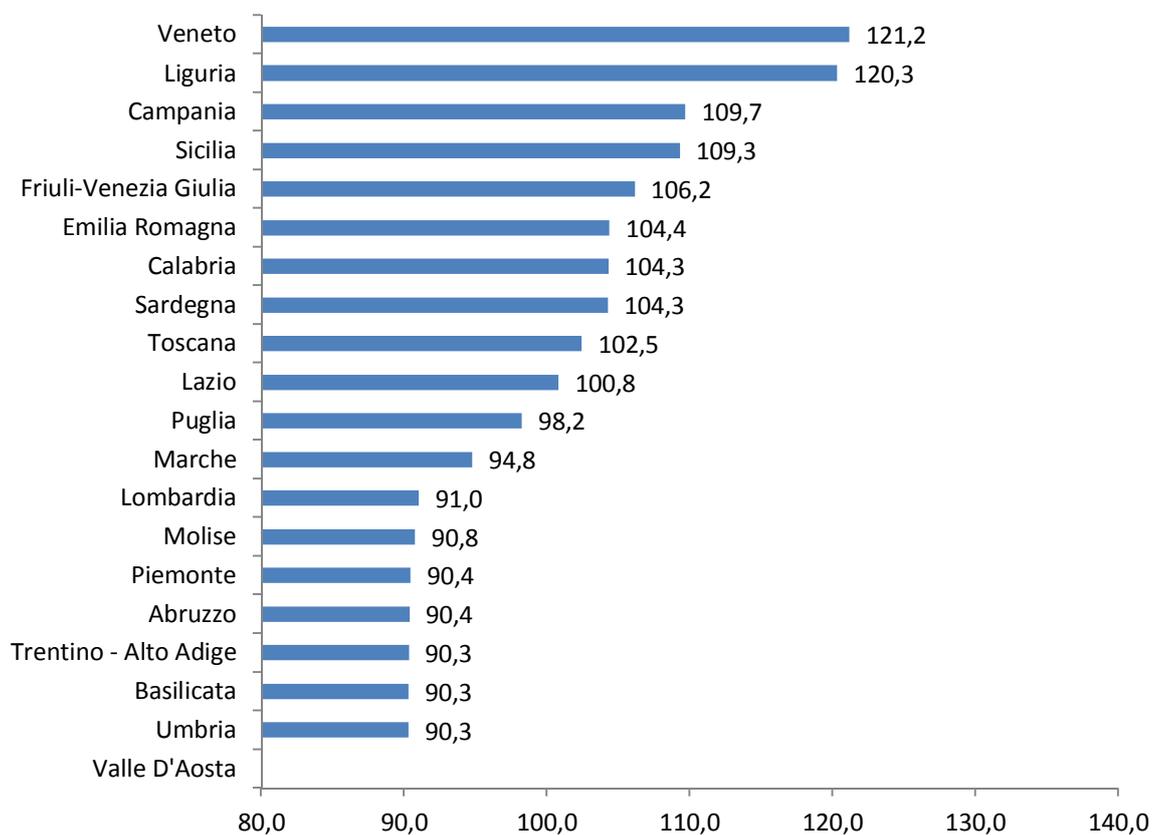
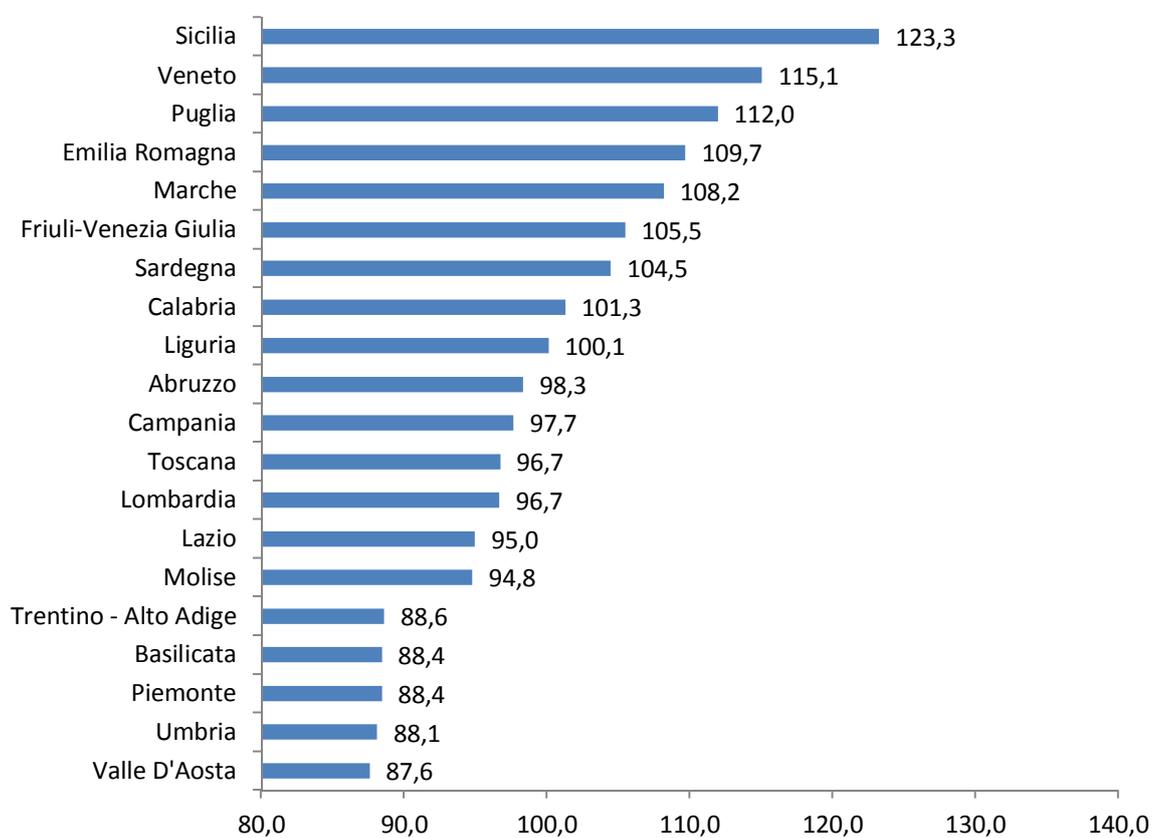


