



ECONOMIA DEL MARE - “BLUE ECONOMY”

1. Il ruolo dell'economia del mare: valore aggiunto e occupazione in Italia

Il ruolo del mare nelle traiettorie di crescita delle economie è stato ulteriormente ribadito di recente dalla Commissione europea, (*European Commission, Blue Growth. Opportunities for marine sustainable growth*) che si è cimentata in una misurazione del contributo economico di questa importante fetta dell'economia, definita “Blue Economy”, con l'obiettivo di promuovere una Politica marittima integrata comunitaria e finalizzata al conseguimento degli obiettivi della Strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

In Italia, la forza dell'elemento marino è fortemente incardinata nell'economia, nella storia e nelle culture locali, influenzando la vita delle comunità coinvolte. Specie se si pensa all'Italia come un Paese posizionato al centro del Mediterraneo, che vanta **7.500 km di coste**, con 15 regioni e oltre 600 comuni bagnati dal mare.

Nel 2011, le attività riconducibili all'economia del mare (costituite quasi totalmente da imprese e solo in minima parte da istituzioni pubbliche¹¹) hanno prodotto complessivamente un valore aggiunto di oltre 41 miliardi di euro, con **un'incidenza sul totale dell'economia pari al 2,9%**.

Ma è nel momento in cui poniamo a confronto il ruolo dell'economia del mare con altri segmenti economici che emerge ancora con più forza la sua potenzialità produttiva. Basti pensare che i 41 miliardi di euro di valore aggiunto prodotto dalle attività economiche dell'economia del mare sono quasi il doppio di quanto prodotto dal comparto del tessile, abbigliamento e pelli (21 miliardi di euro di valore aggiunto; 1,5% del totale economia).

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

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

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

Anno 2011 (valori assoluti e percentuali)

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

Dal punto di vista dell' **occupazione**, i **quasi 800mila lavoratori** impiegati nell'economia del mare rappresentano il 3,2% dell'occupazione complessiva del Paese.

Una forza lavoro la cui ampiezza risalta solo pensando al fatto che è superiore di 200mila unità a quella dell'intero settore formato dalla chimica, farmaceutica, gomma, materie plastiche e minerali non metalliferi (600mila occupati; 2,4% del totale economia), come di 160mila in più rispetto a quella dei servizi finanziari e assicurativi (circa 640mila; 2,6%).

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

Prime dieci posizioni delle graduatorie provinciali in base all'incidenza del valore aggiunto e dell'occupazione dell'economia del mare sul totale dell'economia
Anno 2011 (valori percentuali e assoluti)

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

Fonte: Unioncamere-CamCom

2. Posizionamento competitivo dell'Italia sui mercati internazionali

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

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

Tra i vari **paesi di destinazione delle nostre esportazioni** attraverso la navigazione marittima, gli Stati Uniti risultano il primo, con quasi 17 miliardi di export, seguiti dalla Turchia (7 miliardi) e dalla Cina (4 miliardi circa).

Più nello specifico, escludendo la Russia, tutte le grandi economie "della crescita" (già rinominate **BRICS**) rientrano nella graduatoria delle prime venti destinazioni estere dei prodotti della nostra economia commercializzati via mare (Brasile, India, Cina e Sud Africa).

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

Ovviamente, nell'analisi dei trasporti commerciali internazionali dell'Italia, anche i **Paesi del Mediterraneo** giocano un ruolo centrale, visto che sono destinazione di ben 32 miliardi di euro di esportazioni italiane via mare, in crescita rispetto ai 26 miliardi del 2007, nonostante le performance

negative di Spagna e Francia. La Turchia, forte di una domanda in rapida crescita, è ormai divenuto saldamente il secondo Paese importatore dei prodotti italiani attraverso la navigazione marina, registrando un valore complessivamente acquistato dall'Italia pari a 6,7 miliardi di euro.

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

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

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

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

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

Fonte: elaborazioni Unibancameri-CamCom su dati Eurostat

2.1 La filiera della cantieristica

Uno dei tasselli su cui regge il sistema produttivo italiano collegabile all'economia del mare è certamente quello della cantieristica, da sempre fiore all'occhiello dell'industria manifatturiera italiana. In termini complessivi l'Italia rimane, ancora oggi, uno dei principali player della cantieristica, assieme alla Norvegia, agli Stati Uniti, ai Paesi Bassi e alla Germania.

Sempre riferendosi al 2011, è utile ricordare come ben il 58,2% della domanda mondiale di navi e imbarcazioni sia comunque assorbita dall'Asia orientale, per lo più grazie alla Cina (quota di mercato: 19,1%) e alla Corea del Sud, prima in graduatoria con un market share pari al 20,4%. Anche Singapore e Giappone offrono un indice di assorbimento della domanda settoriale elevato, e pari rispettivamente al 9,4 e al 4,2%.

Nel 2012, in Italia, le esportazioni delle attività dell'economia del mare ammontano a oltre 4,6 miliardi di euro; una cifra certamente in riduzione rispetto a quanto evidenziato nel 2011, quando il fatturato proveniente da mercati esteri superava di poco i 6 miliardi. Un regressione dovuta oltre alla concorrenza di nuovi competitor emergenti, anche alla profonda e altamente pervasiva contrazione della domanda, per gli anni di crisi a tutti i livelli.