Fig. 4.6 - Indice regionale di pesca e acquacoltura



NOTA METODOLOGICA SUL CALCOLO DEGLI INDICATORI SINTETICI DEL LIVELLO DI SPECIALIZZAZIONE DELLE REGIONI NELLE ATTIVITÀ MARITTIME

Gli indicatori sintetici riguardanti il posizionamento competitivo delle regioni italiane con riferimento all'incidenza dell'economia del mare sono divisi in 5 comparti:

- Flotta armatoriale;
- Portualità e trasporti marittimi;
- Cantieristica;
- Diporto;
- Pesca.

A questi va aggiunto un indicatore sintetico riepilogativo di tutti i comparti.

Gli indicatori sintetici hanno il vantaggio di essere più immediatamente fruibili e di semplificare l'analisi territoriale dei dati. L'approccio utilizzato tiene conto di una metodologia adoperata dall'Istat (*metodo della penalità per coefficiente di variazione*), che introduce una "penalità" per le unità (in questo caso le regioni) che non presentano valori bilanciati degli indicatori.

In un primo momento si trasforma ciascun indicatore, che compone l'indice sintetico, in una variabile standardizzata con media 100 e σ 10 (i valori così ottenuti saranno compresi all'incirca nell'intervallo 70-130). Ciò consente di liberare gli indicatori sia dall'unità di misura che dalla loro variabilità e risulta agevole individuare le regioni che hanno un livello degli indicatori al di sopra di quello medio (quindi maggiori di 100) e viceversa.

Poi le variabili vengono riassunte in un indice ottenuto come media aritmetica dei valori così standardizzati, corretta mediante un **coefficiente di penalità** che dipende, per ciascuna regione, dalla variabilità degli indicatori rispetto al valore medio (variabilità *orizzontale*). Tale variabilità, misurata attraverso il coefficiente di variazione (CV), consente di penalizzare il punteggio delle regioni che, a parità di media aritmetica, hanno un maggiore squilibrio tra i valori degli indicatori.