Esportazioni delle attività dell'economia del mare, per settore

Anni 2007-2012 (valori assoluti e composizioni percentuali)

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

Fonte: elaborazioni Unioncamere-CamCom su dati Istat

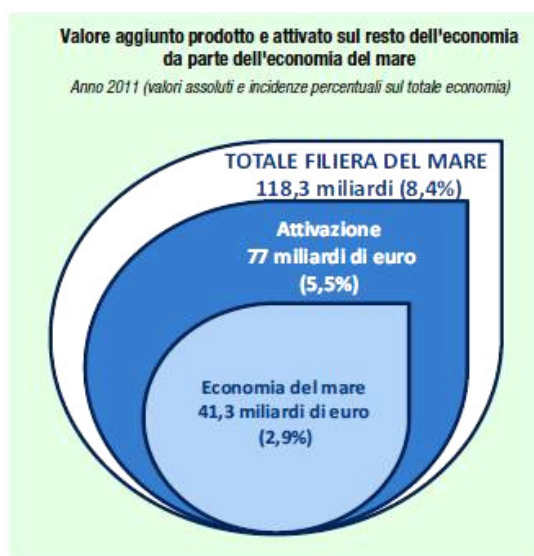
3. La capacità di attivazione sul resto dell'economia

Il ruolo svolto dall'economia del mare all'interno del sistema produttivo italiano non è determinato solo dalle attività economiche che ne fanno parte direttamente (circa il 3%). Ma va oltre perché, sulla base delle interrelazioni che legano un'attività ad un'altra secondo meccanismi di interdipendenza settoriale (sui quali si fonda, come noto, la teoria delle relazioni intersettoriali) le produzioni di tali attività contribuiscono a fornire input per tante altre.

La **capacità di attivazione dell'economia del mare** può confermare quanto sia strategico questo segmento produttivo per il Paese: basti pensare che per ogni euro prodotto da questo settore se ne attivano sul resto dell'economia 1,9 euro. In valori assoluti significa che, con riferimento al 2011, i 41,3 miliardi di valore aggiunto prodotti dalle attività direttamente legate al mare (2,9% del totale economia), sono in grado di attivare altri 77 miliardi di euro sul resto dell'economia (5,5%).

Volendo quindi vedere l'economia del mare nella sua completa espressione, se ne deduce che, nel 2011, l'intera filiera vale 118 miliardi di euro di valore aggiunto, pari all'8,4% dell'economia complessiva.

Viaggiando all'interno di questo spaccato produttivo fra i suoi comparti, si scopre come quello del trasporto merci e passeggeri vanti la più alta capacità di attivazione, grazie a un **moltiplicatore** pari a 2,9; tale per cui, ai 6,4 miliardi di valore aggiunto direttamente prodotti nel 2011 ne corrispondono più di 18 attivati, per un totale di quasi 25 miliardi di euro, pari ad oltre un quinto dell'intera filiera del mare.



Fonte: Unioncamere-CamCom

Fonte: "Unioncamere-CamCom, Secondo Rapporto sull'Economia del Mare, 2013". Rapporto, realizzato da CamCom - Camere di Commercio d'Italia - Universitas Mercatorum, Società Consortile a Responsabilità Limitata per Unioncamere.

NOTE

Nello specifico, la nuova visione dell'economia del mare si è incentrata sui seguenti **sette settori**:

- filiera **ittica**: ricomprende le attività connesse con la pesca, la lavorazione del pesce e la preparazione di piatti a base di pesce, includendo anche il relativo commercio all'ingrosso e al dettaglio;
- industria delle **estrazioni marine**: riguarda le attività di estrazione di risorse naturali dal mare, come ad esempio il sale, piuttosto che petrolio e gas naturale con modalità off-shore. Si tiene a precisare che per questo settore le stime si sono dovute fondare su alcune ipotesi tali da consentire di individuare all'interno dell'attività estrattiva quella riconducibile al mare;
- filiera della **cantieristica**: racchiude le attività di costruzioni di imbarcazioni da diporto e sportive, cantieri navali in generale e di demolizione, di fabbricazione di strumenti per navigazione, di installazione di macchine e apparecchiature industriali connesse e, infine, l'attività di distribuzione all'ingrosso e al dettaglio di natanti;
- **movimentazione di merci e passeggeri** via mare: fa riferimento a tutte le attività di trasporto via acqua di merci e persone, sia marittimo che costiero, unitamente alle relative attività di assicurazione e di intermediazione degli stessi trasporti e servizi logistici;
- **servizi di alloggio e ristorazione**: sono ricomprese tutte le attività legate alla ricettività, di qualsiasi tipologia (alberghi, villaggi turistici, colonie marine, ecc.) e quelle chiaramente relative alla ristorazione, compresa ovviamente anche quella su navi;
- ricerca, regolamentazione e **tutela ambientale**: include le attività di ricerca e sviluppo nel campo delle biotecnologie marine e delle scienze naturali legate al mare più in generale, assieme alle attività di regolamentazione per la tutela ambientale e nel campo dei trasporti e comunicazioni. Inoltre, in questo settore sono presenti anche le attività legate all'istruzione (scuole nautiche, ecc.);
- **attività sportive e ricreative**: ricomprende le attività connesse al turismo nel campo dello sport e divertimento, come i tour operator, guide e accompagnatori turistici, parchi tematici, stabilimenti balneari e altri ambiti legati all'intrattenimento e divertimento (discoteche, sale da ballo, sale giochi, ecc.).