In questo modo gli indici sintetici sono facilmente interpretabili, in quanto è possibile scomporre il punteggio di ciascuna unità in due componenti:

- effetto medio (ammontare della dotazione rispetto alle altre unità);
- effetto penalità (“variabilità orizzontale” o della dotazione).

Infine può essere calcolata una graduatoria delle regioni in base ai valori ottenuti, dalla regione migliore alla peggiore, rispetto al tema dell’indice.

Le variabili utilizzate per la costruzione degli indici sono le seguenti:

	Fonte
Indice sintetico con riferimento alla flotta armatoriale	
Quota tonnellate di stazza lorda sul totale nazionale, 2014	Confitarma
Numero di navi per azienda, 2014	Confitarma
Tonnellate di stazza lorda in media per azienda, 2014	Confitarma
Quota tonnellate di stazza lorda per navi di trasporto misto o passeggeri, 2014	Confitarma
Quota tonnellate di stazza lorda per navi di trasporto liquido, 2014	Confitarma
Quota tonnellate di stazza lorda per navi di trasporto secco, 2014	Confitarma
Indice sintetico con riferimento a portualità e trasporti marittimi, per regione	
Quota di addetti delle imprese attive sul totale addetti regionali, 2014	Telemaco-Infocamere
Quota di addetti delle imprese attive sul totale nazionale del comparto, 2014	Telemaco-Infocamere
Quota di traffico container (Teu) sul totale nazionale, 2014	Assoporti
Quota di traffico merci sul totale nazionale, 2014	Assoporti
Quota di traffico container sul totale del traffico merci, 2014	Assoporti
Var.% merci trasportate, 2010-2014	Assoporti
Quota di passeggeri regionali sul totale nazionale, 2014	Assoporti
Quota di crocieristi regionali sul totale nazionale, 2014	Assoporti
Quota di crocieristi sul totale dei passeggeri della regione, 2014	Assoporti
Var.% traffico passeggeri, 2010-2014	Assoporti
Indice sintetico con riferimento alla cantieristica	
Valore delle esportazioni di navi e imbarcazioni, media 2011-2014	Istat
Valore delle esportazioni di navi e imbarcazioni pro capite, media 2011-2014	Istat
Quota esportazioni navali regionali sull'export regionale, media 2011-2014	Istat
Quota esportazioni regionali del comparto sul totale nazionale del comparto, media 2011-2014	Istat

Quota imprese sul totale imprese regionali, 2014	Telemaco-Infocamere
Quota addetti sul totale addetti regionali, 2014	Telemaco-Infocamere
Quota imprese del comparto sul totale nazionale, 2014	Telemaco-Infocamere
Quota addetti regionali sul totale nazionale del comparto, 2014	Telemaco-Infocamere
Indice sintetico con riferimento al diporto	
Quota unità da diporto iscritte agli uffici marittimi regionali sul totale unità da diporto, 2013	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Quota unità da diporto di lunghezza > 10 metri iscritti negli uffici marittimi regionali, 2013	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Quota posti barca sul totale nazionale, 2013	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Posti barca per km di costa, 2013	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Var.% posti barca, 2010-2013	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Quota patenti nautiche sul totale nazionale, 2013	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Infrastrutture capaci di accogliere imbarcazioni di lunghezza > 24 metri, 2013	Ucina
Indice sintetico con riferimento alla pesca	
Valore delle esportazioni di prodotti ittici, media 2011-2014	Istat
Valore delle esportazioni di prodotti ittici pro capite, media 2011-2014	Istat
Quota esportazioni prodotti ittici sull'export regionale, media 2011-2014	Istat
Quota esportazioni regionali sul totale nazionale del comparto, media 2011-2014	Istat
Quota imprese sul totale imprese regionali, 2014	Telemaco-Infocamere
Quota addetti sul totale addetti regionali, 2014	Telemaco-Infocamere
Quota imprese del comparto sul totale nazionale, 2014	Telemaco-Infocamere
Quota addetti regionali sul totale nazionale del comparto, 2014	Telemaco-Infocamere
Valore aggiunto a prezzi base in valori correnti (mln euro), 2012	Istat
Valore aggiunto della pesca sul totale del comparto agricolo regionale, 2012	Istat
Valore aggiunto della pesca regionale sul totale nazionale del comparto, 2012	Istat
Var.% reale valore aggiunto, 2008-2011	Istat
